



PREFET DES COTES D'ARMOR

Préfecture

Direction des relations avec les  
collectivités territoriales

Bureau du  
développement durable

### ARRETE

déclarant d'utilité publique  
les travaux nécessaires à la mise à 2x2 voies de la RN 164,  
dans le secteur de Merdrignac,  
sur le territoire des communes de  
LAURENAN, TREMOREL, GOMENE et MERDRIGNAC,  
et emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme  
des communes de TREMOREL et de MERDRIGNAC,  
par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement,  
et du Logement de Bretagne (DREAL)

*Le Préfet des Côtes d'Armor*

- VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,
- VU le code de l'environnement notamment les articles L122-1, L123-1, R122-1, R123-1 et suivants,
- VU le code de l'urbanisme, notamment les articles L153-54 et suivants et R153-14, R153-20 et 21,
- VU le code rural et de la pêche maritime,
- VU le décret du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des Préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et les départements,
- VU l'arrêté du 18 décembre 2015 du préfet de la région Bretagne portant approbation du bilan de la concertation publique sur le projet susvisé qui s'est tenue du 26 janvier au 20 février 2015,
- VU le bilan de la concertation interservices de l'État validé le 19 septembre 2016 par le Préfet des Côtes d'Armor
- VU le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, et ceux relatifs à la mise en compatibilité des PLU de TREMOREL et de MERDRIGNAC,
- VU le procès-verbal de la réunion des personnes publiques associées à la mise en compatibilité des PLU de TREMOREL et de MERDRIGNAC, qui s'est tenue le 21 novembre 2016,
- VU l'étude d'impact, et l'avis de l'autorité environnementale en date du 21 décembre 2016,
- VU l'arrêté préfectoral du 21 janvier 2017, prescrivant l'organisation d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des PLU de TREMOREL et de MERDRIGNAC, en vue de procéder à la mise à 2x2 voies de la RN 164, sur le secteur de MERDRIGNAC, sur le territoire des communes de LAURENAN, TREMOREL, GOMENE et MERDRIGNAC, par la DREAL Bretagne,
- VU les réponses apportées par la DREAL Bretagne le 7 avril 2017 aux observations formulées dans le cadre de l'enquête publique,

VU la délibération du 4 juillet 2017 du conseil communautaire de Loudéac Communauté Bretagne Centre, rendant un avis favorable à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de TREMOREL et MERDRIGNAC,

VU le plan général des travaux annexé délimitant le périmètre de l'opération,

VU le document annexé exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération,

VU le document annexé présentant les mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine, et les modalités de suivi associées

VU la demande du 06 novembre 2017 émanant du directeur régional de l'environnement, de l'aménagement, et du logement de Bretagne sollicitant la prise d'un arrêté préfectoral déclarant d'utilité publique le projet ci-dessus énoncé, avec mise en compatibilité des PLU de TREMOREL et MERDRIGNAC,

CONSIDÉRANT que le conseil communautaire de Loudéac Communauté Bretagne Centre, organe délibérant compétent, a émis un avis favorable, selon l'article R153-14 du code de l'urbanisme, à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de TREMOREL et MERDRIGNAC, suite au rapport et conclusions du commissaire enquêteur,

CONSIDÉRANT que la DREAL Bretagne a répondu aux questions soulevées lors de l'enquête publique unique, dans son mémoire en réponse aux remarques du commissaire-enquêteur et dans le document annexé exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération,

CONSIDÉRANT que le commissaire enquêteur a émis le 28 avril 2017 un avis favorable à la déclaration d'utilité publique ainsi qu'à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de TREMOREL et de MERDRIGNAC ;

SUR proposition de la secrétaire générale de la préfecture des Côtes d'Armor,

## A R R E T E

ARTICLE 1er : Sont déclarés d'utilité publique les travaux de mise à 2x2 voies de la RN 164 sur le secteur de MERDRIGNAC, sur le territoire des communes de LAURENAN, TREMOREL, GOMENE et MERDRIGNAC, au bénéfice de l'État.

ARTICLE 2 : Monsieur le directeur de la DREAL Bretagne est autorisé à acquérir par voie amiable ou s'il y a lieu par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique, les terrains nécessaires à l'exécution des travaux susvisés.

ARTICLE 3 : Le plan des travaux faisant l'objet de la présente déclaration d'utilité publique est annexé au présent arrêté.

ARTICLE 4 : La présente déclaration d'utilité publique, tient lieu de déclaration de projet (en application de l'article L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique), et emporte mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de TREMOREL et de MERDRIGNAC. Les dossiers de mise en compatibilité peuvent être consultés au siège de la mairie concernée.

ARTICLE 5 : Cette décision sera caduque si l'acquisition des terrains n'a pas été réalisée dans un délai de cinq ans à compter de la date de publication du présent arrêté.

ARTICLE 6 :

Le Maître d'Ouvrage sera tenu, s'il y a lieu, de remédier aux dommages causés aux exploitations agricoles par l'exécution de ces travaux dans les conditions prévues par les articles L.123-24 à L.123-26, L.352-1 et R.352-1 à R.352-14 du code rural et de la pêche maritime.

ARTICLE 7 : Le présent arrêté sera inséré au Recueil des Actes administratifs de la Préfecture. Il sera affiché pendant un mois dès réception, au siège de la DREAL Bretagne, au siège de Loudéac Communauté Bretagne Centre, à la préfecture des Côtes d'Armor, aux mairies de LAURENAN, TREMOREL, GOMENE et MERDRIGNAC, et publié par tous autres moyens en usage. Il sera justifié de l'accomplissement de cette formalité par l'envoi d'un certificat d'affichage à la préfecture (DRCT, BDD, place du Général de Gaulle, Saint-Brieuc).

Mention de cet affichage fera l'objet d'une insertion, sous forme d'un avis, dans un journal d'annonces légales.

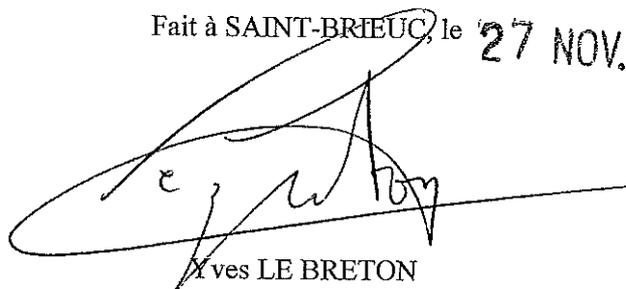
Chacune de ces formalités de publicité mentionne le ou les lieux où le public peut consulter les documents accompagnant le présent arrêté DUP (document exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération - document présentant les mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine, et les modalités de suivi associées - plan général des travaux) ainsi que le dossier d'enquête préalable à la DUP.

ARTICLE 8 : Les documents accompagnant le présent arrêté DUP ainsi que le dossier d'enquête préalable à la DUP peuvent être consultés auprès de la DREAL Bretagne - Service IST – Division Mobilités et Maîtrise d'Ouvrage (Bâtiment l'Armorique - 10, rue Maurice Fabre - CS 96515 -35065 RENNES Cedex), ou auprès de la Préfecture des Côtes d'Armor (DRCT, BDD, place du Général de Gaulle, Saint-Brieuc).

ARTICLE 9 : Le présent arrêté est susceptible de faire l'objet d'un recours en annulation devant le tribunal administratif de Rennes (3, contour de la Motte – 35044 RENNES CEDEX) dans un délai de deux mois à compter de la dernière publicité. Dans le même délai, un recours gracieux est également possible auprès de l'autorité signataire du présent arrêté. Cette démarche prolonge le délai du recours contentieux qui doit être introduit dans les deux mois suivant la réponse au recours gracieux.

ARTICLE 10 : La secrétaire générale de la préfecture des Côtes d'Armor, le directeur de la DREAL Bretagne, le président de Loudéac Communauté Bretagne Centre, et les maires de LAURENAN, TREMOREL, GOMENE et MERDRIGNAC sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, dont copie sera transmise et au Directeur Départemental des Territoires et de la Mer des Côtes d'Armor.

Fait à SAINT-BRIEUC, le 27 NOV. 2017.



Yves LE BRETON





Vu pour être annexé  
à l'arrêté préfectoral du :

27 NOV. 2017

Jérôme LABRO

**ANNEXE 2** à l'arrêté du **27 NOV. 2017** déclarant d'utilité publique en application des articles L.122-1 4ème alinéa du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et de l'article L.126-1 du code de l'environnement, les travaux nécessaires à la mise à 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Merdrignac sur le territoire des communes de Laurenan, Trémorel, Gomené et Merdrignac et emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Trémorel et de Merdrignac,

\*\*\*

## Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique

(Articles L. 122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique)

\*\*\*

**Maître d'ouvrage :** Préfet de la Région Bretagne – Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement.

### Préambule

Le présent document relève des dispositions :

\* de l'article L.120-1 § II du Code de l'Environnement qui indique que « *La participation confère le droit pour le public d'être informé de la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions dans la décision d'autorisation ou d'approbation.* »

\* de l'article L.122-1 4ème alinéa du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que "*l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique*".

S'agissant d'une opération portée par l'État, cet article prévoit également que la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet.

\* de l'article L.122-1-1 § I du Code de l'Environnement qui indique que « *L'autorité compétente pour autoriser un projet soumis à évaluation environnementale prend en considération l'étude d'impact, l'avis des autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1*

du Code de l'Environnement [autorité environnementale ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet] ainsi que le résultat de la consultation du public et, le cas échéant, des consultations transfrontières.

La décision de l'autorité compétente est motivée au regard des incidences notables du projet sur l'environnement. Elle précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire et, si possible, compenser les effets négatifs notables. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine. »

\* de l'article L.126-1 du Code de l'Environnement qui prévoit à son alinéa 2 que "La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général.

La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, les avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés en application du V de l'article L. 122-1 et le résultat de la consultation du public.

Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique".

En outre, elle comporte les éléments mentionnés au I de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

\* de l'article L.123-1 du Code de l'Environnement qui rappelle que « L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions parvenues pendant le délai de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision. »

L'exposé ci-après reprend les éléments essentiels du dossier ayant motivé et justifié la mise à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet devant emporter également mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes de Merdrignac et de Trémorel.

Ce document reprend pour l'essentiel des éléments figurant dans le dossier soumis à enquête publique, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer, et expose brièvement les modifications retenues afin de donner satisfaction aux demandes exprimées lors de l'enquête publique, émanant du public et du commissaire-enquêteur.

En tant que de besoin, il conviendra de se reporter systématiquement au dossier soumis à enquête publique afin de qualifier plus complètement le caractère d'utilité publique de l'aménagement. L'ensemble des études menées avant et après la déclaration d'utilité publique sera mis à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs.

Il peut être pris connaissance de ces documents à la DREAL Bretagne – Service Infrastructure Sécurité Transports – Division Mobilités et Maîtrise d'Ouvrage – 10 rue Maurice Fabre – CS 96515 – 35065 Rennes cedex

## **1) Présentation du projet**

### ***A - Présentation de l'itinéraire et parti d'aménagement***

La RN164 est l'axe routier du centre Bretagne. Elle assure la liaison venant de Rennes par la RN12 à partir de Montauban-de-Bretagne, dessert Loudéac, Carhaix et Châteaulin où elle rejoint la RN165 en direction de Brest au nord ou Quimper au sud. C'est l'une des trois grandes voies routières axiales de la région. Tout au long de son tracé, la RN164 est déjà majoritairement aménagée en route à 2x2 voies. Dans les Côtes d'Armor c'est le cas au niveau des secteurs de Trémoré – Loscouët sur Meu, de Loudéac la Prenessaye, de Saint-Caradec, de Gouarec-Saint-Gelven, de Moustoir la Pie.

La décision ministérielle du 21 mars 1995 d'approbation de l'Avant Projet Sommaire d'itinéraire de la RN164 a défini le parti d'aménagement à 2x2 voies dénivelées avec application du statut de route express sur les 162 km séparant Châteaulin de Montauban-de-Bretagne, impliquant la mise en place d'un itinéraire de substitution.

Le rapport de la commission parlementaire Mobilité 21 publié en juin 2013, et dont les conclusions ont été reprises par le Gouvernement dans le Plan d'Investissements pour la France, avait identifié le projet d'aménagement de la RN164 au titre des actions à engager pour renforcer l'accessibilité des territoires.

Le Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2013 par le Premier Ministre, le Préfet de Région et le Président de Région, a réaffirmé par ailleurs l'objectif de finaliser la mise à 2x2 voies de cet itinéraire pour assurer le désenclavement et le développement du Centre Bretagne.

