

DEPARTEMENT DU FINISTERE

REPUBLIQUE

FRANCAISE

COMMUNE DE CHÂTEAUNEUF-DU-FAOU

COMMUNE DE PLONEVEZ-DU-FAOU

COMMUNE DE LANDELEAU

COMMUNE DE SPEZET

COMMUNE DE LENNON

ENQUÊTE PUBLIQUE

DEUXIEME PARTIE : AVIS ET CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR.

1- Rappel du projet soumis à enquête publique :

L'enquête publique est une enquête :

- préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la mise à 2X2 voies de la RN 164 à la hauteur de Châteauneuf du Faou sur une section de 12 km comprise entre les communes de Landeleau à l'est et de Lennon à l'ouest
- sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Châteauneuf-du-Faou.

2 – Bilan de l'enquête publique

Les registres d'enquête ont reçu 24 contributions. 46 lettres ou mails ont été adressés au commissaire enquêteur.

Du dépouillement des observations faites pendant l'enquête se dégagent certains thèmes qui ont été regroupés. Les abréviations suivantes ont été utilisées :

- observations sur le registre de Châteauneuf-du-Faou : **C-numéro d'ordre sur le registre d'observation-Châ-numéro d'ordre dans l'observation.**
- courrier reçu à Châteauneuf-du-Faou: **L- numéro d'ordre de réception-Châ-numéro d'ordre dans le courrier.**
- observations sur le registre de Plonevez-du-Faou : **C-numéro d'ordre sur le registre d'observation-Plo-numéro d'ordre dans l'observation.**
- courrier reçu à Plonevez-du-Faou: **L-numéro d'ordre de réception-Plo-numéro d'ordre dans le courrier.**
- observations sur le registre de Landeleau : **C-numéro d'ordre sur le registre d'observation-Lan-numéro d'ordre dans l'observation.**

- courrier reçu à Landeleau: **L- numéro d'ordre de réception-Lan-numéro d'ordre dans le courrier.**
- Il n'y a pas eu d'observations ou de courriers à Spézet et à Lennon.

Les modifications au Plan Local d'Urbanisme de Châteauneuf-du-Faou n'ont fait l'objet d'aucune observation.

3 – Avis et conclusions du commissaire enquêteur

3.1 Analyse et avis du commissaire enquêteur sur les observations du public et le mémoire en réponse du pétitionnaire.

3.1.1 AVIS FAVORABLES

C2-Châ-2 ; L1-Châ : lettre de monsieur Christian Médard maire de Châteauneuf-du-Faou ; **L2-Châ** : lettre de monsieur Jean-Marc Quenecan directeur de la SOCOPA ; **L6-Châ** : lettre de monsieur Vincent Bibes directeur général de l'Andouillerie du Château ; **L7-Châ** : lettre de monsieur Pierre-Yves Nicot président du groupe NICOT ; **L10-Châ** : lettre de monsieur Antoine Gorioux directeur général de GUYADER Gastronomie ; **L12-Châ** : lettre de l'entreprise Gedimat- Jacq Péron ; **C3-Plo-1 ; L4-Lan-1** : lettre de monsieur Michel Salaün maire de Landeleau ; **L13-Châ-2 ; L18-Châ-3 ; L31-Châ-1** : lettre de monsieur le président du Conseil Général du Finistère.

Avis du pétitionnaire :

La RN 164 assure la liaison entre Rennes et la côte finistérienne par l'intérieur des terres. Elle permet essentiellement la desserte locale de la Bretagne centrale et commence, au fur et à mesure que le doublement de cet itinéraire se concrétise, à devenir une alternative crédible aux axes littoraux (RN12 et RN165) ponctuellement saturés.

Les trafics actuels, qui ne dépassent pas les 6 000 véh/j, se situent en deçà des seuils justifiant habituellement le passage à une route à 2x2 voies. **Toutefois, cet aménagement fait l'objet d'une très large et très forte mobilisation des élus au-delà de tous clivages politiques. Cet aménagement est considéré comme structurant et indispensable pour le développement économique des territoires traversés.**

La décision d'approbation de l'avant-projet sommaire d'itinéraire prise le 21 mars 1995 arrêtaient donc comme parti d'aménagement de la RN 164 une route express à 2x2 voies avec carrefours dénivelés.

