

- **Annexe 7** : Supports de la réunion publique

Mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Mûr-de-Bretagne

Réunion publique du 27 janvier 2016

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère
de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement
durable
et de la Mer

Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie

ORDRE DU JOUR DE LA REUNION

- Pourquoi une concertation complémentaire ?
- Rappel des variantes précédemment étudiées
- Questions posées par la première concertation
- Contenu et résultats des études complémentaires

Échanges avec la salle

- Comparaison des variantes

Échanges avec la salle

- La suite

POURQUOI UNE CONCERTATION COMPLEMENTAIRE ?

Rappel du contexte

L'État et la Région Bretagne souhaitent finaliser la mise à 2x2 voies de la RN164 de Montauban de Bretagne à Châteaulin : 61 km restent à réaliser sur les 162 km de l'itinéraire.

C'est un des points forts du Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé en 2013 par le Premier Ministre, et du Contrat de Plan État-Région 2015-2020, avec un investissement exceptionnel de **237M€** pris en charge à parts égales par l'État et la Région, dont 145 M€ dans les Côtes d'Armor.

Le projet de Mûr-de-Bretagne s'inscrit dans cet objectif politique fort pour le Centre Bretagne : ici, le but est de finaliser un projet, de conduire les procédures réglementaires et d'acheter les terrains pour permettre des travaux juste après 2020

Où en est-on ?

En juin/juillet 2014, une première concertation s'est tenue autour de 3 variantes : Aménagement sur Place, variante Nord, variante Sud

Il n'a pas été possible d'en tirer un bilan permettant de choisir la variante à approfondir en détail (pour la porter à enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique) : **la variante « Aménagement sur Place » a pu être écartée** mais le consensus n'était pas suffisant sur la variante Nord ou la variante Sud

L'État a donc mené des **études complémentaires** pendant l'année 2015 pour approfondir la conception et fournir des éléments plus détaillés pour faciliter le choix, mais aussi pour rechercher à améliorer les solutions

Ce sont ces études, et la nouvelle comparaison de variantes qui va avec, qui sont l'objet de la **concertation complémentaire** menée du **18 janvier au 12 février 2016**

Comment participer à la concertation ?

- Réunion publique
- Dossier de concertation consultable en mairies
- Site Internet de la DREAL Bretagne
- Registres de recueil des avis en mairies
- Adresse mél pour donner son avis ou poser une question
- Écrire un courrier à la DREAL

RAPPEL DES VARIANTES PRECEDEMMENT ETUDIEES

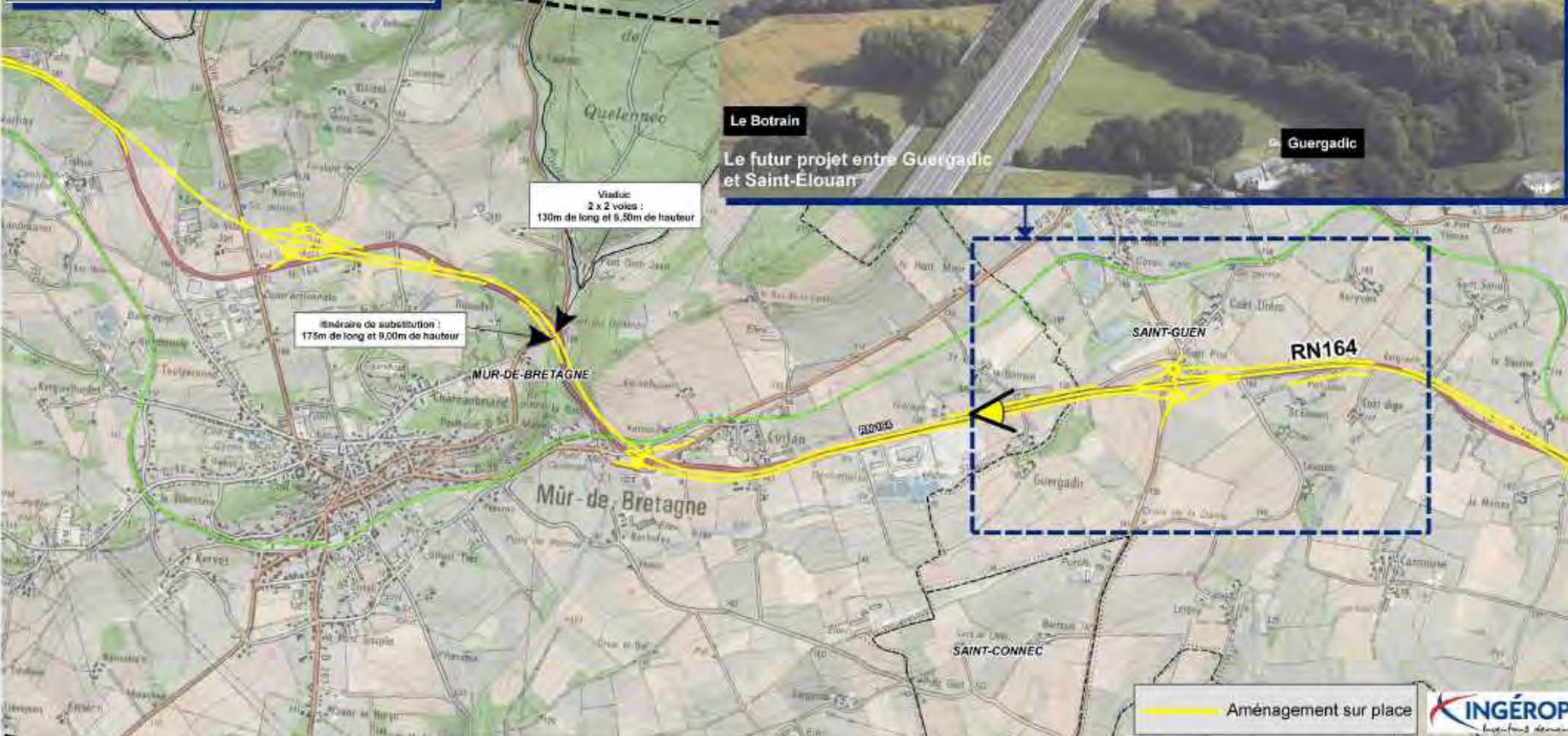
Présentation de la variante "aménagement sur place"

En quelques chiffres

Longueur	12.7km
Surface agricole utile touchée	46.4ha
Bois directement impactés	10.2ha
Nombre d'habitations situées dans la bande des 100m	60
Coût	103M€



Le futur projet entre Guergadic et Saint-Elouan



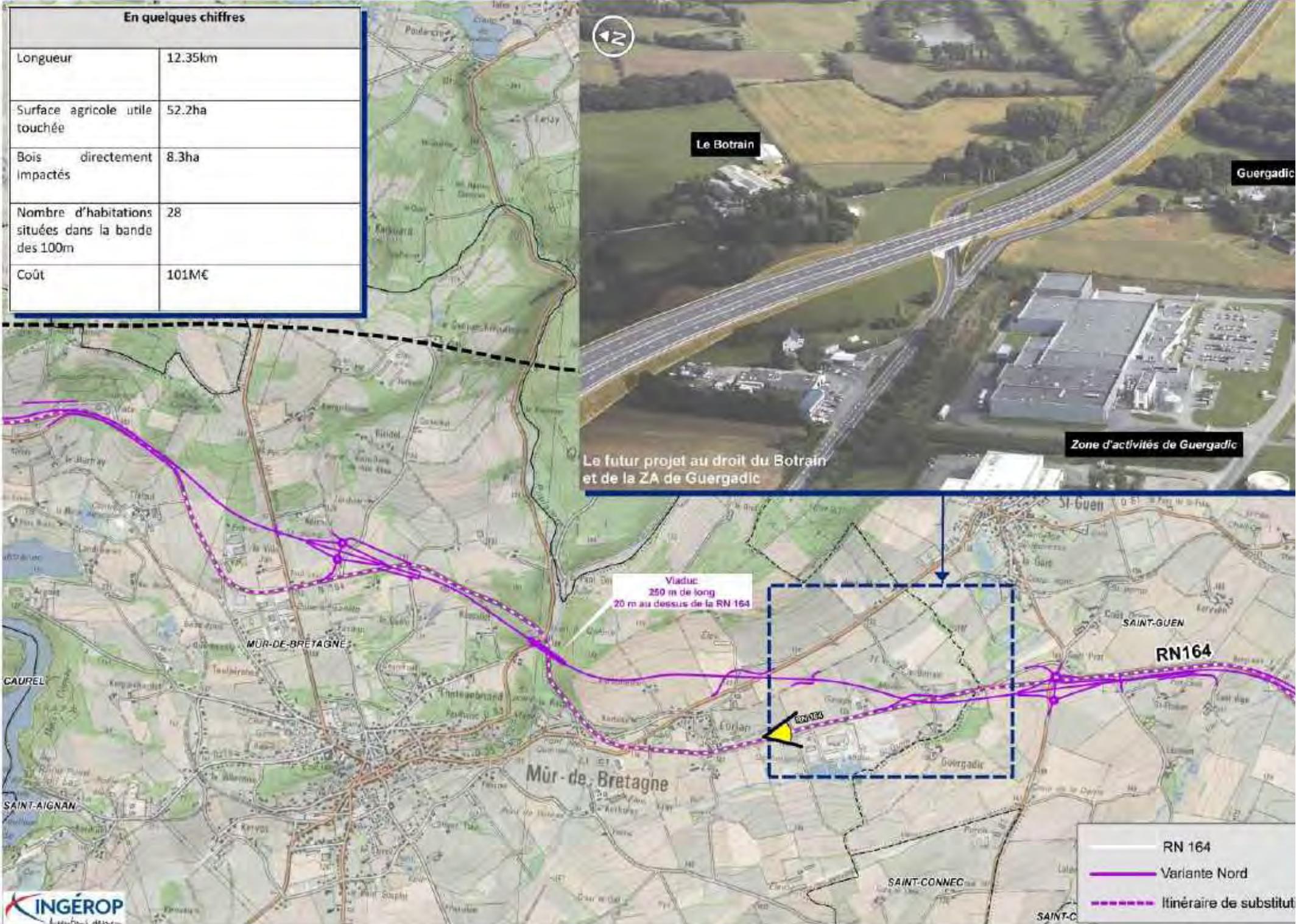
Viaduc
2 x 2 voies :
130m de long et 8,50m de hauteur