Le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, signé le 11 mai 2015, a consacré cette ambition en inscrivant 237 M€ de crédits pour la poursuite de cet aménagement.

En particulier, l'opération de mise à 2x2 voies des deux sections de Merdrignac s'inscrit dans le cadre du programme d'aménagement de la RN164 sur l'ensemble de son linéaire et est inscrite au contrat de plan État/Région 2015-2020 pour un montant de 30 millions d'Euros, permettant de réaliser l'ensemble des études, procédures et acquisitions foncières sur les deux sections, et les travaux de la seule section Est (Déviation de Merdrignac – Les Trois Moineaux).

Les travaux de la section Ouest (La Croix du Taloir – Déviation de Merdrignac) ont vocation à être inscrits au prochain CPER, après 2020.

### ***B - Ses caractéristiques et ses objectifs***

#### **B1 - Ses caractéristiques**

La solution proposée à l'enquête publique pour le projet de mise à 2x2 voies

des deux sections de part et d'autre de Merdrignac est l'aboutissement d'études techniques et environnementales.

Les caractéristiques retenues pour cette voie sont celles de l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison (ICTAAL) de décembre 2000 de catégorie L2. La vitesse maximale autorisée est de 110 km/h.

La solution proposée présente un compromis entre les sensibilités physiques, naturelles et humaines du site et les choix techniques inhérents à ce type de voie.

La voie nouvelle ayant vocation à adopter un statut de voie express, certaines catégories d'usagers n'y seront plus autorisés (véhicules agricoles, cycles...). La réalisation d'itinéraires de substitution qui permettra de maintenir les possibilités de déplacements pour ces usagers dans les secteurs concernés est prévue.

Les études et la concertation pour la réalisation d'un itinéraire de substitution au droit de la déviation existante de Merdrignac déjà à 2x2 voies seront initiées dès la fin de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et seront concrétisées dans une démarche et des procédures ultérieures de réalisation.

Le projet entraînera la suppression des accès directs à la RN164. Afin de faciliter les circulations locales, le projet comportera 4 points d'échanges déjà existants et qui seront, pour certains, complétés par des bretelles manquantes :

- Échangeurs de La Lande aux Chiens et de La Boudardière pour la section Ouest, qui ne seront pas modifiés ;
- Echangeurs de la Ville Hubeau et des Trois Moineaux pour la section Est, pour lesquels des bretelles nouvelles devront être créées.

Des voies de rétablissement seront également réalisées pour les voies de communication interceptées.

Le projet comprend de nombreux ouvrages d'art neufs de rétablissement de voirie, des ouvrages hydrauliques visant à rétablir les principaux cours d'eau et écoulements naturels, des ouvrages pour le passage de la grande et moyenne faune.

Le projet qui fait 9,5km de long (4,5km pour la section Ouest et 5km pour la section Est) apparaît comme une infrastructure raisonnée au regard des enjeux portés, notamment environnementaux.

Les nuisances et impacts négatifs engendrés par la voie nouvelle ont été pris en compte dans la conception du projet, évités au maximum, et réduits par le biais de mesures de réduction en termes de nuisances sonores, de prélèvement de terres agricoles et d'impacts sur les milieux naturels, de milieux liés à l'eau ou de réseaux publics. Le cas échéant, lorsque des impacts résiduels demeurent, ils donnent lieu à des mesures compensatoires prévues

dans l'étude d'impact du projet.

Le coût de réalisation des deux sections de Merdrignac est évalué à 53 M€ valeur 2015 (24M€ pour la Section Ouest et 29M€ pour la section Est).

## **B2- Ses objectifs**

Avec une prévision de trafic routier en augmentation significative pour les 20 prochaines années, la RN164 est amenée à devenir un axe important de la région Bretagne.

C'est dans ce cadre que s'inscrit le projet de mise à 2x2 voies des deux sections de Merdrignac assurant :

- une alternative aux deux grands axes que sont les RN 12 et RN 165,
- une amélioration des conditions de confort et de sécurité,
- un désenclavement et une amélioration de la compétitivité économique des secteurs traversés et plus largement de l'ensemble du Centre Bretagne.

Ainsi, le projet d'aménagement des deux sections de Merdrignac s'inscrit dans la poursuite de la mise à 2x2 voies de la RN 164, dont plusieurs grandes sections sont traitées ou en voie de l'être.

## **2) Études préalables et concertation avec les collectivités territoriales**

### ***A - Études préalables à la déclaration d'utilité publique du projet***

Elles ont été engagées dès 2013 par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bretagne, et ont été suivies régulièrement par un comité de pilotage présidé par le Préfet des Côtes d'Armor et associant les collectivités concernées : Conseil Régional de Bretagne, Conseil Départemental des Côtes d'Armor, communes de Laurenan, Gomené, Trémoré et Merdrignac, Pays du Centre Bretagne, Loudéac Communauté Bretagne Centre, mais également DDTM22, Chambres consulaires et associations de protection de l'environnement.

Ces études se sont déroulées en plusieurs phases :

- étude de l'état initial de l'environnement dans la zone d'étude du projet afin de recenser les enjeux à prendre en compte,
- recherche et étude de variantes de tracé,
- concertation publique pour identifier une variante privilégiée,
- étude approfondie de la solution retenue, pour élaborer l'étude d'impact et le dossier d'enquête publique.

La concertation avec les collectivités et les riverains a été continue pendant cette phase d'études préalables.

## ***B - Concertation publique menée en application de l'article L300-2 du code de l'urbanisme***

L'article L300-2 du code de l'urbanisme prévoit que les opérations d'aménagement ayant pour objet « *de modifier de manière substantielle le cadre de vie ou l'activité économique d'une commune et qui présente certaines caractéristiques, ...* » organisent « *une concertation associant les habitants, les associations locales, et les autres personnes concernées dont les représentants de la profession agricole* ».

Ses modalités ont été définies par courrier du Préfet de Région du 30 octobre 2014 après avis des communes concernées : Laurenan, Gomené, Trémoré et Merdrignac. Ces communes (à l'exception de Laurenan) ont délibéré favorablement entre le 18/12/2014 et le 31/12/2014.

### B1 - Ses objectifs étaient :

- informer sur le projet de mise à 2x2 voies des deux sections de Merdrignac, sur le calendrier et le déroulement de l'opération, afin d'expliquer les différentes étapes nécessaires,
- présenter les études menées et l'analyse comparative des variantes de tracé,
- recueillir les avis, observations et préoccupations des acteurs et des habitants du territoire concerné.

### B2 - Son organisation

La concertation s'est déroulée du 26 janvier 2015 au 20 février 2015.

### B3 - Les dispositifs d'information et de recueil des avis mis en œuvre

#### *B3a - Information*

Un communiqué de presse du 19 janvier 2015 a été publié dans les journaux locaux et affiché dans les mairies.

Le dossier de concertation établi sur la base des études menées, ayant permis de définir les enjeux et contraintes du périmètre d'étude de l'opération, de proposer des variantes de tracé et de les comparer, rappelant le contexte et le calendrier prévisionnel de l'opération, les modalités de concertation et synthétisant les études réalisées (état initial du territoire traversé, variantes proposées, comparaison des variantes), a été mis à disposition du public accompagné de registre d'expression dans les quatre mairies concernées pendant toute la durée de la concertation.

Ce dossier a également été transmis aux membres du comité de pilotage.

Le dossier de concertation a été en outre mis en ligne sur le site internet de la DREAL Bretagne, Maître d'Ouvrage, pour toute la durée de la concertation et une adresse mail dédiée au projet a été mise en place.

1000 plaquettes d'information (résumé du dossier de concertation) ont été diffusées auprès des participants de la réunion publique ou remises aux mairies pour diffusion.

#### *B3b - Recueil des avis*

Les registres d'observations ont été mis à disposition du public dans chacune des quatre mairies concernées pendant toute la durée de la concertation (28 observations).

Le Préfet des Côtes d'Armor a organisé une réunion publique le 3 février 2015 exposant le contexte, les objectifs et les principales caractéristiques de l'opération, ainsi que les modalités de la concertation (plus de 200 participants).

Une permanence publique de la Maîtrise d'Ouvrage s'est déroulée en mairie de Merdrignac le 6 février 2015 et a été l'occasion d'échanger avec les particuliers ayant des problèmes spécifiques (une trentaine de personnes rencontrées).

L'adresse mail dédiée au projet a permis de recueillir 44 avis.

#### 4 Bilan de la concertation

La concertation s'est déroulée conformément aux modalités définies et validées préalablement à son lancement. Ses objectifs poursuivis ont été atteints : les partenaires institutionnels ont pu s'exprimer, la population s'est mobilisée, notamment lors de la réunion publique et de la permanence et s'est exprimée lors de ces rencontres, également par courrier, messagerie électronique ou sur les registres mis à disposition.

À l'issue de la concertation publique et suite aux études complémentaires, le choix s'est porté sur :

- la variante C pour la section Ouest de façon consensuelle ;
- la variante 4 pour la section Est portée par les communes, le monde agricole et l'analyse multicritères du porteur de projet tandis que les riverains étaient partagés entre la variante 1 et la variante 4 ;

La concertation a mis en évidence :

- la nécessité d'étudier des ajustements de tracé pour les 2 variantes retenues mais également pour les itinéraires de substitution associés.
- la nécessité de trancher sur l'inclusion de la réalisation d'un itinéraire de substitution pour la section centrale dans le dossier à soumettre à enquête publique préalable à la DUP ou son renvoi à un dossier ultérieur ;
- l'absence de nécessité de réalisation d'un échangeur supplémentaire à La Croix du Taloir.

Après avoir été présenté au comité de pilotage du 12 juin 2015, puis soumis à l'avis des communes, ce bilan a été approuvé par arrêté préfectoral du 18 décembre 2015.

### **3) Rappel de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique**

#### ***A – Enquête publique conjointe préalable à la DUP et à la Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU)***

Par arrêté préfectoral du 20 janvier 2017 le Préfet des Côtes d'Armor a prescrit la mise à l'enquête publique du projet sur la base de la variante retenue, en faveur de laquelle la grande majorité des acteurs et riverains s'est exprimée lors de la concertation.

L'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique portait également sur la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes de Merdrignac et de Trémorel.

L'étude d'impact produite à l'appui du dossier aborde tous les thèmes requis (analyse de l'état initial, variantes étudiées et les raisons des choix, présentation des impacts de la solution retenue et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts,...).

Cette étude d'impact peut être consultée à la DREAL Bretagne - Bâtiment l'Armorique - 10, rue Maurice Fabre - CS 96515 - 35065 RENNES Cedex.

#### ***B - Avis de l'autorité environnementale CGEDD sur l'évaluation environnementale du projet routier***

La formation « Autorité Environnementale » du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, saisie le 19 septembre 2016 en sa qualité d'autorité compétente en matière d'environnement a rendu un avis délibéré le 21 décembre 2016.

Elle a constaté que l'étude d'impact présentée était dans l'ensemble bien maîtrisée et exposée tout en émettant des recommandations sur certains sujets (informations manquantes ou incohérences à corriger) (explication du choix de la variante 4, scénario de référence et impacts du programme, risques sanitaires, émissions de gaz à effets de serre, impacts acoustiques).

Dans un mémoire versé au dossier d'enquête publique (pièce M), la DREAL Bretagne, Maître d'Ouvrage, a précisé les suites qu'elle donnait à ces recommandations, qui ne remettaient pas en cause l'appréciation générale des impacts du projet.

### **C - Avis de l'autorité environnementale MRAE sur l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des PLU de Merdrignac et de Trémorel**

Conformément aux articles L104-1 à L104-8 et R104-1 à R104-33 du Code de l'Urbanisme, le Préfet des Côtes d'Armor a saisi, le 5 juillet 2016, la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) au titre du cas par cas sur le recours à une évaluation environnementale des projets de mise en compatibilité des PLU de Merdrignac et de Trémorel.

Par décisions du 6 septembre 2016, la MRAE a décidé que les projets de mise en compatibilité des PLU de Trémorel et de Merdrignac avec le projet de mise à 2 x2 voies de la RN164 n'étaient pas dispensés d'évaluations environnementales.

Le Préfet des Côtes d'Armor a alors sollicité l'avis de la MRAE par courriers du 24 octobre 2016 sur les projets correspondants .

La MRAE a rendu ses avis le 25 janvier 2017 qui ont été joints au dossier soumis à l'enquête publique conjointe préalable à la DUP et à la mise en compatibilité des PLU de Trémorel et de Merdrignac.