L'actuel Plan de Modernisation des Itinéraires (PDMI) 2009-2014 de la région Bretagne consacre 117 M€ aux opérations situées sur la RN 164, sur les 188 M€ inscrits au PDMI pour l'ensemble de la région, tous financements confondus État et collectivités territoriales et 49,5 M€ (soit plus d'un quart du PDMI) sont prévus pour la déviation de Châteauneuf-du-Faou.

A ce jour, sur cet itinéraire de 162 km :

- 97,8 km sont déjà aménagés à 2x2 voies ;
- 21 km font l'objet de travaux engagés ou à venir (Saint-Méen et Loudéac), ou d'études (Châteauneuf-du-Faou)

- 42,5 km font l'objet d'études déjà engagées et pour lesquels il s'agit de préparer l'avenir et les travaux du prochain programme d'investissement (Rostrenen, Mûr-de-Bretagne, Plémet, Merdrignac) ;
- avec la mise en service de la déviation de Saint-Caradec, il n'y a plus de village traversé par l'itinéraire ;

Pour attester des engagements de l'État en matière de mise à 2x2 voies de l'axe, la RN 164 avait été mentionnée au projet de Schéma National des Infrastructures de Transport comme prioritairement concernée par la politique de modernisation de l'État et comme un axe qui, dans ce cadre, a vocation à être mis à 2x2 voies sur l'ensemble de son tracé. Ceci a été confirmé par le rapport de la commission Mobilité 21 de juillet 2013 et est mentionnée à ce titre dans le Pacte d'Avenir pour la Bretagne signé par le Premier Ministre le 13 décembre 2013.

Les nombreux courriers favorables des acteurs économiques locaux témoignent de ce besoin d'améliorer l'accessibilité de ces territoires et de pouvoir bénéficier du désenclavement progressif du Centre Bretagne qui ne dispose pas de mode de transports alternatifs pertinents. On retrouve la même unanimité et attentes de la part des élus locaux concernés (Maire de Châteauneuf-du-Faou et Landeleau, Communauté de Communes de Haute-Cornouaille, Conseil Général du Finistère)

Avis du commissaire enquêteur :

La majorité des courriers et des observations reçus ne prennent pas position pour ou contre le projet.

3.1.2 AVIS DEFAVORABLES :

C4-Châ-1 ; C7-Châ-2 ; L21-Châ-9 ; L25-Châ-9 ; L34-Châ-1 : monsieur Xavier Grémillet président du G.M.B. (Groupe Mammalogique Breton) émet de sérieux doutes sur l'utilité du passage à 2x2 voies de la RN 164 et se demande si quelques aménagements n'auraient pas pu être suffisants avec un impact négatif bien moindre sur l'agriculture, l'environnement naturel et le confort des riverains.

Avis du pétitionnaire :

Depuis le démarrage de ces études sur ce secteur de Châteauneuf-du-Faou qui ont fait l'objet d'une concertation publique constante (plusieurs permanences et réunions publiques organisées, comité de suivi des études associant le Groupe Mammalogique Breton), il n'a pas été relevé par le Maître d'Ouvrage d'opposition formelle et constante face à ce projet. La plupart des remarques émises lors de cette enquête publique sont des remarques ponctuelles et personnelles (demandes de protections phoniques supplémentaires, demandes de désenclavements de parcelles, demandes d'optimisation du projet pour minimiser les emprises, demande de création de nouveaux franchissements de la RN164 pour minimiser les allongements de parcours,...) ont déjà été exprimées lors de cette concertation et ne remettent pas en question le projet lui-même.

Le Groupe Mammalogique Breton, qui a été associé à ces études, est le seul acteur à émettre des doutes sur la pertinence de ce projet au regard des impacts qu'il engendre.

