

**Consultation relative au dossier d'autorisation environnementale de la mise en 2X2 voies de la RN 164**

**Objet : VERBATIM de la réunion publique validé par la DREAL le 22/09/2025**

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, la 1<sup>ère</sup> s'est tenue le 1<sup>er</sup> juillet 2025, ce soir est donc prévue la réunion publique dite de « clôture »

**Personnes présentes :**

Monsieur le Maire de Guerlédan : Éric LEBOUDEC

**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)

**La commission d'enquête**

La présidente : Martine VIART

Les commissaires enquêteurs : Jean Paul BOLEAT et Marie Pierre SIMON

**Ouverture de la séance 18h45**

41 personnes dans le public

Accueil par monsieur le maire Éric LE BOUDEC

Introduction par Martine VIART (voir document joint)

**Un document de la DREAL est projeté sur écran et commenté**

**Mme Sarah HARRAULT**

La DREAL, qui assure la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre, apporte des réponses aux différentes observations, suggestions et remarques recueillies depuis le lancement de la consultation. Je précise que la réunion porte sur le projet d'aménagement de la RN164 à 2x2 voies dans la zone de Guerlédan. Ce projet s'inscrit dans une démarche globale visant à aménager l'ensemble de la RN164 en 2x2 voies. Il s'agit de la dernière opération à l'étude, dont le lancement des travaux est espéré prochainement.

Le coût estimé pour ce projet est de 130 millions d'euros, dont 5 millions ont déjà été engagés pour financer les études. Une première section de travaux, de l'extrémité Ouest à l'échangeur Ouest, est financée sur le CPER 2021-2027 à hauteur de 45 M€. Le reste sera financé sur le CPER suivant.

↳ Présentation d'un synoptique des différentes opérations d'aménagement déjà réalisées et l'avancement de la mise à 2X2 voies sur l'ensemble de l'itinéraire.

**Monsieur GOMI (DREAL)**

Rappel succinct du projet, c'est environ 11,5 km de mise à 2X2 voies qui se découpe à peu près en trois sections.

A l'Ouest on a ce qu'on appelle un aménagement sur place, c'est à dire qu'on crée les deux nouvelles voies de part et d'autre de la route nationale existante.

Au centre, on a cinq kilomètres qu'on appelle en tracé neuf. On se détache de la route existante sur cinq kilomètres environ.

Et puis à l'Est, on crée ce qu'on appelle un pseudo aménagement sur place.

C'est à dire qu'on crée la 2X2 voies en parallèle de la route nationale existante qui est maintenue, qui sera déclassée après pour devenir ce qu'on appelle un itinéraire de substitution, qui récupérera les engins qui n'auront pas le droit de circuler sur la 2x2 voies, comme les engins agricoles, les voiturettes sans permis, les 2 roues.

Les 45 millions d'euros qui sont inscrits au CPER, ils sont faits pour lancer une première phase de travaux, qui consiste à réaliser les 5 kilomètres plus à l'Ouest à peu près jusqu'au premier échangeur.

C'est une 2X2 voies à chaussée séparée.

On a une voie lente de 3m50, une voie rapide de 3m25 et au milieu, on a un terre-plein central avec un dispositif de sécurité pour éviter les chocs frontaux.

On a aussi une bande d'arrêt d'urgence. On aura une vitesse qui sera limitée à 110 km/h.

La route nationale existante servira d'itinéraire de substitution quasiment partout.

Mais on aura besoin de créer quelques petits linéaires en tracé neuf, notamment au niveau du Martray.

Ce tracé va intercepter des routes existantes ou des voies vertes existantes et donc il va falloir rétablir ces cheminements existants par des ouvrages d'art routiers, des ponts ou des tunnels et notamment un viaduc qui fera 250 mètres de long pour franchir la vallée du Poulancré.

Ces ouvrages rétabliront les routes communales ou départementales, la voie verte et certaines circulations agricoles. En termes de corridors écologiques, on va créer deux passages spécifiques pour la grande faune : un à Tréfaut et un au niveau du Saint-Guen.

Il y aura aussi 7 passages petite faune et puis on aura 13 ouvrages hydrauliques qui serviront à rétablir les écoulements d'eau et dont la plupart seront aussi équipés pour faciliter le passage de la petite faune, notamment avec des banquettes.

Cette 2X2 voies implique la fermeture de tous les accès directs à la route nationale existante.

Aujourd'hui, il y a entre 25 et 30 accès directs, que ce soient des carrefours ou des accès directs à des parcelles agricoles.

Et donc, on rétablit tous les échanges par deux échangeurs dénivelés sécurisés, dont un à Kermur, au niveau de la RD767, et un qui sera positionné à Hent Meur au niveau de la RD35.

On a aussi un gros travail à faire sur l'assainissement.

On va mettre en place un réseau d'assainissement qui va collecter les eaux et les produits polluants qui pourraient tomber sur la chaussée.

Tout ce qui tombe sur la chaussée est récupéré par un système de collecte type caniveau ou cunette qui aboutit finalement dans des bassins d'assainissement.

↳ Présentation d'un petit schéma synthétique de ce type d'assainissement.

Ces ouvrages servent à récupérer toutes les eaux de chaussée, à les traiter par décantation et à les rejeter dans le milieu naturel, tout en régulant le débit de ce qui sort.

Un autre sujet technique important, c'est ce qu'on appelle le plan de mouvement des terres.

On aura en effet un gros volume de déblais et de remblais à mettre en œuvre pour faire ce chantier.

Ce que l'on vise, comme sur tous nos projets, c'est qu'on ait un équilibre entre les déblais et les remblais.

C'est à dire qu'on souhaite minimiser le nombre de camions qui viennent apporter des matériaux granulaires, ainsi que le nombre de camions qui évacueraient des déblais sédentaires.

On a tout un travail d'optimisation et de réutilisation de déblais en remblais qui se poursuit.

On a aussi l'obligation de mettre en œuvre des protections acoustiques.

Une étude acoustique a été faite dans le cadre de l'étude d'impact qui est annexée à ce dossier et donc on mettra en œuvre pour certains secteurs, certaines habitations, des merlons acoustiques qui ont pour mission de traiter le bruit à la source et, pour les habitations isolées, des protections de façade.

Nous avons une obligation de résultat, des mesures acoustiques après mise en service permettront de vérifier le respect des seuils réglementaires.

On a un montant de l'opération qui est à 130 millions d'euros.

45 millions qui sont inscrits au CPR actuel pour une première section et l'opération est financée à 50% par l'État et la région Bretagne. Ce sont des travaux qui sont copieux et donc assez longs.

On estime pour l'instant qu'ils seront assez longs, à la fois par la difficulté technique de la réalisation, mais aussi par le rythme de délégation budgétaire de l'argent dont on aura besoin pour les faire.

On aura des déviations ponctuelles qui vont être parfois mises en œuvre pour certaines phases de travaux.

Mais moins que par exemple sur le chantier de Plémet que vous avez pu rencontrer, où là on est exclusivement en aménagement sur place et donc il y a des déviations qui sont assez contraignantes pour les riverains.

Sur l'objet et le rappel de la procédure, on a eu une enquête publique en 2019 avec un arrêté associé de déclaration d'utilité publique.

Depuis, on a lancé des études de conception détaillée, qu'on appelle les études de projet, et aussi des démarches de maîtrise foncière.

Des démarches de maîtrise foncière de deux types :

- On a lancé des enquêtes parcellaires pour de l'acquisition pure.
- Et puis en parallèle, on a le département 22 qui pilote ce qu'on appelle un aménagement foncier, un ancien remembrement.

Donc ces deux procédures, l'aménagement foncier et notre projet se déroulent en parallèle mais avec des interfaces entre nous.

Cette consultation publique, madame VIART l'a dit, elle se déroule dans les conditions prévues par la loi industrie verte, et donc elle traite deux sujets.

D'une part, un volet « loi sur l'eau », tout ce qui concerne les volets hydrauliques, ruisseau, zone humide, etc.

Et puis aussi un volet « dérogation espèces protégées ».

C'est une consultation qu'on dit parallélisée, c'est à dire qu'on récupère en même temps les avis des associations environnementales type CNPN ou SAGE ou OFB, et puis les avis des riverains ou des associations et on en fait une synthèse.

Donc l'objectif, ce qu'il faut retenir quand même de cette procédure, c'est le dernier paragraphe.

L'objectif de notre dossier d'autorisation environnementale, c'est de démontrer in fine que notre projet est justifié par des raisons d'intérêt public majeur, qu'il ne connaît pas d'alternative satisfaisante et puis, qu'à l'issue du projet, une fois qu'on aura réalisé les travaux et qu'on aura mis en œuvre les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, on aura zéro perte de biodiversité et d'atteinte aux milieux aquatiques et aussi une absence d'atteinte à la conservation des espèces protégées.