### **D - Réunion d'examen conjoint à l'initiative du Préfet des Côtes d'Armor au titre des articles L153-54 et R.123-23-4 du code de l'urbanisme et avis de l'établissement de coopération intercommunale compétent au titre de l'article L153-57**

La DUP, qui emportera mise en compatibilité des PLU de Merdrignac et de Trémorel, devait être précédée d'une réunion d'examen conjoint entre le représentant de l'État dans le département, ***l'établissement de coopération intercommunale compétent***, les maires sur les territoires desquels est situé le projet, les présidents du Conseil Régional et du Conseil Départemental, les présidents des chambres consulaires.

Cette réunion d'examen conjoint s'est tenue le 21 novembre 2016 pour examiner les mesures prévues afin d'assurer la mise en compatibilité des PLU de Trémorel et de Merdrignac avec le projet. Le Procès-Verbal de cet examen conjoint a été joint au dossier soumis à enquête publique préalable à la DUP.

Le président de Loudéac Communauté Bretagne Centre a été appelé, par courrier du Préfet des Côtes d'Armor du 5 mai 2017 (conformément aux articles L153-57 et L153-14 du Code de l'Urbanisme), à délibérer sur ces mesures postérieurement à l'enquête publique, au vu des dossiers de mise en compatibilité des PLU qu'il porte, du procès-verbal de la réunion d'examen conjoint, du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur.

Loudéac Communauté Bretagne Centre a émis un avis favorable daté du 4 juillet 2017 « *sur le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ainsi que sur les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Merdrignac et de Trémorel.* »

## **E - L'avis du commissaire-enquêteur**

L'enquête publique (ouverte par arrêté préfectoral du 20 janvier 2017) s'est déroulée du 20 février 2017 au 24 mars 2017 inclus, dans les communes de Merdrignac, Trémorel, Gomené et Laurenan.

Le commissaire enquêteur a émis un avis favorable :

- sur la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la mise à 2x2 voies des deux sections de la RN164 dans le secteur de Merdrignac sur une longueur cumulée de 9,5km (4,5km pour la section Ouest « La Croix du Taloir-Déviation de Merdrignac » et 5km pour la section Est « Déviation de Merdrignac-Les Trois Moineaux »)
- sur la mise en conformité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes de Merdrignac et de Trémorel.

Cet avis a été émis sur la base d'un bilan avantages/inconvénients du projet qu'il a établi, tant d'un point de vue économique qu'environnemental, après avoir considéré que :

- globalement l'utilité du projet de mise à 2x2 voies de la RN164 au niveau de Merdrignac est partagée par l'ensemble des intervenants à l'enquête dans le sens où il répond aux objectifs de développement du territoire et d'amélioration de la sécurité et du confort des usagers que ce soit en termes de desserte locale (liaisons domicile/travail) ou de transit.
- la mise à 2x2 voies de la RN164 dans le secteur de Merdrignac vise à assurer une continuité routière cohérente de la RN164 qui constitue l'axe structurant du centre-Bretagne. Cet axe central a une vocation d'aménagement du territoire.
- la modernisation de cet itinéraire concourt au désenclavement des territoires traversés, améliore l'accessibilité et l'attractivité en diminuant notamment les temps de parcours entre Rennes/Brest et Rennes/Quimper.
- les impacts sur l'environnement ont été correctement évalués et le maître d'ouvrage semble disposer de moyens nécessaires pour réduire et compenser les impacts du projet (travail de recherche de zones humides compensatoires encore à approfondir)
- l'impact du projet routier sur le parcellaire agricole est notable mais pourra être géré grâce aux réserves foncières constituées avec la SAFER et des échanges parcellaires seront toujours possibles même si plus difficiles à concrétiser en l'absence d'un aménagement foncier.
- hors parcellaire agricole et propriétés bâties (1 à acheter et 2 potentiellement à acquérir), les atteintes à la propriété privée ne paraissent pas excessives compte tenu des mesures d'atténuations phoniques et paysagères incluses dans le projet.

Et qu'ainsi, malgré les inconvénients intrinsèques au projet, mais pour lesquels le maître d'ouvrage dispose de moyens pour les gérer, et eu égard aux avantages en termes de sécurité, de confort, de gain de temps que la poursuite de la mise à 2x2 voies de la RN164 présente au niveau local et régional, le projet peut être déclaré d'utilité publique.

#### **F - Modifications et précisions apportées suite à l'enquête publique**

Le commissaire-enquêteur, dans ses conclusions et avis du 26 avril 2017 a accompagné **son avis favorable sans réserves** à la déclaration d'utilité publique du projet, de **deux recommandations** :

*Recommandation 1 : réexaminer la pertinence de la réalisation d'un Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF) par la mise en place d'une commission ad hoc ;*

→ Après une analyse approfondie de la situation agricole actuelle sur ce secteur et après analyse de l'ensemble des impacts du projet routier sur le monde agricole, il est apparu que :

- le parcellaire des exploitations agricoles est souvent actuellement dispersé voire très dispersé. La pertinence d'une réorganisation foncière est donc probablement, en l'état actuel des choses élevée, mais pré-existante au projet, qui ne vient pas aggraver de manière notable cette situation.

- le projet routier n'est pas susceptible de compromettre la structure d'une ou plusieurs exploitations (pourcentage de prélèvement foncier assez faible pour chaque exploitant, allongements de parcours résiduels limités par la réalisation de nombreux ouvrages de rétablissement routiers et par l'aménagement d'itinéraires de substitution). Le maître d'ouvrage ne répond donc pas à l'obligation de réaliser un AFAF qui est encadrée par l'article L123-24 du code rural et de la pêche maritime (CRPM).

La DREAL Bretagne a donc maintenu **sa décision de ne pas mener ni de financer d'AFAF** étant entendu que cette démarche se justifierait sans réalisation du projet routier. Des mesures de réduction des impacts sont prévues, et des mesures de compensation seront mises en œuvre (rétrocession des excédents SAFER, échanges parcellaires, indemnités des allongements de temps de parcours).

L'État est cependant disposé à **financer la mise à disposition d'un géomètre chargé de faciliter et d'orienter les échanges parcellaires amiables dans un cadre informel, ainsi que tous les frais notariés éventuels**. Un tel dispositif devra être animé par les collectivités ou la profession agricole.

L'arrêté de DUP prévoit néanmoins la possibilité ultérieure pour le maître

d'ouvrage de prendre en charge les opérations d'un éventuel AFAP, s'il y a lieu, c'est-à-dire si sa nécessité aujourd'hui non avérée devait ultérieurement apparaître dans la poursuite du projet.

*Recommandation 2 : d'élargir le périmètre de la DUP à la section centrale sachant que le maître d'ouvrage s'est engagé dans son mémoire en réponse à finaliser une solution concertée de voie de substitution d'ici fin 2017 début 2018.*

→ Le projet soumis à enquête publique comporte deux sections (Est et Ouest), de part et d'autre de la déviation actuelle de Merdrignac, déjà à 2x2 voies depuis 1990. Cette déviation reste aujourd'hui encore autorisée aux véhicules agricoles, faute d'un itinéraire de substitution, qui n'existe pas et n'a pas été prévu à l'époque de la construction de la route (1990). Le monde agricole souhaite que le projet actuel intègre la réalisation de cet itinéraire de substitution, pour tenir compte du fait que le trafic croissant sur la RN164 ne va pas leur permettre de continuer à emprunter dans la durée cette section à 2x2 voies existante.

De ce fait, l'État est bien conscient que la circulation des véhicules agricoles sur la partie centrale à 2x2 voies n'est pas satisfaisante à long terme (même si la réalisation des travaux routiers de mise à 2x2 voies sur les secteurs de Merdrignac sera progressive et que l'augmentation de trafic annoncée sur ce secteur sera également lente), mais il considère néanmoins que la priorité doit être portée sur la mise à 2x2 voies des sections qui ne le sont pas encore et non sur les corrections à apporter aux anciens projets.

Il n'est pas possible, comme le suggère le commissaire enquêteur dans sa recommandation, d'élargir dès à présent la bande DUP du projet à cette section centrale pour réaliser cet itinéraire de substitution, car il s'agit d'une fonction non soumise à l'enquête publique initiale et qui demanderait une enquête publique complémentaire.

**Le maître d'ouvrage** confirme néanmoins sa volonté d'étudier et concerter d'ici 2018, en parallèle des études de détail du projet de mise à 2x2 voies de la RN164, des solutions pour cet itinéraire de substitution central.

L'État s'engage enfin à traiter ce point particulier dans le cadre d'un dossier d'enquête publique global qui regrouperait toutes les situations de ce type actuellement présentes tout au long de la RN164.

Par ailleurs, dans les réponses formulées aux remarques faites pendant l'enquête publique, le maître d'ouvrage a pris les divers engagements suivants;

– L'État n'imposera pas de mesures compensatoires sur les plans d'eau de Trémourel qu'il avait pré-identifiés comme pistes possibles de compensation et présentés dans l'étude d'impact du dossier d'enquête. Il s'en tiendra à la volonté des propriétaires et recherchera d'autres mesures compensatoires dont il puisse garantir la pérennité en vue d'obtenir l'arrêté d'autorisation environnementale.

– Les études de détail permettront de poursuivre la conception et la localisation précise des passages faune, d'ici le dépôt d'une autorisation environnementale unique, pour définir une implantation optimale en fonction des abords du projet.

L'opportunité et la localisation générale des passages faune ne sont pas remises en cause mais leurs conceptions seront approfondies de façon concertée en prenant en compte les contraintes de tracé et d'insertion paysagère.

– L'opportunité d'un boviduc pour l'EARL Recourse et du déplacement du bassin n°3 de la section Est feront l'objet d'un examen dans la suite des études.

– L'État sera également très attentif aux aménagements parfois nécessaires sur les voiries secondaires.

#### **4- Caractères de l'utilité publique de l'aménagement**

Au vu de l'ensemble des éléments résultant de l'étude d'impact, de l'avis de l'autorité compétente en matière d'environnement, de la consultation du public, de l'instruction du dossier, le projet revêt un caractère d'intérêt général.

Ce projet de mise à 2x2 voies des deux sections de Merdrignac est associé à différents enjeux :

- avant tout, un enjeu de déplacement et de développement économique à l'échelle des Côtes d'Armor, du Pays Centre Bretagne et plus localement des 4 communes directement concernées par le projet, dans un contexte de quasi-absence d'alternative à l'automobile,
- un enjeu de sécurité sur les tronçons étudiés.

Les bénéfices portés par le projet sont donc à apprécier à l'échelle de la section d'étude et au-delà :

- à l'échelle départementale, via les différents autres projets de mise à 2x2 voies de la RN164 pour la section Costarmoricaïne (secteurs de Plémet, Rostrenen et Mûr-de-Bretagne),
- à l'échelle de la Région Bretagne, le projet permet de délester les RN12 et RN165 d'une partie de leur trafic, notamment de poids lourds. Il permet donc une amélioration relative des conditions de déplacement au sein de la Région Bretagne.

Ce caractère d'utilité publique impose que le projet soit mis en œuvre dans le respect des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ses effets sur l'environnement et de mise en place du dispositif de suivi de ces mesures, telles que prévues par le dossier d'étude d'impact, à savoir en particulier :

1) Dans la phase travaux : réduction des emprises chantier, maintien des dessertes locales, planification des travaux respectueuse des riverains et des exigences écologiques, mise en place de dispositifs provisoires anti pollution. Un suivi de cette phase chantier sera assuré par un écologue.

2) Dans la phase exploitation : réalisation de protections acoustiques, rétablissements d'accès aux parcelles, collecte et traitement quantitatif et qualitatif des eaux de ruissellement avant rejet vers le milieu naturel, aménagement d'ouvrages permettant le franchissement de l'infrastructure par la faune (ouvrages hydrauliques et ouvrages spécifiques), compensation des habitats naturels détruits (zones humides, haies et espaces boisés), déplacements potentiel d'espèces protégées, aménagements paysagers adaptés au contexte local.

3) Suivi des mesures : un cahier des engagements de l'État sera élaboré pour prendre en considération les mesures prévues dans l'étude d'impact, les recommandations émises par le commissaire enquêteur à l'issue de l'enquête publique, en vue d'une mise en œuvre effective des mesures de compensation relatives en particulier à l'environnement, l'agriculture et à la protection contre le bruit.

Il sera maintenu un comité de suivi, piloté par le Préfet de département, composé des services de l'État, des collectivités territoriales, des chambres consulaires et des associations. Il aura un rôle consultatif et interviendra, à l'initiative du maître d'ouvrage, pendant toute la phase des études de niveau projet et jusqu'au bilan du projet, 5 ans après sa mise en service. Il se prononcera notamment sur les mesures proposées, sur les adaptations, ajustements et harmonisations indispensables, sur les modalités de leur mise en place dans des conditions garantissant leur efficacité.