Avec une prévision de trafic routier en augmentation significative (+29 % sur les 10 dernières années et +48 % pour les poids-lourds), la RN164 est amenée à devenir un axe important de la région Bretagne. En cas de concrétisation de l'écotaxe, la RN164 en étant exonérée verrait même un report de trafic poids-lourds supplémentaires estimé à 600PL/jour affluer sur la RN164.

C'est dans ce cadre que s'inscrit le projet de déviation de Châteauneuf-du-Faou en assurant avec comme objectifs principaux :

- Une alternative crédible aux deux grands axes que sont les RN 12 et RN 165 (voir courrier n°1 du Maire de Châteauneuf-du-Faou détaillant cet aspect),
- Un désenclavement du centre Finistère qui présente peu d'offres de transport alternatives,
- Une amélioration des conditions de confort (voie aux caractéristiques très hétérogènes : 2 voies, 3 voies, 4 voies, giratoires,...) et de sécurité (¾ des accidents mortels sur la RN164 se produisent sur des sections pas encore en 2x2 voies, traversée ou utilisation de la nationale par des véhicules lents, accidentologie aux nombreux carrefours) sur la section d'étude,
- Une amélioration de la compétitivité économique des secteurs traversés.

Ainsi, le projet d'aménagement de la « déviation de Châteauneuf-du-Faou » s'inscrit dans la poursuite de la mise à 2x2 voies de la RN 164, dont une majorité est déjà réalisée, et dont certaines sections sont en travaux.

Afin de limiter les impacts environnementaux et agricoles, le parti d'aménagement consistant à créer un tracé neuf intégral n'a pas été privilégié. En effet, les caractéristiques géométriques de la voie existantes et ses abords permettaient, sur la plus grande partie de la section concernée, de doubler la voie existante. Bien que le doublement sur place nécessite la création d'un itinéraire de substitution, les besoins d'emprises supplémentaires sont ainsi toutefois limités.

Deux scénarii d'aménagement ont été étudiés dès le début de ces études :

- Le scénario 1 : Mise à 2x2 voies,
- Le scénario 2 : Aménagement provisoire à 2x1 voie avant mise à 2x2 voies ultérieure.

Ce scénario 2 consistait à aménager le tronçon d'abord en 2x1, avec créneaux de dépassements, avant une mise à 2x2 voies ultérieure. Si son coût à court terme était inférieur, cette solution présentait un coût à long terme plus important car deux phases d'aménagement étaient à prévoir au lieu d'une seule. En outre, ce phasage en deux temps perturberait davantage les milieux naturels et humains (répétition des nuisances travaux), sans apporter de réponse satisfaisante aux enjeux d'accessibilité territoriale.

Sur le choix du scénario, les attentes sont quasi-unanimes et le choix limpide : le scénario 1, de mise à 2x2 voies d'emblée de la RN164, est le scénario que le Maître d'Ouvrage a retenu suite à la concertation publique, **car il s'inscrit en continuité et en cohérence avec les choix historiques faits sur la RN164, et mis en oeuvre ici comme ailleurs.**

Il présente en outre les avantages suivants :

- des avantages en termes de sécurité ;
- un coût inférieur au scénario 2 ;
- un bilan avantage inconvénient plus favorable sur le plan environnemental.

Le projet, qui est donc avant tout un élargissement sur place et pas un tracé neuf, n'est pas un très gros consommateur de terres agricoles et un aménagement foncier agricole et forestier (AFAF, validé par la Commission Intercommunale d'Aménagement Foncier le 28 février 2014) permettra de rationaliser l'organisation du parcellaire agricole si le projet routier se révélait trop impactant pour la fonctionnalité et la compétitivité des exploitations. Une démarche d'acquisition de réserves foncières par opportunité est également initiée pour optimiser les résultats de l'AFAF.

