

Compte rendu de la 1^{ère} réunion publique
Mardi 1^{er} juillet 2025
Salle des Fêtes – rue du Pont de Fer - Guerlédan
18h30 à 20h20

Dans le cadre de la consultation parallélisée relative au dossier d'autorisation environnementale de la mise en 2X2 voies de la RN 164 sur les communes de Caurel, Guerlédan et Saint Caradec, deux réunions publiques sont obligatoires.

1^{ère} réunion publique

Nombre de personnes présentes : 47 + 2 enfants

Commission d'enquête :

La présidente : Martine VIART

Les commissaires enquêteurs : Marie-Pierre SIMON et Jean-Paul BOLEAT

Représentants de la DREAL :

HARRAULT Sarah (Responsable de la division mobilités durables)

GOMI Patrick (Directeur de projet)

GOURTAY Nathalie (Responsable d'opération)

BERTEAUX Francis (Chargé d'études environnementales et foncier)

LEMARCHAND Adrien (Maitre d'œuvre – DIRO)

Ouverture de la séance 18h45

Accueil par monsieur le maire Éric LE BOUDEC

Introduction par Martine VIART : présentation de la nouvelle procédure d'autorisation environnementale, dite « loi Industrie Verte » et le déroulement de la consultation du public (voir pièce jointe)

Intervention de Sarah Harrault, Patrick Gomi et Nathalie Gourtay pour présenter le projet et son contexte ainsi que le contenu du dossier de demande d'autorisation environnementale unique, objet de la consultation en cours. (voir pièce jointe)

Interventions de la salle :

Thèmes abordés : opportunité du projet, coût du projet, mesures compensatoires (boisement, zones humides, cours d'eau, biodiversité), sécurité routière, infrastructures, avis défavorable de la CLE, bilan carbone, tranquillité, nuisance sonore, utilité de la réunion

Intervention de la salle

Remarque sur les « petits » panneaux verts de l'avis de consultation du public situés à des endroits dangereux. Puis une personne rappelle que le projet date de 50 ans et ne semble plus d'actualité. Ensuite elle se met à la place d'un enfant qui parle en 2050 et fait le point avec sa mère sur ce qui a changé : le changement climatique avec de fortes chaleurs, les particules fines émises par les gaz à effet de serre, les problèmes respiratoires, la destruction des écosystèmes, etc. si ce projet se réalise.

Dans les mesures Éviter, Réduire, Compenser, pourquoi ne pas Éviter tout de suite ? Pourquoi les adultes n'ont pas su changer de vision de l'économie et dire non à ce type de projet coûtant 130 millions, dégageant 60 000 tonnes de Co2 juste pour la construction ?

L'enfant s'exprime à nouveau pour une autre projection, en 2050 également mais dans une perspective plus positive : « renoncer à de tels projets n'est pas facile mais vous l'avez fait et de tels projets inutiles ont été abandonnés. Grâce à vous, cette route qui allait détruire la nature, offrir un effet tunnel qui enclaverait les petits bourgs, augmenterait encore et encore les émissions de gaz à effet de serre, alors qu'elle n'était même pas en surtrafic, heureusement elle n'a jamais été construite. »

Applaudissement de la salle

Interventions de la salle concernant différents thèmes :

→ Sur le coût : 130 millions c'était déjà il y a un an, ça commence que dans deux ans, on voit l'inflation, combien ça va coûter au final ? Pourquoi continuer un tel projet vieux de 50 ans qui n'apportera rien à la commune ?

→ Sur la sécurité : est-ce qu'il y a vraiment beaucoup d'accidents sur ce secteur ?

→ Je ne veux pas que nos enfants, nos petits-enfants, soient témoins des nuisances rajoutées à d'autres nuisances, ça va être moche trop bruyant

→ Vous parlez de compensation de boisement, les arbres détruits ne seront pas replantés au même endroit, vous parlez de compensation sur 20 ans, 30 ans, et autre question sur les bassins de rétentions, sont-ils bien dimensionnés ? trop près des habitations ?

→ Est-ce que les eaux de bassins de rétentions pourront être réutilisées ?

Rappel de la présidente de la commission : la réunion publique de ce soir permet au public de s'exprimer et d'obtenir des réponses aux questions. Si toutes les questions n'ont pas de réponses ce soir, elles pourront être apportées au fil du temps de la consultation du public sur le site internet jusqu'au 26 septembre.