Il constitue une instance de concertation et d'information qui associe l'ensemble des parties concernées par la réalisation du projet.

Une lettre d'information sur les avancées des études puis des travaux sera publiée régulièrement et diffusée auprès des riverains et des partenaires et des communiqués de presse seront proposés lors des phases importantes ou intéressantes de cette opération.

Le présent exposé des motifs et considérations valide :

- l'éligibilité du dossier à la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique,
- le choix du parti d'aménagement retenu par le maître d'ouvrage dont les objectifs annoncés font ressortir un bilan positif, au regard de l'analyse du bilan coûts/avantages.

Et justifie le caractère d'utilité publique du projet et des opérations accessoires qui sont la conséquence directe et nécessaire de l'opération projetée portée par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bretagne.

Il accompagnera mon arrêté de ce jour portant déclaration d'utilité publique du projet et mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes de Merdrignac et de Trémoré.

Le Préfet des Côtes d'Armor



Vu pour être annexé  
à l'arrêté préfectoral du :

27 NOV. 2017

Jérôme LABRO

**ANNEXE 3** à l'arrêté du **27 NOV. 2017** déclarant d'utilité publique en application des articles L.122-1 4ème alinéa du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et de l'article L.126-1 du code de l'environnement, les travaux nécessaires à la mise à 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Merdrignac sur le territoire des communes de Laurenan, Trémorel, Goméne et Merdrignac et emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Trémorel et de Merdrignac,

\*\*\*

## Mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine, et modalités de suivi associées

(Article L. 122-1-1 du *Code de l'environnement*)

\*\*\*

Le projet de mise à deux fois deux voies de la RN164 au droit de Merdrignac a été optimisé à chacune des étapes de son élaboration et pour chacune des deux sections concernées, avec la volonté constante d'avoir une infrastructure qui s'intègre au mieux dans son environnement, tant naturel qu'artificiel.

Le projet consiste à aménager la RN164 à 2x2 voies sur deux sections :

- **Section Ouest** : liaison entre le créneau à 2x2 voies de La Lande aux Chiens – La Croix du Taloir à l'Ouest et la déviation de Merdrignac à l'Est (4,5 km),
- **Section Est** : liaison entre la déviation de Merdrignac à l'Ouest et la déviation de Trémorel - Les Trois Moineaux à l'Est (5 km).

Les objectifs de ce projet de mise à 2x2 voies des deux sections de Merdrignac sont de permettre :

- une alternative aux deux grands axes que sont les RN 12 et RN 165,
- une amélioration des conditions de confort et de sécurité,
- un désenclavement et une amélioration de la compétitivité économique des secteurs traversés et plus largement de l'ensemble du Centre Bretagne.

Conformément à l'article L. 122-1-1 du *Code de l'environnement*, cette annexe présente par grandes thématiques (eau, milieu naturel, agriculture, cadre de vie, chantier, gouvernance, etc...) les mesures prévues par le maître d'ouvrage et destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, le cas échéant, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits, ainsi que leurs modalités de suivi. Ces mesures seront mises en œuvre lors de la réalisation du projet

# 1) IMPACTS SUR LES SOLS – MOUVEMENTS DES TERRES

## 1.1 – Mesures d'évitement et de réduction

Compte-tenu des caractéristiques topographiques du site, des contraintes de rétablissement des voies interceptées et des exigences de conception, le mouvement des terres lié au projet est nettement excédentaire sur chacune des 2 sections (100 000m<sup>3</sup> de déblais à stocker sur la section Ouest et 130 000m<sup>3</sup> sur la section Est).

Afin de contenir cet excédent, le profil en long de la route a été optimisé (et continuera à l'être lors des études de détail qui précéderont les travaux) pour améliorer l'équilibre déblais / remblais et accroître le volume des déblais réutilisables.

Cette optimisation a été recherchée très en amont pour prendre en compte les principes suivants :

- Préservation de la ressource non renouvelable que constituent les matériaux de carrière et des capacités d'accueil des centres de stockage de déchets inertes ;
- Limitation des transports par camions , donc limitation de la consommation énergétique et de la production des gaz à effet de serre ;
- Réduction des nuisances envers les riverains ;
- Limitation des mises en dépôt et des impacts sur le milieu agricole (emprises, assèchement et compactage des sols sous-jacents).

Pour la section courante et les rétablissements, des choix techniques ont également été faits pour équilibrer au mieux les volumes de matériaux tout en respectant les règles de conception géométrique.

Dans le même esprit, l'itinéraire de substitution a été défini en recherchant une réutilisation maximale de la voirie existante.

**La totalité des remblais seront réalisés à partir des déblais réutilisables. Les matériaux excédentaires seront utilisés au maximum pour la création des merlons acoustiques et les modelés paysagers.**

## 1.2 – Mesures de compensation

Pour éviter tout transport de matériaux en dehors de la zone d'étude, le maître d'ouvrage a recherché et trouvé, en plus des merlons acoustiques, des zones de dépôts à proximité du projet ne présentant pas d'enjeux environnementaux, en privilégiant les zones de délaissés pour ne pas créer d'emprise supplémentaire sur les espaces agricoles.

## 2) EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES

### 2.1 – Mesures d'évitement et de réduction

#### 2.1.1 Les eaux souterraines

Concernant les eaux souterraines, malgré quelques zones de déblais assez profonds, les secteurs les plus sensibles ont été évités et aucun périmètre de captage n'est concerné par le projet routier.

L'étude géotechnique détaillée permettra d'appréhender plus finement la présence de nappes d'eau souterraines éventuelles et leurs profondeurs.

Dans les secteurs en déblais, des dispositifs de drainage de la plateforme seront mis en place et les eaux ainsi récoltées seront collectées par le réseau d'assainissement du projet puis rejetées dans le milieu naturel après traitement

#### 2.1.2 Les écoulements naturels et les coupures de cours d'eau

Sur les deux sections étudiées, le projet n'intercepte que de petits bassins versants et seul le ruisseau du Pont-Herva est coupé par le projet au niveau de l'actuel franchissement de la RN164.

Le choix des variantes s'est effectué afin d'éviter au maximum les coupures de cours d'eau.

Les écoulements de bassins versants ou le cours d'eau du Pont-Herva franchiront la RN164 par des ouvrages hydrauliques (une quinzaine d'ouvrages sur les deux sections) dimensionnés pour une crue centennale et pour les circulations de la faune tant piscicole que terrestre.

Certains ouvrages hydrauliques existants seront prolongés ou remplacés par des ouvrages permettant d'atteindre les objectifs centennaux et la transparence pour la faune.

L'ouvrage hydraulique du Pont Herva fera en outre l'objet d'un aménagement de son lit en aval par rechargement en granulat avec une granulométrie proche du lit naturel actuel, afin de supprimer le seuil actuel qui faist obstacle à la circulation de la faune piscicole.

#### 2.1.3 Les eaux pluviales issues des chaussées

Le projet de mise à 2x2 voies conduit à l'imperméabilisation de nouvelles surfaces à l'origine de ruissellement et de rejets dans les cours d'eau avec comme principaux impacts :

- l'augmentation des débits dans les cours d'eau récepteurs lors d'évènements pluvieux
- l'apport de charges polluantes associées en lien avec le trafic automobile (apports chroniques de polluants déposés sur la chaussée, pollution accidentelle, apports saisonniers lors des épisodes de salage des voies)

Les eaux collectées transiteront avant leur rejet par des bassins de traitement (3 bassins de traitement sur chacune des 2 sections) de type multi-fonctions qui assureront à la fois :

- la régulation du débit de fuite dans le milieu récepteur conformément au SDAGE Loire-Bretagne (3l/ha/s)
- l'abattement de la pollution chronique
- le confinement de la pollution accidentelle par la mise en place d'un volume mort et d'un système de by-pass.

## **2.2 – Mesures de compensation**

Sans objet

## **2.3 – Mesures de suivi des effets**

Le suivi global du chantier par une personne qualifiée en matière d'environnement permettra de suivre la bonne application des mesures de précaution mises en place. Les dispositifs de balisage des secteurs sensibles devront être régulièrement vérifiés.

Concernant les eaux sortant des bassins d'assainissement se rejetant dans le milieu naturel, un suivi de la qualité des cours d'eau récepteurs (Le Pont Herva et le Cancaval) est prévu.

Les paramètres étudiés seront identiques à ceux du diagnostic : IBGN, IBD et paramètres physicochimiques soutenant la biologie.

Le suivi démarrera dès la phase de chantier, afin d'évaluer notamment la charge de matières en suspension au cours de phases sensibles comme les terrassements.

Un suivi annuel sera ensuite effectué durant les cinq premières années pour analyser l'efficacité des bassins de traitement.

### 3) FAUNE, FLORE ET MILIEUX NATURELS

#### 3.1 – Mesures d'évitement et de réduction

##### 3.1.1 Les boisements et les haies

Les mesures d'évitement ont essentiellement été associées à la phase de définition des variantes et les optimisations des variantes retenues ont visé à limiter les incidences sur les boisements et les haies.

**Sur la section Ouest**, le choix d'une variante Nord a permis de minimiser l'impact sur les boisements : même si la totalité de l'impact sur les boisements n'a pas pu être évitée, il est limité à des surfaces modestes et à des boisements jeunes ou à des peuplements de résineux.

Les boisements situés au Sud de la RN164 correspondaient à des peuplements de feuillus diversifiés, qui présentent un intérêt écologique plus élevé et qui ne seront donc pas impactés.

Concernant les haies, la variante retenue est la variante la moins impactante des trois variantes étudiées.

**Sur la section Est**, l'impact sur la forêt de la Hardouiniais est limité à la marge sud de la forêt et ne crée pas de coupure supplémentaire au sein de la forêt de la Hardouiniais, comme c'était le cas pour certaines des variantes envisagées.

La grande majorité des boisements impactés correspond à des peuplements de résineux ou mixtes, le choix de la variante retenue ayant permis d'éviter les peuplements de feuillus présents au sein de la forêt de la Hardouiniais.

L'optimisation de la variante retenue a ensuite permis de minimiser les impacts sur les boisements périphériques à la forêt de la Hardouiniais (en se limitant notamment aux marges du boisement diversifié du Chêne de la Lande).

Concernant les haies, toutes les variantes étudiées présentaient un impact similaire et peu élevé sur les haies. Les optimisations de la variante retenue ont limité les incidences sur les haies, notamment dans le réseau bocager entre les hameaux des Gautrais et du Chêne de la Lande.

##### 3.1.2 Les zones humides

**Sur la section Ouest** la réalisation du projet détruit 8,8ha de zones humides. Les parcelles concernées correspondent essentiellement à des parcelles de culture et de prairie à flore banale ainsi que deux petites surfaces de boisements (seulement 0,5ha de zones humides de vallées aux fonctionnalités plus fortes). Ces zones humides (zones humides de plateaux) présentent des fonctionnalités hydrauliques et biologiques jugées faibles .

**Sur la section Est** la réalisation du projet détruit 11,4ha de zones humides. Les parcelles concernées correspondent pour une grande partie à la partie basse de la forêt la Hardouiniais (plantations de résineux exclusivement). Le reste des parcelles de zones humides concernées correspond à des cultures et à des prairies pâturées. Comme pour la section Ouest, la grande majorité des zones humides détruites par le projet routier présente des fonctionnalités hydrauliques et biologiques jugées faibles (seulement 0,2ha de zones humides de vallées aux fonctionnalités plus fortes).

A l'issue de la comparaison des variantes, la solution retenue est la variante qui minimise l'impact sur les zones humides de vallée aux fonctionnalités hydrauliques et biologiques les plus élevées.

Des optimisations des variantes retenues ont permis de limiter l'impact sur les zones humides et les parcelles concernées par des dépôts de matériaux excédentaires ont fait l'objet de prospection pour s'assurer qu'elles ne soient pas en zone humide.

### 3.1.3 Corridors écologiques et perméabilité pour la faune

La RN164 actuelle crée un effet de barrière et est peu transparente pour la faune.

Le projet routier permettra d'améliorer la perméabilité de la route vis à vis des corridors écologiques malgré une augmentation du risque de collision due à l'augmentation de la largeur de voirie, du trafic et des vitesses pratiquées.

**Sur la section Ouest**, le choix de la variante retenue a permis d'éviter au maximum de couper des axes identifiés dans le territoire, au sud de la RN164 actuelle : secteur de Kernué, du Chêne Creux.. La restauration des continuités écologiques se fera au moyen de passages petites faunes répartis régulièrement le long du projet routier au niveau des secteurs de plus forte densité de bocage, en vis à vis de boisements.