En matière de nuisances sonores, l'aménagement de la RN164 sur ce secteur se faisant principalement par doublement sur place, les habitations impactées par le projet se situent pour la plupart déjà en bordure de la route nationale et ce projet sera intimement accompagné

de mise en œuvre de protections phoniques permettant d'améliorer le confort de la plupart des riverains concernés par rapport à la non-réalisation de ce projet. Ce projet s'accompagnant de la fermeture des très nombreux accès à la RN164 engendrera bien évidemment des allongements de parcours pour certains hameaux mais aussi une amélioration des conditions de vie de certains hameaux actuellement traversés directement par la RN164 (Saint-André) ou par une route départementale (Trémélé).

En matière d'environnement, la conception du projet routier a permis d'éviter et de réduire au maximum ses impacts sur les milieux naturels, les impacts résiduels étant compensés. On peut noter que ce projet routier sera l'occasion de corriger et d'améliorer le fonctionnement de nombreux ouvrages hydrauliques et la transparence écologique des milieux traversés actuellement défaillants et qui le resteraient si ce projet n'était pas réalisé.

On peut enfin noter que des aménagements réduits de la RN164 s'accompagneraient de toutes façons d'une fermeture de tous les accès secondaires à cette route nationale et des rétablissements à mettre en œuvre et par la création d'un itinéraire de substitution associé. Les impacts de ces rétablissements et itinéraires de substitution d'un tel projet réduit seraient proches de celui du projet de mise à 2x2 voies retenu suite à concertation publique.

Enfin, un projet à minima s'accompagnerait également d'une augmentation du trafic importante nécessitant la mise en œuvre de protections phoniques.

→ *Le Maître d'Ouvrage considère que le projet présenté est celui qui répond à la hauteur des enjeux. Le choix d'un élargissement sur place est en outre celui qui minimise les impacts de toute nature. Le projet est aussi l'occasion d'améliorer significativement la transparence écologique de l'infrastructure par rapport à la situation existante.*

Avis du commissaire enquêteur :

La majorité des courriers et des observations reçus ne prennent pas position pour ou contre le projet.

3.1.3 PROTECTION DE LA FAUNE SAUVAGE :

L3-Châ : lettre de monsieur Jean Pierre Colin président de la société de chasse « La Diane » qui demande que soit mises en œuvre des mesures préventives de réduction des risques présentés par la circulation automobile vis à vis de la faune sauvage : mise en place de grillages adaptés interdisant le passage de gros gibiers aux endroits réputés dangereux et de panneaux signalétiques annonçant la présence de gros gibier, tunnels pour le passage des riverains et des animaux ou toute autre action ayant fait ses preuves sur d'autres axes routiers. Monsieur Colin se tient à la disposition des autorités compétentes pour le choix et la mise en œuvre des mesures adaptées.

Avis du pétitionnaire :

L'étude d'impact rappelle bien "*que l'ensemble du linéaire (de la RN164) sera clos au moyen d'une clôture à taillis souple nouée à maille régulière (type2).*" (page 410)

De plus, le long des 12,5 kms de RN164 qui seront aménagées, il sera implanté 20 passages petites faunes et 1 passage grande faune avec les grillages associés et parfois des plantations pour guider les animaux (page 411)

→ *Le Maître d'Ouvrage répond donc à cette demande dans le cadre de son projet.*

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire

C3-Lan-1 : monsieur et madame Arlaux 11 rue Pont ar Stang indiquent un passage de chevreuils d'ouest en est du bois de Coat Vouster au bois de Pratuloc'h. Ils demandent que cela soit signalé par des panneaux et de mettre en place un grillage pour éviter leur passage sur la RN 164.

Avis du pétitionnaire :

Ce riverain indique un passage de chevreuils Ouest->Est entre les bois de Coat Vouster et le bois de Pratuloc'h qui sont deux bois au Nord de la RN164 actuelle de part et d'autre de la commune de Landeleau.

Ce secteur de la RN164 est peu ou pas modifié (déjà en 2x2 voies au droit du bois de Pratuloc'h et avec une plate-forme déjà élargie au droit du bois de Coat Vouster).

Sur ce secteur, il y a bien un itinéraire de substitution nouveau qui longe à l'Ouest la RN164 avant de s'en écarter progressivement pour rejoindre la RD17 en coupant essentiellement des parcelles agricoles non boisées.