Je vais passer rapidement parce que Mme Viart a déjà tout dit sur ce qui s'est passé entre le 26 juin et le 26 septembre.

Maintenant, on va vous présenter les différents éléments qu'on a reçu des institutionnels et des riverains.

Sachant que les contributions sont relatives à des thèmes qui ne s'inscrivent pas directement dans l'objet de la consultation du public, mais pour lesquelles on souhaite quand même apporter des éléments de réponse.

- Il y a eu des expressions sur le bruit.

Sur le bruit, il faut savoir qu'on a eu au moment de l'enquête DUP, une étude d'impact acoustique qui a été réalisée, qui a bien caractérisée l'ambiance initiale sonore et puis qui a modélisé les impacts du projet routier sur les futures habitations.

Cette pièce vous pouvez la trouver annexée au dossier.

Elle présente en effet les niveaux sonores attendus et les protections qui sont nécessaires pour compenser ces impacts. On a une obligation de résultat, c'est à dire qu'une fois que les travaux seront réalisés, on va faire des mesures de bruit pour vérifier que ce qu'on avait modélisé s'est réalisé et si ce n'était pas le cas, mettre en place des mesures correctives dans le cas contraire.

- On a eu aussi des remarques sur le paysage.

Donc là c'est pareil dans l'étude d'impact, on avait fait une étude d'avant-projet paysagère et actuellement on mène un projet d'aménagement paysager plus détaillé, en cours d'élaboration et qui reprend les grands principes qui avaient été présentés.

Sachant que pour tous les ouvrages d'art, et notamment le viaduc, on est accompagné par des architectes qui font des études d'intégration paysagère plus poussées et affinées.

- On a eu un sujet sur la qualité de l'air.

En effet, le projet fait qu'il va y avoir plus de trafic que si on ne mettait pas en 2X2 voies la route nationale, donc plus d'apports de polluants au droit de la route nationale aménagée.

Sachant que la route nationale à 2X2 voies s'éloigne des secteurs bâtis par rapport à la route actuelle.

Donc il y aura des plantations le long de la route nationale qui seront réalisées et qui permettront de capter une partie des particules polluantes.

Et de la même façon que pour le bruit, on a eu comme réserve lors de l'obtention de l'arrêté DUP, le besoin de mettre en place des mesures de qualité de l'air post travaux pour vérifier que ce qu'on raconte est vrai et notamment au niveau des maisons.

- On a eu des questions sur le registre mais aussi lors de la première réunion publique sur le bilan CO2. Il y avait un bilan qui avait été fait lors de l'étude d'impact qui chiffrait un peu en quoi ça consistait.

Donc là, les chiffres sont repris de cette étude d'impact. On estime à environ 63 000 tonnes équivalent CO2 pour la réalisation, la construction de l'ouvrage routier et un surplus de l'ordre de 200 000 tonnes équivalent CO2 est mise dans le cadre de l'exploitation de la route.

En gros, c'est le fait que comme il y a plus de véhicules, ce surplus de véhicules pendant 50 ans, c'est la durée qu'on imagine pour l'ouvrage routier, ça va créer ce volume-là.

- On a eu une question sur un itinéraire individuel, on a apporté la réponse dans le registre et puis on a eu des interrogations sur le coût, sur les 130 millions d'euros.

En effet, dans l'étude d'impact, le chiffre c'était 96 millions d'euros.

Il faut savoir que ce delta peut s'expliquer par la variation des prix dans la vie courante, mais aussi dans les travaux publics.

L'indice des travaux publics entre 2015 et 2025, il a pris 30 %.

Les travaux aujourd'hui coûtent 30 % de plus que ce qui coûtait en 2015.

### **Mme HARRAULT**

Au-delà de ces questions qui ont été soulevées soit dans le cadre de la 1<sup>ère</sup> réunion publique ou sur le registre dématérialisé ou le registre papier qui étaient des questions pas directement en rapport avec l'objet de la demande d'autorisation environnementale, puisque traitées notamment pour une bonne partie dans le cadre de la déclaration d'utilité publique et donc ayant fait l'objet d'une enquête publique en 2019 comme le disait Patrick et donc d'un arrêté de déclaration d'utilité publique, je vous propose maintenant qu'on puisse vous apporter les réponses que nous prévoyons d'apporter sur les questions qui se rapportent directement à l'objet de la demande apportée par la DREAL. On a, pour plus de compréhensibilité, lisibilité, regroupé les différentes questions qui ont été posées, les différentes contributions qui ont été émises par thématique, donc selon les grands éléments qui structurent le dossier.

Donc avec la raison d'intérêt public majeur, l'absence d'alternative et ensuite sur la partie environnementale, le volet qualification, diagnostic et qualification des impacts, enjeux et scénario de compensation.

- Sur la partie d'intérêt public majeur de notre projet il y a eu notamment des questions relatives à la sécurité routière avec des interrogations sur le niveau d'accidentologie sur la section concernée et l'actualisation de ces données.

Il faut savoir que ces données étaient présentées dans le cadre du dossier d'étude d'impact à l'appui de la demande de l'opération d'utilité publique. Dans le cadre des éléments complémentaires que nous avons apportés, nous avons actualisé ces données et complété l'explication sur la différence entre l'itinéraire actuel et l'itinéraire en projet.

#### On a deux sujets.

→ Le premier, c'est qu'une route à deux fois deux voies à chaussées séparées est statistiquement plus sûre avec une accidentologie moins importante et notamment en ce qui concerne les accidents dits graves ou mortels, graves ça veut dire corporels. Par ailleurs, ce qu'on constate, c'est que sur la section concernée par les travaux, on a une accidentologie qui est particulièrement élevée. C'était le constat qui a été fait aussi dans le cadre de l'étude d'impact, avec des explications, notamment le fait qu'il y a des carrefours plans, donc des carrefours et des accès riverains au droit desquels il y a une accidentologie particulière, mais aussi le profil de la voie et la configuration de la voie la rend plus accidentogène.

Donc on constate que ça se traduit par plus d'accidents et des accidents notamment graves.

Enfin, c'était aussi le constat qui a été fait dans le cadre du dossier de déclaration d'utilité publique, c'est un constat qui demeure.

#### *Les perspectives d'évolution du trafic*

Quel que soit avec ou sans projet, il y a une perspective de croissance du trafic.

Et la situation constatée actuellement sera d'autant plus aggravée qu'il y aura plus de véhicules qui circuleront.

Donc voilà, ça c'est sur la partie accidentologie.

→ Un point aussi complémentaire, c'est qu'un des objectifs du projet, c'est de proposer une solution alternative aux accès littoraux, à savoir la RN12 et la RN165 pour le transit, c'est à dire le trafic qui traverse la Bretagne.

Et à ce titre-là, l'aménagement d'un itinéraire sécurisé sur l'intégralité de son parcours, qui soit homogène pour les personnes qui prendraient l'itinéraire sur toute sa longueur, ça permet de limiter les risques d'accident.

En ce qui concerne l'intérêt public majeur, des questions ont été posées aussi sur la partie économique et sociale.

Donc, de la même manière, on complètera.

On apporte des éléments de réponse dans les documents qui seront mis à disposition et on complètera les explications sur ces points.

Ce sont des sujets qui étaient abordés dans le dossier de déclaration d'utilité publique, mais qui méritent d'être approfondis.

L'analyse des données de l'INSEE, réalisée lors de la déclaration d'utilité publique et toujours valable aujourd'hui, met en évidence que la dynamique démographique et de l'emploi dans le secteur du projet et au cœur de la Bretagne reste moins soutenue que dans d'autres territoires régionaux ou au niveau national. Ce constat se double d'une accessibilité réduite aux centres de soins, tant hospitaliers qu'aux établissements d'enseignement.

L'objectif de ce projet est d'améliorer les conditions de circulation dans le Centre Bretagne et aussi l'accessibilité à ces équipements.

→ Dans le cadre des études sur le projet, il y a ce qu'on appelle des études sur l'évaluation socio-économique du projet qui permet d'évaluer les bénéfices attendus pour le territoire et pour les usagers.

Et les conclusions de cette étude sont qu'il y a un impact bénéfique sur la durée de vie du projet qui est attendu.

C'est à dire qu'au regard des coûts du projet et des impacts défavorables, la comparaison coûts bénéfices est positive.

→ Concernant les questions aussi sur un effet tunnel, c'est à dire que les personnes qui seraient en transit n'accèderaient plus au centre bourg et donc il pourrait y avoir un impact défavorable sur le dynamisme économique, sur les commerces :

le fait est qu'aujourd'hui les communes sont déviées et que l'aménagement de la route nationale à 2X2 voies, avec deux échangeurs qui sont positionnés en amont et en aval du projet, permettent de rétablir un accès facile et avec un travail qui sera apporté sur le fléchage et la signalisation pour permettre une bonne accessibilité.