Réponses de la DREAL :

On va apporter des éléments de réponse point par point.

→ Pour commencer, sur l'accidentalité du secteur : les accidents et l'aspect sécurité, l'intérêt de passer à 2x2 voies, ça permet de rectifier le profil géométrique de la route, qui aujourd'hui n'est pas forcément sécurisant, et ça évite aussi les accès directs par les carrefours sur la route pour des piétons, des cyclistes qui aujourd'hui traversent la RN164.

Il y a quand même pas mal d'accidents qui ont eu lieu sur les carrefours entre la RN164 et les routes, notamment départementales. Les 4 accidents mortels qu'il y a eu sur la RN164 ces dernières années l'ont été sur le secteur de Guerlédan. Ce qu'il faut prendre en compte aussi, c'est que demain, autour de Guerlédan toute la RN164 sera en 2x2 voies et que les véhicules arrivant sur ce secteur risquent de ne pas adapter leur vitesse sur une route non adaptée. Laisser ce tronçon sans aménagement risque d'engendrer de nombreux accidents, c'est la raison pour laquelle on anticipe l'augmentation de la circulation.

L'itinéraire RN164 va devenir plus attractif au fil du temps que la RN12 et la RN165, donc le trafic va se répartir sur trois axes, ce qui va désengorger la RN 12 et la RN 164 et peut donc diminuer leur accidentalité.

→ Sur l'évaluation des coûts : le maître d'œuvre affine progressivement l'évaluation des coûts liés à l'ensemble des éléments du projet, sur la conception et sur la réalisation. En tant que maître d'ouvrage, on affine aussi l'estimation des coûts sur les études, les acquisitions foncières. Progressivement, on peut affiner les coûts en fonction de l'évolution de la valeur de l'argent, parce qu'on a pris les taux d'actualisation, et donc on prend en compte le fait que les travaux vont se réaliser sur 7 à 8 ans et démarreront prochainement.

Le calendrier de réalisation est pris en compte dans l'évaluation du coût du projet, sachant que le coût qui est affiché, 130 millions d'euros, c'est le coût plafond de l'opération qui nous est fixé par le maître d'ouvrage national.

→ Sur la compensation des boisements : pour un certain nombre de plantations, on maîtrise déjà les terrains. D'autres mesures sont prévues pour apporter de l'amélioration à certains boisements existants, on va remplacer certaines essences d'arbres, par des feuillus ; créer des îlots de sénescence. On s'engage sur 30 ans pour faire en sorte que la gestion et le suivi se fassent sur 30 ans. On cherchera aussi des gestionnaires sur ces parcelles et on mettra en place des obligations réelles environnementales. C'est une sorte de contrat entre nous et le gestionnaire de la parcelle.

→ Pour les bassins de rétentions, pour leur positionnement, on n'a pas trop le choix car l'eau descend. On est obligé de les positionner au point bas de la route. Les bassins récupèrent l'eau qui descend et on les met au point bas. Sur le dimensionnement, ils sont dimensionnés pour une pluie décennale. Si on a une pluie qui est supérieure à la décennale, il y a une surverse qui est prévue, ça passe par-dessus un niveau d'un déversoir.

Pour les bassins à proximité des habitations, on a une petite latitude et on peut déplacer de quelques mètres, on essaie le plus possible d'éviter les enjeux humains.

Intervention de la salle

Quand je vois les pluies, par exemple, au milieu de cet hiver, qui vont se reproduire, je pense qu'on risque à terme d'être inondé. Est-ce que le bassin de rétention est suffisamment dimensionné et je trouve qu'il est près des habitations ? Quelles vont être les nuisances que le bassin de rétention va apporter dans le village ? Est-ce que cela ne va pas faire venir des moustiques ?

Réponse de la DIRO :

Le bassin de rétention ne va pas apporter de nuisances particulières. Il sert juste à traiter les eaux de la chaussée, à les récupérer, les décanter et les rejeter.

Sur le sujet des moustiques, on avait un échange entre services d'ingénierie au niveau national vendredi dernier et un bureau d'études le CEREMA nous confirmait qu'il n'y avait pas de sujets sur les moustiques.