Sur ce secteur, il y a plusieurs contraintes qui empêchent ou limitent fortement des passages de grandes faunes Nord->Sud :

- l'Aulne canalisée qui borde la RN164 ;
- la topographie accidentée du site notamment au droit de Landeleau entre route de Pont ar Stang et RD17 (éboulis très pentus voire falaise) ;
- la RN164 actuelle.

La crainte de ce riverain est que l'itinéraire de substitution risque de perturber ces flux de chevreuils entre ces 2 bois.

On peut noter que les flux de trafics sur cet itinéraire seront faibles (au maximum quelques centaines de véhicules par jour) et donc pas dissuasifs pour la faune. De même sur une grande partie Est de cet itinéraire de substitution, cette voie épouse le terrain naturel ne créant pas ainsi de dissuasion liée à des déblais ou remblais trop importants.

On peut également faire remarquer, qu'actuellement 2 voies Nord-Sud coupent ce flux annoncé de chevreuils (route de Pont ar Stang et RD17). La route de Pont ar Stang verra son trafic diminuer avec un report vers l'itinéraire de substitution et deviendra encore plus transparente pour la faune alors que la RD17 verra son trafic augmenter légèrement en raison du projet mais tout en restant suffisamment modéré pour ne pas créer une barrière infranchissable pour la faune (moins de 1000 véh/j donc perméable pour la plupart des espèces animales, Rapport SETRA 2007, Fragmentation des habitats due aux infrastructures de transport).

Pour toutes ces raisons, le Maître d'Ouvrage considère donc que le flux Est-Ouest constaté de chevreuils ne sera aucunement perturbé par la réalisation du projet et notamment de l'itinéraire de substitution et qu'il n'est pas nécessaire de signaler sur cet itinéraire de substitution peu fréquenté et à faible vitesse des passages de grandes faunes.

Le gestionnaire de la route nationale (DIRO/CEI) a été questionné spécifiquement sur ce secteur depuis la fin de l'enquête publique et se rappelle avoir récupéré deux ou trois chevreuils morts dans ce secteur, le dernier datant du 28/04/2011 au PR 18. Il a également précisé que le lieu-dit "Pont Stang" est un point de traversée du canal pour les sangliers.

La RN164 sera close intégralement pour éviter les divagations de faune (sauvage ou domestique). La question d'une clôture entre la route de Pont ar Stang sera néanmoins affinée avec le gestionnaire de la route nationale car étant enclavée entre une falaise infranchissable et un canal aussi infranchissable et sa pertinence pourra être réétudiée à cet endroit.

→ *Le Maître d'Ouvrage considère que l'enjeu de franchissement par les chevreuils à cet endroit est très modéré et ne nécessite pas de signalisation ; la pose d'une clôture est un*

principe général retenu au dossier présenté à l'enquête publique, mais dont les conditions de réalisation doivent être examinées dans le détail au stade ultérieure des études.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire

L11-Châ-1 : lettre de Bretagne Vivante-SEPNB qui demande de ne pas oublier la petite faune et en particulier les amphibiens et les reptiles pour les passages de route et l'importance des couloirs écologiques.

Avis du pétitionnaire :

Le long des 12,5 kms de RN164 qui seront aménagées, il sera implanté 20 passages petites faunes et 1 passage grande faune avec les grillages associés pour guider les animaux (page 411). De même, les dysfonctionnement des ouvrages hydrauliques actuels seront rectifiés en profitant du doublement de la route. La conception fine de ces passages faunes comme d'autres mesures d'accompagnement environnemental (aménagements de zones humides compensatoires notamment) sera confiée à un bureau d'études écologiques spécialisées dans ces thématiques.