Itinéraire de substitution :
175m de long et 9,00m de hauteur

Présentation de la variante Nord

En quelques chiffres

Longueur	12.35km
Surface agricole utile touchée	52.2ha
Bois directement impactés	8.3ha
Nombre d'habitations situées dans la bande des 100m	28
Coût	101M€



Le Botrain

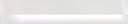
Guergadic

Zone d'activités de Guergadic

Le futur projet au droit du Botrain et de la ZA de Guergadic

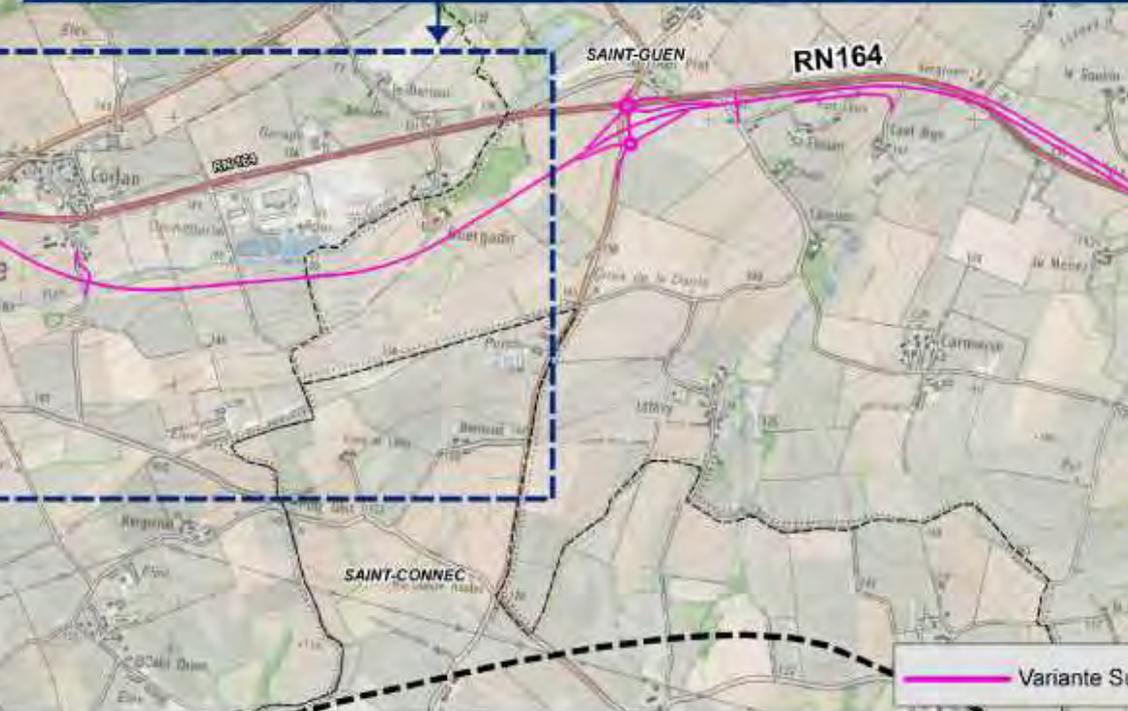
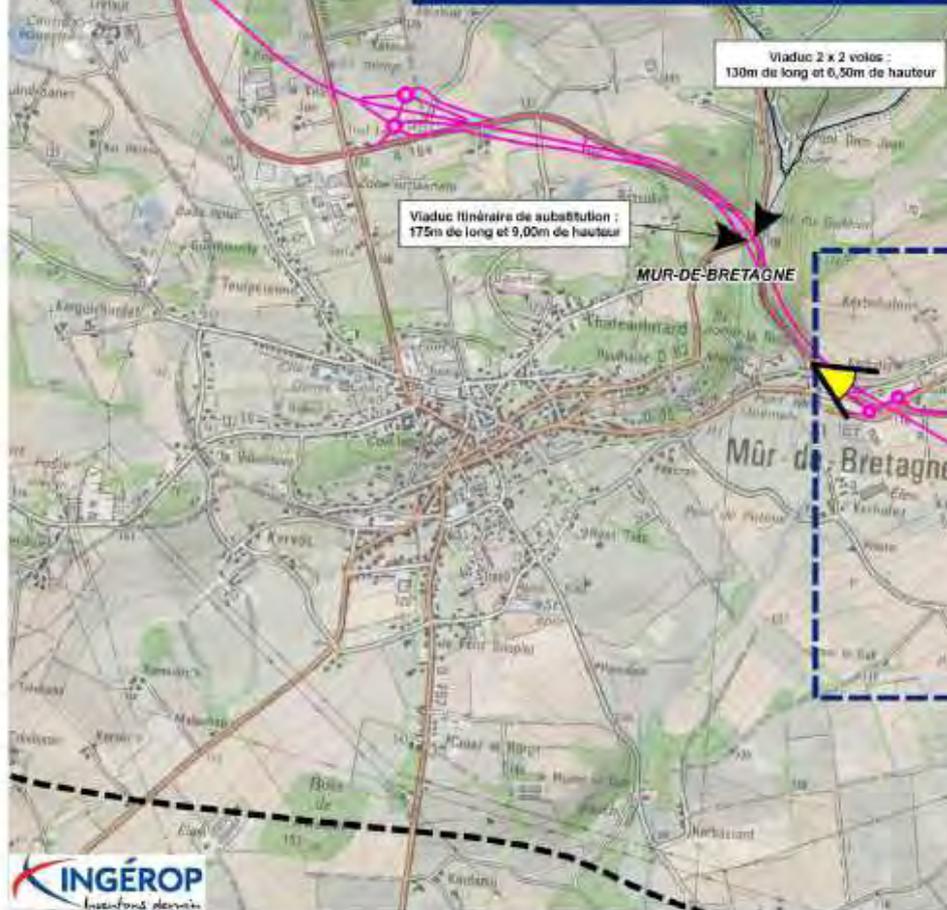
Viaduc
250 m de long
20 m au dessus de la RN 164

RN164

-  RN 164
-  Variante Nord
-  Itinéraire de substitut

Présentation de la variante Sud

En quelques chiffres	
Longueur	12.9km
Surface agricole utile touchée	52.5ha
Bois directement impactés	10.2ha
Nombre d'habitations situées dans la bande des 100m	33
Zones touchées humides	2.2ha
Coût	101M€



QUESTIONS POSEES PAR LA PREMIERE CONCERTATION

Enseignements de la première concertation

- Présence d'importants remblais, de viaducs, proximité de certaines zones bâties, paysage pittoresque du Poulancre → Mieux rendre compte de l'insertion dans le paysage
- Présence de viaducs, ouvrages relativement complexes et coûteux → étudier plus en détail leur faisabilité pour préciser leur coût et leurs conditions de réalisation en phase chantier
- Essayer d'éviter l'un des deux viaducs nécessaires à la variante Sud
- Combiner les avantages/inconvénients des deux variantes Nord et Sud en une Variante Mixte
- Mise en garde sur les enjeux environnementaux de la vallée du Poulancre (zone Natura 2000) → approfondir les impacts
- Demi-échangeur supplémentaire de Caurel lié à un intérêt local → pas de prise en compte dans le projet de l'État mais renvoi à une collectivité pour porter un éventuel projet