L'ensemble de la route sera ceinte par une clôture à maille progressive destinée à interdire l'accès de la route à la faune et à l'orienter vers les passages faune (mailles de grande taille en haut de clôture, diminuant progressivement jusqu'à devenir suffisamment petites pour interdire le passage de la petite faune, en bas de clôture).

(Au niveau du hameau de Kernué, le passage petite faune, étant situé à proximité d'un site de reproduction d'amphibiens, la clôture sera assorti d'un renfort destiné aux amphibiens).

Ces passages petites faunes correspondent à minima à des buses de diamètres 800mm enterrées au tiers et dont les études de détail affineront les caractéristiques et positions.

Les passages inférieurs de rétablissement de voies secondaires seront accompagnés de plantations de haies permettant de guider les déplacements de la petite et moyenne faune pour pouvoir traverser la RN164.

**Sur la section Est**, certaines des variantes étudiées généraient une coupure au sein de la forêt de la Hardouinçais. La variante retenue, qui s'inscrit à la marge de la forêt, évite cet impact (création d'une barrière au sein de la forêt), qui aurait notamment engendré des incidences fortes pour ce qui concerne la circulation de la grande faune, des oiseaux et des chauves-souris). La restauration des continuités écologiques au droit de la forêt au moyen d'un passage Grande Faune de type Ecopont d'une largeur de 12m au centre, plus particulièrement destiné à passage des cerfs, et d'un passage inférieur Moyenne Faune situé dans le secteur du hameau du Bout-du-Bois (gabarit minimal de 3mx3m).

Au niveau de la Vallée du Pont Herva, seul cours d'eau traversé par le projet routier, deux passages (diamètre 800mm) pour la petite faune seront placés à peu de distance l'un de l'autre de manière à prendre en compte à la fois l'attractivité pour la petite faune (hérisson par exemple), de la vallée du ruisseau et celle des jardins des particuliers du hameau du Vieux Bourg et permettre le franchissement de la RN164 par la loutre..

Enfin, une connexion coupée par le projet routier entre un site de reproduction de la rainette verte situé dans la zone d'activité et la forêt de la Hardouinçais sera rétablie et accompagnée d'un guidage par la mise en place de clôtures spécifiques aux batraciens.

Pour la faune volante, en particulier les chauves-souris, pour réduire les collisions entre le complexe de zones humides restaurées au niveau du hameau du Chêne de la Lande et la forêt de la Hardouinçais, la plantation d'arbres de haut-jet est prévue pour faciliter la traversée de la RN164 par la faune volante en altitude (hop over).

### 3.1.4 Espèces protégées et leurs habitats

**Sur la section Ouest**, les seuls habitats présentant un intérêt particulier pour des espèces d'intérêt patrimonial ou protégées sont les haies et les boisements dont les plus intéressants se situent au sud de la RN164. La variante retenue, passant au Nord, les épargne complètement.

**Sur la section Est**, la comparaison des variantes étudiées a permis d'éviter de retenir une variante s'approchant des habitats fréquentés par des oiseaux d'intérêt patrimonial présents au sein de la forêt de la Hardouinai. Les boisements impactés par la solution retenue en marge Sud de la forêt sont peu diversifiés et peu favorables à l'accueil d'une faune diversifiée.

De plus la variante retenue sur la section Est est la plus éloignée des sites de reproduction d'amphibiens présents au niveau de la vallée du ruisseau du Muel avec une probabilité faible que les populations se reproduisant dans ces points d'eau éloignés viennent exploiter les territoires terrestres impactés, par ailleurs peu favorables à la présence d'amphibiens (boisements de résineux).

## **3.2 – Mesures de compensation**

### 3.2.1 Les boisements et les haies

**Sur la section Ouest**, 4,9ha de boisements (pour 3,2ha arasés par le projet), 2 020ml de haies bocagères et 1 675ml de haie arbustive seront replantés en cohérence avec l'insertion paysagère du projet et visant à rétablir des connexions détruites et redistribuer les déplacements de la faune vers les passages à faune qui accompagneront le projet routier.

**Sur la section Est**, 11,2ha de boisements (pour 7,4ha arasés par le projet, principalement à la marge Sud de la forêt de la Hardouinai), 2 840ml de haies bocagères et 3 090ml de haie arbustive seront replantés avec les mêmes objectifs visés que sur la section Ouest.

### 3.2.2 Les zones humides

La compensation consistera en la réhabilitation de zones humides remblayées, drainées ou transformées en plans d'eau et en la restauration de zones humides dégradées avec un ratio minimale de 100% de compensation surfacique et fonction de leurs répartitions par bassins versants (ratio de 200% si la mesure compensatoire se trouve sur un autre bassin versant que celui de la zone impactée).

L'étude d'impact du dossier de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) présente des mesures compensatoires sur 21ha environ mais toutes situées sur le bassin versant du Meu et dont 15ha semblent déjà consolidées au stade de la DUP. Les mesures compensatoires pré-identifiées sont de quatre types : suppression de remblai en zone humide, suppression de drainage, suppression de plans d'eau et restauration d'une zone humide de plateau.

Elles se situent soit sur des réserves foncières de l'État (12,9 ha - la pérennité des mesures compensatoires est donc garantie), soit sur des terrains déjà ciblés indiqués par le syndicat de bassin du Meu. De manière générale, elles visent à restaurer les fonctionnalités d'écrêtement de crue, de soutien des débits d'étiage et d'interception des matières en suspension. Pour les mesures proposées hors des emprises de réserve foncière de l'Etat, une garantie de pérennité sera recherchée.

La pleine compatibilité avec le SDAGE et le SAGE implique que le maître d'ouvrage s'engage, d'ici le dépôt d'une autorisation unique après finalisation du projet technique, soit à identifier des mesures compensatoires sur le bassin versant du Ninian et de l'Yvel, soit à trouver encore plus de mesures compensatoires dans le bassin versant du Meu par rapport à ce qui a été pré-identifié.

Le maître d'ouvrage a déjà missionné un bureau d'études spécialisé pour mener ces travaux complémentaires, pour définir de manière plus opérationnelle l'ensemble des mesures de détail.

### 3.2.4 Espèces protégées et leurs habitats

**Sur la section Ouest**, des plantations sont prévues dans le secteur de la Croix du Taloir, et au niveau du corridor potentiel qui s'étend entre la Croix du Taloir et Beausoleil. Des boisements sont également prévus au nord et au sud, et dans la continuité de boisements existants, ce qui permet de créer des connexions ou d'augmenter la surface des unités boisées par rapport à la situation avant travaux.

**Sur la section Est**, les plantations prévues visent à créer des continuités, par exemple entre la forêt de la Hardouiniais et la vallée du Pont Herva (plantation de haie le long de la voie verte). Il est également prévu de combler des « dents creuses » dans les boisements associés à la forêt de la Hardouiniais (aux abords du passage à faune « supérieur »).

Le projet de restauration de zone humide au niveau du hameau du Chêne-de-la-Lande est un ensemble écologique plus complexe et comprenant notamment:

- des boisements humides de feuillus qui viendront notamment appuyer la continuité bocagère relictuelle présente dans l'axe du petit talweg qui s'étend entre la Cariais et Lesserheu ;
- des haies bocagères, connectées en réseau, et qui relieront notamment les boisements plantés et les haies de la Cariais ;
- des prairies de fauche ;
- un gîte à chauves-souris : il s'agira pour cela de restaurer les combles de l'habitation en ruine présente au centre de cet ensemble : mise hors d'eau, obturation des trous par lesquels des prédateurs (chat, fouine, effraie des clochers) pourraient s'introduire dans le gîte.
- deux mares (50m<sup>2</sup> et 150m<sup>2</sup>)
- des refuges pour la petite faune (reptiles et amphibiens notamment)

Ce complexe de milieux différents jouera un rôle particulier pour la faune dans un secteur marqué par la présence importante de grandes parcelles agricoles peu bocagères. Cet ensemble sera notamment favorable aux chauves-souris en tant que territoire de chasse et des échanges auront probablement lieu entre ce secteur et la forêt de la Hardouiniais. Afin de minimiser le risque de collision avec les véhicules de la RN164, des plantations de haut jet seront mises en place au Nord et au Sud de la route pour faciliter sa traversée par la faune volante en altitude (hop over).

## **3.3 – Suivi des mesures**

### 3.3.1 Suivi des boisements et les haies

Pour le suivi des plantations, il est à noter que la plupart des végétaux n'atteindront leur maturité, et donc leurs objectifs paysagers et écologiques, qu'au bout d'une période de 5 à 15 ans selon qu'il s'agit d'essences arbustives ou arborées. A cet égard, l'exclusivité donnée aux essences autochtones bien adaptées au climat et au sol est une garantie de développement rapide et de bonne santé des végétaux.

Afin de garantir une meilleure reprise des végétaux, il est prévu de faire réaliser les entretiens par l'entreprise qui a conçu les aménagements au moins les deux premières années avec un suivi des prestations réalisées (carnet de passage d'entretien) par le maître d'oeuvre et le maître d'ouvrage.

Les entretiens poursuivront les objectifs suivants :

- assurer la sécurité en maintenant de la visibilité sur les abords des ouvrages routiers ;
- favoriser le développement de la végétation ;
- améliorer le cadre paysager des abords de route ;
- permettre l'intégration paysagère complète du projet dans le territoire.

Par ailleurs, un suivi de la reprise des plantations sera effectué afin de garantir la fonctionnalité des linéaires et surfaces de boisements implantées. Ce suivi sera réalisé durant les années N+1, N+3, N+5 et N+10 après plantation.

Les mesures d'entretien des végétaux plantés pourront donner lieu à des mesures correctives en fonction des constats.

### 3.3.2 Suivi des zones humides

Concernant le suivi des mesures compensatoires de restauration des zones humides, un suivi de l'évolution des fonctionnalités des zones humides sur lesquelles portent les mesures compensatoires sera effectué sur une période de 10 ans par des personnes qualifiées en hydrologie mais également en flore avec des mesures les cinq premières années puis à 10 ans avec productions de rapport annuel de synthèse concluant ou non sur l'amélioration des fonctionnalités. En cas de non atteinte des objectifs envisagés, le Maître d'Ouvrage s'engage à mettre en place des mesures correctives.

### 3.3.3 Suivi des passages faune / Hop Over / Ouvrage hydraulique du Pont Herva

#### **Passages faune :**

Afin de juger de l'efficacité des passages faune mis en place et des mesures d'accompagnement associées, il sera mis en place un suivi par piège photographique.

Un tel suivi permet d'échantillonner, sur des périodes assez longues, un endroit précis, et est donc indiqué pour évaluer l'efficacité de passages à faune.

Le suivi s'étendra sur l'année entière. Au moins cinq pièges photographiques seront implantés :

- Passage supérieur à grande faune
- Passage inférieur moyenne faune
- Vallée du Pont Herva ;
- Deux pièges sur des passages petite faune entre Beausoleil et la croix du Taloir.

Le suivi des passages à faune sera effectué les trois premières années après leur mise en place, la cinquième et la dixième année.

## **Hop over**

Il conviendra d'implanter deux enregistreurs automatiques en vis-à-vis l'un de l'autre des deux côtés de la route au droit des plantations. La comparaison des enregistrements permettra de déterminer (au moins pour une partie des espèces) si des individus traversent la route à cet endroit.

Afin que ce suivi soit efficace, le dispositif devra être laissé en place entre avril et octobre (ce qui couvre les périodes de migration et de mise-bas).

Le suivi du hop over sera effectué à partir du moment où les premiers arbres de haute tige seront suffisamment hauts. Le suivi sera donc effectué la cinquième, la septième et la dixième année après plantation.

## **Ruisseau du Pont Herva**

Un suivi du tronçon aménagé du Pont Herva sera effectué de manière à valider la stabilité de la granulométrie mise en place. Ce suivi spécifique sera effectué la première année, la troisième et la cinquième année après recharge.

### **3.3.4 Espèces protégées et leurs habitats**

Afin de permettre de juger de la fonctionnalité des mesures, il est prévu :

- un suivi des amphibiens en période de reproduction afin de déterminer si la présence de la route a eu un impact sur les populations locales de ce groupe faunistique (deux visites nocturnes en février-mars et avril-mai). Ce suivi interviendra sur les points d'eau proches du projet ainsi que les mares implantées dans le complexe de milieux humides restaurés, au sud du hameau du Chêne de la Lande ;
- un suivi de la fréquentation de la forêt de la Hardouiniais par les oiseaux (deux visites en avril-mai et mai-juin) ;
- un suivi du gîte à chauves-souris créé dans le secteur du hameau du Chêne de la Lande (deux visites diurnes annuelles à la lampe et au détecteur) ;
- un suivi des zones humides restaurées (cf § 3.3.2 ci-dessus).

