

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

Réunion avec les exploitants agricoles

3 février 2017

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

Présent
pour
l'avenir



ORDRE DU JOUR DE LA REUNION

- Où en est le projet ?
- Retour sur la concertation de début 2016 et sur les décisions prises
- Présentation du projet
- Impacts sur l'activité agricole et aménagements prévus ou envisageables
- Les étapes à venir
- Le devenir du foncier acquis par l'Etat

Préambule : rappel de l'objectif

L'État et la Région Bretagne souhaitent **finaliser** la mise à 2x2 voies de la RN164 de Montauban de Bretagne à Châteaulin : début 2017, 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 de 2013 et du Contrat de Plan État-Région 2015-2020, avec un investissement exceptionnel de **237 M€** pris en charge à parts égales par l'État et la Région.

Le projet de Mûr-de-Bretagne s'inscrit dans cet objectif politique fort **pour** le Centre Bretagne : contribuer au désenclavement d'un territoire, soutenir l'économie agro-alimentaire, permettre le maintien des emplois et des populations/

Ce projet bénéficie de 3,65 M€ pour mener les études, procédures et acquisitions foncières d'ici 2020.



OU EN EST LE PROJET ?



Ministère
de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement
durable

Les principales étapes à ce jour

1996 – première enquête publique – projet non réalisé devenu caduc

2013 - redémarrage des études – diagnostic du territoire, recherche et comparaison de tracés

Juin/juillet 2014 - première concertation autour de 3 variantes : Aménagement sur Place, variante Nord, variante Sud

Début 2015 - constat de l'impossibilité de tirer un bilan permettant de choisir la variante à approfondir => décision de conduire des **études complémentaires** pendant l'année 2015 pour améliorer les solutions et faciliter le choix

Janvier/Février 2016 - nouvelle phase de concertation publique autour de 3 variantes : Nord, Sud améliorée, Mixte

Juin 2016 : décision de privilégier la variante Nord

Depuis juin 2016 : ajustements du tracé du projet



RETOUR SUR LA CONCERTATION DE DÉBUT 2016 ET LES DÉCISIONS PRISES



Ministère
de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement
durable

Rappel des variantes soumises à concertation début 2016

Les trois variantes se différencient uniquement entre Coët-Prat et Le Quélo, les extrémités Est et ouest étaient identiques :

- Variante Nord : elle passe largement au Nord de la RN164 actuelle, elle passe entre le garage et le Botrain, elle franchit le Poulancre par un viaduc haut
- Variante Sud : elle contourne la ZA de Guergadic par le Sud, elle passe entre Pont Quémer et Curlan, elle franchit le Poulancre par un viaduc bas
- Variante Mixte : elle contourne comme la variante Sud la ZA du Guergadic par le Sud puis bifurque plus vite pour franchir le Poulancre par le même viaduc que la variante Nord.



Vue de la variante Nord entre Pont Quémer et Curlan



Vue de la variante Sud entre Pont Quémer et Curlan



Vue de la variante Mixte entre Pont Quémer et Curlan



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



Les raisons du choix de variante

La variante Sud a été rejetée par tous : insertion visuelle peu évidente, impacts importants sur une exploitation agricole en phase travaux.

L'État a en premier lieu pris en compte l'enjeu du cadre de vie, la variante Mixte étant massivement rejetée par les habitants de Curlan. Même avec des mesures d'insertion en matière de bruit ou de paysage, elle aurait signifié une dégradation pour le plus grand nombre.

La Variante Nord était sûrement un peu plus défavorable à l'activité agricole que la variante Mixte, mais pas au besoin de faire la différence avec les enjeux de cadre de vie. Dans tous les cas, les deux variantes créent des dommages notables.

Les Variantes Nord et Mixte évitent au mieux les impacts environnementaux et permettent une bonne desserte du territoire

→ **Choix de la variante Nord**



PRESENTATION DU PROJET



Ministère
de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement
durable

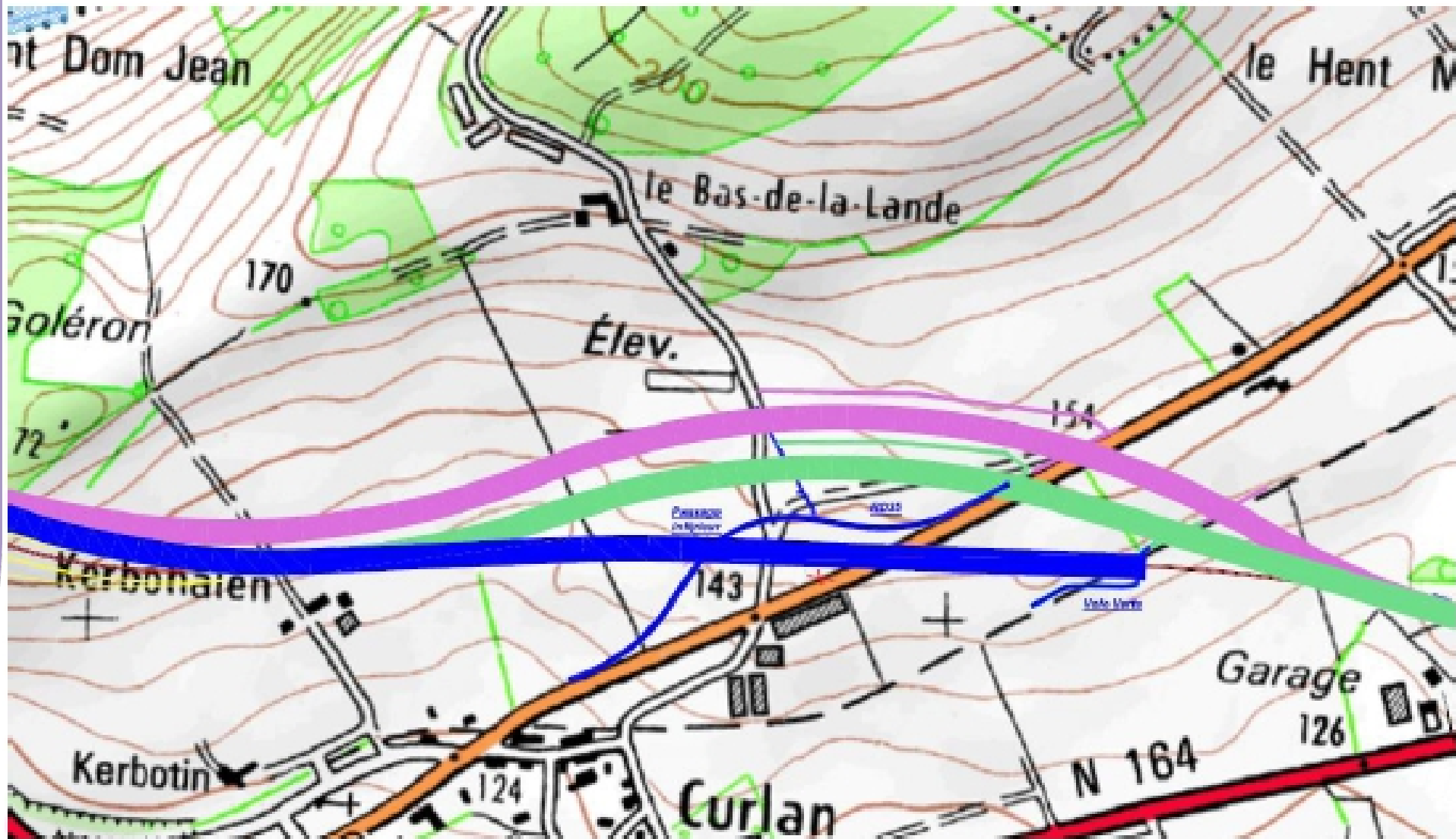
Les évolutions depuis les concertations précédentes

La Variante Nord a évolué sur plusieurs points :

- identification de **plusieurs nouveaux ouvrages** nécessaires : 1 boviduc, 1 passage agricole, 1 voie de rétablissement, 2 passages grande faune
- léger **décalage du projet vers le Nord au niveau de Curlan**, en passant sur la maison de Mme Le Sergent, pour faciliter le traitement des impacts agricoles
- déplacement de l'**échangeur Est sur la RD35**



Décalage du projet au niveau de Curlan – solutions examinées



En rose : tracé au Nord de l'habitation de Mme Le Sergent

En vert : tracé sur l'habitation

En bleu : tracé au Sud de l'habitation = solution soumise à la concertation

Décalage du projet au niveau de Curlan – solution retenue

- La solution initiale (solution bleue) est la plus contraignante pour le fonctionnement de l'exploitation de Mme Le Sergent
- Chercher à trop s'éloigner (solution rose) :
 - Rapproche trop le projet du bâtiment d'élevage de volailles du GAEC du Bas de La Lande
 - Impacte nettement plus l'exploitation de M. Le Drogoff, déjà bien affectée par le projet routier
- **Passer sur la maison (solution verte) est le meilleur compromis :**
 - Répartition plus équilibrée entre exploitants des prélèvements de surface agricole / dessine des parcelles plus régulières que la solution bleue
 - Possibilité de reconstruire la maison de Mme Le Sergent à un meilleur emplacement