Par ailleurs, comme évoqué tout à l'heure, pour les véhicules lents, notamment, il y a le maintien de l'itinéraire dit de substitution qui permet de maintenir les circulations telles qu'elles sont.

Et évidemment, il y a un rétablissement des voies qui sont interceptées, c'est à dire que l'ensemble du réseau local est maintenu et permet donc les circulations locales.

→ Sur l'absence d'alternative satisfaisante, on a vu aussi des questions qui sont venues du CNPN et d'un certain nombre de contributions dans le cadre du registre dématérialisé.

Lors de la réunion publique d'ouverture, il a été précisé que le processus de conception du projet avait permis, en amont de la déclaration d'utilité publique, d'examiner diverses options d'aménagement. Ces différentes variantes ont été analysées et comparées, tant sur le plan de leur impact environnemental que de leur intérêt socio-économique. Cette démarche a conduit à retenir, pour l'aménagement de la section concernée, la variante qui offrait le plus d'avantages, celle qui a ensuite fait l'objet d'études approfondies pour constituer le dossier présenté.

Néanmoins on avait bien entendu qu'il y avait des questions sur les alternatives autres que l'aménagement de la section, et donc on complètera aussi les éléments sur ce point-là.

La question d'avoir une alternative ferroviaire ne se pose pas à l'échelle d'un projet de 11km, puisqu'une voie ferrée qui serait à cette échelle-là sans interconnexion avec un autre réseau ferroviaire n'aurait pas d'intérêt.

La question d'avoir une alternative ferroviaire en centre Bretagne à l'échelle de l'itinéraire de la RN164 au vu des aménagements déjà réalisés ne serait pas non plus opportune.

→ En ce qui concerne les transports en commun,

Le car et le bus sont des transports en commun qui peuvent être développés et mis en place sur une voie routière.

L'aménagement à 2X2 voies peut permettre de mettre en place des cars avec des nouveaux services qui soient plus performants, qui permettent une accessibilité, notamment supra locale.

Les transports en commun, c'est aussi un mode de transport qui pourra s'appuyer sur l'aménagement.

→ Par ailleurs, il y avait la question d'améliorer la capacité des axes littoraux.

Cette alternative-là pourrait répondre à une partie des objectifs du projet en améliorant les capacités de transit, donc d'accès, de traversée de la région, mais ne répondrait pas aux besoins de desserte du territoire et notamment ne permettrait pas de répondre à l'objectif de désenclavement et d'amélioration de l'accessibilité du centre Bretagne.

→ La question de la création de créniaux de dépassement avait été posée aussi.

On va répondre par des éléments complémentaires pour expliquer pourquoi cette solution ne pouvait pas être envisagée.

En fait, le profil de la route tel qu'il est, avec des accès riverains, ne permet pas l'aménagement de créniaux de dépassement en l'état car il ne faut pas qu'il y ait d'accès riverains où on aménage des créniaux de dépassement. Et il faut avoir aussi un profil de chaussée qui permette de le faire. Dans tous les cas, il faut élargir la chaussée.

→ Par ailleurs, il avait été aussi évoqué la possibilité, d'aménager de manière très succincte et légère l'itinéraire, notamment pour sécuriser certains carrefours.

Mais de la même manière, la géométrie routière telle qu'elle est, ne permettrait pas de le faire sans aménagement conséquent, avec la question de la compatibilité de leur positionnement actuel et ne répondrait pas à l'enjeu d'augmentation du trafic et de cohérence de l'itinéraire pour le trafic de transit.

→ La question de ne rien faire sur l'itinéraire avait été aussi posée.

Comme je l'évoquais tout à l'heure, on a identifié un enjeu de sécurité routière au-delà de la question de l'amélioration de l'accessibilité du territoire, ne rien faire, ça veut dire accepter une augmentation du risque d'accidents sur l'itinéraire et sans améliorer en plus la desserte et les déplacements sur le territoire.

En conclusion, ce sont les éléments complémentaires qui seront rédigés et apportés pour expliquer les raisons du choix d'un aménagement à 2X2 voies sur la section en l'inscrivant dans le contexte d'un aménagement plus global de l'itinéraire.

Je vais donner la parole à Nathalie pour la suite sur la partie plus environnementale.

### **Nathalie GOURTAY - DREAL**

Effectivement, on a développé ici les remarques sur le bien-fondé du projet, mais le cœur de notre dossier c'est aussi de quelle façon on respecte l'environnement dans la réalisation de ce projet routier qui, on ne le cache pas, a des impacts importants.

Donc les avis qu'on a reçus, notamment de l'OFB, du CNPN, de la CLE, nous ont contraints à pousser le curseur plus loin sur différents aspects environnementaux

C'est ce qu'on va exposer à partir de maintenant, en reprenant un peu point par point les grandes familles de remarques qu'on a pu recevoir.

→ Il y a une première famille de remarques qui est sur nos inventaires faune / flore qui ont été réalisés par le bureau d'études pendant un an pour identifier les espèces protégées qui étaient présentes sur le secteur d'études.

Donc on nous a dit que cet inventaire devait aussi reposer sur une consultation de la bibliographie, des associations, des observations qu'on fait par ailleurs, qui sont recensées dans différents sites.

Il y doit y avoir une comparaison entre cette consultation là et le résultat des inventaires.

Cela avait été bien fait, mais ce n'était pas indiqué dans le dossier, donc ça va être ajouté.

Il y a un doute sur la représentativité de nos inventaires qui a été exprimé par le CNPN.

La bibliographie confirme nos observations de terrain qui ont été réalisées par le bureau d'études.

Pour aller au-delà, nous allons nous engager à réaliser d'autres inventaires avant de démarrer nos travaux.

Et comme suggéré par le CNPN, on va aussi recourir à une méthode qu'on n'avait pas encore utilisée qui est l'ADN environnemental qui permet de détecter dans les cours d'eau, la faune aquatique et semi-aquatique qui la fréquentent.

C'est une autre façon de détecter les espèces protégées dans notre secteur de projet.

Tout ça, ça va être apporté au service instructeur pour information et vérification que nos mesures sont bien adaptées.

Si jamais il apparaissait qu'il y avait une espèce qui n'était pas bien appréciée, on proposera des mesures en plus pour en tenir compte.

→ Après on arrive sur des choses assez techniques, sur des méthodes d'évaluation des impacts sur les espèces protégées.

Il y a des méthodes assez compliquées qui sont développées. Donc on nous a signalé qu'il aurait fallu que notre méthode se rapproche davantage de l'approche standardisée du dimensionnement de la compensation écologique dans la transition écologique.

Du coup, le bureau d'étude a fait une comparaison entre les critères qu'il avait utilisés lui et les critères de cette approche standardisée.

Et il a constaté que sur la plupart des critères de cette méthode, il y avait 3 critères qui n'étaient peut-être pas assez pris en compte, qui sont la prise en compte des plans nationaux d'action, les habitats localisés en zone Natura 2000 ou en ZNIEFF, et la capacité de dispersion et de propagation des espèces.

Du coup, il a mené un exercice pour requalifier les enjeux des différentes espèces et des habitats au vu de ces trois critères supplémentaires.

Cela a conduit à augmenter légèrement certains niveaux d'enjeux sur la cartographie des enjeux et conséquemment le ratio de compensation pour certaines espèces.

On y viendra après sur le ratio de compensation.

On avait aussi une question sur la bonne prise en compte de l'ensemble des zones humides dans notre projet.

C'est vrai que dans une première intention, on avait pris en compte que les zones humides qui se trouvaient sous le projet.

Et donc on avait amendé cette approche en prenant en compte dans le dossier qui vous est soumis en consultation des zones humides situées à proximité du projet mais non loin des zones de déblais pour se prévenir d'une sous-estimation du phénomène de rabattement des nappes.

Donc ça a conduit à augmenter fortement notre impact sur les zones humides mais c'est déjà le cas dans le dossier qui était déposé, c'était par rapport à des réflexions antérieures.

Donc on confirme bien dans notre mémoire en réponse que ces effets indirects sont bien pris en compte dans notre impact.

Par contre, la CLE nous a signalé qu'il y avait peut-être une surface supplémentaire de zone humide qu'on n'avait pas pris en compte.

On l'a ajouté, c'est 6 000m<sup>2</sup> en plus sur l'impact qu'on avait porté dans notre dossier.

→ Plus précisément, comment les impacts à venir vont-ils être modifiés dans la version révisée du dossier par rapport à celle actuellement disponible sur le site ?

Sur la zone humide, on passe de 7,25 hectares à 7,85 hectares, du fait des 6 000 m<sup>2</sup> en plus.

Pour les haies, l'impact en linéaire est inchangé, 3 967 mètres.

Avec la dette qu'on a calculée, avec l'application de ratio par espèce, il est de 5 951 mètres comme dans le dossier initial.