Ce suivi sera réalisé les années N+1, N+3 et N+5 après mise en place des mesures.

## **4) ESPACES AGRICOLES ET FORESTIERS**

### ***4.1 – Mesures d'évitement***

La principale mesure prise pour limiter l'impact du projet sur le monde agricole est le choix des tracés retenus pour chacune des deux sections étudiées. Afin de ne pas générer de trop nombreux délaissés agricoles et de minimiser les pertes de terres, les tracés suivent au maximum les voies existantes ou les bordures parcellaires en évitant tout impact sur les sièges d'exploitation (seuls deux bâtiments agricoles abritant des bovins et de la paille sont impactés par le projet sur la section Est, bâtiments qui seront reconstruits à la charge du maître d'ouvrage).

De même, la définition des itinéraires de substitution a cherché à réutiliser au maximum les voiries secondaires existantes qui pourront être aménagées localement pour supporter les flux diffus associés, permettant ainsi de ne pas avoir à recréer de long linéaires de voiries secondaires très

consommateurs en emprises agricoles.

Concernant la sylviculture, la principale mesure d'évitement est le choix du tracé en partie Sud de la forêt de la Hardouinais. Ce tracé constitue un compromis entre les impacts sur la sylviculture et les impacts agricoles.

## **4.2 – Mesures de réduction**

Les zones de dépôts qui doivent permettre de stocker les excédents de déblais sur les 2 sections seront réalisés sur quelques parcelles agricoles de telles façons qu'elles pourront être remises en culture et restituées au monde agricole à la fin des travaux.

Le maintien d'itinéraires de substitution parallèles au projet sur chacune des deux sections étudiées permettra d'assurer la continuité des déplacements agricoles Est-Ouest.

Pour réduire l'impact du projet sur les déplacements agricoles Sud-Nord sur la section Ouest, des traversées agricoles dénivelées sont prévues en plus des franchissements possibles au niveau des quatre échangeurs existants :

- Passage supérieur de La Croix du Taloir
- Passage inférieur de Beausoleil
- Passage inférieur des Champs Robillard

## **4.3 – Mesures de compensation**

### **4.3.1 Mesures de compensation agricole**

Le maître d'ouvrage n'a pas jugé nécessaire de réaliser un Aménagement Foncier Forestier et Agricole (AFAF) considérant que :

- le parcellaire des exploitations agricoles est actuellement souvent dispersé voire très dispersé. En réalité, un AFAF se justifierait probablement avant-même le projet routier.
- le projet ne vient pas aggraver la situation pré-existante de manière notable

Il s'est par contre engagé, concernant les pertes de terre, à tout mettre en oeuvre pour que les exploitations impactées retrouvent des surfaces équivalentes à celles avant réalisation du projet routier.

Il s'est tout d'abord mis en position d'établir des réserves foncières à travers un conventionnement avec la SAFER qui propose au Maître d'Ouvrage des opportunités d'acquisition de foncier agricole lorsqu'elles se présentent. Le Maître d'Ouvrage dispose d'ores et déjà de réserves foncières SAFER équivalentes aux prélèvements.

Ces excédents SAFER seront donc rétrocédés aux exploitants agricoles impactés ou échangés localement. Le Maître d'Ouvrage financera et désignera également un prestataire qui pourra orienter, dans la durée, des échanges parcellaires amiables (pour lesquels l'État prendrait en charge les frais notariés), dans un cadre informel qui ne sera pas celui d'un AFAF. La démarche demandera l'animation d'un tiers (collectivité ou chambre d'Agriculture).

A défaut de pouvoir compenser foncièrement les propriétaires et exploitants agricoles touchés par des pertes de terres dûes au projet routier, ils seront indemnisés financièrement.

Ces indemnités se décomposent en indemnité principale et indemnités accessoires.

L'indemnité principale vise à compenser la perte d'un terrain, d'un bâtiment. Elle est calculée sur

la base de la valeur vénale du bien exproprié.

Les indemnités accessoires dues aux propriétaires et exploitants sont destinées à réparer les préjudices autres que la perte de la valeur vénale du bien :

- dépréciation des terres non expropriées (si morcellement et problèmes d'accès),
- frais de clôture à refaire,
- frais d'acquisition de nouvelles terres,
- perte de récolte (si prise de possession de la parcelle avant enlèvement de la récolte),
- frais de déménagement,
- troubles d'exploitation (allongement de parcours...).

Les locataires et fermiers ont droit à des indemnités accessoires particulières, distinctes de celles versées aux propriétaires, afin de compenser les préjudices qu'ils subissent personnellement, en raison de la rupture anticipée du bail. Cette indemnité doit permettre de compenser la rupture anticipée du bail et la perte de droit au renouvellement.

#### 4.3.1 Mesures de compensation sylvicole

Pour les pertes liées à l'exploitation de la forêt (bois et chasse), elles seront estimées spécifiquement par un expert forestier, et tiendront compte de la perte réelle de revenus, cette perte intégrera la vente éventuelle de bois avant les travaux. Des recherches de foncier compensatoire seront réalisées, les indemnités pouvant intégrer le foncier et le reboisement associé.

### **4.4 – Suivi des mesures**

La finalisation et la définition des mesures en faveur de l'agriculture et de la sylviculture, ainsi que les conditions de leur mise en oeuvre feront l'objet d'une concertation entre le Maître d'Ouvrage et les acteurs concernés, notamment les communes et la Chambre d'Agriculture des Côtes d'Armor.

## **5) CADRE DE VIE, DEPLACEMENTS, NUISANCE ET SANTE HUMAINE**

### **5.1 – Mesures d'évitement et de réduction**

#### 5.1.1 Pollution de l'air et santé

Le projet se situe dans un milieu ouvert favorable à la dispersion des vents ce qui favorise la dispersion des polluants et des risques sanitaires au droit des sites sensibles comme les écoles. Il n'est pas prévu de mesures spécifiques.

### 5.1.2 Bâti

S'agissant d'un tracé neuf, le choix des variantes de tracés s'est fait afin d'éviter au maximum d'impacter le bâti. Toutefois, une habitation n'a pu être épargnée sur la section Ouest.

La réutilisation de voirie existante pour l'itinéraire de substitution a également permis de limiter les impacts sur le bâti sauf très ponctuellement et deux autres habitations sont susceptibles d'être impactées sur la section Ouest en fonction des solutions techniques qui pourraient être apportées.

### 5.1.2 Contexte sonore

La mise en service du projet de mise à 2x2 voies des liaisons de Merdrignac engendre un transfert des trafics actuels et à venir sur le projet nouveau ce qui a pour incidences négatives :

- la création d'une nouvelle source de bruit pour les habitations situées en rase campagne et à proximité du nouveau projet ;
- l'augmentation de la contribution sonore de la RN164 au droit des raccordements du projet à l'existant liée à l'augmentation du trafic

et donc une augmentation des niveaux sonores en façade des habitations concernées.

Le projet s'accompagne cependant également d'impacts positifs et d'une diminution importante attendue de la contribution sonore de la RN164 actuelle, notamment dans la traversée :

- des hameaux « La Cariais » et « Les Gautrais » sur la section Est.
- des hameaux « Beausoleil » et « Kernué » sur la section Ouest

Lors de l'analyse comparative des variantes, l'impact du projet sur les habitations (au travers des nuisances sonores notamment) a été pris en compte et c'est ainsi que les tracés qui génèrent les nuisances les plus importantes ont été éliminés sur chacun des 2 secteurs.

Après modélisation acoustique et analyse des résultats, il ressort que 5 secteurs sur la section Ouest et 6 secteurs sur la section Est sont concernés par une contribution sonore du projet routier seul supérieure aux seuils réglementaires en vigueur en façade des habitations.

Sur ces secteurs des protections acoustiques sont donc réglementairement nécessaires (protection à la source de type merlon pour protéger à minima 3 habitations et de type écran antibruit lorsque les emprises disponibles ne permettent pas de mettre en place un merlon, protection de façade pour les habitations isolées).

A ce stade des études, environ 1100m de merlons acoustiques et 500m d'écrans phoniques (au niveau des hameaux du Fertier et de La Créonais déjà situés au bord de la RN164 actuelle) sont envisagés ainsi que 6 protections de façade sur la section Ouest contre 965m de merlon et 5 protections de façade sur la section Est.

A noter que la réalisation du projet et de ses mesures de protections phoniques permettra de résorber 1 Point Noir Bruit (au moins 70dB le jour et/ou 65dB la nuit) actuel et 7 Points Noirs Bruit "futurs" au niveau du hameau de Beausoleil sur la section Ouest et 6 Points Noirs Bruit actuels sur la section Est (hameaux de La Cariais et des Gautrais)

A la faveur des études de détail à venir, l'étude acoustique sera potentiellement mise à jour en

fonction des évolutions apportées au projet mais également en fonction des démarches de concertation locale suite aux expressions émises pendant l'enquête préalable à la DUP et à la démarche d'acquisitions foncières.

Les protections acoustiques seront alors ajustées en conséquence de façon à assurer le niveau de protection requis.

### 5.1.3 Paysage et patrimoine

Les mesures d'évitement ont essentiellement été associées à la phase de définition des variantes et les optimisations des variantes retenues ont visé à limiter les impacts sur le paysage en choisissant un aménagement au plus proche du terrain naturel.

Le projet prévoit la création d'un itinéraire neuf sur une grande partie des sections est et ouest. Néanmoins, les enjeux paysagers issus du diagnostic ont été pris en compte dans la conception de ce nouvel itinéraire, comme énoncé ci-après :

- en matière de topographie : le projet routier restera proche du niveau du terrain naturel, avec des talus d'une hauteur limitée à moyenne. En partie est, à l'exception du raccordement sur la déviation de Merdrignac au niveau de la vallée du Pont Herva, la route sera essentiellement construite en déblais ou au niveau du terrain naturel, respectant la planéité du paysage. En partie ouest, la route restera sur la même ligne de crête que la RN 164 actuelle, ne venant pas contrarier l'alternance entre les crêtes et les vallons ;
- en matière de patrimoine : pour l'essentiel, le projet routier ne vient pas perturber le cadre paysager des édifices patrimoniaux, en particulier celui de chapelles identifiées dans le diagnostic ;
- en matière de perceptions visuelles : la proximité topographique entre le projet routier et le terrain naturel permettra de maintenir un panel large de perceptions, des plus courtes aux plus éloignées ;
- en matière de cadre de vie : la RN 164 est actuellement proche de nombreux espaces habités. Le nouvel itinéraire permettra de s'éloigner de la plupart de ces lieux de vie tout en limitant le nombre de nouveaux riverains touchés. Lorsque l'itinéraire longera des hameaux, la végétation existante sera préservée autant que possible.

De nombreuses plantations de haies bocagères ou d'aménagements paysagers seront réalisés pour intégrer le projet routier et réduire ses impacts visuels, notamment pour ce qui concerne les merlons acoustiques et les zones de stockage.

Les travaux routiers se dérouleront dans le périmètre de protection d'un monument historique inscrit (Manoir du Vieux Bourg à Merdrignac). Le merlon le plus proche de ce monument bénéficiera d'un modelage paysager et de plantations adaptées au cadre jardiné des abords de l'édifice.

### 5.1.4 Rétablissements de voirie

Le projet de mise à 2x2 voies de la RN164 sur les deux sections de Merdrignac conduit à supprimer tous les accès directs actuels à la RN164 et modifiera donc les conditions de desserte.

D'une manière générale, toutes les voies secondaires existantes et interceptées par le projet routier ont vu leur usage étudié et les plus importantes seront rétablies dans la totalité de leurs fonctionnalités et caractéristiques géométriques, sur place autant que faire se peut.

Dans la mesure où les quatre échangeurs sur la section courante étaient déjà existants et seront juste complétés par quelques bretelles encore manquantes, les rétablissements des voiries secondaires se limiteront sur la section Ouest à 3 ouvrages de franchissement (un passage supérieur pour la voie communale de La Croix du Taloir et deux passages inférieurs pour des voies communales à Beausoleil et à La Créonaise) et sur la section Est à deux ouvrages de franchissement permettant le rétablissement de l'ancienne RN164 aux extrémités de cette section.

L'impact du projet sur les dessertes locales sera faible dans la mesure où le projet engendrera peu d'allongements de parcours et que les plus importants concernent peu d'habitations.

Sur la section Est, la voie verte qui est interceptée par le projet sera rétablie et bénéficiera d'aménagements d'insertion paysagère.