→ **Accord de Mme Le Sergent**

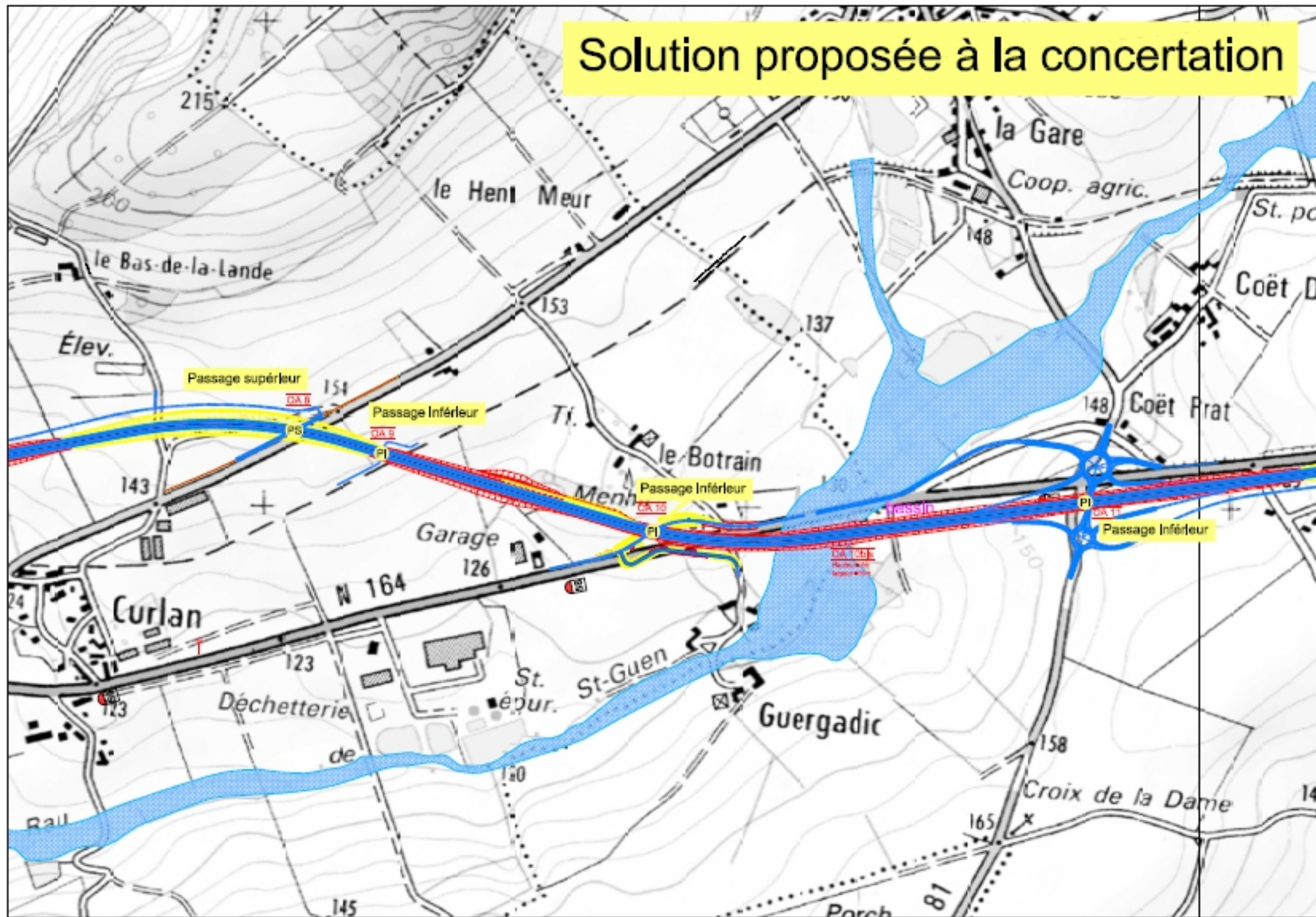
→ ***solution verte retenue***



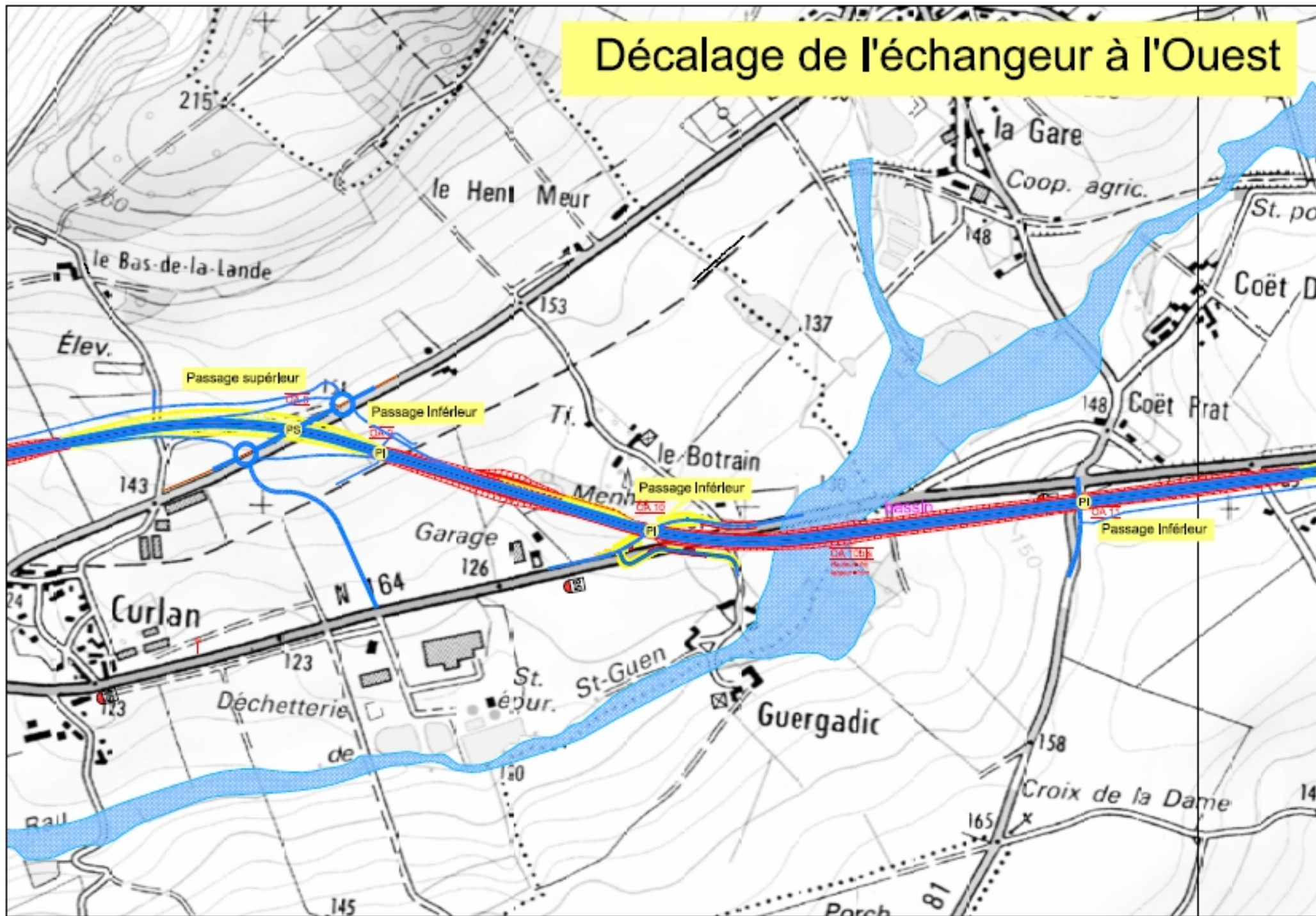
Déplacement de l'échangeur Est

- Lors des deux concertations publiques de 2014 et 2016, l'échangeur Est du projet était toujours positionné sur la RD81 au niveau de Coët-Prat.
- Les concertations publiques se sont concentrées sur les grands choix de tracé et pas sur ces positionnements d'échangeurs. Dans ses études, la DREAL avait néanmoins déjà regardé si des alternatives étaient possibles.
- Fin 2016, un travail a été mené pour remédier principalement à un inconvénient de la solution à Coët-Prat : elle implique en effet un doublement du trafic dans le bourg de Saint-Guen, sur une voie ponctuellement très réduite en largeur.
- Deux solutions alternatives ont donc été étudiées et comparées :
 - échangeur décalé vers l'Ouest sur la RD35 en vue de la ZA du Guergadic
 - Échangeur maintenu sur la RD81 mais avec une déviation de Saint-Guen