Milieu ouvert et semi-ouvert, on a presque le même impact que dans le dossier.

Milieu boisé, on est quasiment au même impact, on a juste ajouté une petite zone d'occupation temporaire qu'on a quantifiée entre-temps.

→ Pour les cours d'eau, on ne l'a pas fait évoluer par rapport au dossier déposé, et on confirme que le projet n'aggrave pas le risque d'inondation.

Tout ça, ça sera retracé dans les mémoires qu'on apporte et plus tard dans le dossier révisé.

Donc ça c'est sur nos impacts.

Après, quelles mesures prend-on pour éviter et réduire ces impacts ?

Pour prendre en compte les remarques qu'on a eu à ce sujet-là, j'ai pris les sujets principaux.

Il y avait la question de l'habitat de la vipère péliade qui fait l'objet d'un plan national d'action, qu'on n'avait pas suffisamment pris en compte.

Donc on a ajouté des mesures de protection supplémentaires :

- dans le secteur où elle est présente, on va mettre en place des plaques en métal pour éviter qu'elles passent sous les clôtures et viennent se faire écraser sur la route.

→ Sur l'assainissement provisoire, on s'engage à suivre les recommandations qui nous ont été faites par les services, pour s'assurer que le chantier ne provoque pas de pollution dans les cours d'eau.

Il y a peut-être une interrogation dans le dossier sur le fait, est-ce qu'on travaille dans les cours d'eau à un moment où il y a de l'eau ? Nous indiquons que nous travaillons à l'étiage mais il est vrai que les cours d'eau ne sont pas à sec à l'étiage.

Donc on va préciser les mesures qu'on prend pour s'assurer que quand on travaille dans un cours d'eau, on dérive son lit avant de travailler les ouvrages hydrauliques afin d'assurer la continuité pour la faune piscicole.

Donc on s'engage sur le fait d'effectuer ces travaux au bon moment par rapport aux problématiques de reproduction et de migration notamment.

Il semble qu'il y avait peut-être un petit doute aussi dans notre dossier sur nos engagements en termes de calendrier. On confirme qu'on ne va pas réaliser de déboisement ou de défrichement entre le 1er mars et le 1<sup>er</sup> octobre.

C'est déjà ce qu'on avait déjà exprimé mais ce n'était pas assez clair.

Voilà, là c'est vraiment ce que je vous expose, ce sont les évolutions par rapport au dossier exposé et après sur le fond, ce qu'on vous avait exposé reste majoritairement inchangé.

Donc l'idée qu'on évite au maximum les impacts, on les réduit, mais on est conscient qu'on ne peut pas éviter complètement les impacts. On est soumis à des mesures de compensation pour atteindre l'équivalence, voire le gain écologique.

On a reçu beaucoup de remarques sur ce sujet-là aussi, ce qui nous a conduit à faire évoluer en partie notre scénario de compensation de la façon suivante :

Sur les zones humides, comme on avait une augmentation de surface impactée, on a augmenté notre surface de restauration, sur une recommandation de la CLE, d'étendre la zone que l'on avait prévue à Coet Drien. C'est la zone qui est en vert sur le plan, donc on l'étend par la zone qui est en rouge. C'est une zone cultivée que l'on va transformer en prairie, et supprimer le réseau de drainage. C'est une zone où l'on considère qu'il y a un bon potentiel de restauration de zones humides, ça peut marcher. Sachant qu'on a là aussi une obligation de résultat.

Il y a une grosse évolution sur les haies, on a eu beaucoup de remarques sur les haies. C'est vrai que dans le dossier initial, on n'avait pas forcément mis notre dernier scénario à jour. On avait déjà 10 km qu'on n'avait pas fait apparaître. Le dossier était à 6 km. On a retravaillé ce sujet-là, notamment avec le travail qui a été fait par le maître-paysager, on a travaillé en itération entre le paysager et l'environnemental. Et donc on propose un scénario qui passe à 13 323 mètres de haies plantées.

Une remarque nous a été faite sur le fait que les haies en bord de route, ce n'est pas très efficient. Donc on a fait l'exercice de regarder les haies qu'on impactait en bord de route, versus les haies qu'on replante en bord de route et les haies qui sont éloignées des bords de route, versus celles qu'on va planter dans les secteurs de la route nationale.

Donc on a des tableaux qui comparent tout ça. En gros, en séparant ces différents types de haies, on arrive à des ratios intéressants, de l'ordre de 3 à chaque fois. Et sachant que les haies ont un intérêt paysager et un intérêt écologique.

Sur la compensation de cours d'eau, on a ajouté une mesure d'amélioration d'ouvrage, pour avoir une continuité sur le cours d'eau de Tarabust.

Ensuite, par rapport aussi à des remarques qu'on avait eu sur la valorisation de notre scénario de compensation, il y a eu tout un travail qui a conduit à recalculer l'apport du scénario de compensation sur les milieux boisés et sur les milieux ouverts et semi-ouverts, en prenant en compte les critères de fonctionnalité et pas seulement les surfaces. Ce sont des calculs qui prennent en compte plusieurs critères : efficacité de la mesure, proximité entre le site d'impact et le site de compensation, délai entre l'impact de la mise en œuvre de la compensation, dynamique d'habitat, et gain de qualité environnementale.

Nous tenons ainsi compte du fait qu'un arbre planté aujourd'hui n'aura pas tout de suite le même impact qu'un arbre âgé de 20 ans. Cette différence implique de revoir le calcul de la « dette » en points, ce qui n'est pas toujours évident à appréhender. Toutefois, cela garantit que, même après la prise en compte de l'impact final, la dette écologique est évaluée de manière équivalente. Ensuite, un autre ratio est recalculé a posteriori en comparant également les surfaces brutes à la fin du processus. J'ai d'ailleurs préparé un tableau pour résumer l'ensemble de ces éléments. Enfin, afin de renforcer notre scénario, nous avons ajouté une compensation boisement, incluant des parcelles déjà boisées, appartenant à l'État situées à Port-Arthur à Caurel, qui sont considérées au titre de leur maturité écologique sur lesquelles on va mettre en place des îlots de senescence.

Donc cette compensation supplémentaire représente 12 hectares qui sont valorisés à hauteur de 4,8 points ou unités de compensation. Au vu des tableaux qui sont présentés, on considère qu'on a atteint une équivalence écologique.

Ce qu'il faut comprendre dans le premier tableau, qui compare milieu par milieu, c'est que pour apurer la dette, par exemple comme vous le voyez, il faut à minima qu'on ait 18,58 unités de compensation. Dans le scénario on en apporte 30. Idem pour tous les milieux.

J'apporte quand même une précision sur les milieux humides et aquatiques, c'est que là on a un ratio très important mais qui n'est calculé que par rapport à l'aspect espèce inféodée au milieu aquatique. Ce n'est pas le même ratio qui est retenu dans le volet Loi sur l'eau. Donc c'est vraiment deux choses à distinguer.

Là on a la comparaison de la dette et de l'apport qualifié en points. Et sur le tableau suivant, on a le calcul des ratios surfaciques a posteriori. Les ratios sont donc supérieurs à 1. Et donc c'est bien l'idée de prendre en compte le fait que les effets de la compensation ne sont pas immédiats mais décalés dans le temps.

### **Mme HARRAULT**

Voilà donc on vous a présenté les principales évolutions que nous avons apportées au dossier et les principales réponses qu'on peut apporter. Évidemment, les éléments qui vous ont été présentés constituent une synthèse des compléments qui seront apportés. Donc il y a ce qu'on appelle des mémoires en réponse qui seront mis à disposition, dans lesquelles il y a les détails des éléments que nous avons évoqués.



Et on souhaite réviser le dossier pour mettre à jour le dossier qui a été mis en consultation avec ces éléments pour qu'il puisse y avoir un document unique qui prenne la version modifiée pour donner suite aux réponses, compléments et précisions qui ont pu être apportés et qu'on vous a synthétisés là.

Ça vient bien en complément, Nathalie le disait, c'est important, des éléments qui étaient présents dans le dossier.

Sur les suites de la consultation, la finalisation de la procédure de consultation, il y aura une phase de poursuite de l'instruction et puis la possibilité aussi pour nous d'apporter des éléments de réponse au procès-verbal qui sera adressé par la commission d'enquête.

Et puis le service instructeur, donc la direction départementale des territoires et de la mer finalisera l'instruction au vu du de l'ensemble des éléments qui auront été produits.

Le dossier sera présenté en CODERST et si le dossier est validé, un arrêté d'autorisation pourra être pris permettant le démarrage des travaux.

Bien évidemment, les conséquences de l'autorisation environnementale ne s'arrêtent pas à la prise de l'arrêté.