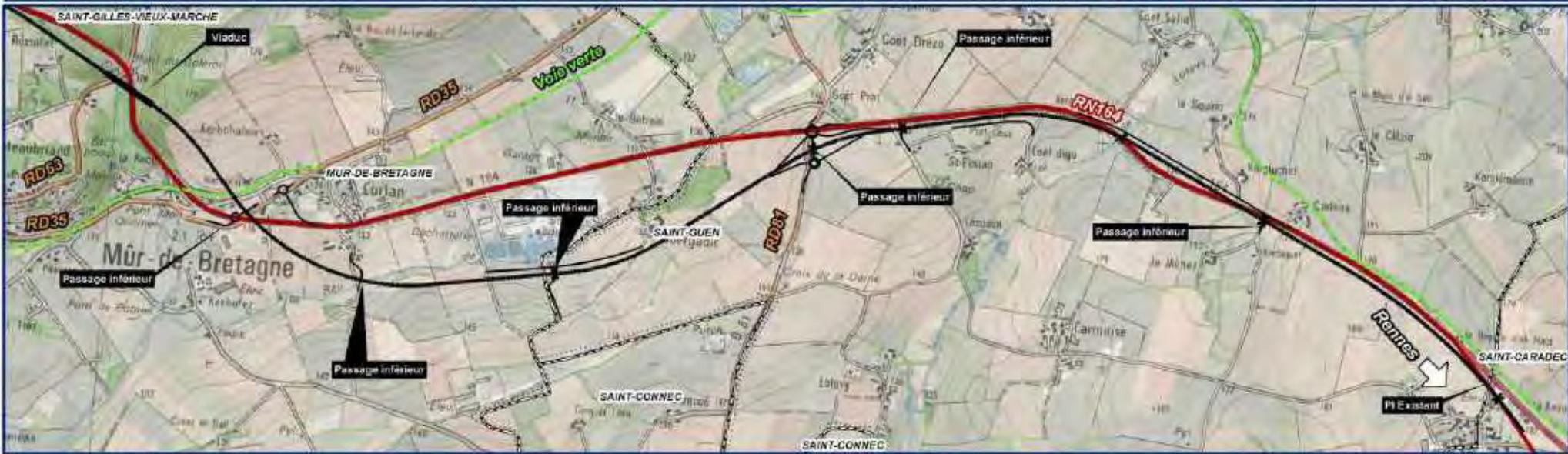
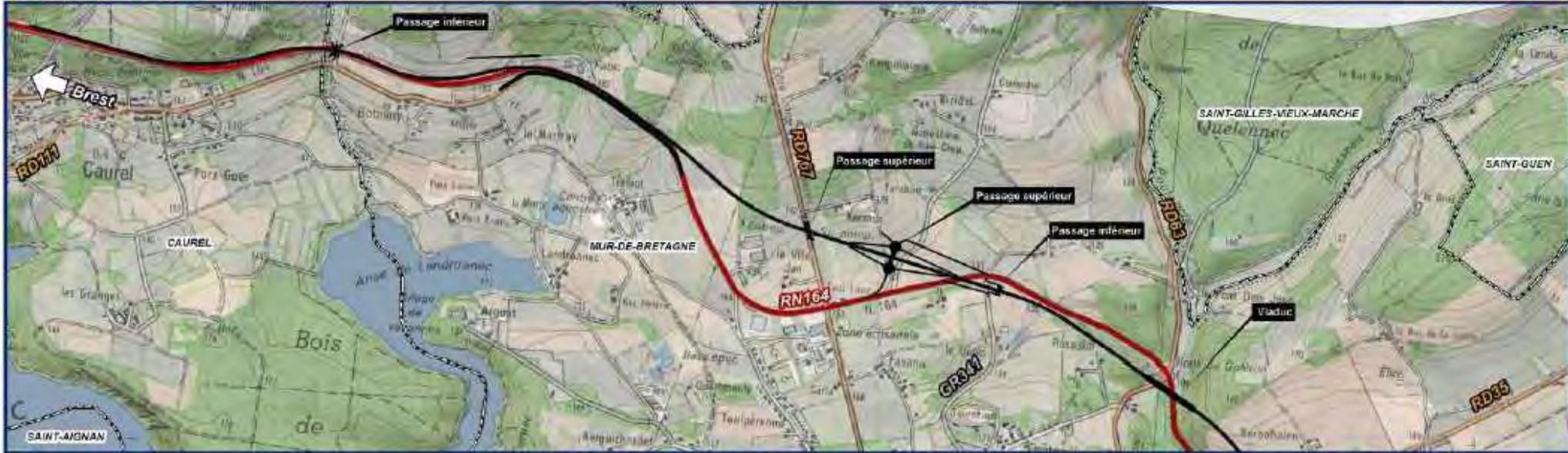
+ Rester dans une enveloppe financière de 100 M€

RESULTAT DES ETUDES COMPLEMENTAIRES

Variante « Mixte »

- Elle combine :
 - dans sa partie Ouest, la variante Nord y compris le franchissement du Poulancre
 - dans sa partie Est, la variante Sud dans le passage au sud de la zone d'activités de Guergadic
- Elle se distingue de la variante Sud en s'éloignant des habitations de Pont Quémer mais se rapprochant de celles de Kerbotin

Variante Mixte



Légende

- RN164
- Voie verte existante
- Limites communales

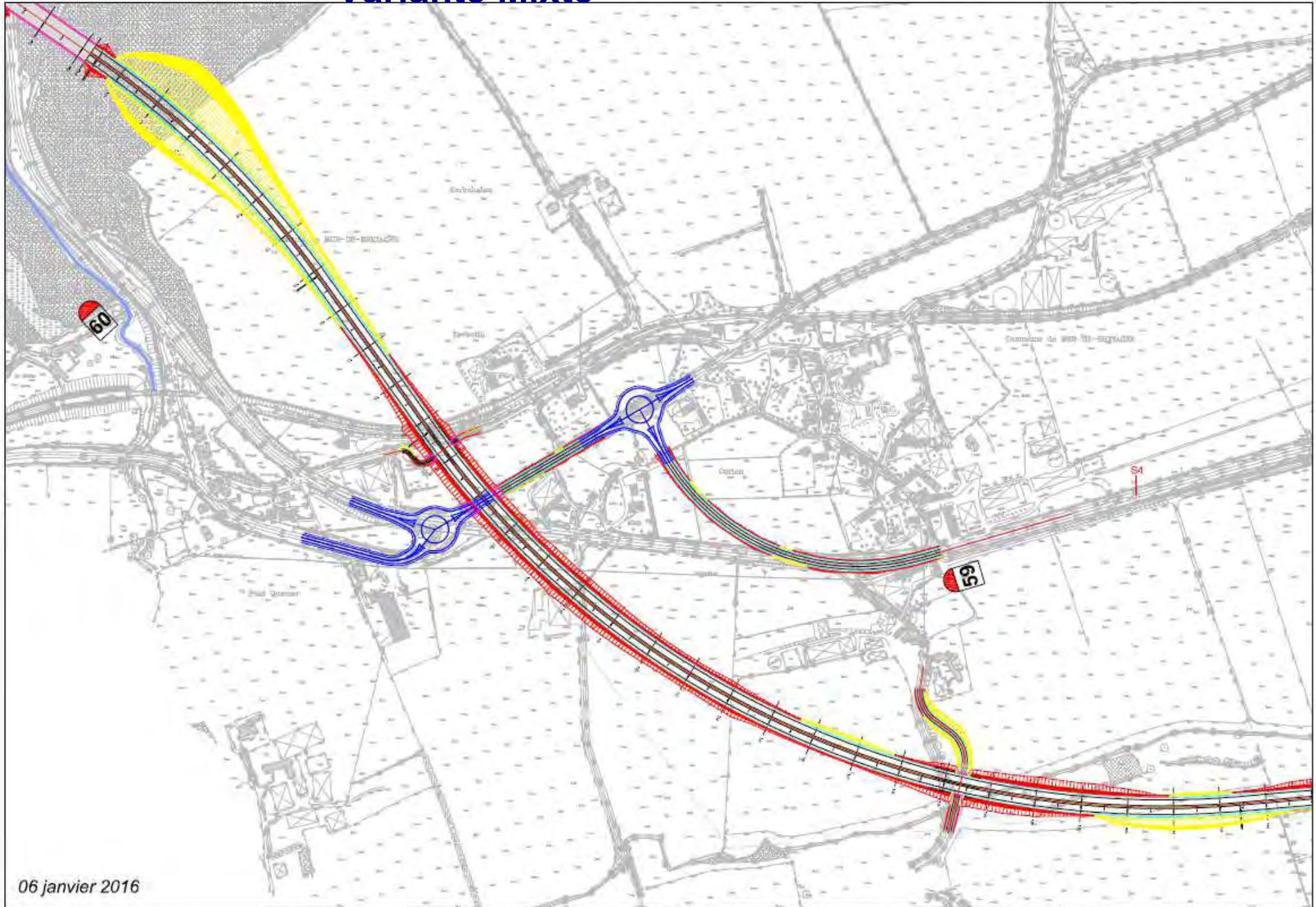
— Variante Mixte



Echelle : 1/17 500



Variante Mixte



06 janvier 2016

Franchir la vallée du Poulancre, un « point dur » du projet

- Des enjeux réglementaires très forts (zone Natura 2000) avec la nécessité de prendre en compte la présence d'habitats naturels et d'espèces à ne pas détruire, un corridor pour l'eau et les animaux à préserver voire à renforcer → **Ne pas éviter ces enjeux, c'est prendre le risque de mettre le projet dans l'impasse**, car il aura du mal à prouver sa pertinence à chacune des futures étapes réglementaires et sera fragile en cas de contentieux
- Nécessité de solutions, coûteuses, en viaduc