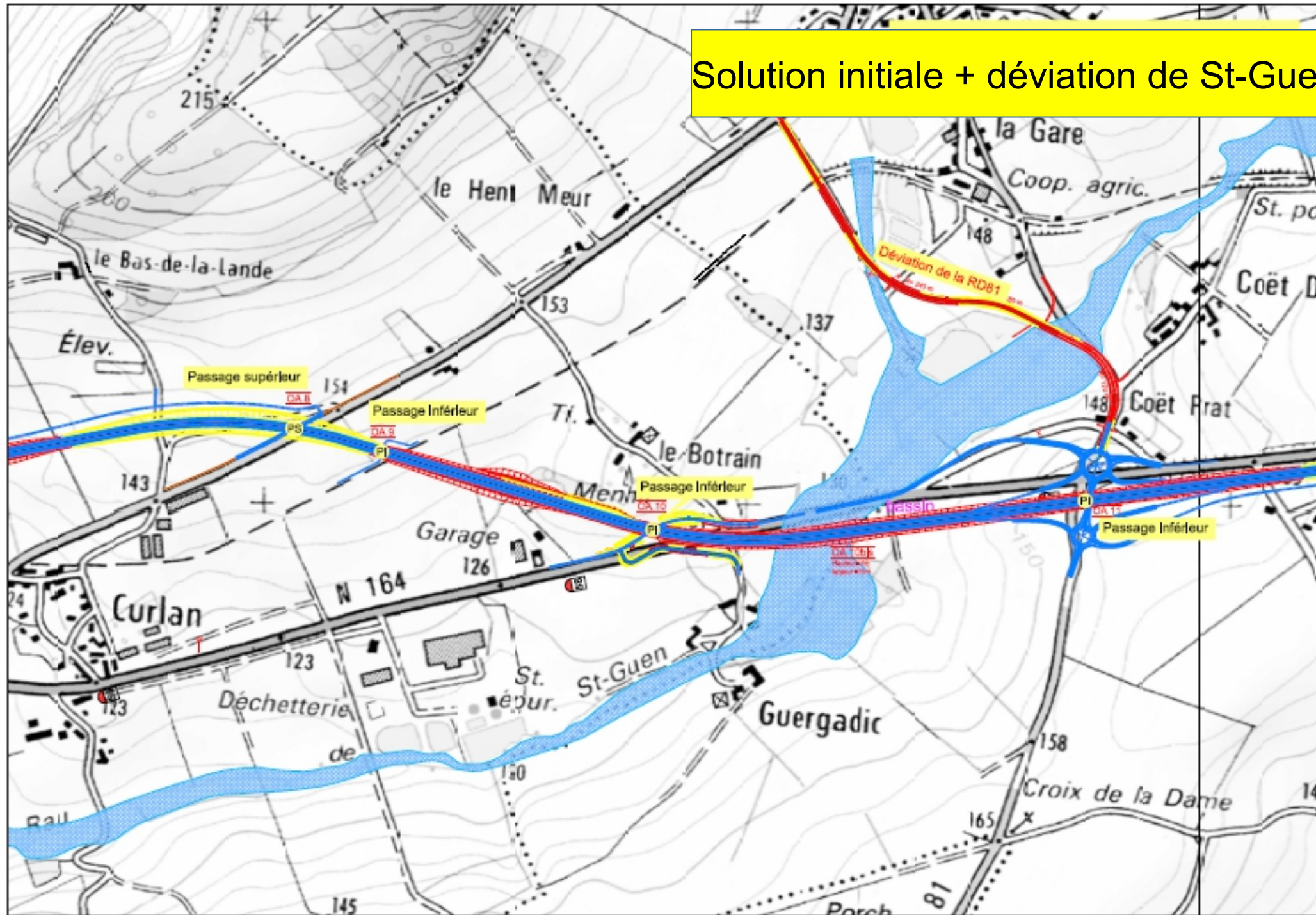
Solution proposée à la concertation



Décalage de l'échangeur à l'Ouest



Solution initiale + déviation de St-Guen



[RN164]

Échangeur Est – enjeux

La solution alternative d'échangeur en vue de Guergadic répond aux enjeux de circulation dans Saint-Guen mais le prix à payer en est une aggravation de l'impact agricole :

- Impact fort sur l'exploitation de M. Le Hir alors que deux de ses voisins sont déjà nettement impactés
- Consommation de terres supplémentaire

Maintenir l'échangeur sur la RD81 avec une déviation de Saint-Guen résout aussi les enjeux de circulation dans Saint-Guen, mais impacte des terres agricoles supplémentaires (+1,8 ha), consomme des zones humides (3500 m²) et implique un surcoût de 1,8 M€

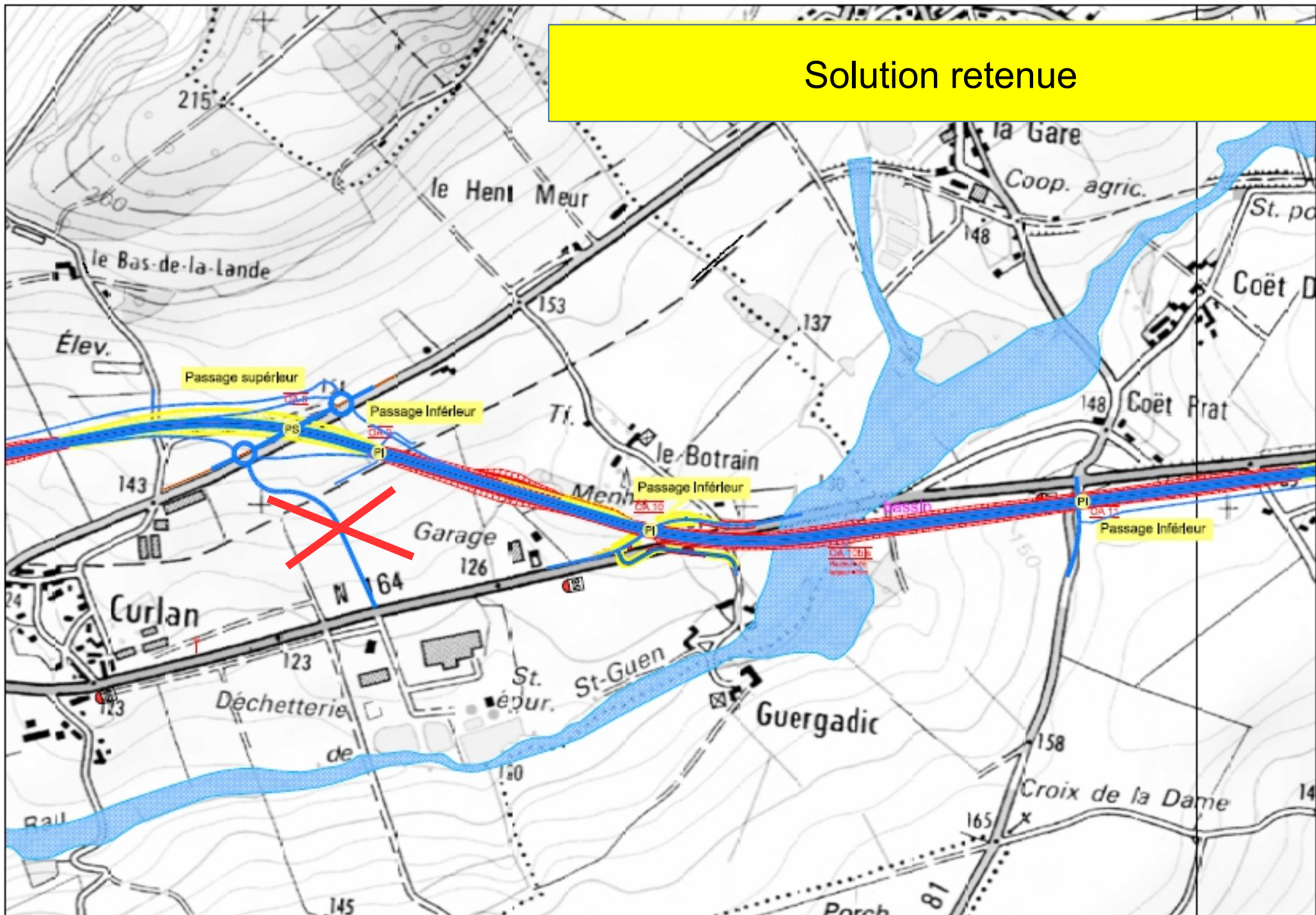
La solution de compromis trouvé : échangeur sur la RD35 mais sans la voie de liaison vers la ZA de Guergadic pour épargner les terres de M. Le Hir