### **5.2 – Mesures de compensation vis-à-vis du bâti**

Les négociations en vue de l'acquisition des terrains et bâtis concernés par le projet seront engagées sur la base des évaluations des biens menées par les services des Domaines. Les indemnités proposées aux propriétaires seront déterminées par les référentiels de prix du marché de l'immobilier des Domaines et en tenant compte des différents frais. Les indemnités proposées aux propriétaires couvriront l'intégralité du préjudice.

### **5.3 – Mesures de compensation vis-à-vis des activités non agricoles**

Sur la section Ouest, le projet présente un effet indirect sur la desserte du garage de Croix du Taloir qui ne possédera plus d'accès direct sur la RN164 entraînant un léger allongement de parcours pour les personnes venant Merdrignac mais surtout de Loudéac.

L'activité de réparation, de concession automobile et de dépannage ne semble pas devoir être remise en cause par le projet. C'est avant tout la partie de l'activité « station-service » liée aux véhicules en transit qui serait impactée.

En fonction des effets du projet sur son activité, l'entreprise pourra éventuellement réclamer une indemnité pour le préjudice subi. Celle-ci ne pourra être mise en œuvre qu'a posteriori, par analyse des effets réels du projet sur le chiffre d'affaires, et par le biais d'une expertise tierce.

### **5.4 – Suivi des mesures et bilan**

Des mesures du niveau sonore seront réalisées en façade des habitations environ 6 mois après la mise en service selon les modalités définies dans les textes réglementaires en vigueur, de manière à vérifier l'efficacité des protections et le respect des seuils fixés par la réglementation.

Il est rappelé qu'une obligation de résultat s'impose au maître d'ouvrage et que des mesures correctives seront apportées si les mesures n'étaient pas concluantes.

## 6) MESURES EN PHASE CHANTIER

### 6.1 – La démarche environnementale en phase travaux

Le Maître d'Ouvrage désignera un **coordonnateur environnement** qui sera en charge du suivi et du contrôle extérieur **du chantier** à venir.

Ce coordonnateur en phase chantier sera complémentaire d'un **assistant à Maîtrise d'Ouvrage en génie écologique** qui aura lui comme mission de définir en détails **les projets** des mesures de compensation environnementale, de rédiger les dossiers de demande d'autorisation environnementale, d'en suivre les travaux (un écologue vérifiera la bonne mise en place des mesures prévues sur les volets zones humides, passages faunes et espèces protégées) et d'en assurer le suivi dans le temps

**L'objectif est de disposer d'une assistance garantissant, a minima, le respect des obligations réglementaires dans le domaine de l'environnement en phase projet et lors de la réalisation de travaux.**

Le Coordonnateur Environnement intervient, *a minima*, sur tous les domaines de l'environnement, soumis à réglementation :

- pollution atmosphérique,
- nuisances sonores,
- eau,
- gestion des déchets,
- protection de la nature (faune-flore) et du patrimoine (sites classés, monuments historiques, archéologie, paléontologie),
- installations classées pour la protection de l'environnement.

Le coordonnateur environnement assiste le maître d'oeuvre vis-à-vis des problèmes environnementaux concernant le chantier.

Il est présent a minima une fois par semaine sur le chantier. Cette fréquence peut être augmentée selon les enjeux des différentes phases de chantier.

A chaque visite, il complète son journal de chantier, qu'il remet sous 24H aux représentants du maître d'ouvrage et du maître d'oeuvre, en version papier et par voie électronique.

Il assiste le maître d'oeuvre pour l'agrément du plan de respect de l'environnement fourni par l'entreprise. Ce dernier constitue un engagement vis à vis du maître d'ouvrage et du maître d'oeuvre dans le cadre des engagements de l'État en matière de protection de l'environnement.

Il vérifie que les engagements de l'entreprise concernant l'environnement sont bien respectés sur le chantier.

Il contrôle que la transmission organisée par le chargé environnement de l'entreprise a été correctement prise en compte par les travailleurs.

Il assure le suivi de la mise en application du plan de respect de l'environnement sur le chantier et vérifie que l'information et la sensibilisation des différents intervenants de l'entreprise a bien été effectué.

Il assure les contrôles de l'exécution tels que définis dans le plan de respect de l'environnement et

des contrôles inopinés sur des points critiques touchant à la protection de l'environnement.

La partie environnementale du journal de chantier est suivie par le chargé environnement de l'entreprise qui y consigne les événements environnementaux apparus au cours du chantier et les mesures adoptées suite à ces événements.

Le coordonnateur environnement sera particulièrement vigilant sur le respect de la règle de dissociation du suivi des déchets produits au cours du chantier et du suivi des déchets présents sur le terrain avant les travaux, La gestion de ces derniers étant confiée à l'entreprise de travaux.

Le coordonnateur environnement contrôlera que l'entrepreneur ou son chargé environnement assure correctement :

- le suivi des quantités de matériaux réellement traités par filières,
- le suivi du matériel, des bennes et conteneurs, de leur collecte, de leur accessibilité, de leur signalétique...
- le contrôle des bordereaux de suivi et registre de suivi des déchets dangereux ainsi que le traitement des refus,
- le contrôle des bordereaux de suivi des déchets de chantier du bâtiment et des travaux publics ainsi que le traitement des refus,
- l'évaluation et le suivi en continu des quantités de matériaux réellement traités par filières et notamment.

La réception des travaux donnera lieu à l'établissement par le coordonnateur environnement d'un bilan environnemental de fin de travaux.

Ce document, réalisé au regard de la synthèse environnementale établie lors de la phase projet, dresse un bilan du déroulement du chantier vis-à-vis de l'environnement et notamment par rapport aux objectifs du plan de respect de l'environnement.

## **6.2 – Le milieu physique**

### **6.2.1 Eaux souterraines en phase chantier**

Des procédures d'intervention en cas de pollution accidentelle seront définies par les entreprises en charge des travaux. Le cas échéant, les matériaux contaminés devront être extraits par une entreprise spécialisée et déposés en centre de stockage des déchets agréé pour recevoir de déchets spéciaux, afin que les particules polluantes ne puissent contaminer les nappes sous-jacentes.

### **6.2.2 Eaux superficielles en phase chantier**

Une bonne organisation du chantier permettra de limiter au maximum les risques de pollution accidentelle par déversements de substances toxiques, de laitance de béton ou de matières en suspension. Ainsi, il est possible de prévenir la majeure partie des risques de pollution des milieux aquatiques en période de chantier en prenant quelques précautions élémentaires qui seront imposés aux entreprises chargées de la construction du projet et dont la mise en place sera vérifiée régulièrement par le coordonnateur environnement :

- aires spécifiques pour le stationnement et l'entretien des engins de travaux ;
- assainissement des aires de chantier, du point de vue des eaux pluviales et des eaux usées ;

- stockage et décantation des eaux pluviales du chantier avant rejet, par la mise en oeuvre de bassins temporaires ; en l'absence de bassin, et lors d'épisodes pluvieux intenses, des filtres (bottes de paille par exemples) peuvent être placés en amont des exutoires ;
- dispositifs de sécurité liés au stockage de carburants, huiles et matières dangereuses ;
- respect des conditions météorologiques favorables pour la mise en oeuvre des matériaux bitumineux ;
- le stockage des matériaux excédentaires en dehors des secteurs sensibles du point de vue de l'eau (proximité des cours d'eau, zones humides de vallée) ;
- des instructions précises seront données aux entreprises afin d'éviter tout déversement de produits dangereux. Ainsi, on évitera l'implantation d'installations fixes de chantier, les zones de stationnement et surtout d'entretien d'engins, les postes de distribution de carburant à proximité des exutoires naturels.

De plus, et dans la mesure du possible, les aires de chantier devront s'établir loin des secteurs sensibles du point de vue de l'eau, Les abords des cours d'eau et les zones humides de vallée devront être impérativement évités.

### 6.2.3 Dépôts de matériaux excédentaires sur parcelles agricoles à remettre en culture

Aucun dépôt provisoire ne sera autorisé sur de zones présentant des enjeux environnementaux avérés.

Concernant les zones retenues comme zones de dépôts susceptibles de pouvoir être remises en culture après stockage des matériaux excédentaires, le protocole suivant sera appliqué :

Décapage par temps sec (sol ressuyé) de la terre végétale et mise en merlons de hauteur inférieure à 2 m. Si nécessaire, le décapage interviendra en deux fois, selon les préconisations de l'expertise pédologique réalisée en amont (il s'agit de ne pas mélanger des horizons pédologiques superficiels et profonds tels qu'horizon humifère et horizon d'accumulation par exemple)

- Griffage du fond de fouille ainsi découvert, voire sous-solage profond ;
- Régalage des matériaux à stocker, en veillant à respecter une pente inférieure à 5% ;
- Griffage / sous-solage des stocks de matériaux mis en place ;
- Régalage de la terre végétale, là aussi en deux fois si nécessaire.

L'utilisation d'engins à chenilles sera privilégiée, afin de limiter l'impact des travaux sur le sol (orniérage). Le mode opératoire minimisera la circulation des engins sur la zone considérée (nombre de passages). Le modelé des stockages mis en place devra respecter les orientations générales des écoulements préexistants, afin de ne pas modifier l'impluvium des zones humides pouvant être situées en contrebas.

Ces travaux devront être réalisés en dehors des périodes de reproduction de l'avifaune (nidification et élevage des jeunes). Toutes les précautions de chantier devront être prises pour éviter des atteintes à la végétation et au bocage (piquetage préalable), et à la qualité des eaux de surface (repérage des circulations d'eau et mise en place de filtres).

## **6.3 – Le patrimoine naturel**

### 6.3.1 Suivi écologique de chantier

Au regard de l'importance du projet et de la relative complexité de mesures écologiques à mettre en oeuvre, un suivi de chantier sera réalisé par des écologues (bureau d'études en Génie écologique pour la définition des projets de mesures compensatoires environnementales, le suivi de leur réalisation en phase chantier et à termes afin de s'assurer de la bonne application, de l'efficacité et de l'adaptation des mesures visant les milieux naturels. Ce suivi est un complément essentiel à la mission du coordonnateur environnement (cf. § 6.1 ci-avant).

La présence du coordonnateur Environnement permettra également d'établir des solutions rapides en cas de découvertes de contraintes ou encore d'opérer des sauvetages d'amphibiens en cas de découverte inopinée sur le chantier.

L'objectif est d'expliquer in situ aux chefs de chantier et aux différentes entreprises (ainsi qu'aux soustraitants), les enjeux écologiques du site que l'opérateur s'est engagé à respecter.

### 6.3.2 Perturbation de la faune en phase travaux

Afin d'éviter toute perturbation en période de nidification des oiseaux, les travaux d'abattage des arbres seront réalisés hors de cette période. Ces travaux seront donc réalisés entre septembre et mars.

La grande majorité des déplacements de faune (faune terrestre et volante) ont lieu entre le crépuscule et l'aube.

A ce stade d'étude du projet, il n'est pas prévu de travaux de nuit. Les animaux à activité nocturne (une grande partie de la faune terrestre et notamment la grande faune, certains oiseaux, l'ensemble des chauves-souris) ne subiront donc pas de perturbation du fait des travaux.

La perturbation de la faune sera limitée à la faune diurne. Cette dernière subira un dérangement ponctuel lié à la réalisation des travaux (abattage d'arbres, circulation d'engins, etc.).

### 6.3.3 Destruction d'habitats d'espèces d'intérêt patrimonial / protégées

Les seuls habitats présentant un intérêt particulier pour des espèces d'intérêt patrimonial ou protégées, **sur le secteur Ouest et sur le secteur Est**, sont les haies et les boisements (notamment la forêt de la Hardouinais pour la section Est. Ils constituent l'habitat de nidification d'oiseaux présents sur l'aire d'étude.

Afin d'éviter le risque de mortalité de nichées d'oiseaux, les travaux d'abattage des arbres seront réalisés hors de la période de nidification. Ces travaux seront donc réalisés entre septembre et mars.

Afin de réduire le risque de mortalité d'amphibiens et de petits mammifères (hérisson d'Europe notamment et éventuellement chauves-souris) en phase terrestre, l'abattage des boisements de feuillus et haies sera réalisé avant la période de léthargie des espèces présentes (avant que les températures nocturnes deviennent inférieures à 6°C). Ainsi, les animaux auront la possibilité de fuir, et notamment les chauves-souris, groupe mobile capable de se déplacer ponctuellement de jour. Aussi, ces opérations seront effectuées en octobre / début novembre au plus tard.

Cette mesure étant conjointe avec l'évitement de la période de sensibilité des oiseaux, les opérations d'abattage de haies et de coupes de boisements de feuillus seront réalisées entre septembre et début novembre au plus tard.

Par ailleurs, les arasements de haies seront réalisés en partant du centre de la haie vers les extrémités, ou en débutant à une extrémité et en progressant vers l'autre extrémité.