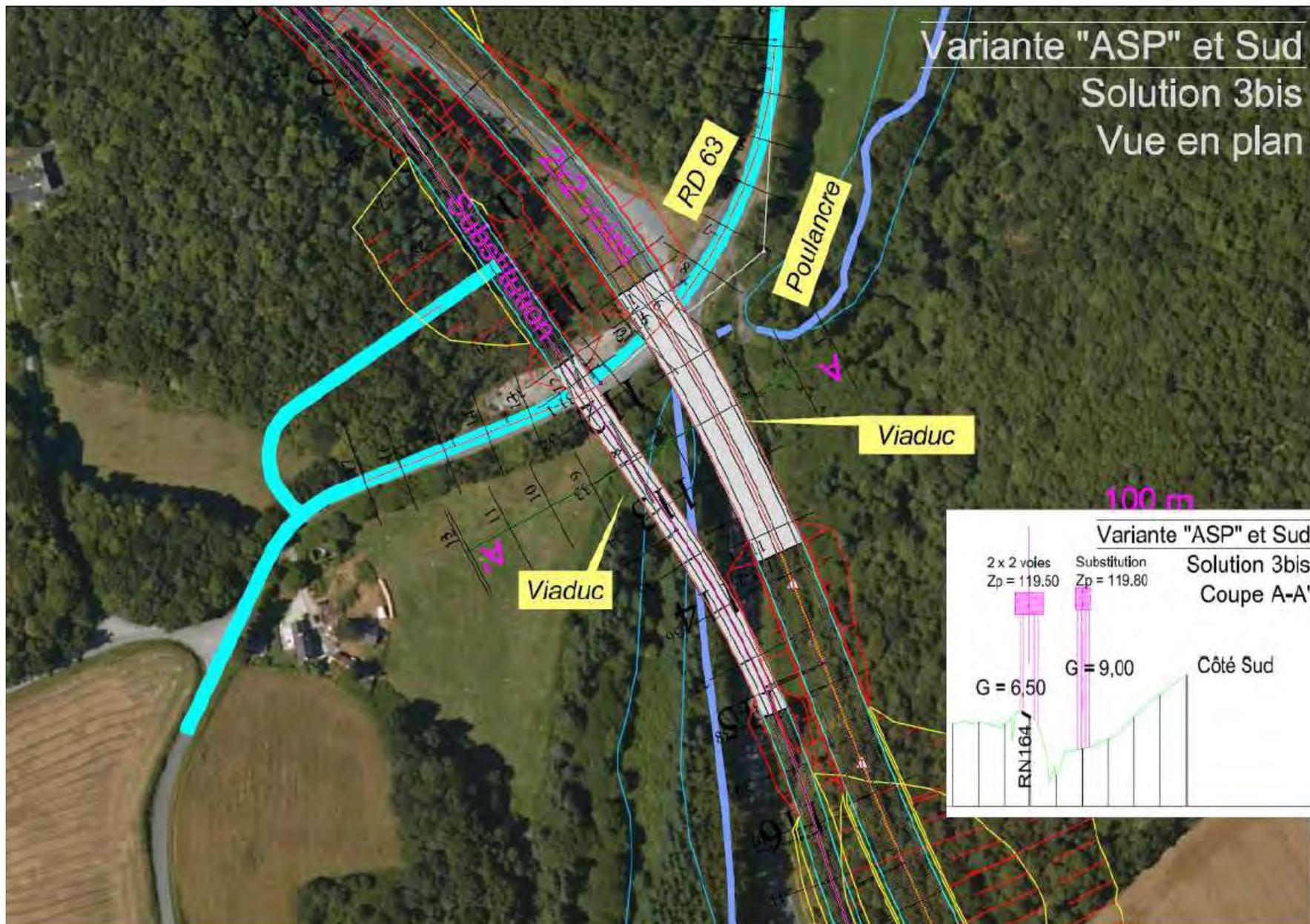
Solutions présentées lors de la précédente concertation

- Variante Nord : **viaduc unique** de 250 m de long et 25 m de haut
- Variante Sud : **deux viaducs** de 6 à 9 m de haut, l'un pour la future RN164 (ouvrage de 130m de long), l'autre pour l'itinéraire de substitution, aussi utilisé pour la déviation de la RN164 actuelle en phase chantier (ouvrage de 175m de long)

Ces deux ouvrages, **côte à côte, de hauteur basse**, présentaient de nombreux inconvénients : insertion difficile dans le paysage, coupure pour la faune, destruction d'espèces protégées et de milieux naturels...

Le viaduc de l'itinéraire de substitution, le plus long, certes nécessaire pendant le chantier, apparaît **démessuré pour son usage à terme** : quelques véhicules lents ou agricoles, quelques déplacements de proximité de riverains

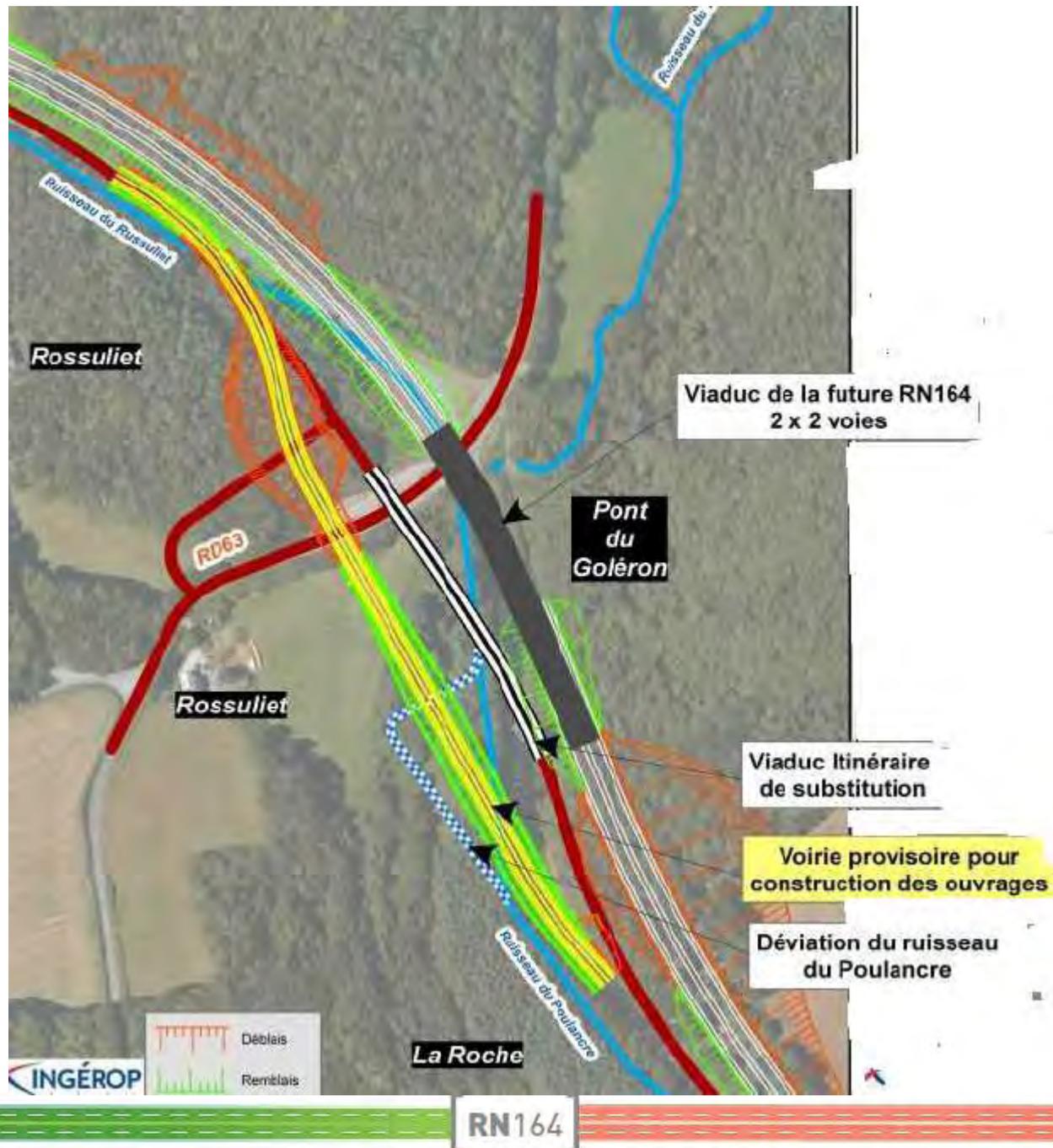
Solutions présentées lors de la précédente concertation



Variante Sud : approfondissement et optimisation du franchissement du Poulancre (1)

- Premier constat : l'analyse détaillée de la phase chantier met en évidence que, pour réaliser la variante Sud avec ses deux viaducs telle que présentée lors de la première concertation, il faut en réalité réaliser **une voie provisoire de 600 m de long dans la zone Natura 2000** pour dévier le trafic pendant la construction des viaducs.
- Cette solution, avec des impacts environnementaux très forts qu'il sera très difficile de réduire, **risque de condamner le projet** dans les étapes réglementaires à venir si elle était retenue
- Le constat est donc pire qu'antérieurement. Mais une alternative existe.