→ solution plus compacte et moins chère

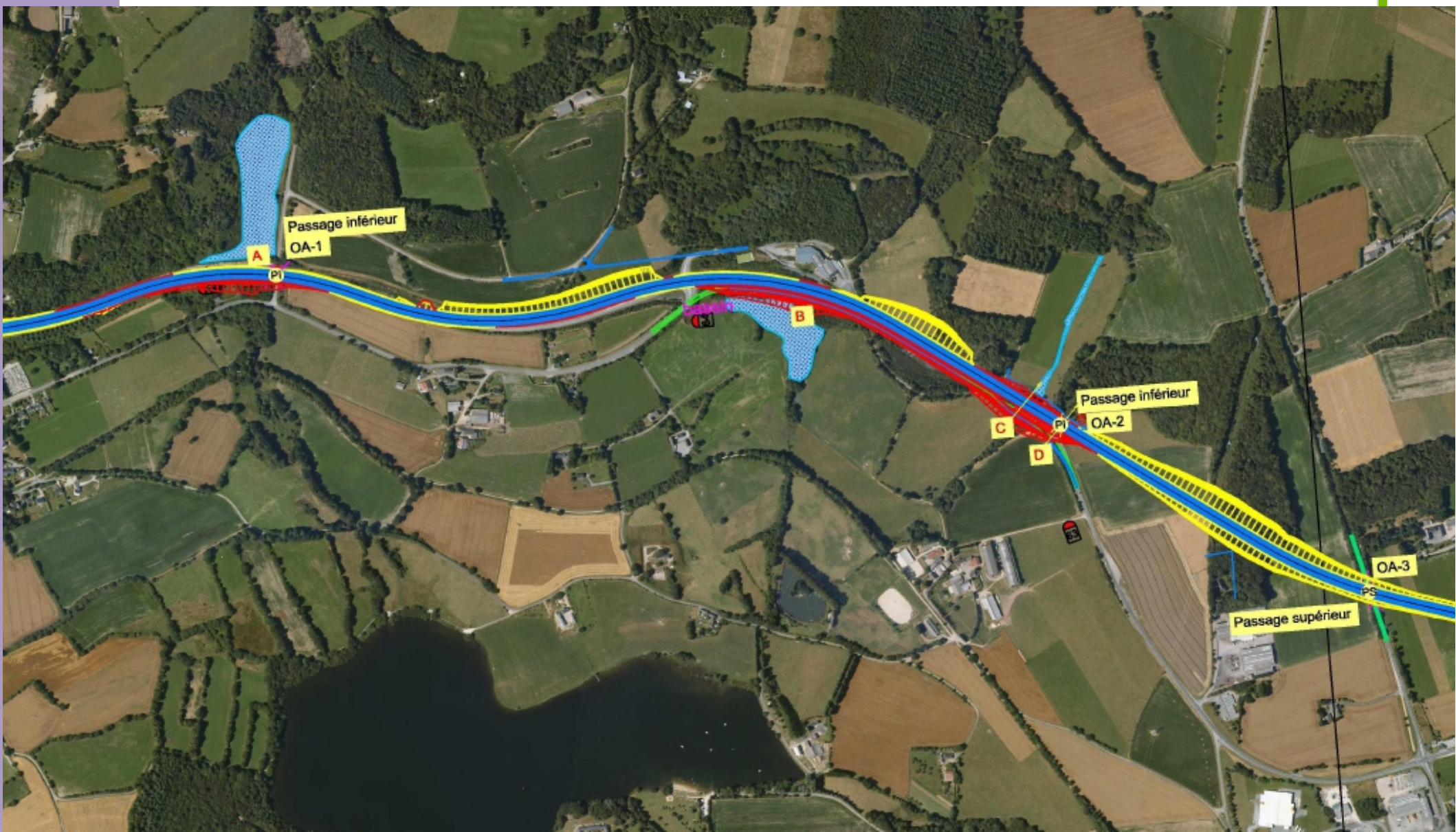
→ occasionne un léger détour pour certains usagers (allant de Rennes à la ZA par exemple) représentant un trafic faible