Ensuite, dans le cadre des travaux, il y a évidemment un contrôle de la bonne mise en œuvre des engagements qui ont été pris, de la conformité de la réalisation des travaux avec le dossier tel qu'il aura été validé, révisé, et tel que l'arrêté d'autorisation le prévoira.

Et notamment, on fait l'objet de contrôles de terrain et de vérifications des études d'exécution et donc de l'exactitude et de la bonne réponse du projet aux objectifs qui nous ont été rappelés.

Donc zéro perte de biodiversité et pas d'atteinte à la conservation des espèces notamment.

Dans le cadre des travaux, comme sur nos autres opérations, on fait appel à un écologue de chantier. C'est un prestataire mandaté qui a pour mission de s'assurer de la bonne prise en compte des mesures environnementales du projet.

Et donc il a une fonction de conseil, il a aussi une fonction de contrôle régulier complémentaire aux contrôles qui sont réalisés par les services de police de l'eau et de l'OFB.

Et puis, il transmet ses conclusions à la maîtrise d'ouvrage et aux services de contrôle.

Ça nous permet d'avoir un suivi régulier. Ça nous permet aussi de prendre en compte et d'anticiper d'éventuels aléas sur le chantier. Ça nous permet d'être au plus juste et au plus près des enjeux.

Et puis au fur et à mesure de l'exécution et à l'issue des travaux, on doit rendre compte de la bonne mise en œuvre de l'autorisation qui pourra nous être délivrée et on s'assure aussi d'un suivi dans le temps long puisque on a des suivis qui sont mis en place à différents horizons en fonction des enjeux et des thématiques, ça va jusqu'à 30 ans.

### ***La présidente de la commission***

Merci beaucoup pour toutes ces précisions et nous aurons encore davantage de détails dans le mémoire en réponse. Je pense que Monsieur le Maire, tout à l'heure, nous a dit qu'il avait des informations à nous apporter quant au nombre d'accidents.

### ***M. LEBOUDEC***

Comme convenu lors de la précédente réunion publique, je me suis rapproché des services du SDIS concernant sur le volet sécurité de cet aménagement, c'est-à-dire entre le carrefour de Botminy et puis le rond-point de Colmain.

Donc là, au niveau du SDIS, ce sont des accidents corporels, avec intervention des services de secours bien sûr.

Sur l'année 2022, il y a eu 11 accidents. Sur l'année 2023, 11 accidents. En 2024, 7.

Et en 2025, c'était il y a une quinzaine de jours, 3 interventions des services de secours.

Alors ça n'inclut pas, bien évidemment, tous les accidents qui ont lieu aussi, avec intervention de la gendarmerie et des services de la DIRO qui gèrent eux-mêmes ces accidents.

À titre d'exemple, sur les 15 derniers jours, il y a un accident de poids lourd et ça avait été relié par la presse où on voit le camion qui était, excusez-moi l'expression, en vrac et l'autre le week-end dernier, et bien sur le carrefour de Goléron, c'est-à-dire direction Saint-Gilles-du-Vieux-Marché et il y a eu là aussi un accident avec beaucoup de casse matérielle.

Voilà, mais sans intervention de secours. Je rebondis aussi sur votre présentation concernant les études de l'INSEE.

Je répète que ça fait toujours mal au cœur de voir écrit qu'on est sur une démographie descendante, avec une zone d'activité, une zone d'emploi aussi descendante, alors que nous sommes sur des démographies ici ascendantes, puisque ces statistiques sont bien avant les années Covid, donc sur les statistiques 2013-2015 qui concernent la première enquête publique qui avait été réalisée.

Et je précise aussi que nous sommes sur Loudéac Communauté, c'est la plus grande zone industrielle de Bretagne, donc un bassin d'emploi très fort.

### **La présidente de la commission**

Maintenant, on va laisser la parole à la salle.

*Madame Lebert,*

Nous sommes installés ici depuis 8 ans avec mon compagnon et on rentre très facilement du travail. Les seuls moments où je me suis sentie en danger, c'est sur la 2x2 voies avec des camions qui faisaient n'importe quoi, qui doublaient, qui freinaient. Je ne me suis jamais sentie en danger sur la portion, du côté de Guerlédan.

Il y a 2 jours sur la RN 164, il y a eu un accident, un poids lourd près de Trémoré, c'était sur la 2\*2 voies.

Et aujourd'hui, un autre accident assez grave, avant Châteaulin sur la RN 164 et la 2\*2 voies.

Et photo à l'appui, vous pouvez regarder sur l'actualité, un poids lourd en travers de la route vers Châteaulin.

Donc pour moi, l'aspect sécuritaire, j'ai un peu du mal à l'entendre, même si je trouve ça extrêmement grave évidemment tous ces accidents. Mais pour moi, ce n'est pas la 2X2 voies qui va résoudre le problème.

Alors le peu d'accidents dont j'ai entendu parler, l'alcool est en jeu et d'autres stupéfiants. Et je pense que l'argent de la région Bretagne devrait être mis sur la santé mentale, sur les places en hospitalisation.

*Autre intervenante*

Merci aux services qui ont bien bossé. Sur l'aspect sécuritaire toujours, et merci Monsieur le Maire de nous avoir donné des statistiques. Donc en effet, il y a eu des accidents. Alors au niveau des accidents mortels, il y en a eu 2 en 7 ans. C'est toujours trop, évidemment. Et il y en a un qui était lié à l'alcool.

Donc c'est tragique, ce n'est pas souhaitable, mais pourquoi ça ne touche pas ?

On est humain, on voit la mort, donc ces accidents-là nous touchent plus que d'autres. Mais cela étant, le chiffre peut être mis en perspective avec les 40 000 morts par an, là c'est par an à cause de la pollution aux particules fines, émis par la mauvaise pollution de l'énergie fossile, donc du transport.

On ne les voit pas sur le côté de la route, mais c'est le cancer, ce sont les problèmes respiratoires, ce sont les maladies cardio-vasculaires de vos enfants, de votre mère, de votre père, de votre sœur.

On peut aussi mettre ce chiffre en perspective avec les 8 mois d'espérance de vie qu'on perd à cause de la pollution au CO2

On peut également citer les 3700 morts à cause de la canicule en 2024. Je vous rappelle que la canicule, il y en aura de plus en plus à cause du réchauffement climatique et que les transports sont un facteur qui est en cause à 25% dans le réchauffement climatique. Donc je pense que là, au niveau sécurité, c'est un petit peu aberrant cette course, parce que c'est la sécurité de tous. On n'est pas sur quelques morts toujours très malheureux. Donc voilà, je pense que c'est bien de mettre en perspective des choses.

*Autre intervenante*

Bonsoir, je vais aussi rebondir sur cette histoire de sécurité mais pas que. Sur les histoires de sécurité, oui, les morts sur la route, il y en a partout. Donc mettre de l'argent dans la prévention et réapprendre aux gens à être un peu plus respectueux de leur vie et de celle des autres, certaines priorités ici comme partout.

Je rejoins ce qui a été dit précédemment. Loudéac, gros bassin d'emploi, super ! Super, les gens n'arrivent pas à se loger, les gens, quand ils ont des vieilles voitures, n'arrivent pas à les réparer, n'ont pas les moyens d'en acheter des nouvelles, les jeunes n'arrivent même pas à se payer des permis de conduire. Donc, transports en commun ? peut-être, pas mal aussi.

*Autre intervenant*

Merci à vous d'être face à nous, de travailler sur des projets comme ça et de recevoir de l'hostilité parfois de citoyens. Moi j'avais une question et un commentaire à faire.

Et la première question c'était, vous parliez tout à l'heure que le CPER du coup prenait en gros le tiers de l'investissement sur la route, donc le CPER de 2023-2027.

Par contre, qu'est-ce qu'il en est du suivant ? Est-ce qu'on est certain en fait que l'investissement sera mis dans le prochain CPER ou pas ? Quelle est la confiance là-dedans ?

Et de deux, moi mon commentaire c'est plutôt face à tout ça, moi ça m'inspire une politique de l'état, une politique centralisée par des personnes assez lointaines qui nous imposent un peu leur vision du développement du territoire.

Je reprends des mots qui sont dans les documents.

On parle de désenclavement de territoire, de territoire en dépeuplement, d'accessibilité à l'éducation et à la santé.

Et par rapport à ça, on nous présente comme solution seule et unique une quatre voies.

Enfin, je ne pense pas que la quatre voies qui est clairement, de mon point de vue par rapport à ce que je lis dans les documents, juste l'axe qui va essayer d'être privilégié pour transporter les choses de Rennes à Carhaix, Châteaulin et potentiellement Brest. Mais ce ne sera clairement pas un outil de développement du Centre Bretagne.