→ *Le Maître d'Ouvrage considère avoir pris en compte à leur juste mesure les enjeux soulevés par Bretagne Vivante.*

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire

L34-Châ-2 : lettre de monsieur Xavier Grémillet président du G.M.B. (Groupe Mammologique Breton) qui souhaite apporter des compléments aux données apportées en 2011-2012 :

- il confirme les données sur les points noirs de mortalité routière de la faune comme par exemple le tronçon entre le Ster Goanez et le ruisseau de Kervaziou et le vallon du Roudou véritable couloir écologique.
- Il confirme les fonctions des zones humides sur ce secteur en particulier pour le campagnol amphibie. Le projet coupe plusieurs zones humides à joncs, biotope de cet espèce : vallon du Ster Goanez, zones humides du ruisseau de Kervarziou, vallée du Roudon, zone humide de Saint Guinidic, vallon du Poull Du.
- Il note avec satisfaction la prise en compte des informations fournies pour les passages à faune en soulignant que :
 - . les passages doivent être adaptés à tout type de faune
 - . les passages doivent être multi-espèces et surdimensionnés
 - . la population de la faune évolue avec un développement important des cervidés ce qui peut entraîner des risques de collision graves.

Avis du pétitionnaire :

Mortalité routière de la faune :

Le projet de doublement aura bien (étude d'impact p298) un impact diffus sur toute sa longueur sur la petite faune terrestre (mammifères, amphibiens, reptiles, insectes). En effet, le doublement de la voirie augmente l'effet de barrière créé par la route sur les animaux de petite taille en accroissant les risques de mortalité par écrasement. Les risques de collision avec la grande faune s'accroîtront de la même manière sur l'ensemble du tracé, en raison de l'augmentation du trafic et de la largeur de la voirie.

Pour compenser cet impact et rectifier des franchissements défectueux et obsolètes, le long des 12,5 kms de RN164 qui seront aménagées, il sera implanté 20 passages petites faunes et 1

passage grande faune avec les grillages associés pour guider les animaux (page 411). De même les dysfonctionnement des ouvrages hydrauliques actuels seront rectifiés en profitant du doublement de la route. De même, des aménagements paysagers spécifiques permettront de faciliter le franchissement de la RN164 par les chiroptères et notamment par le Grand Rhinolophe au niveau de Landeleau.

La réalisation de ces mesures dans le cadre du projet permettra d'augmenter la transparence de la RN164 au regard de la petite et de la grande faune par rapport à la situation actuelle.

Meilleure connaissance des zones humides et de leur fonction sur ce secteur :

Les zones humides sur ce secteur sont des habitats d'intérêt localisés et dont les localisations et superficies ont été vérifiées par des campagnes terrains (sondages pédologiques et analyse floristique). Pour chacune des zones humides impactées par le projet (4,4ha au total), le bureau d'études en charge des milieux naturels a qualifié leur niveau de fonctionnalité hydrologique potentiel et leur niveau de fonctionnalité écologique potentiel (page 291 de l'étude d'impact). Le même exercice complexe a été réalisé pour les zones humides dégradées et proposées à ce stade pour réhabilitation (pages 423-425 de l'étude d'impact). Il met en avant la faisabilité d'une compensation pertinente à proximité du projet.

La conception fine de ces aménagements de zones humides compensatoires sera confiée à un bureau d'études écologiques spécialisées dans ces thématiques mais de nouvelles pistes de zones humides à restaurer plus proche du projet (à proximité de l'échangeur de Pont-Triffen, ancienne réserve d'eau de 25ha et barrage sur la commune de Plonevez- du-Faou...) ont déjà été repérées et seront expertisées avant concrétisation éventuelle dans le dossier Loi sur L'Eau.

Campagnol amphibie :

Le campagnol amphibie (*Arvicola sapidus*) a bien été observé au niveau de la petite zone humide de Penn ar Menez.

Le projet n'a pas d'incidence sur le secteur, situé à proximité de Pen ar Menez, accueillant le campagnol amphibie, puisqu'il correspond à cet endroit à un aménagement sur place et n'empiète donc pas sur les territoires que cette espèce, exclusivement liée aux milieux herbacés humides, exploite.