Solution retenue



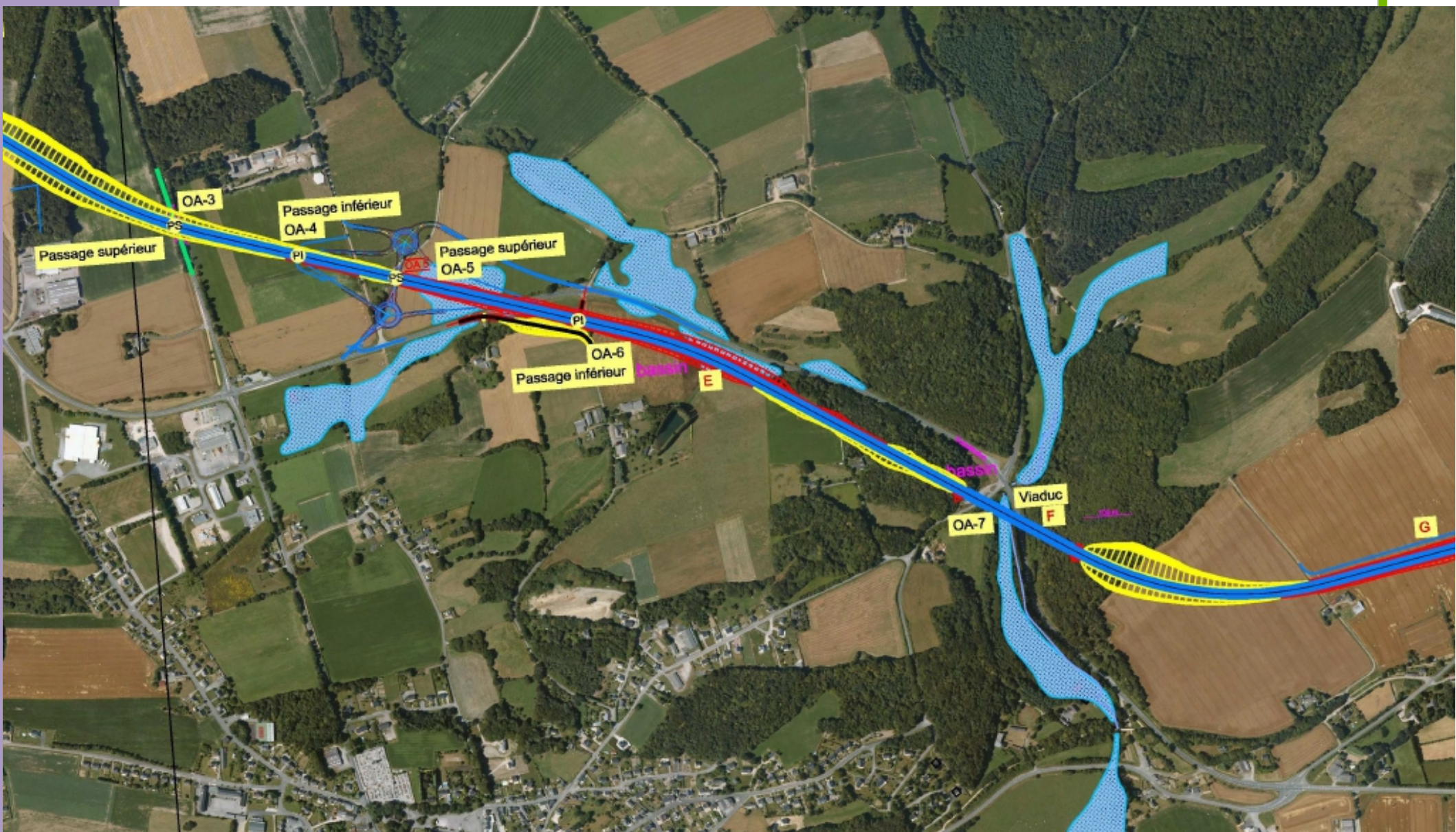
Tracé retenu



REPUBLIQUE FRANÇAISE



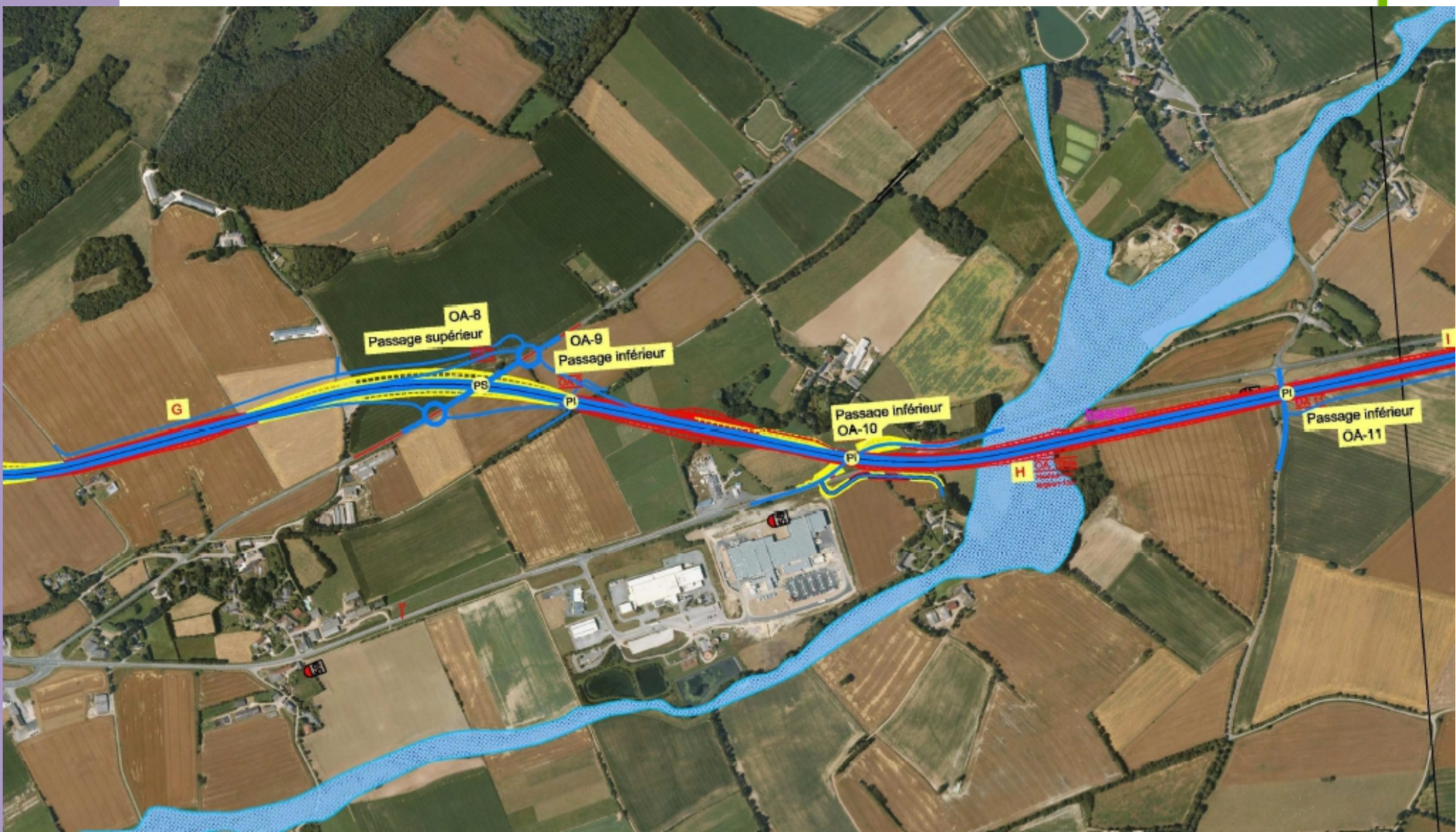
Tracé retenu



REPUBLIQUE FRANÇAISE



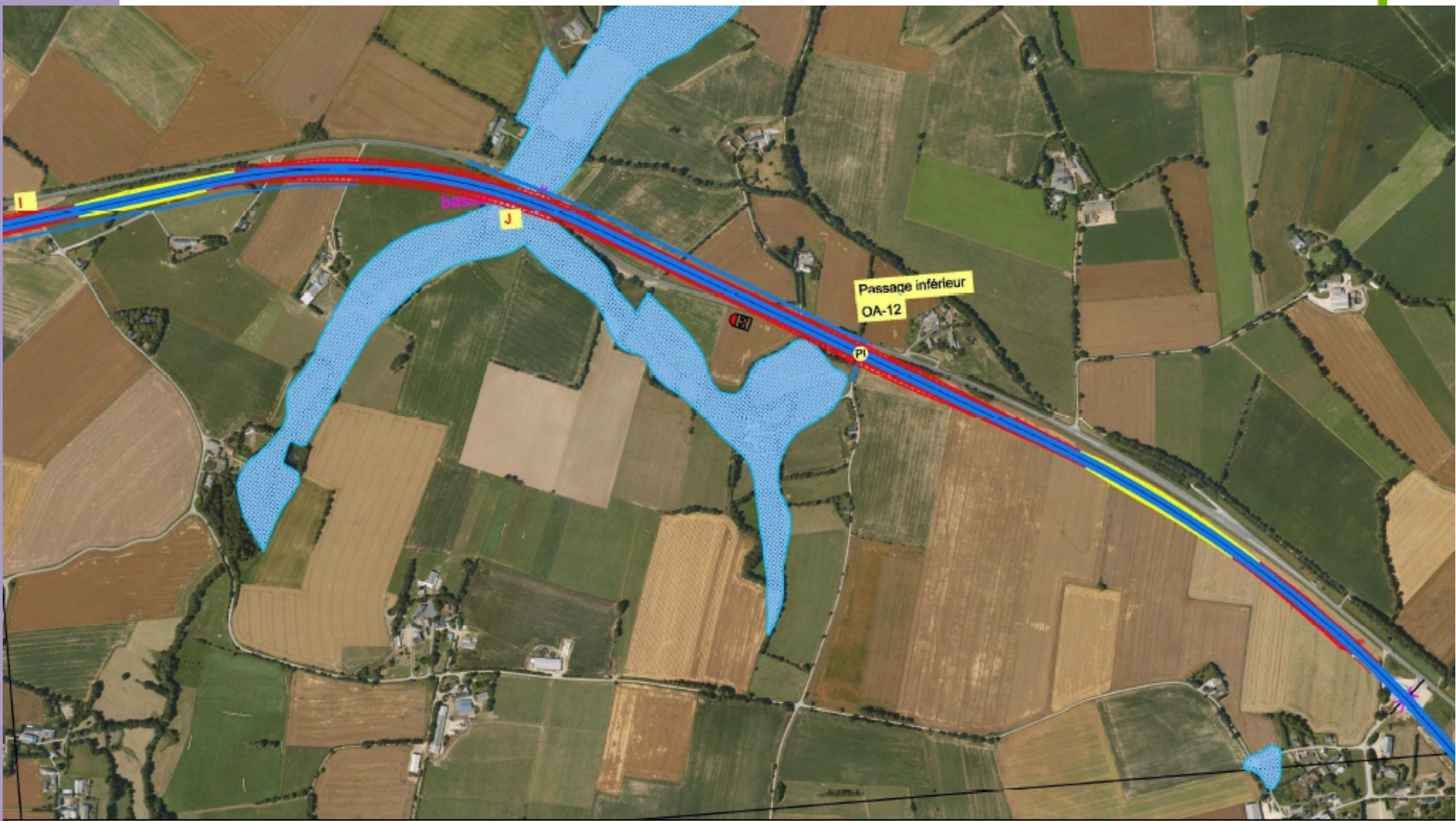
Tracé retenu



REPUBLIQUE FRANÇAISE



Tracé retenu



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



IMPACTS SUR L'ACTIVITÉ AGRICOLE ET SOLUTIONS PRÉVUES OU ENVISAGEABLES



Ministère
de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement
durable

Impact agricole – prélèvement foncier

Emprises à ce stade = environ **50 ha**

Mais sans prendre en compte :

- Ouvrages annexes (bassins de traitement des eaux, aménagements paysagers...)
- Zones de stockage d'excédents de matériaux (sûrement 200 000 m³)
- Mesures compensatoires zones humides (impact estimé : 4 ha)
- Mesures compensatoires boisements (impact estimé : 13 ha)

Impact agricole – étude DREAL

Prestataire : M. Le Calvez du bureau d'études AMETER

Fin 2015 : une douzaine d'exploitants avaient été rencontrés, dans le secteur central du projet où les 3 variantes se différenciaient

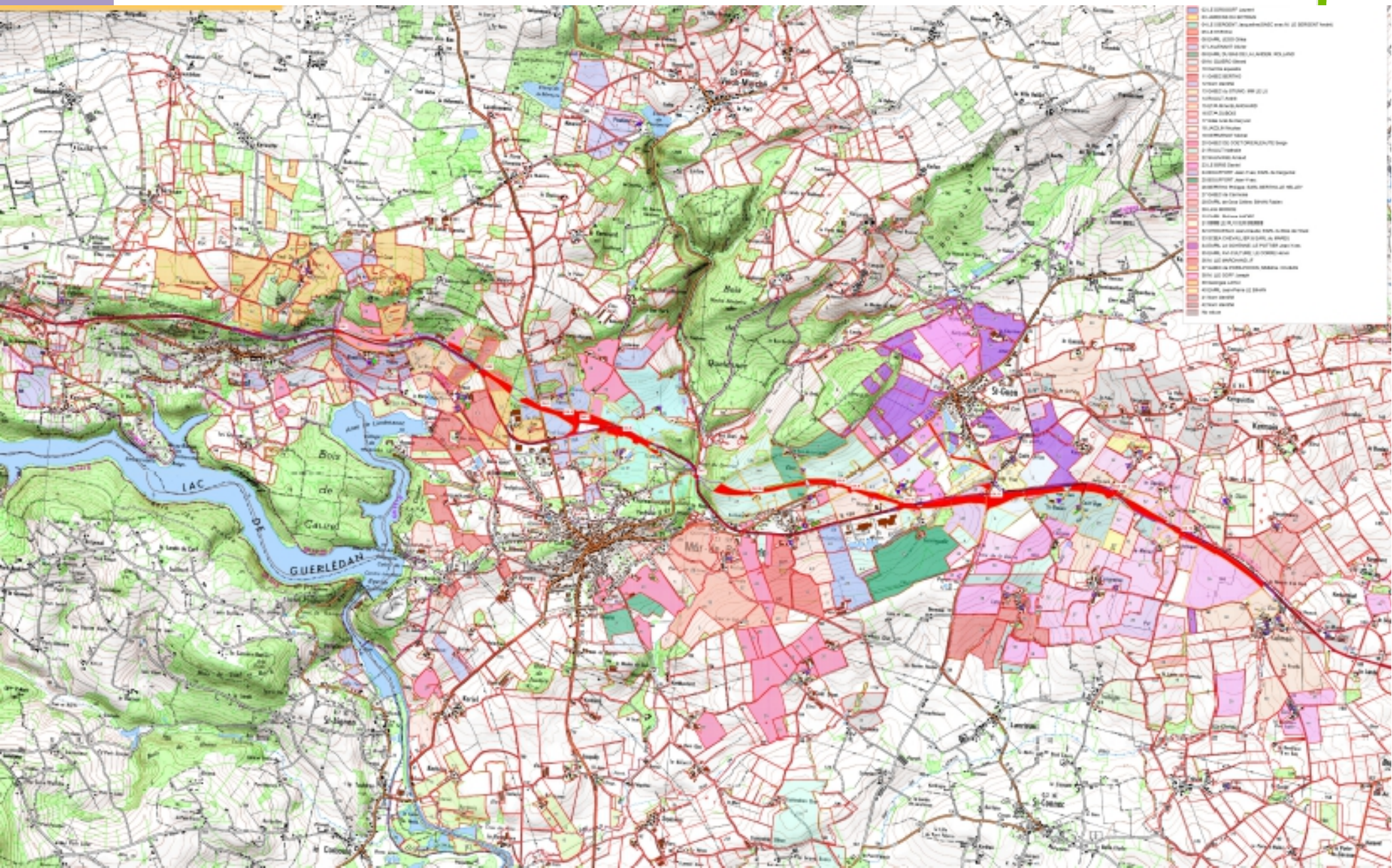
2016 :

- rencontre d'environ 25 autres exploitants, directement impactés par le projet
- nouvelle rencontre avec certains des exploitants potentiellement les plus impactés (Le Hir, Rault, Le Drogoff, Le Sergent, Lavenant)