Ce n'est clairement pas ce qui va amener des écoles, des hôpitaux, etc. Oui, bien sûr on combat la fermeture des écoles, oui, on revendique l'accès aux soins. Mais du coup, cet argent qui est investi dans cette route inutile, autant essayer de le dévier dans des choses qui serviront aux habitants des territoires et pas juste à ses intérêts économiques.

### **Mme HARRAULT**

Aujourd'hui, la contractualisation, donc le contrat pour la région porte sur 45 millions d'euros. En ce qui concerne l'Etat, c'est bien un projet qui s'inscrit dans ses objectifs et dans ses trajectoires. C'est ce qui était évoqué.

Voilà, c'est pris en compte dans les trajectoires financières sur l'intégralité du projet. Donc ça fait parfois des budgets pour lesquels il y a un financement qui est prévu sur le temps long.

### *La Salle*

Je voulais juste dire, comme on parlait du CPER, que le projet a quand même reçu la pire note environnementale.

Tous les items environnementaux sont les mêmes, donc voilà, c'est le pire projet de ce point de vue.

### *La Salle*

Juste pour rebondir. Si c'est le pire projet noté en Bretagne, qu'on cherche 45 milliards, peut-être qu'on peut trouver 135 millions en ne le faisant pas ce projet. Il y a plein de projets de contournements qui sont annulés pour le même type de raisons. Pourquoi aujourd'hui on voudrait mettre 135 millions d'euros ou 130 millions pour cette route alors que finalement on est plutôt dans un besoin de réduire la dépense publique ?

### *La Salle*

On vient d'entendre la Cour des comptes exprimer, je cite, que la transition écologique est vitale et urgente, ça vient du représentant qui a pris parole il y a quelques jours. C'est sur les réseaux sociaux on retrouve l'enregistrement qui précise que si effectivement on a clairement de petits soucis de sous dans le pays, il va devoir faire des économies, mais pas sur la transition écologique.

C'est quand même des enquêtes qui ont été mises en place et qui détricotent un petit peu le droit environnemental. Donc clairement, c'est l'étude d'une enquête du média Reporterre qui est peut-être un petit peu dédié à l'écologie, mais c'est un grand professionnel, et qui nous explique que dans les procédures, sous couvert de simplification, on se retrouve avec des situations où c'est d'autant plus compliqué. Par exemple, on peut se retrouver avec des juges et des avocats qui vont juger les enquêtes illégales, mais qui, pour intérêt économique, vont dire "on y va".

Et c'est un peu ce qu'on voit avec la A69. Nous ça nous fait un petit peu peur, d'ailleurs tout à l'heure vous avez abordé la suite de la procédure et je veux quand même qu'il n'y ait pas été parlé des possibilités de recours, une fois que le procès aura validé éventuellement toutes les demandes de dérogation, on a la possibilité de faire un recours.

Nous, on est suivi notamment par une avocate spécialisée en droit de l'environnement, la propriétaire sur Caurel, qui a été expropriée en tribunal administratif qui a déposé des recours.

Est-ce qu'il n'y a pas un double discours ? Entre l'État et la région et la Cour des comptes qui nous disent, qui nous expliquent et c'est prouvé scientifiquement qu'il faut peut-être se réveiller un petit peu, qu'on doit réduire notre impact environnemental, énergétique et puis des projets comme ça qui sortent de nulle part.

Alors sans parler de l'aspect esthétique, puisque monsieur le Maire de Guerlédan, j'en profite, vous avez dit dans la presse, c'est peut-être des propos qui ont été mal rapportés, mais que c'était un projet magnifique.

Je pense que si vous regardez un petit peu vos voisins autour de vous, on a mis des photos de ce magnifique projet, des photos de projection à l'entrée. Voilà le viaduc, d'ailleurs vous allez pouvoir me répondre, qui est un viaduc de 4 voies, il est énorme, il se fait sur une partie de la zone Natura 2000 qui est l'emprise, il me semble, sur les pieds.

Ce n'est pas spécialement joli, les échangeurs non plus. Donc voilà, il y a beaucoup de choses à dire. Qu'est-ce que vous pouvez nous répondre ?

Cette histoire de transition énergétique qui est une priorité dans les comptes et comment ça va être intégré dans la mise en œuvre de ce de ce projet tout au long de ce projet.

### **Mme HARRAULT**

Alors je pense que c'est important qu'on revienne sur l'objet de la consultation et de la procédure.

C'est une demande d'autorisation environnementale. L'objet de la demande, c'est de savoir la manière dont on conçoit le projet. Si ça répond à la réglementation en vigueur qui porte sur notamment ce qu'on appelle la loi sur l'eau, donc

la bonne prise en compte et la bonne préservation des cours d'eau et des zones humides, et sur l'absence d'atteinte à la conservation des espèces protégées.

Donc voilà, aujourd'hui l'objet du dossier qui est déposé et qui est présenté porte sur ce sujet-là.

*La salle*

Justement, j'avais une question qui concerne les espèces protégées.

En 2024, lors de la consultation publique qui visait à l'étude parcellaire, nous avons, en tout cas Mme Pétrou sur la maison de Caurel qui a été expropriée, la route passant à 15 mètres de sa maison, dans son jardin, avait fait une demande déposée à la commissaire enquêtrice de 8 pages et dans cette demande, il y avait la demande concernant un éventuel inventaire pour les chauves-souris

Puisque cette maison est juste à côté du bois de Caurel, vous savez qu'il y a des chauves-souris qui sont notamment classées rouges sur le tableau des espèces protégées et on ne sait pas s'il y a eu un inventaire, on a eu un employé de Bretagne Vivante encore ce matin, qui nous a dit qu'il n'y avait pas eu d'étude. Est-ce que vous pouvez nous en dire plus ? Puisque vous parliez d'avoir un écologue et d'éventuellement faire des inventaires complémentaires, sur cette partie, Maison Blanche à Caurel ?

**Mme HARRAULT**

Je vais apporter des éléments de réponse un peu généraux, puis je passe la parole à Nathalie.

Il y a eu des inventaires sur les chiroptères, ça fait partie des groupes d'espèces pour lesquelles on a commandé ce qu'on appelle un inventaire 4 saisons, c'est à dire que on a observé pendant une année, un cycle complet, la présence des différents chiroptères avec la recherche de gîtes d'habitat sur les périmètres.

Dans l'étude du projet et donc les périmètres qui étaient susceptibles d'être impactés par la réalisation du projet, plus précisément, vous avez l'ensemble des relevés qui ont été faits, dans le dossier, la méthode utilisée des visites de terrain qui ont été réalisées, avec notamment les conditions dans lesquelles ces visites de terrain ont été réalisées, donc notamment météorologiques.

Vous avez l'ensemble des relevés et des observations qui ont été faites, qui sont dans le dossier, qui vous permettent de vous rendre compte de l'ensemble de la méthodologie et des constats qui ont été faits dans le cadre de ce qu'on appelle donc cet inventaire.

**Nathalie GOURTAY**

Dans le dossier vous aurez à la fois le recensement des gîtes qui ont été repérés, et aussi des cartes sur les zones favorables de chasse et de transit.

On voit effectivement que la zone de la Route Nationale Nord, dans ce secteur-là, est bien identifiée comme un lieu de transit. Donc sur les chiroptères, il y a eu des inventaires assez poussés, c'était en 2020.

Vous trouverez ces inventaires dans le volet C, c'est le volet état initial dérogation espèces protégées.

Pour compléter par rapport aux chiroptères, il y a bien un état initial qui a été fait. Sur ce secteur, il y a des boisements qui vont être impactés, et donc dans les mesures de chantier, il est prévu, notamment avec l'écologue de chantier, d'identifier les arbres qui seraient à cavités et notamment ensuite de couper les arbres de façon douce et autres pour que, en cas de présence d'un chiroptère, celui-ci puisse aller ailleurs se réfugier par la suite.

Et donc ensuite dans le reste des compensations, il y aura des mesures d'amélioration.

*La salle*

Justement vous parlez des milieux boisés, vous parlez de mesures de reboisement mais donc on est d'accord que vous allez planter des jeunes arbres et que la compensation elle n'aura lieu que dans 20-30 ans finalement ?

**Mme HARRAULT**

En fait, effectivement, on abat des arbres qui sont plus ou moins anciens, avec des variétés différentes, et c'est tout l'objet de l'exercice assez complexe qu'a décrit Nathalie. C'est une compensation.

On ne plante pas des arbres de 20 ans, ni de 50 ans, mais on a des ratios de compensation avec ce qu'on appelle des unités de compensation qui font qu'on va planter plus d'arbres que le nombre d'arbres qui sont abattus pour prendre en compte cet effet qu'on pourrait qualifier de retard par rapport à ce temps de croissance.

Mais donc c'est bien quelque chose qui est pris en compte. C'est détaillé de la même manière dans le rapport sur le scénario de compensation avec l'explication de comment on calcule l'apport des mesures par rapport aux impacts.