Plusieurs zones humides à joncs sont bien impactés par le projet routier et sont bien des habitats favorables à la présence du campagnol mais pour lesquelles les investigations terrain n'ont montré aucune trace de ce mammifère. Plus généralement, il n'est pas envisageable de compenser les impacts du projet sur toutes les surfaces d'habitats **susceptibles** d'héberger une espèce protégée sans avoir préalablement décelé des traces de ces espèces sur ces surfaces d'habitats.

Passages à faunes :

Le long des 12,5 kms de RN164 qui seront aménagés, il sera implanté 20 passages petites faunes et 1 passage grande faune avec les grillages associés pour guider les animaux (page 411). De même les dysfonctionnement des ouvrages hydrauliques actuels seront rectifiés en profitant du doublement de la route.

Concernant le «surdimensionnement» demandé de ces passages faunes, ces derniers seront dimensionnés conformément aux guides du Setra en vigueur et fonction des contraintes topographiques du terrain naturel et du profil en long du projet routier. Le juste dimensionnement doit être réalisé en fonction des bénéfices attendus, en tenant compte des contraintes budgétaires, et sans réaliser de sur-qualité.

Les ouvrages hydrauliques sous la RN164 ont été dimensionnés en respectant les objectifs suivants :

- Fonctionnement de l'ouvrage à surface libre ;

- Recherche d'un tirant d'air au minimum de 50 cm ;
- Vérification de vitesses d'écoulements au sein de l'ouvrage inférieures à 4 m/s ;
- Non aggravation des risques d'inondation en aval des ouvrages ;
- Recherche d'ouvrage franchissable par la faune aquatique et semi aquatique en fonction des préconisations issues des études faune/flore;
- Réalisation de radier naturel reconstitué de 30 cm de hauteur minimale

Concernant les risques de collisions avec la grande faune, ils seront minimisés par la réalisation d'un passage grande faune et par la pose de clôture autoroutière le long de la RN164 sur tout le linéaire du projet sauf exceptions à examiner de plus près avec l'exploitant.
→ *Le Maître d'Ouvrage estime avoir pris en compte à leur juste mesure les enjeux rappelés par le GMB.*

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire

3.1.4 INFRASTRUCTURES :

3.1.4.1 ECHANGEURS :

L4-Châ: lettre de monsieur Christian Ménard maire de Châteauneuf-du-Faou qui souligne

- **L4-Châ-1 :** qui souligne l'importance du demi-échangeur de Magorven seul capable de désengorger la circulation en cas de problème sur la 4 voies ou d'accident sur la RD 36
- **L4-Châ-2 :** qui souhaite que le demi échangeur soit réalisé directement sans opération de phasage.

Avis du pétitionnaire :

Le ½ échangeur de Magorven n'a jamais été présenté comme un élément de base du projet mais comme une option (comme le 1/2 échangeur de Saint-André d'ailleurs). Le dossier de concertation posait par ailleurs clairement la problématique attachée à ce demi-échangeur : son opportunité en terme de trafic était relative, les études montrant un report des usagers empruntant aujourd'hui la VC28 vers l'échangeur central, alors qu'il était dans le même temps associé à certains impacts environnementaux supplémentaires (consommation d'espace, impact sur une espèce protégée). A contrario, la réalisation de l'échangeur permettait effectivement de limiter les rallongements de temps de parcours pour accéder à la route nationale pour certains hameaux, et de maintenir les pratiques actuelles de certains usagers. Les études de trafic semblaient en outre montrer que, demi-échangeur ou pas, les usagers auraient tendance à se reporter sur la rue de Morlaix pour gagner l'échangeur central, la mise à 110 km/h de la route nationale leur procurant un gain de temps les incitant à s'y reporter. Concernant les problèmes de saturation de la RD36, le trafic 2009 est de 3500 véh/j et une réalisation sans 1/2 échangeur porterait le trafic sur la RD36 à 8100 véh/jour en 2035 d'après la modélisation du CETE, soit environ 810 véh/heure en pointe. Le seuil de saturation que peut absorber une voie comme la RD36 (p28 de l'ARP, 2 000 uvp/h soit environ 20 000 uvp/j soit environ 18 200 TMJA (10% PL et 90% VL) est de 1 800 veh/h pour 2 sens, à comparer donc aux 810 veh/h du scénario 2035 sans 1/2 échangeur. La modélisation de trafic montre que le 1/2 échangeur de Magorven ne capterait que 400 véh/j et soulagerait le trafic de la RD36 d'autant (40 veh/h). Même en considérant que la modélisation de trafic du CETE était totalement erronée et que l'intégralité des trafics de la VC28 et VC27 se reportaient sur la