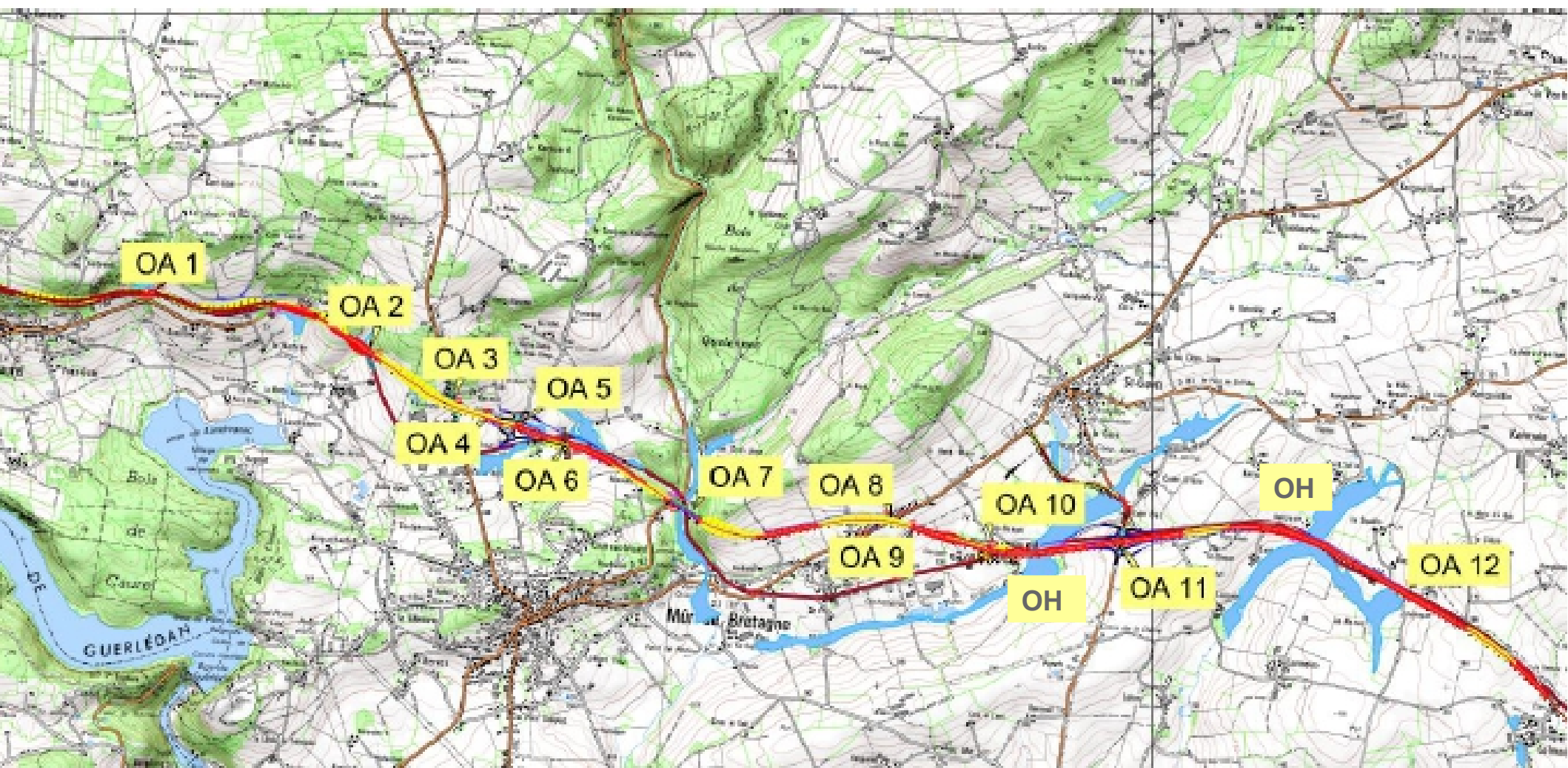
Entrevues qui permettent de comprendre la situation actuelle et les perspectives de chaque exploitation, les impacts du projet, les solutions d'accompagnement possibles



Parcellaire des exploitants enquêtés



Ouvrages de franchissement prévus dans le projet

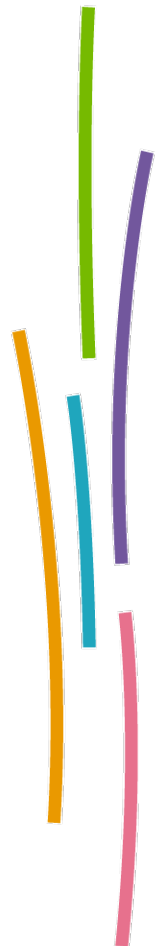
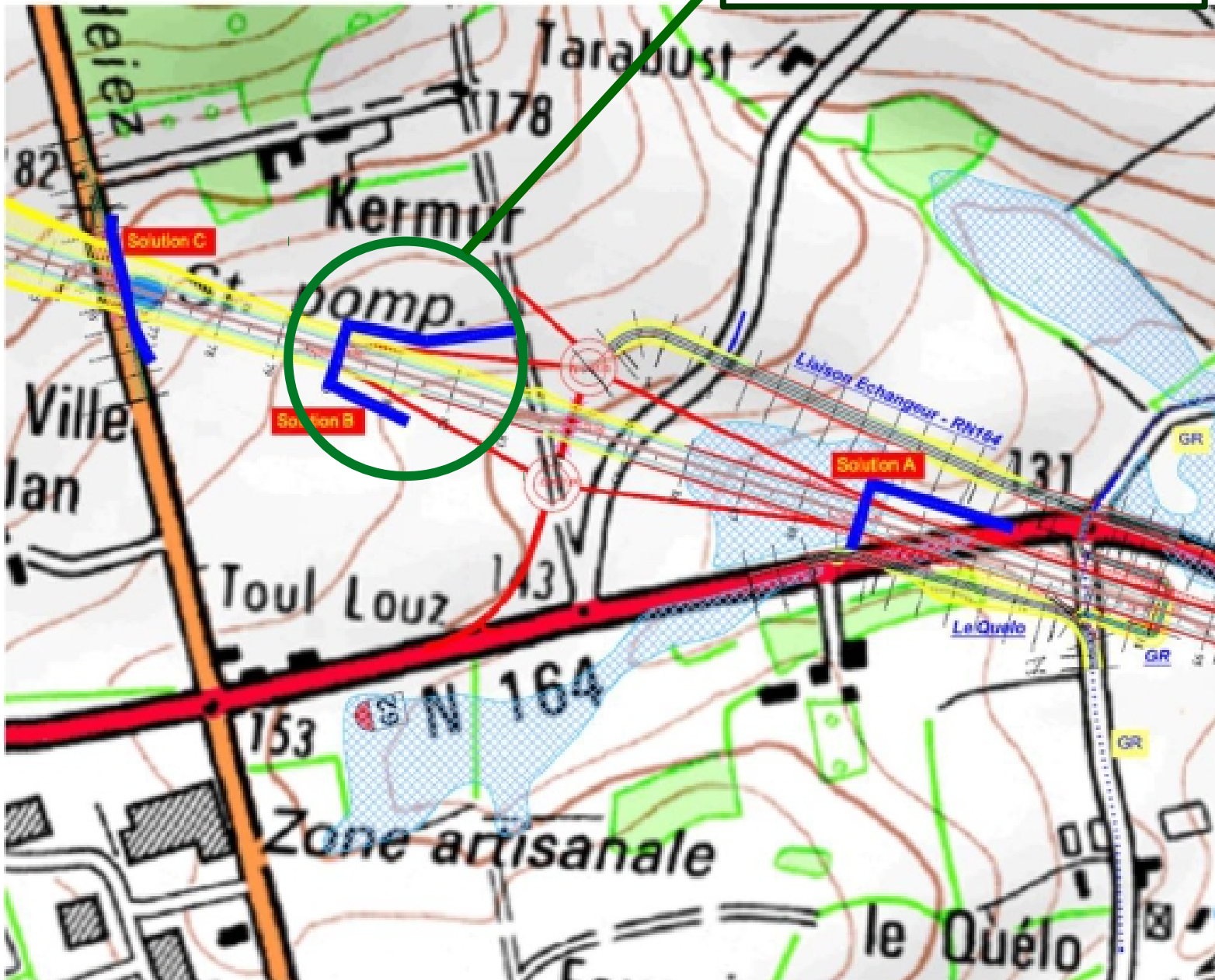