Variante Sud : approfondissement et optimisation du franchissement du Poulancre (2)

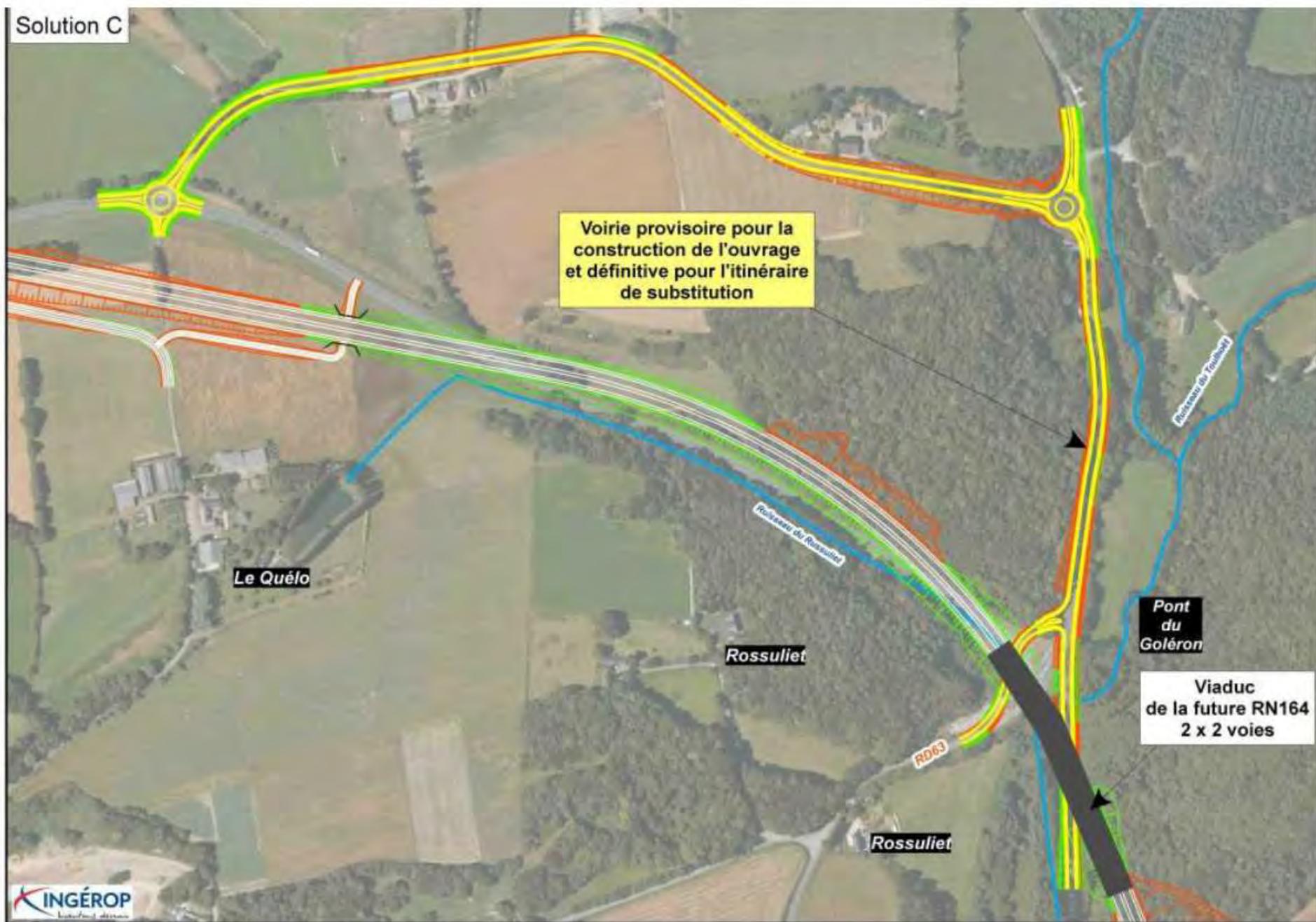


Variante Sud : approfondissement et optimisation du franchissement du Poulancre (3)

- La solution alternative (diapo suivante, dite solution C) consiste à **utiliser la voirie locale pour la déviation pendant les travaux du viaduc** puis pour l'itinéraire de substitution (pour les véhicules lents) à terme : et notamment la petite voie rurale qui passe vers Pont Dom Jean et l'exploitation laitière de M. Quéro.
- Cela nécessite de maintenir la RN164 actuelle circulaire : pour la franchir, le viaduc de la future RN164 doit être rallongé (et passer de 130 à 250 m)
- Elle implique néanmoins des **nuisances pendant les 18 à 24 mois de chantier** sur les habitations riveraines de la voie de déviation et sur le fonctionnement de l'exploitation agricole. Cela peut être traité par des mesures significatives (boviduc, gestion des accès, protections de façade...)
- **Cette solution a un intérêt réel** même si elle ne permet finalement pas d'économies → c'est celle qui est retenue pour la suite de la comparaison

Variante Sud : approfondissement et optimisation du franchissement du Poulancre (4)

164 : Aménagement dans le secteur de Mûl-de-Bretagne

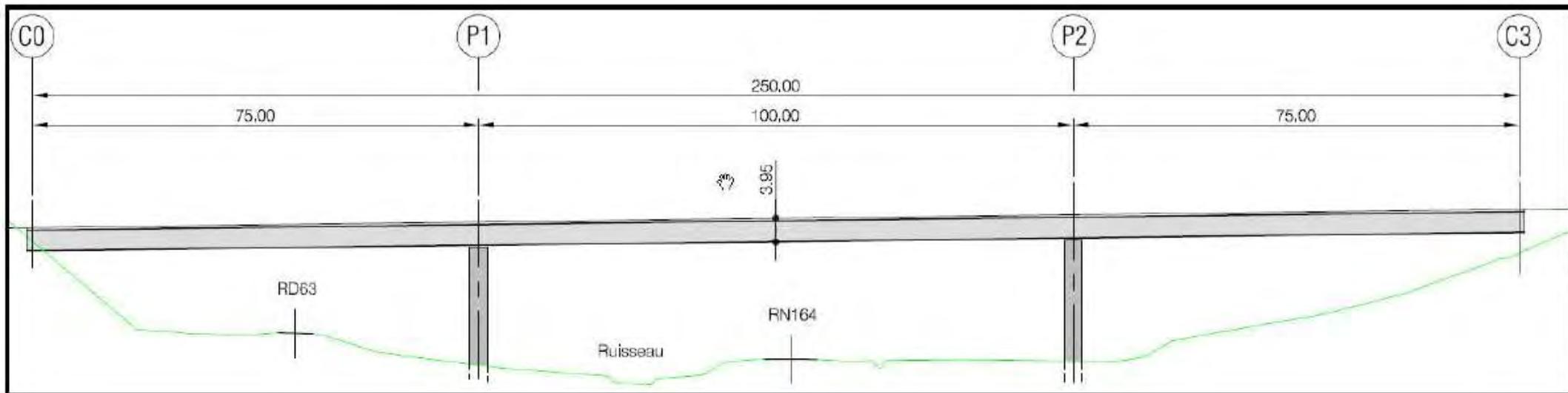


Présentation de la variante Sud optimisée

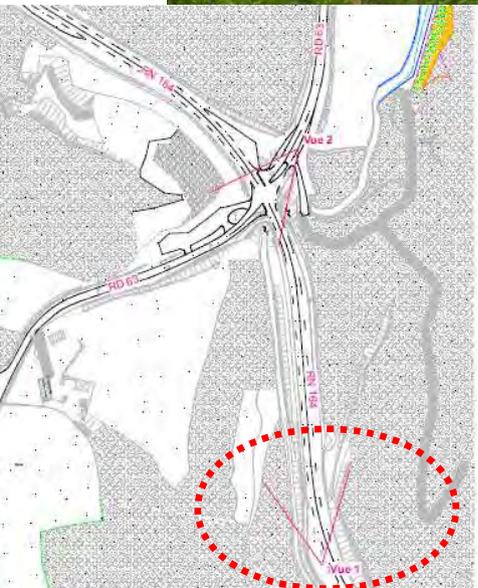


Conception des viaducs

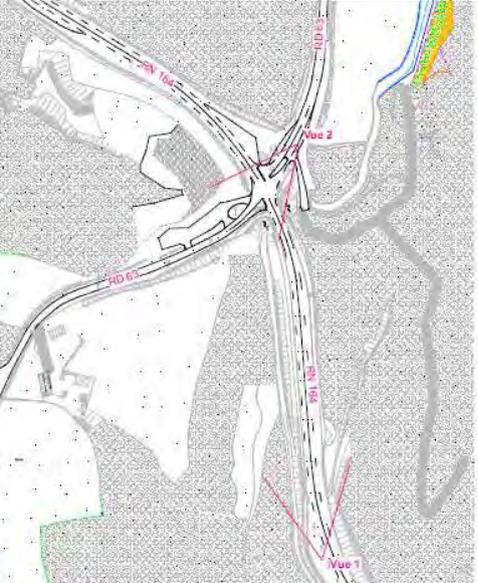
- Solution retenue après étude : structure dite « bi-poutre mixte » à 3 travées (2 piles)



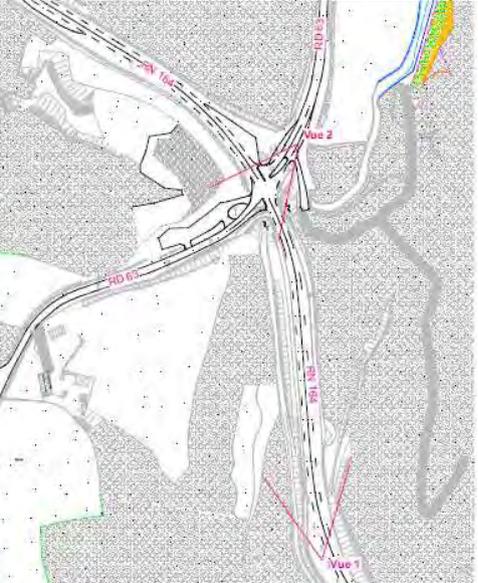
- Pour les Variantes Nord et Mixte : 250 m de long et 25 m de haut - 16,2 M€
- Pour la Variante Sud : 250 m de long et 8 à 9 m de haut (mais moins de 5 mètres de hauteur libre en prenant en compte l'épaisseur du tablier) - 15,7 M€