**Nathalie GOURTAY**

Je porte aussi une précision, c'est que la compensation de boisement, ce sont plusieurs possibilités d'actions. Il y a effectivement la plantation pure avec cet effet différé dans le temps. Il y a aussi des mesures sur des boisements déjà existants pour améliorer la qualité, on va essayer de développer des îlots de sénescences pour avoir un effet plus rapide de la mesure. Et effectivement sinon l'essentiel de la réponse ce sont des ratios plus importants qu'un pour un.

*La salle*

Encore pour poursuivre sur cette thématique, une toute petite précision sur les compensations. Quand on s'intéresse à vos questions, ça hérisse un peu le poil de temps en temps.

C'est bien d'avoir des ratios, des machins, en imaginant qu'on plante trois jeunes arbres pour un ancien en se disant que ça va être à peu près la même quantité de CO2 par exemple.

Simplement, il n'y a pas un phénomène sur la compensation qu'il faut connaître au niveau de l'hydrobiologie.

J'en parle parce qu'il se trouve que dans Kreiz Breizh, il y a eu un spécialiste de la question qui a été invité et je suis allé l'écouter, invité par des élus et la chambre d'agriculture. En fait, il faut savoir que quand on replante de façon uniforme, l'uniformité de la cime des arbres ne crée pas du tout le même potentiel de rétention et de fabrication d'eau par la végétation que quand on a une forêt ou un bois d'origine avec du relief au niveau de la cime.

Parce que c'est ce relief avec les courants, c'est toute une science, je vous invite à aller voir et à vous informer sur la question, c'est très intéressant. Et donc quand on compense et qu'on fait un truc très linéaire, on perd en plus en possibilité d'hydratation d'un lieu végétalisé. Donc avec le réchauffement climatique, c'est un peu dommage.

Voilà, je ferme la parenthèse, je ne voulais pas parler de ça. Il me semble qu'il y a eu des histoires de mur anti-bruit pour protéger de la gêne occasionnée du trafic. Alors moi je ne me suis pas présentée tout à l'heure, j'habite à côté de Corlay, j'utilise souvent cet axe, je suis aide à domicile donc je circule beaucoup. Je suis souvent en lien avec des infirmiers libéraux qui circulent également beaucoup. 10 ans de travaux dans le coin, ça ne va pas tellement nous rendre joyeux, on va dire comme ça. Et donc la gêne occasionnée pour les riverains, pour les personnes âgées, parce que moi j'ai beaucoup de gens qui posent des questions. Et puis à quel moment les murs Antibruit sont posés?

Parce que sur Saint-Brieuc, il y a des gens à qui on avait promis des murs anti-bruit, c'est à peine arrivé 10 ans après les travaux effectués. Donc le temps des travaux plus 10 ans après, ça fait longtemps qu'on supporte les décibels.

Est-ce qu'il y a des études qui ont été réalisées au niveau des décibels ?

**M. GOMI**

Alors il n'y aura pas d'écran acoustique, il y aura des merlons acoustiques.

Les écrans acoustiques, on les réserve surtout quand on a des contraintes pour les surfaces au sol, surtout dans les zones urbanisées. Ce seront des merlons acoustiques.

Les merlons acoustiques seront créés avec notamment des déblais excédentaires du projet routier. Des matériaux qui ne seront pas suffisamment portants pour être utilisés pour l'objet routier seront utilisés pour les merlons.

Et donc ces merlons acoustiques seront faits concomitamment avec le projet routier. Et puis ça c'est le premier type de mesure et le deuxième type ce sont des protections de façade. Les merlons acoustiques sont faits pour protéger plusieurs habitations. Quand on a des habitations isolées, on met en place ce qu'on appelle des protections de façade, c'est à dire qu'on fait un inventaire avec un acousticien pour savoir s'il faut changer les menuiseries, les volets roulants, etc. Et donc ça, c'est fait dès le démarrage du chantier avec aussi obligation de résultat.

**Mme HARRAULT**

Votre question sur l'impact et la gêne liée aux travaux pour la circulation, effectivement il y aura une gêne. C'est inévitable quand on est en train de réaliser ce type de travaux pour les usagers de la route. Pour autant, Patrick le disait, on a des secteurs de l'aménagement qui ne sont pas forcément sur place.

Donc si on prend par rapport à un chantier tel que Plémet, on n'est pas forcément sur les mêmes types de gênes.

Il a fallu dévier la RN actuel pour pouvoir l'aménager.

Par ailleurs, sur la question du bruit et de la gêne liée à la réalisation des travaux en eux-mêmes, de la même manière, on s'engage et ça fait partie des mesures qui sont prises pour limiter la gêne, en forme de bruit, de poussière, pour les riverains et les gens qui sont à proximité.

*La salle*

Oui, mais ces engagements étaient pris aussi, et les gens, ils ont eu leurs yeux pour pleurer, ils ont attendu des années. Donc c'est pour ça qu'entre vos promesses et ce qui se fait réellement dans un contexte d'économie. C'est difficile à croire en fait.

*La salle*

Bonsoir, Jean-Guillaume de Mur, je reviens sur les chiroptères.

Vous constatiez tout à l'heure que l'état initial confirme la forte présence de chauves-souris dans notre région.

Alors ma question, c'est est ce qu'il y a eu demande de dérogations des espèces protégées ? Ou sinon, pourquoi ?

**Mme HARRAULT**

Alors effectivement, en fait, c'est l'objet du dossier qui est en consultation, tel qu'il a été mis à disposition sur le site intranet et sur le site internet.

Et puis les éléments qui vous ont été présentés en réunion publique d'ouverture de la consultation et ceux sur lesquels on revient.

C'est un dossier de demande d'autorisation environnementale.

Par ce terme-là, on entend une demande d'autorisation de travaux au titre de la réglementation dite loi sur l'eau, donc sur le fait de faire des travaux impactant des zones humides et des cours d'eau, et une demande de dérogation au titre des espèces protégées.

Et donc c'est effectivement le dossier qui est présenté et qui fait l'objet de l'instruction en cours.

Donc on a bien une demande de dérogation sur les espèces protégées et notamment sur les chauves-souris.

Donc vous avez dans le document le volet A, la liste des dérogations qui sont demandées.

En fait, on remplit un formulaire, ensuite on fournit un dossier à l'appui et donc il y a bien la liste des dérogations qui sont demandées au titre des espèces protégées et notamment pour les chiroptères. C'est l'objet de la demande dont on parle ce soir.

*La salle*

Pourquoi la loutre fait l'objet d'un dossier particulier ?

**Mme HARRAULT**

Alors la loutre fait partie des espèces protégées pour lesquelles on demande une dérogation. Mais vous avez, en fonction des espèces protégées, des avis qui remontent au niveau national. C'est le cas de la loutre qui est une espèce protégée pour lesquelles il y a une vigilance au niveau national.

Donc le CNPN donne un avis sur ce dossier parce qu'il y a la présence de la loutre. Pour autant, ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'institution sur les autres espèces protégées.

*La salle*

Je tiens juste à apporter une précision à vos propos. Au niveau de la loutre, c'est le ministère de l'écologie, enfin de la biodiversité maintenant, qui donne un avis. Par contre, le CNPN a donné un avis sur tout l'aspect de biodiversité au total, dont notamment certains d'où son avis d'ailleurs défavorable en l'état du dossier.

Après, depuis les détails au niveau du pourquoi du comment, je crois qu'il y a une partie au niveau des zones humides et du traitement des rivières notamment.

Mais voilà, donc c'est vraiment le CNPN, c'est le ministère de l'écologie, de la biodiversité, ?

**Mme HARRAULT**

Du coup, je n'étais pas claire. En fait, il y a effectivement un avis parce qu'il y a des espèces à compétence nationale.

Le CNPN est saisi et il y a un avis sur l'intégralité du dossier et l'avis conforme de la ministre porte uniquement sur la loutre. Lorsqu'il n'y a pas d'espèces à compétence nationale, c'est l'entité régionale qui donne un avis.

Et donc effectivement là, on est remonté au niveau national parce qu'il y a la loutre

*La salle*

Je veux revenir sur le fait économique. Je voulais savoir s'il y avait une étude d'impact qui a été faite pour les petits commerçants des alentours et aussi pour le secteur touristique parce que 10 ans de travaux c'est pas rien.

À Corlay, quand il y a eu les plus d'un an, presque 2 ans de travaux dans le centre pendant de longs mois, certains commerces ont été fermés très longtemps et ils ont eu du mal à s'en remettre. Donc est ce qu'une étude d'impact a été faite pour les petits commerçants et touristes ?

Et moi je viens assez souvent faire des courses dans le coin, mais très clairement je changerai peut-être de coin pour faire une course si c'est trop embêtant. Est-ce qu'il y a une compensation économique qui est prévue pour les commerçants ?