Quant à l'usage de l'eau, il n'y en a pas, l'eau est traitée dans le bassin par décantation jusqu'à l'exutoire où elle rejoint le milieu naturel. Il n'y a pas d'usage récréatif de cette eau, de plus le bassin est complètement fermé pour éviter les accidents. Pas de présence humaine dans les bassins, sauf pour l'entretien.

Intervention de la salle :

Quelle est la qualité de l'eau rejetée ?

Réponse de la DREAL :

Nous avons déjà des expériences sur la qualité de l'eau en sortie de bassin. Des prélèvements seront faits régulièrement pour suivre les éventuels polluants qui pourraient être rejetés dans les eaux du bassin. On va aussi regarder la qualité physico-chimique. On va regarder l'ensemble des substances qui sont présentes dans l'eau qui est rejetée par le bassin. Aujourd'hui, le constat qu'on fait, sur des opérations que nous avons déjà réalisées et mises en service, comme à Châteauneuf du Faou, c'est que les eaux sont de qualité bonne à très bonne. Donc le système de traitement par décantation qui est mis en place est efficace et permet de capter les polluants qui auraient pu arriver dans l'eau, avec des présences éventuelles d'huile, de particules de pneus.

Intervention dans la salle

Est-ce que l'eau est utilisable pour les animaux ? Est-ce que l'on peut s'en servir dans les champs ?

Réponse de la DREAL

Cette eau est rejetée directement dans le milieu naturel.

Intervention de la salle

Je suis directement concerné par la route. Et je constate qu'aujourd'hui, quand il faut traverser la RN164 il faut attendre 5, 10 minutes, avant de pouvoir la traverser. Et quand je suis en route avec mes engins agricoles, on fait 500 mètres et on a une dizaine de voitures derrière, avec des conducteurs impatients. « Qu'est-ce qu'il fait là ce tracteur ? » Pour moi, au niveau du reboisement, je ne me fais pas de soucis, parce qu'il y aura des terres qui seront exploitables, elles seront exploitées, les autres qui ne seront pas mécanisables, retomberont en friche. Et je pense que la 2x2 voies ça va soulager la Nationale 12 et la 165 parce si la route était là depuis 30 ans, tous les gens qui allaient dans le Finistère seraient passés par là et on aurait moins de problèmes aujourd'hui.

Intervention du Maire

Moi, je voudrais intervenir sur le volet sécurité dont on a parlé tout à l'heure avec les accidents. Donc, comme certains élus ici, on passe quand même de nombreuses nuits dehors à accompagner les secours. Et, en toute objectivité, je pense, depuis que je suis élu, tous les 15 jours, il y a un accident sur cette portion de route entre Caurel et Saint Caradec. Je demanderai les statistiques auprès des services de secours.

Interventions de la salle :

→ Est-ce que l'on peut parler de la sécurité de nos enfants dans 50 ans quand l'air sera pourri ? on peut le mettre en perspective ?

→ Je suis membre de l'association Eau et Rivières de Bretagne, aussi membre de la commission locale de l'eau qui a déjà mis un avis défavorable sur le projet. Bien qu'il y ait eu des améliorations il est nécessaire de continuer à faire évoluer le dossier pour l'améliorer. Dans le premier dossier il y avait des manquements, le dossier présenté ici nous parle de suivi, comment vérifier si ces suivis seront faits, et si les mesures de compensation pour les zones humides ne fonctionnent pas, on fait quoi ? De plus, connaissant le milieu, je sais qu'on ne compense jamais ce que l'on a perdu. Par rapport aux arbres disparus vous ne pouvez pas compenser des haies perdues par de l'amélioration des bocages. Je doute de la possibilité de faire un projet qui soit indemne d'impacts.

→ Problème avec le viaduc au-dessous de la vallée du Poulancre, car il y aura des retombées inévitables de particules fines, des nuisances sonores qui vont impacter la faune et la flore.

→ Sur la sécurité, l'État a mis longtemps pour réagir si vraiment il y avait véritablement des dangers. De plus on ne remplace pas un arbre par un arbuste acheté en magasin. Les mesures compensatoires pour l'amélioration, j'en doute un peu.

→ Question sur la forme : à quoi sert cette réunion publique ? on n'a pas de réponses sur le fond, que des réponses techniques, par rapport à l'impact carbone. Je ne vois pas en quoi va servir ce type de réunion ?