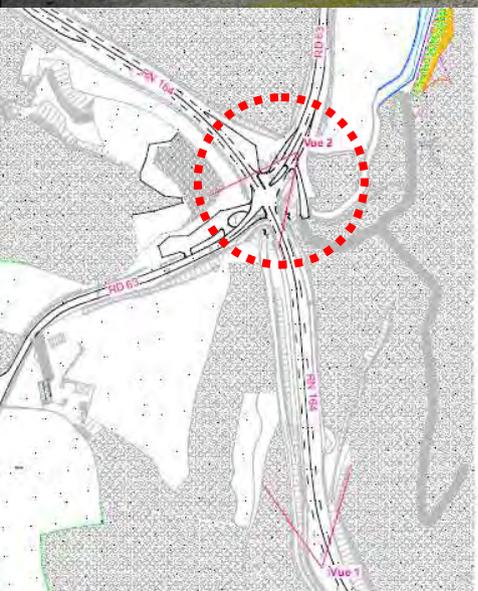
État actuel



Variantes Nord et Mixte



Variante Sud



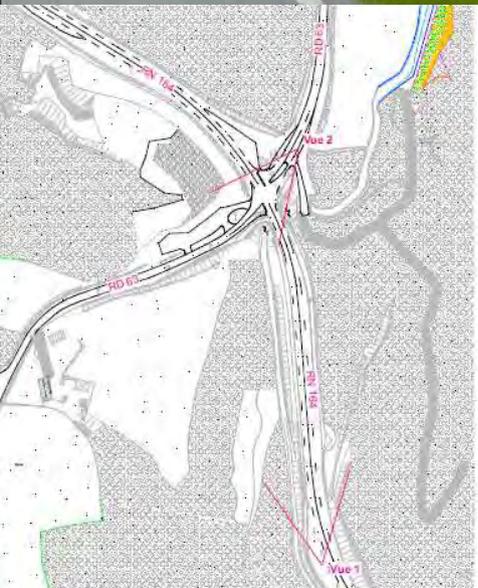
État actuel





Variantes Nord et Mixte





Variante Sud



Vue des Variantes Nord et Mixte dans le franchissement de la vallée du Poulancre



Vue de la Variante Sud dans le franchissement de la vallée du Poulancre



Approfondissement des impacts agricoles (1)

- Enquête auprès de 15 exploitants des secteurs où les variantes se différencient, et représentant 70 % des surfaces consommées
- Sept exploitations particulièrement impactées suivant les variantes :
 - Deux par la Variante Nord dans le secteur Curlan-Le Botrain: Gaec Le Sergent et surtout M. Le Drogoff
 - Une par les variantes Mixte et Sud : M. Bouffort au sud de Guergadic
 - Trois par toutes les variantes : Mme Rault et M. Lavenant vers Toul Houz, EARL Bertho-Le Helley vers Coet Prat
 - Une par la variante Sud en phase travaux : M. Quéro

Approfondissement des impacts agricoles (2)

Numéro exploitant	Nom de l'exploitant ou de l'exploitation	Impact variante Nord sur la SAU (ha)	Impact variante Mixte sur la SAU (ha)	Impact variante Sud sur la SAU (ha)	SAU globale de l'exploitation (ha)
2	M. Le DROGOFF Laurent	8.03	4.23	4.23	76.00
4	GAEC LE SERGENT	5.80	4.97	3.59	137.00
5	SCEA LE HIR-FOURCHON	2.02	1.97	1.97	83.00
6	EARL JEGO Gilles		1.33	1.23	26.59
7	M. LAVENANT Olivier	6.99	6.99	7.89	66.00
8	EARL du Bas de La Lande	1.29			34.60
9	M.QUERO	1.09	1.09	2.37	57.00
10	EARL Centre Equestre de Guerlédan	0.12	0.12	0.12	27.00
11	EARL BERTHO Stéphane	2.00	2	1.84	63.00
20	GAEC de COET DRIEN	3.94	3.90	2.32	180.00
21	Mme RAULT Nathalie	2.59	2.59	2.30	32.00
24 et 25	M.BOUFFORT		5.95		69
27	EARL BERTHO -LE HELLEY	2.82	3.58	3.58	40
	Autres	15.62	15	15.57	
	Total général	52.31	53.71	52.95	

Pour résumer : les variantes telles que soumises désormais à la concertation

- La **Variante Nord** est inchangée sauf rajout d'un merlon de 4m de haut pour protéger le jardin du Botrain des nuisances de la future route
- **La Variante Sud** est modifiée au niveau du franchissement du Poulancre. On peut se passer d'un des deux viaducs de franchissement initialement prévus moyennant l'aménagement de la voirie locale existante. Ce qui est une solution préférable, malgré ses impacts importants mais temporaires sur une activité agricole et quelques habitations, à une solution consistant à construire une voie provisoire en fond de vallée, irréaliste d'un point de vue des réglementations protégeant la biodiversité
- Une nouvelle **Variante Mixte** qui, comme la Variante Sud, passe au Sud de la Zone de Guergadic puis se confond avec le tracé de la Variante Nord en passant notamment en viaduc haut dans la vallée du Poulancre. Elle se distingue avant tout par la manière dont elle passe entre Pont Quémer et Kerbotin.

Vue de la variante Nord entre Pont Quémer et Curlan



Vue de la variante Mixte entre Pont Quémer et Curlan



[RN164]

Vue de la variante Sud entre Pont Quémer et Curlan



[RN164]

ECHANGES AVEC LA SALLE

COMPARAISON DES VARIANTES

La comparaison des variantes

- Chacune des variantes a été analysée à partir d'une grille multicritères afin d'établir une comparaison aussi objective que possible
- Cette grille permet, selon de nombreux critères et avec des indicateurs de couleur d'illustrer l'impact potentiel de chaque variante par rapport aux autres
- La comparaison a été actualisée depuis la première concertation pour tenir compte de la nouvelle variante, des approfondissements techniques effectués et d'une enquête auprès des exploitants agricoles

Chiffres et données clés

Critères	Variante Nord (viaduc haut)	Variante Mixte (viaduc haut)	Variante sud (viaduc bas)
Longueur de la variante	11 750m	12 175m	12 260m
Coût	95M€	99 M€	102M€
Nombre d'habitations dans la bande des 100m	28 habitations	29 habitations	30 habitations
Nombre d'habitations impactées	1 habitation	1 habitation	1 garage 2 habitations
% des terrains déjà acquis par l'Etat réutilisés	23ha (50%)	26ha (55%)	39ha (85%)
Surface agricole consommée (ha)	52.3ha	53.7ha	52.95ha
Boisements impactés (ha)	13.6ha	13.7ha	15.9ha
Zones humides impactées (ha)	4.2ha	3.3ha	3.8ha
Valeur actualisée nette socio-économique (M€)	123.2M€	98.9M€	97.4M€
Dimension du viaduc de franchissement du Poulancre	250m de long 25m de hauteur		250m de long 8 à 9m de hauteur
Itinéraire de substitution	RN164 actuelle		RN164 actuelle sauf dans le secteur de Pont Dom Jean où la voirie locale est utilisée.

Synthèse de l'analyse comparative

Critères	Variante Nord (viaduc haut)	Variante Mixte (viaduc haut)	Variante sud (viaduc bas)
Milieu humain et foncier	Yellow	Yellow	Yellow
Milieu agricole	Orange	Yellow	Orange
Milieu naturel	Yellow	Yellow	Red
Paysage	Yellow	Orange	Red
Milieu physique (eau, sols..)	Yellow	Yellow	Yellow
Développement économique et Aménagement du territoire	Green	Green	Green
Déplacements et sécurité routière	Green	Green	Green
Contraintes techniques	Yellow	Orange	Red
Coût	95M€	99 M€	102M€

Les variantes Nord et Mixte répondent aux principaux enjeux

- Les avantages et inconvénients relatifs de la variante Nord et de la nouvelle variante Mixte sont assez proches
- En effet, toutes deux :
 - répondent de la meilleure manière possible aux enjeux environnementaux liés au franchissement de la vallée du Poulancre
 - sont celles qui seront les moins visibles depuis l'extérieur et qui pourront ainsi mieux s'intégrer dans le paysage local
 - tout en restant dans l'enveloppe aujourd'hui allouée au projet (100M€)

Les variantes Nord et Mixte : quelles différences ?

- La variante Nord semble un peu plus défavorable à l'activité agricole, même si sa consommation foncière est un peu moindre. Elle impliquera de trouver des mesures d'accompagnements pour les exploitations impactées, ce qui est vrai aussi de la variante mixte
- La variante Mixte semble plus défavorable pour l'enjeu humain, en passant plus près des zones agglomérées de Pont Quéme/Curlan et en isolant Curlan du reste de la commune de Mûr-de-Bretagne
- La variante Mixte a plus d'impact sur le paysage car elle marquera le secteur de la vallée de Saint-Guen
- La variante Nord impacte un peu plus de zones humides mais *a contrario* la variante Mixte crée une nouvelle coupure sur le ruisseau de Saint-Guen
- La variante Nord passe près du jardin du Botrain
- La variante Nord est moins chère, c'est aussi la plus courte

Que peut-on dire de la variante Sud?