**Mme HARRAULT**

En fait, il y a des sujets à terme sur l'impact économique. Il a été effectivement pris en compte et évalué dans le cadre de l'évaluation socio-économique et fourni à l'appui de l'étude d'impact.

Et ensuite, il y a la question de l'impact en phase travaux sur les commerces de proximité dans le cadre de projets comme celui qui nous intéresse. Il y a effectivement, il peut y avoir un impact sur le commerce.

Pour autant, il peut y avoir des impacts et dans ce cas-là, il peut y avoir une prise en compte de l'impact financier pour les commerces qui pourraient être concernés. Ça fait l'objet de discussions bilatérales.

Il n'y a pas d'organisation généralisée, c'est au cas par cas et ça rentre dans ce qu'on appelle les dommages de travaux publics.

*La salle*

Donc si je récapitule, il y a eu un avis défavorable du CNPN, de la CLE, d'eau et Rivières, de l'OFB, c'est ça ?

Et donc à un moment, il y a énormément de contributions sur l'enquête publique qui sont défavorables.

Donc ma question est simple, est-ce qu'on a le temps d'être entendu ? Est-ce qu'on est un petit peu en démocratie participative ou pas du tout ? Et c'est l'état qui tranche tel un roi.

### **Mme HARRAULT**

Sur la question de la prise en compte des avis, c'est l'objet de la réunion d'aujourd'hui de vous présenter la manière dont on prend en compte ces avis.

Il y a effectivement eu des avis défavorables, avec des motivations, une liste de remarques, des demandes de prise en considération, d'évolution. C'est ce qu'on vous a présenté.

Et il nous semble que, en tout cas, le dossier qu'on vous présente vous permet de répondre aux différentes remarques qui ont pu être formulées, notamment par les services, y compris également sur le registre dématérialisé.

Après, il y aura une décision qui sera prise dans le cadre de l'instruction au vu de l'ensemble des éléments initiaux, des commentaires du procès-verbal dressé par la commission d'enquête et les éléments complémentaires aussi qui ont été apportés puisque il est important quand même de pointer que les avis qui ont été rendus étaient sur le dossier initial et vous l'avez vu et entendu on a complété et amendé le dossier pour le rendre plus lisible parfois parce que par exemple sur le CNPN pointait l'absence de prise en compte de la bibliographie, en fait elle était prise en compte c'est juste que ce n'était pas marqué dans le dossier. On aurait dû le marquer, on le rajoute on complète on explique en quoi il y a une cohérence et sur certains sujets sur lesquels il y avait des demandes de modification de la manière d'évaluer l'impact on a pris en compte et on ajuste également.

*La présidente de la commission*

Je pense qu'on a quand même fait le tour de l'objet de cette réunion publique, de cette consultation.

Donc je crois que vous allez mettre prochainement en ligne votre mémoire en réponse sur les avis des services de l'Etat. Je pense que c'est dans les jours à venir.

Donc par rapport aux observations de l'OFB, du CNPN, il va y avoir un mémoire en réponse sur chaque avis, chaque observation. Là vous verrez un peu les différentes positions que la DREAL compte prendre pour répondre aux observations.

Je suis à la mairie mardi prochain, le 23, c'est l'après-midi. Vous pouvez continuer à venir me voir et continuer à discuter sur ce projet. Et vous avez jusqu'au 26 pour vous exprimer sur le registre dématérialisé.

Ce soir, vous avez eu des réponses par rapport aux observations que vous avez émises.

Il y aura d'autres réponses lorsque j'aurai remis le procès-verbal des observations et il y aura un mémoire en réponse. Voilà, je pense qu'on a fait le tour un petit peu des observations.

*La salle*

Tout à l'heure vous avez répondu à des questions notamment sur les raisons pour lesquelles il n'y a pas d'alternative. Où est-ce qu'on pourra avoir accès ou par quels moyens on pourra avoir accès à la réponse détaillée ? Parce que les deux lignes, je pense que c'est un peu léger. Est-ce qu'on pourra avoir une réponse plus détaillée ? Si oui, ou ça ?

### **Mme HARRAULT**

L'objectif est évoqué, c'est de mettre à disposition des mémoires en réponse sur l'ensemble des avis institutionnels et d'actualiser le dossier avec l'ensemble des éléments qui ont pu vous être présentés ce soir et des éléments plus détaillés. Donc c'est dans l'actualisation du dossier qu'on prévoit de mettre à disposition.

#### *La salle*

Je m'appelle Cynthia, j'habite à Mur et j'avais une question par rapport à la destruction des zones humides que vous allez engendrer avec les travaux de la 4 voies

Vous avez dit tout à l'heure que vous allez mettre en place des mesures compensatoires pour des zones humides sur quelques hectares et vous avez dit, je cite : "ça peut fonctionner". Alors du coup vous n'êtes pas sûr que ça va fonctionner en fait les zones humides ? Qu'est-ce que vous allez faire si ça ne fonctionne pas ?

#### **Nathalie GOURTAY**

Effectivement, on est sur des mesures où on considère que ça a de grandes chances de réussir. Après, il y a des suivis pour s'assurer que c'est le cas. Et si les suivis montrent que ça ne fonctionne pas au bout de plusieurs années, il faudra qu'on cherche d'autres zones compensatoires pour atteindre l'objectif qui nous sera fixé dans un arrêté.

Aujourd'hui on a un retour d'expérience sur des zones humides qu'on a restaurées et ça fonctionne, donc on est assez confiant. Après, la nature est parfois imprévisible, on ne peut pas aujourd'hui dire "c'est sûr que ça fonctionne".

On a des faisceaux d'indices qui nous indiquent que oui, anciennement ces zones étaient humides, en faisant telle et telle mesure, on a des chances de retrouver une nature humide. On a des cartes qui ont été établies par le forum des Marée Atlantiques qui déterminent les zones de potentialité de restauration, on s'est calé sur ces cartes-là.

Considérant tout ça, on considère que les chances d'y arriver sont fortes. Mais comme on le disait, on a un objectif de résultat. S'il s'avère qu'on n'y arrive pas, on cherchera d'autres zones pour atteindre l'objectif.

#### *La salle*

Est-ce que ça prend en compte le réchauffement climatique dans les études, dans un mois à +2 ou 3 degrés ?

#### **La DREAL**

Effectivement, cet effet-là, on ne le maîtrise pas bien, mais c'est pour ça qu'on a un suivi dans le temps pour vérifier que ça fonctionne, même si les conditions extérieures évoluent.

C'est bien aussi pour ça que c'est des coefficients qu'on pense à 2 à plus de 200 %. Normalement aussi la zone humide n'est pas uniquement un coefficient 1.

Donc sur les zones humides, il y a un minimum qui est prévu, il y a aussi des zones qui avaient été remblayées historiquement. Donc pour certaines, on va enlever les remblais. Donc il y a quand même de fortes chances qu'on atteigne les objectifs. Mais on n'est jamais sûr de rien, d'où les suivis sur 30 ans et à partir de 10 ans ou 15 ans, on verra si on atteint ou pas, si on se dirige vers ces objectifs pour les corriger par la suite.

L'arrêté nous obligera normalement à atteindre ces objectifs.

#### *La présidente de la commission*

Je pense qu'il y a quand même une nouveauté par rapport à une enquête publique, c'est que cette consultation s'étend sur trois mois. Donc sur trois mois, quand même, les gens ont pu poser leurs questions, avoir des réponses.

Ce n'est pas encore terminé, c'est jusqu'au 26 septembre et les services sont quand même suffisamment réactifs pour apporter les réponses et surtout dans les mémoires que vous allez mettre en ligne prochainement, je pense que chacun pourra trouver sa réponse.

En n'oubliant pas en fait que cette consultation du public, c'est sur une autorisation environnementale et non pas sur une DUP ou un parcellaire, c'est sur l'autorisation environnementale, c'est à dire comment réaliser les travaux en impactant le moins possible l'environnement et en pouvant compenser avec les travaux qui effectivement vont avoir des impacts sur l'environnement.

Voilà, c'est surtout l'objectif de cette consultation, c'est sur l'autorisation environnementale.

#### *La salle*

Je vais finir avec une autre politique. Je ne sais pas, l'impact sur l'environnement va être catastrophique.

Voilà, ça fait très mal au cœur.



On accueille des amis depuis 8 ans ici qui sont ravis de trouver le calme, de quitter les grandes routes, d'aller faire le tour du lac, d'aller faire du vélo, parce que c'est un point qui est magnifique et ça me déchire le cœur de voir cette vallée de Poulancré complètement défigurée avec un viaduc abominable.

Je redoute fort l'impact sur le tourisme, je pense, sera très très fort puisque les gens viennent ici pour l'environnement.

Temps de la réunion 1h44 minutes.

Fait à Plérin le 22 septembre 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.

**Marie Claire SIMON**

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