Réponse de la commissaire enquêteur

La démocratie participative c'est ça, on n'est jamais tous d'accord sur un projet, on a des arguments de défense ou contre et on est là justement pour les entendre. Des améliorations pourront être apportées en fonction du résultat des contributions, de l'analyse des dossiers puisqu'il y a déjà une déclaration d'utilité publique qui a été faite, il y a déjà des arguments qui ont été développés pour ce projet, par rapport à tout ce qui est dit aujourd'hui, les contributions qui arriveront durant la consultation, plus la 2^{ème} réunion publique en septembre et les réponses de la DREAL on verra bien sur quelles conclusions on va aboutir, on est là pour discuter du projet et le faire évoluer. La contribution de la population pendant trois mois va permettre de continuer à étudier le projet et voir si ce projet peut se faire dans les meilleures conditions qui soient.

Intervention de la salle

Y a-t-il eu des études de faites sur l'impact carbone du projet ?

Réponse DREAL

Avant il y a eu des questions posées.

→ Par rapport aux mesures compensatoires que l'on propose, on les juge adaptées. Sur les zones humides, les réponses sont dans les dossiers volet B., avec la description de ce que l'on prévoit de faire, pourquoi on pense que c'est efficace. Sur les zones humides le but est d'intervenir par exemple sur des parcelles que l'on a repérées et qui sont aujourd'hui drainées, qui étaient des zones humides avant. On vient enlever les drains et adapter la topographie, donc transformer les parcelles, ensuite il va y avoir un suivi du sol et de la flore de ces zones, pour vérifier que les parcelles se retransforment effectivement en zone humide. On mettra en place des modes de gestion spécifiques aux zones humides.

Sur les mesures boisement, on ne remplace pas un arbre ancien par un seul sujet jeune. Sur différents milieux, il y a un calcul de la dette et de l'enjeu de ces milieux, évalué selon différents critères., Il y a un suivi sur les mesures de gestion, les plantations, les zones humides restaurées doivent être fonctionnelles, efficaces. Nous avons l'obligation de nous engager sur l'efficacité des mesures de compensation par rapport à un milieu.

Depuis 2013 on travaille sur le dossier pour l'améliorer avec les différents acteurs du territoire.

Pouvez-vous nous préciser sur quelles ZH vous estimez qu'il n'y a pas eu de compensation efficace ?

Intervention de la salle

Y a-t-il eu une étude sur les nuisances sonores ?

Réponse de la DREAL

Le volet bruit a été traité par le maître d'ouvrage dans l'étude d'impact dans le dossier DUP, on a pris des engagements de protection acoustiques et des engagements sur les résultats. Ces éléments sont annexés au volet A du dossier, ils se trouvent sur le site internet de la consultation.

Intervention de la salle

Quels sont les enjeux sur le bilan carbone ? comment atteindre le zéro dégageant carbone en 2050 ?

Sur quels chiffres vous avez évalué l'augmentation du trafic ?

Réponse de la DREAL

On a des éléments évalués dans l'étude d'impact pour le bilan carbone

L'étude de trafic et socioéconomique a été réalisée en se projetant dans le temps avec des hypothèses d'évolution de la démographie et de l'économie, et en tenant compte de l'évolution de cet itinéraire par rapport aux deux autres RN12 et RN165.

Les hypothèses d'évolution du trafic figurent dans l'étude de trafic et dans l'étude socio-économique incluses dans l'étude d'impact annexée au volet A

Intervention de la salle

Fini la tranquillité il y aura toujours ce bruit de fond avec lequel il faudra vivre au quotidien

Pourquoi ne pas désenclaver par le rail ?

Conclusion de la présidente de la commission et rappel des différents moyens mis à la disposition du public pour s'exprimer jusqu'au 26 septembre 2025.

Fin de la séance 20h20

Fait à Plérin le 6 juillet 2025

Martine VIART
Présidente de la commission

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Martine Viart', with a long horizontal stroke extending to the right.

Membres de la commission

Jean Paul BOLEAT

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jean Paul Boleat', with a large loop at the top and a vertical stroke at the bottom.

Marie Claire SIMON

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Marie Claire Simon', with a large loop at the top and a horizontal stroke at the bottom.