- Elle présente deux contraintes majeures qui ne peuvent être que difficilement réduites :
 - la présence d'un viaduc qui par sa position dans la vallée et sa faible hauteur génère des impacts sur des habitats et des espèces protégées
 - son impact visuel et paysager lié à ce viaduc bas (en plus de celui de son passage dans le secteur vallonné au sud de la Zone d'activités de Guergadic)
- En outre, pendant la phase chantier, le trafic est temporairement dévié sur la voirie locale aménagée, générant des impacts pour une exploitation agricole et quelques habitations, qui pourront néanmoins être accompagnés par des mesures adéquates
- C'est la plus chère

Conclusions

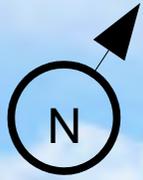
- A partir du moment où les variantes Nord et Mixte offrent une alternative solide pour le franchissement du Poulancre dans de bonnes conditions pour l'environnement, les impacts de la variante Sud sur le milieu naturel la rendent juridiquement peu solide : réussir à franchir les étapes réglementaires à venir (enquête publique, dossier loi sur l'eau, autorisation espèces protégées etc) serait très incertain
- Les variantes Nord et Mixte sont techniquement et réglementairement deux variantes viables, qui impliqueront toutes deux de devoir trouver dans la suite du projet des solutions acceptables pour favoriser leur insertion dans le tissu agricole (notamment pour la Nord) et urbain (notamment pour la Mixte).

La concertation publique est là pour que chacun s'exprime sur les solutions présentées et sur le poids qu'il attribue aux avantages et inconvénients mis en avant

ECHANGES AVEC LA SALLE

La suite

- Bilan de la concertation au printemps 2016
- Étude de la variante retenue
- Puis phase de recueil d'avis obligatoires, dont celui de l' « Autorité Environnementale » (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable), autorité administrative nationale indépendante
- Mise à l'enquête publique préalable à la DUP : Fin 2017
- Poursuite de la concertation : comité de suivi des études, permanence avec les riverains, etc.



**Photomontage : Vue depuis la RN164 actuelle (devenue itinéraire de substitution)
sur la future RN164 à 2x2 voies : Solution béton précontraint**

**Variante
Nord et Mixte**









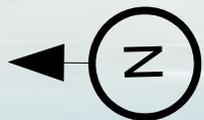




















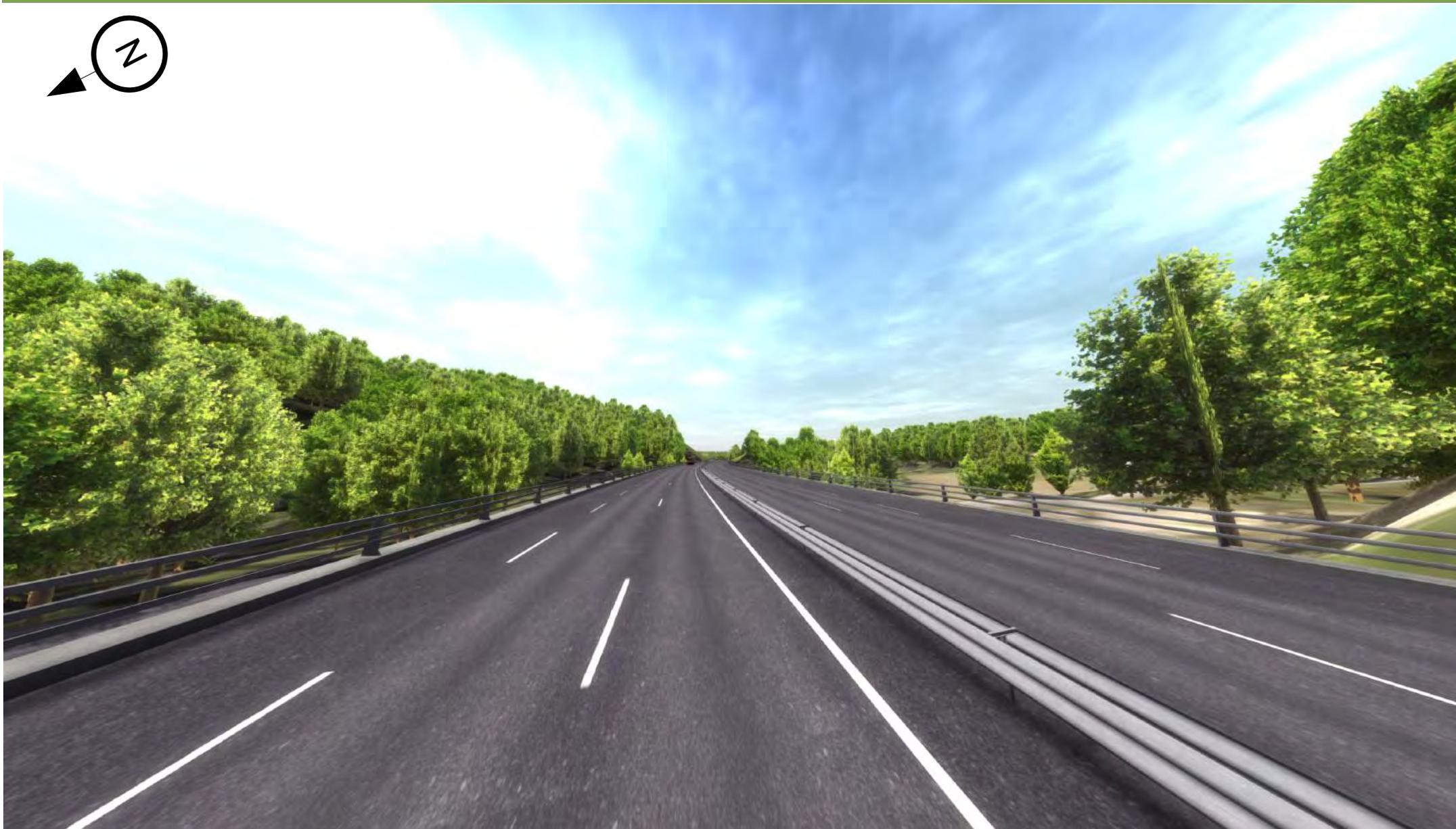
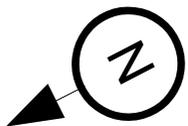
RD63

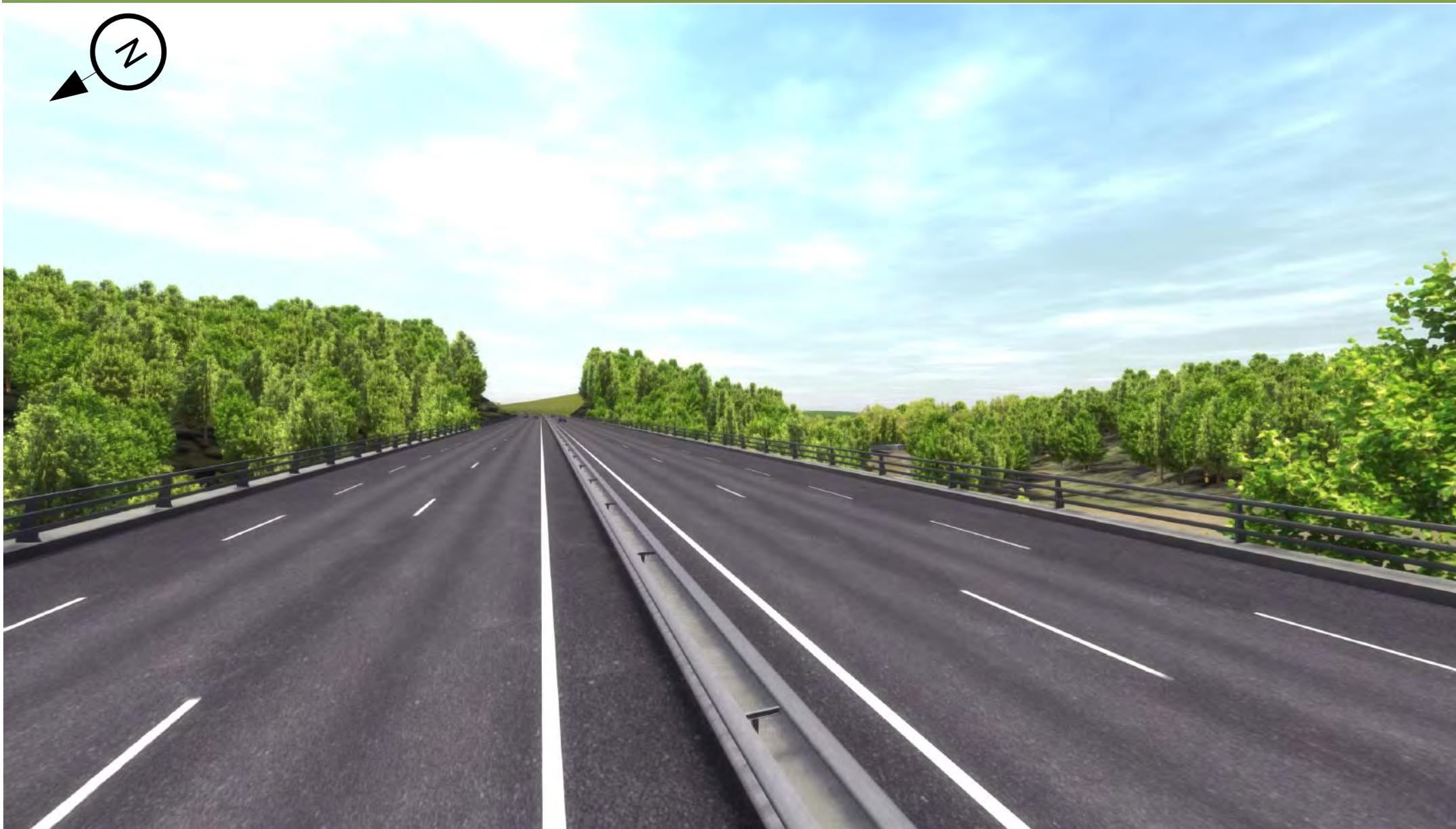
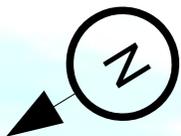