Ouvrages de franchissement prévus pour l'activité agricole

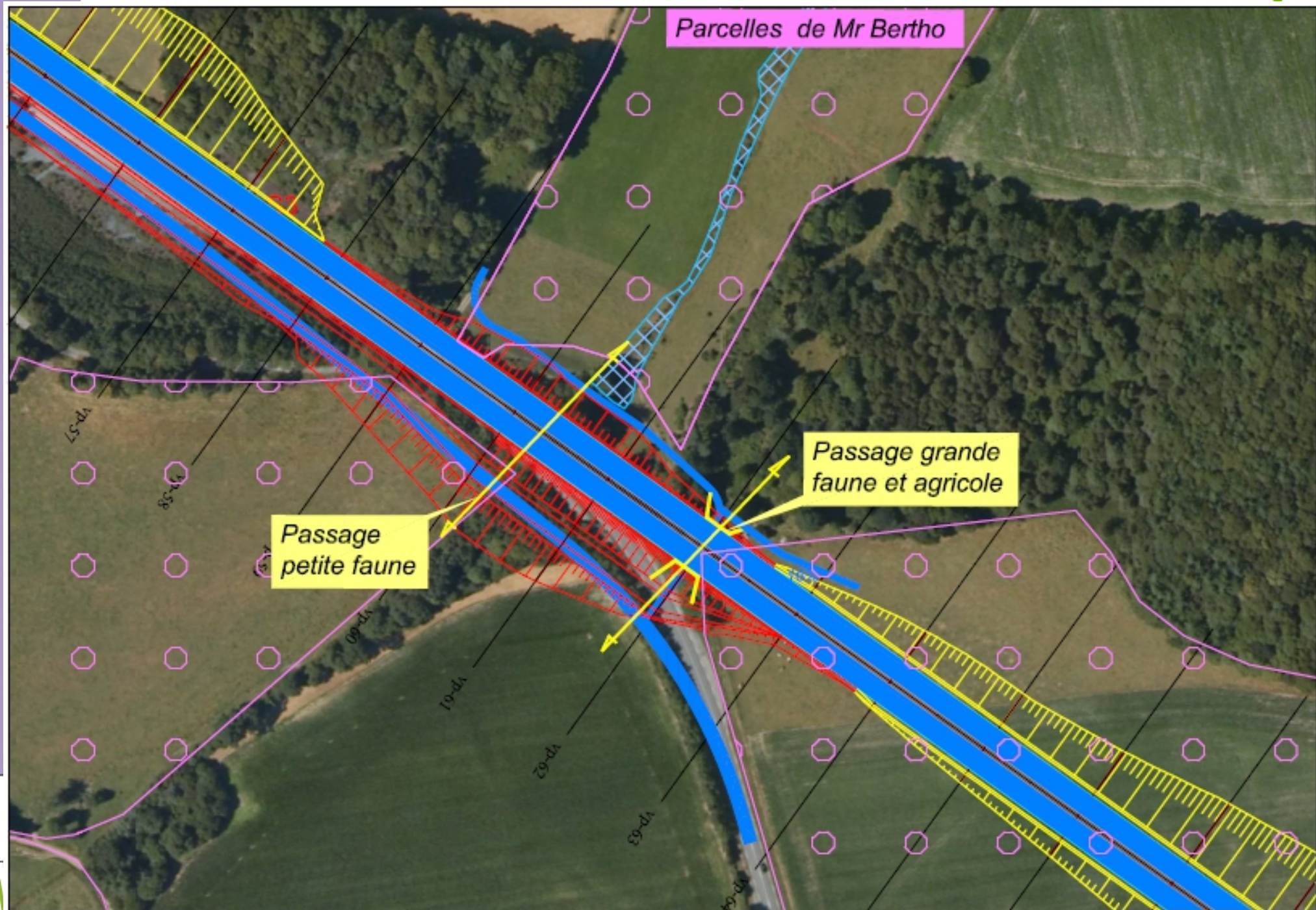
- Sur les 12 ouvrages prévus :
 - l'un n'est pas utilisable pour l'activité agricole (OA9 de la voie verte)
 - Trois sont spécifiquement réalisés pour l'activité agricole :
 - Boviduc sur les terres de M. Lavenant (OA4)
 - Désenclavement des parcelles de M. Bertho (OA2)
 - Passage au niveau de Kerbiquet (OA12)

OA4 - Boviduc - Lavenant

Localisation retenue



OA2 - Désenclavement parcelles M. BERTHO

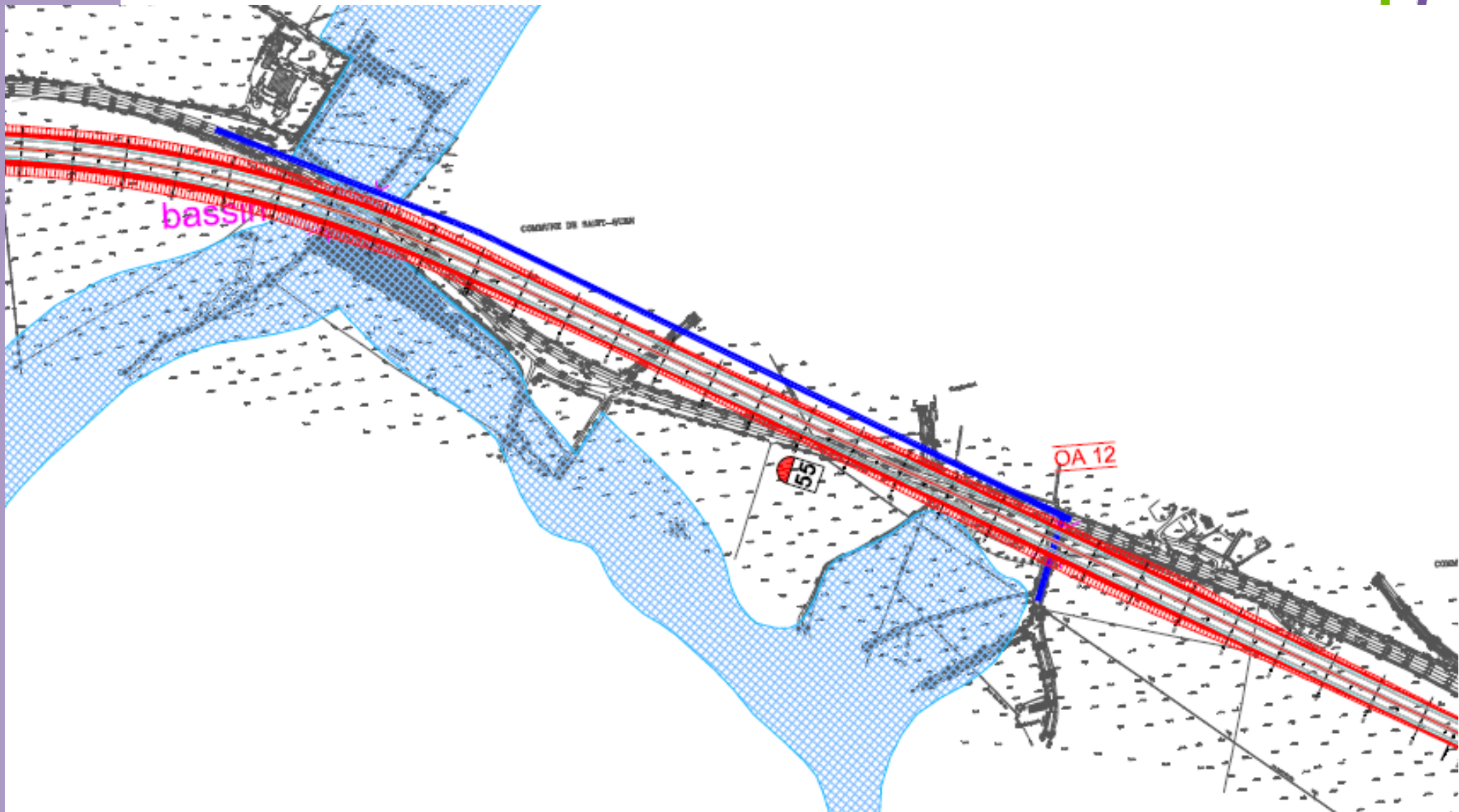


OA12 – Passage au niveau de Kerbiquet

- A l'ouest de Coët-Prat, la RN164 actuelle sera conservée comme itinéraire de substitution mais sera coupée deux fois par la RN164 future, au niveau de Kergravin et de Kerbiquet
- Or, selon le constat issu du diagnostic agricole, de nombreux exploitants et fournisseurs utilisent la RN164 actuelle et les voiries locales proches
- Il est donc proposé de réaliser un **ouvrage au niveau de Kerbiquet et une voie latérale entre Kerbiquet et Kergravin au nord de la future RN164** (rétablissant l'actuelle RN164 en voie de substitution)
- Cet ouvrage évite de très importants allongements de temps de parcours (pour les SCEA CHEVALLIER & EARL du MAREU ou EARL Philippe ANDRE)
- Des allongements de parcours résiduels persisteront (pour Loïc Maurice ou l'EARL du Bois de l'Oust), qui pourraient néanmoins être traités par des échanges de terrains entre ces deux exploitants



OA12 – Passage au niveau de Kerbiquet



Impacts agricoles – autres mesures

- Des chemins de désenclavement pour certaines parcelles seront ponctuellement nécessaires (en cours d'identification)
- Après projet, si allongements de temps de parcours résiduels, indemnisation
 - *La DREAL a saisi la chambre d'agriculture pour l'élaboration d'un protocole fixant les règles d'indemnisation communes a minima pour l'ensemble des projets de l'État en cours*
- Prise en charge des frais de mise à jour des plans d'épandage
- ...

Impacts agricoles – compensations collectives pour l'économie agricole

- Nouveauté issue de la loi du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture + décret du 31 août 2016
- Obligation pour le maître d'ouvrage de mener une étude sur les conséquences négatives de son projet sur l'économie agricole
- L'étude doit prévoir notamment des **mesures de compensation collective visant à consolider l'économie agricole du territoire**
- Concerne les projets consommant plus de 5 ha de terres agricoles
- Le projet de Mûr-de-Bretagne est l'un des tous premiers en France à entrer dans ce cadre. La Chambre d'Agriculture appuiera la DREAL pour ce faire
- C'est une approche territoriale et collective, pas une démarche pour apporter de nouvelles compensations ou indemnités individuelles. La méthode est encore à construire
- Les mesures demanderont l'implication des acteurs locaux



Impact agricole – aménagement foncier - principes

L'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF ou « remembrement ») est une procédure qui peut être mise en œuvre à l'issue de l'enquête d'utilité publique

Sur un périmètre à définir, il s'agit de redistribuer le parcellaire pour remédier aux dommages créés par le projet (coupure d'exploitations, allongements de parcours, prélèvement de surfaces...) et, d'une manière générale, en profiter pour améliorer la configuration des exploitations

C'est une solution qui vise un partage équitable des dommages

Elle n'est obligatoire que si le projet routier met en péril une exploitation (un critère retenu par la réglementation est un prélèvement de +35 % de la SAU)

Elle est prise en charge financièrement par le maître d'ouvrage

Elle est conduite sous la responsabilité du Département



Impact agricole – aménagement foncier – qui décide ?