Pour ce qui concerne les reptiles, le projet évite les secteurs sur lesquels les observations de lézard vivipare et d'orvet fragile ont été faites : boisement à l'ouest de Kernué (évité lors de la comparaison des variantes), prairies de fond de vallon, mégaphorbiaie du Pont Herva.

Rappelons qu'aucun site de reproduction d'amphibiens n'est détruit dans le cadre du projet.

Dans le but d'éviter les mutations potentiellement générées sur les larves d'amphibiens par les produits utilisés lors du salage des routes (génotoxicité), il sera étudié au stade des études de détail la nécessité d'interdire l'accès des amphibiens à ces bassins.

Les travaux sur l'ouvrage hydraulique du Pont Herva seront effectués à l'étiage, afin de limiter l'impact sur la circulation de l'eau, mais également sur les poissons et la faune aquatique d'une manière générale.

Afin de réduire l'impact sur les habitats piscicoles en aval de l'ouvrage hydraulique, il est prévu la mise en place de dispositifs permettant de limiter en phase travaux la mise en suspension de particules fines dans le ruisseau de Pont Herva et le déversement de laitance de béton. Il sera ainsi mis en place un bouchon constitué de graviers et d'un filtre à paille, afin de filtrer les particules fines qui pourraient être mises en suspension en raison des travaux.

#### 6.3.4 Contrôle des espèces à caractères envahissant et/ou exotiques

D'une manière générale, l'ensemble des travaux liés au projet seront suivis par un écologue qui sera notamment chargé de repérer toutes les taches d'espèces invasives. Un moyen de traitement adapté à chaque espèce sera défini en lien avec le Conservatoire Botanique National de Brest, pour empêcher toute dissémination.

Par ailleurs, les propagules d'espèces invasives peuvent être véhiculées par les engins de chantier provenant de l'extérieur et intervenant dans les travaux. Il sera donc mis en place un lavage approfondi de chaque engin et outil, entre sa dernière intervention hors chantier et son arrivée sur le chantier.

Cette opération sera réalisée sur une surface stérile permettant de récupérer les eaux de lavage. Les débris végétaux présents dans ces eaux de lavage seront recueillis, séchés et brûlés pour éviter toute contamination.

La station de renouée du Japon qui se situe au niveau des parcelles destinées à recevoir les mesures compensatoires de zone humide à proximité du hameau du Chêne de la Lande sera détruite dès la mise en place de l'aménagement.

Les cannes de renouée seront coupées plusieurs fois dans l'année, en juin et août (pour forcer la plante à puiser dans les réserves du rhizome) et en septembre (pour limiter l'alimentation du rhizome par la sève descendante). Les cannes coupées devront être déposées sur des surfaces stériles, laissées à sécher puis brûlées. Elles ne devront pas être exportées du site, pour éviter toute contamination de nouveaux espaces. Une attention particulière devra être portée au fait que chaque fragment de plante peut engendrer un nouvel individu.

Le suivi mis en place sur ce secteur permettra de repérer les éventuelles repousses, et d'engager les opérations nécessaires à la garantie de la destruction de cette station.

## **6.4 – Le milieu humain**

### **6.4.1 Circulation en phase chantier**

Un schéma de circulation adapté aux travaux et à leur phasage sera mis en place afin de limiter les impacts sur la circulation. Notamment :-

- tous les accès seront maintenus,
- les réductions de circulation resteront de courte durée,
- des déviations et une signalisation adaptée seront mises en place en cas de nécessité de coupures temporaires de voies en journée au niveau des croisements "nouvelle voie / voies existantes",
- un nettoyage régulier des chaussées souillées par la circulation des camions de chantier sera réalisé,

Une information des riverains concernés et des usagers sera assurée.

Le chantier sera clôturé pour éviter aux riverains ainsi qu'aux usagers des voies les plus proches d'entrer sur la zone de chantier et de rentrer en collision avec un engin ou d'abîmer son véhicule.

Les itinéraires des engins de chantier seront déterminés de manière à limiter au minimum les nuisances engendrées (sur le trafic, sur la voirie, sur les usagers de la route, vis-à-vis des riverains).

De plus le balisage du chantier sera soigné : signalisation d'approche au niveau des voies existantes par des panneaux, signalisation de position et signalisation de fin de chantier.

Les continuités piétonnes avec les chemins de randonnée seront rétablies

### **6.4.2 Déchets de chantier**

En complément des dispositions prévues dans les autres thématiques, les dispositions suivantes seront prises dans le cadre du chantier :

- la mise en place d'une collecte sélective sur le chantier (bennes, containers...) permettra de trier les déchets de restauration du personnel intervenant, les déchets industriels banals et les déchets industriels dangereux. Cette pratique aura pour objectifs d'éviter le mélange des déchets inertes avec des déchets banals (ferrailles, plastiques...) ou dangereux (huiles, hydrocarbures...) et favoriser le réemploi ou la réutilisation, ainsi que le recyclage des différents flux de déchets,
- l'évacuation des déchets vers les filières d'élimination adéquates, le recours au Centre de Stockage des Déchets Ultimes ne sera autorisé que si les conditions locales d'élimination ne sont pas favorables au recyclage, à la valorisation ou à la réutilisation des déchets,
- la mise en place d'un système de bordereau de suivi des déchets permettra de prouver la bonne élimination des différents flux,
- le stockage sans protection ne concernera que les déchets inertes prévus pour une réutilisation ultérieure en prenant toutes les dispositions nécessaires pour éviter la dispersion de ces produits dans les cours d'eau,
- le stockage des déchets sera réalisé sur des zones confinées afin d'éviter toute dispersion vers le milieu naturel,

- l'enfouissement des déchets et leur brûlage seront strictement interdits,
- le chantier sera régulièrement nettoyé,
- une information préalable de tous les intervenants sera réalisée afin de les sensibiliser à la gestion des déchets et de présenter les moyens mis à disposition.

D'une manière générale, les déchets seront évacués régulièrement, afin de limiter leur stockage sur le chantier.

#### 6.4.3 Qualité de l'air en phase chantier

D'une manière générale, le contrôle et l'entretien des engins, le respect des normes anti-pollution, l'interdiction de brûler des déchets,... limiteront les émissions polluantes dans l'air (gaz échappement, fumée,..).

Lors de conditions climatiques défavorables, les envois de poussières seront limités :

- par des mouilles localisées des pistes de chantier,
- des dispositifs particuliers (bâches,...) pouvant être déployés au droit des sites de stockages de matériaux susceptibles de générer des envois importants de poussières,
- un bâchage des camions transportant déblais et remblais mais également déchets divers
- par l'enherbement des surfaces mises à nues, dans la mesure du possible.

#### 6.4.4 Niveaux sonores en phase chantier

Pour limiter les nuisances sonores, les dispositions suivantes seront respectées :

- les sites d'implantation des installations de chantier ainsi que des zones de dépôts provisoires ou de stockage des déchets seront le plus possible éloignés des habitations, et profiteront des obstacles existants ou naturels,
- les itinéraires d'accès et les plans de circulation des véhicules sur chantier seront définis autant que possible à distance des habitations,
- les mouvements des véhicules seront optimisés,
- l'usage des avertisseurs sonores sera limité aux règles de sécurité sur chantier,
- la vitesse de circulation des engins sera réduite aux abords des habitations,
- sauf impossibilité liée au maintien en exploitation de l'ouvrage routier, les travaux les plus bruyants seront réalisés pendant les périodes les moins gênantes pour le voisinage. Ainsi, les travaux de nuit seront limités au strict nécessaire,
- les matériels et engins employés seront homologués.
- les riverains seront informés des nuisances sonores engendrées par le chantier,
- une information préalable sera réalisée auprès de tous les intervenants.

## **6.5 – Le patrimoine et le paysage**

### 6.5.1 Patrimoine architectural et archéologique en phase chantier

Un diagnostic archéologique sera réalisé préalablement sur l'ensemble des emprises des projets sur demande des services compétents (Direction Régionale des Affaires Culturelles – Service Régional de l'Archéologie).

Selon les résultats de ces investigations, des fouilles préventives pourront être décidées par le Service Régional de l'Archéologie.

Afin d'éviter tout impact direct sur le Manoir du Vieux Bourg pendant les travaux, un balisage sera mis en place dès le début du chantier de façon à interdire les dépôts de matériaux et la circulation des engins de chantier autour du monument

### 6.5.2 Propreté des abords, impacts visuels en phase chantier

Des précautions particulières pour la propreté des abords seront prises, liées notamment :

- à la mise en place d'une clôture évitant la dispersion de déchets sur les parcelles voisines : cartons d'emballage, végétaux, débris, etc.
- à la bonne gestion des déchets de chantier,
- au nettoyage des accès au chantier et des zones d'entretien du matériel.

L'impact du chantier sur le paysage et l'environnement visuel des populations riveraines pourra être notablement atténué par une organisation rigoureuse du chantier :

- gestion des matériels et stationnement des engins de chantier à distance suffisante des habitations les plus proches ;
- stockage soigné des matériaux utilisés pendant le chantier et évacuation rapide des matériaux excédentaires et des déchets ;
- végétalisation des surfaces mises à nu dès la fin du chantier.

## 7) GOUVERNANCE DE L'OPERATION ET CONCERTATION

### 7.1 – Mesures générales organisationnelles

Le dispositif de gouvernance et de concertation continue mis en place depuis les études préalables à la DUP sera maintenu jusqu'à la fin des études et durant la réalisation des travaux. Notamment le **Comité de Suivi** réunissant les co-financeurs, les communes concernées, les services de l'Etat, les chambres consulaires et les associations environnementales continuera d'être réuni autant que nécessaire, pour permettre d'envisager, discuter et décider les principales orientations à donner à l'opération

Un dossier des engagements de l'État sera rédigé, qui comportera :

- une présentation succincte de l'opération et de la procédure ;
- l'ensemble des engagements dans le domaine de l'environnement sous la forme d'une approche thématique, sur un plan général d'abord (mesures générales), de manière localisée ensuite (mesures locales) ;
- la traduction cartographique des mesures préconisées pour traiter les principaux enjeux recensés.

Ce dossier des engagements résultera :

- des engagements contenus dans le dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et dans l'étude d'impact y figurant ;
- de la prise en compte des recommandations contenues dans l'avis de l'Autorité environnementale ;
- des réponses aux recommandations du commissaire enquêteur ;
- des conclusions issues des Comités de Suivi;
- du présent document.

Le Comité de Suivi présidé par le Préfet de Région veillera au respect des mesures consignées dans le dossier des engagements de l'État, tant au niveau des études que des travaux.

Il se réunira au moins quatre fois :

- une première fois pour la présentation du dossier des engagements de l'État avant que les principales dispositions ne soient arrêtées ;
- une deuxième fois avant le démarrage des travaux ;
- une troisième fois dans l'année qui suit la mise en service du projet pour la présentation du bilan intermédiaire environnemental ;
- une quatrième fois pour prendre connaissance du bilan environnemental des aménagements réalisés et s'assurer qu'ils correspondent bien aux objectifs fixés.

## **7.2 – Mise en oeuvre**

### 7.2.1 Avant le commencement des travaux

Le maître d'ouvrage établira une synthèse de toutes les mesures et dispositifs de suivi retenus à l'issue de l'ensemble des procédures. Elle sera transmise au comité de Pilotage.

Elle servira de référence pour la mise au point des Dossiers de Consultation des Entreprises (Notice de Respect de l'Environnement), le suivi des travaux, les contrôles de conformité avant mise en service ainsi que pour les suivis et bilans concernant le milieu humain. Le maître d'ouvrage identifiera notamment les précautions particulières en phase chantier à imposer aux entreprises et qui seront rappelées dans les différents DCE de Travaux.

### 7.2.2 Pendant les travaux

Le contrôle de conformité sera réalisé sous la responsabilité du maître d'ouvrage qui s'appuiera sur un coordonnateur environnement. Ce contrôle vise à s'assurer que les engagements consignés dans le dossier des engagements ainsi que dans la synthèse finale des mesures relevant du maître d'ouvrage ont bien été tenus.

### 7.2.3 Amélioration continue des projets routiers

Les suivis et bilans permettront, grâce à une observation sur le long terme des effets des projets routiers, d'évaluer l'efficacité et la pérennité des mesures mises en œuvre, d'effectuer le cas échéant les mesures correctrices et réajustements du projet nécessaires, et, plus globalement, de tirer les enseignements utiles à l'amélioration de la qualité des projets routiers. L'ensemble des suivis en phase travaux et en phase exploitation décrits au sein du présent document sera présenté lors des comités de pilotage.