RD63











Mûr

RD63

RD63





Mûr

RD63

RD63

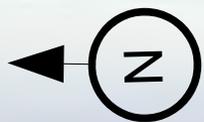


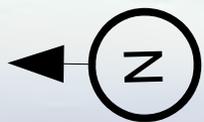


RD63

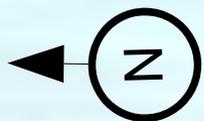


RD63



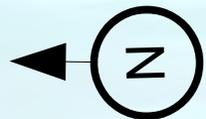






Pont Quémer

Curlan

























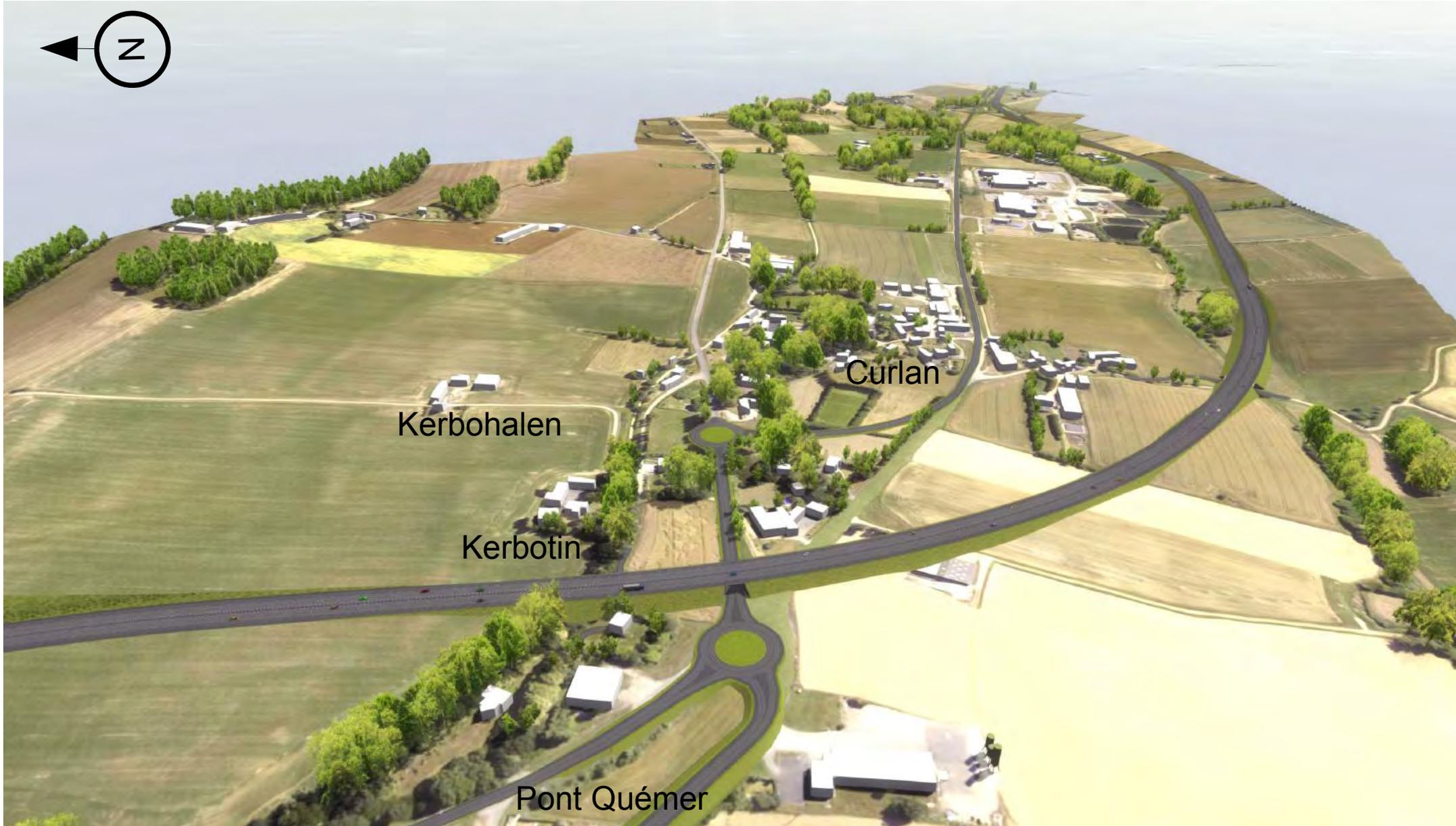
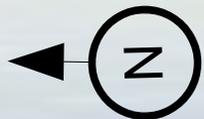


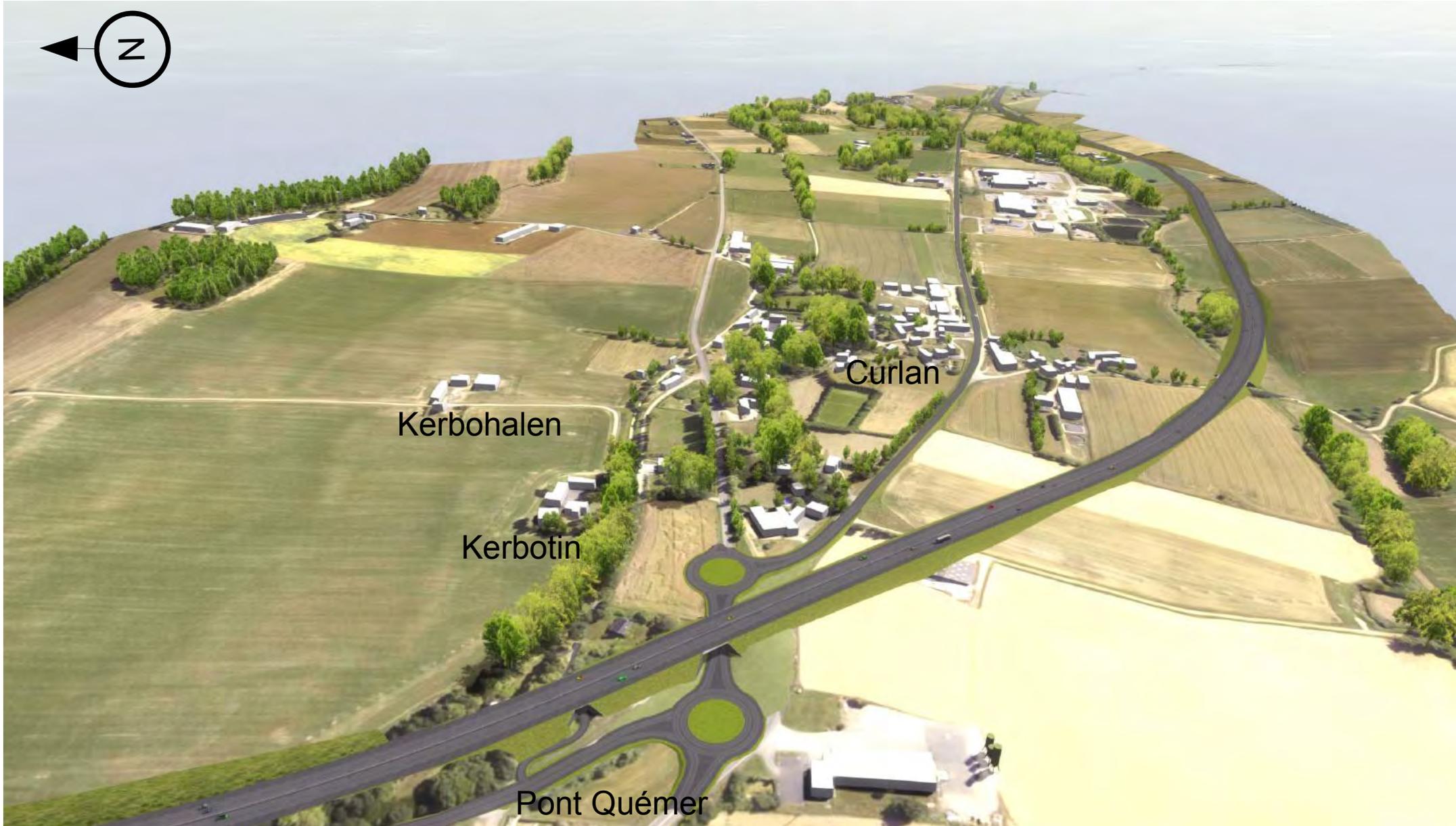
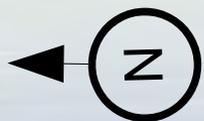


Coët-Prat

Coët-Drezo











Le Botrain

ZA de Guergadic

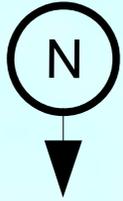


Projet de 2x2 voies

Le Botrain

ZA de Guergadic

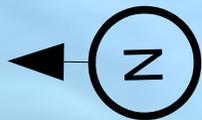
RN164 en voie de substitution



ZA de Guergadic

Projet de 2x2 voies

RN164 en voie de substitution



ZA de Guergadic