Ici, au regard des impacts pressentis sur l'activité agricole, l'État proposera au Département, juste avant l'enquête publique, de mener un aménagement foncier

La commission départementale d'aménagement foncier (CDAF) décidera de donner suite ou non à la demande et constituera des commissions communales ou une commission intercommunale d'aménagement foncier (CCAF ou CIAF)

La CCAF ou la CIAF décide ou non de l'opportunité de mener un aménagement foncier. La DREAL n'en est pas partie prenante.

Celui-ci est ensuite une procédure longue très encadrée, avec de nombreuses étapes :

- Choix du périmètre
- Classement de la qualité des terres
- Projet de nouveau parcellaire, bourse aux arbres
- Réalisation de travaux connexe

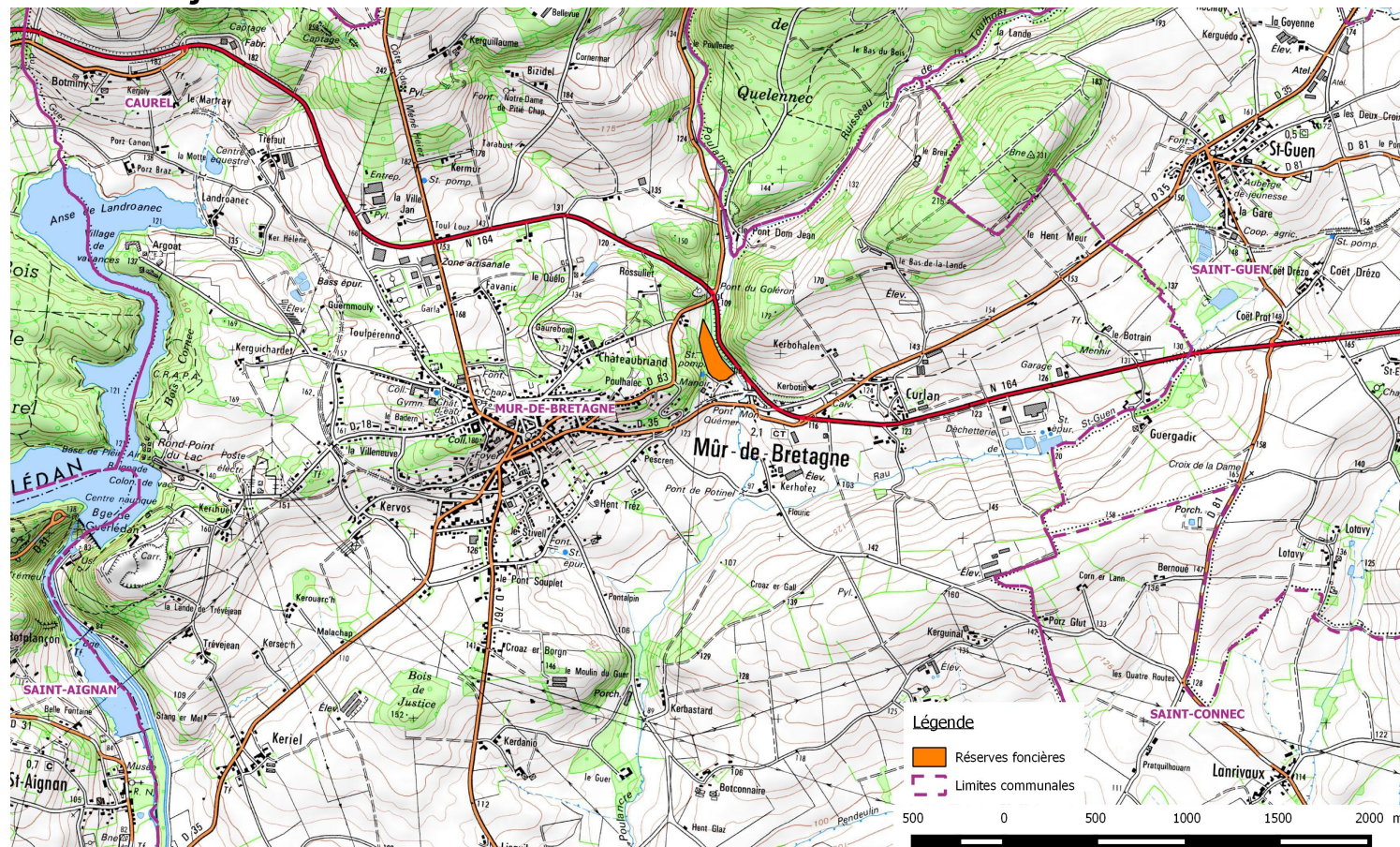
Exemple : aménagement foncier dans le secteur de Rostrenen entamé en 2015, fin prévue en 2023 – sur Mûr-de-Bretagne on parle donc d'un horizon 2026



Impact agricole – aménagement foncier – réserves foncières

La DREAL a missionné en septembre 2014 la SAFER pour constituer pour son compte des réserves foncières

Celles-ci visent à compenser demain les prélèvements du projet et notamment à alimenter un aménagement foncier. Réserves de 2,66 ha à ce jour



LES ETAPES A VENIR



Ministère
de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement
durable

Calendrier prévisionnel

- Printemps 2017 : stabilisation de la conception technique
- Mars-Juin 2017 : étude des impacts et définition des mesures de réduction et de compensation
- Été 2017 : consultation des services de l'État et des collectivités
- Septembre 2017 : finalisation de l'étude d'impact et du dossier DUP
- Octobre 2017 : saisine de l'Autorité Environnementale (3 mois) et de la CDAF pour le lancement de l'aménagement foncier
- Avril 2018 : enquête publique DUP
- Automne 2018 : DUP (arrêté)
- Fin 2019 : enquête parcellaire délimitant le foncier à acquérir
- Début 2020 : acquisitions foncières amiables ou par voie d'expropriation (pour tout ce qui est hors périmètre d'aménagement foncier s'il y en a un)
- Travaux au-delà de 2020



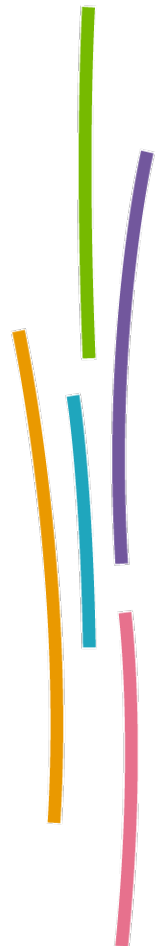
LE DEVENIR DU FONCIER ACQUIS PAR L'ETAT



Rappel du contexte et de l'historique

- A l'issue de la première DUP partielle de 1997, sur la base d'ordonnances d'expropriation prises en dernière limite en juin 2007, l'État a mené les acquisitions nécessaires en 2007-2008, dans un contexte difficile (plusieurs expropriations)
- Soit 41,6 ha, 45 ensembles de propriété et 70 propriétaires différents
- Aucun bail ou convention n'encadre actuellement l'usage des terres exploitées
- Les travaux n'ayant pas commencé dans les cinq ans, depuis juin 2012, les anciens propriétaires peuvent demander le retour de leurs anciens biens sans que l'État ne puisse s'y opposer
- Par courrier du 8 janvier 2013, tous les anciens propriétaires ont été informés de la situation, de la recherche d'un nouveau tracé et de leurs droits. Par courrier de mars 2015, ils ont ensuite aussi été informés que le choix de variante était repoussé
- Trois propriétaires ont demandé officiellement la rétrocession des terrains. Deux cessions ont été conclues. Pour l'un, les terrains seront nécessaires au nouveau projet

Les emprises du projet partiel de 1996



Devenir des terrains acquis

- Ils soulèvent un questionnement juridique complexe
- Le problème principal est le suivant : si les choses restent en l'état, c'est la procédure éventuelle d'aménagement foncier qui sera fragilisée. En effet, pendant tout la durée de cette procédure, l'État sera exposé à des demandes de rétrocessions auxquelles il ne pourra s'opposer. La propriété foncière dans le périmètre d'aménagement pourra subir des remises en cause permanentes, qui ne permettront pas d'organiser le nouveau parcellaire
- En outre, on ne peut, en droit, sommer un ancien propriétaire de renoncer ou non à son droit de retour
- Seule solution « propre » :
 - Remettre en vente l'ensemble des terrains
 - Les anciens propriétaires auront deux mois pour se positionner
 - Si un ancien propriétaire ne souhaite pas le rachat, possibilité que la SAFER préempte ensuite pour le compte de l'État, pour alimenter les réserves foncières

Devenir des terrains acquis

■ A suivre :

- Information de l'ensemble des anciens propriétaires de la situation
- Mis en vente progressive, d'ici l'enquête publique, des terrains acquis