RD36 on arriverait à une valeur maximum de trafic sur la RD36 de 8400 véh/j, bien loin du seuil de saturation de cette voie (18 200 véh/j).

Concernant les problèmes d'accès pour les secours, une étude sommaire réalisée par le Maître d'Ouvrage montrait aisément que pour l'accès au centre-ville de Châteauneuf-du-Faou depuis Châteaulin (aucun sens depuis Rennes car le 1/2 échangeur est orienté vers Châteaulin) l'allongement de parcours est de 1,4 km pour les engins empruntant la RN164 et l'échangeur central puis la RD36 par rapport à un trajet empruntant le 1/2 échangeur de Magorven et la VC28 mais avec un temps d'accès strictement équivalent. En cas, extrêmement peu probable eu égard aux remarques précédentes sur le niveau de saturation de la RD36, de congestion ou de blocage de la RD36, le recours à l'itinéraire de substitution seul depuis l'échangeur précédent de Ty Blaize crée un allongement de parcours de 2 minutes par rapport aux deux hypothèses évoquées ci-dessus.

L'analyse menée suite à la concertation publique avait conduit l'État en tant que Maître d'Ouvrage à ne pas privilégier à première vue la réalisation de ce demi-échangeur.

Cependant le dossier de concertation ne présentait pas explicitement les solutions sans demi-échangeurs sur ces deux sites et ne proposait pas non plus d'analyse comparative et multicritères entre solutions avec demi-échangeurs et solutions sans demi-échangeurs.

Cette ambiguïté du dossier de concertation a probablement nui à sa bonne compréhension, nombre d'acteurs n'ayant pas perçu le caractère optionnel des demi-échangeurs. L'expression de certaines collectivités au sujet d'un demi-échangeur au niveau de Magorven était déjà réelle lors de la concertation, elle fut encore plus vraie lors de la diffusion pour avis du projet de bilan de la concertation.

C'est pour ces raisons que le Maître d'Ouvrage a décidé d'étudier, à l'issue de la concertation, l'aménagement du secteur de Magorven de façon plus exhaustive, avant toute prise de décision.

Suite à cette étude complémentaire spécifique, l'État a retenu le principe d'une intégration du demi-échangeur dans le programme, avec un financement par les collectivités à rechercher pour cet aménagement, puisque la participation de l'État à l'opération restera plafonnée aux montants inscrits dans ses programmes d'investissement. Néanmoins, il n'est pas exclu, si des économies étaient réalisées sur cette opération, de réorienter les économies réalisées par l'État en priorité sur le financement du demi-échangeur.

C'est pourquoi le caractère phasable de ce demi-échangeur permet donc de pouvoir maintenir dans le programme des travaux ce demi-échangeur demandé par élus locaux sous réserve qu'ils trouvent les financements nécessaires ou qu'il reste, à la fin des travaux suffisamment d'économies réalisées par l'État pour prendre à sa charge sa réalisation.

→ *Le Maître d'Ouvrage considère que le caractère phasable du demi-échangeur de Magorven s'inscrit dans une priorisation logique des enjeux et objectifs, et garantit la possibilité de réalisation de cet ouvrage, qui apporte des fonctionnalités supplémentaires, en fonction des financements disponibles.*

Avis du commissaire enquêteur :

L'intérêt du demi échangeur de Magorven, même si le Maître d'Ouvrage l'a considéré initialement comme modéré au regard des contraintes budgétaires actuelles, est réel car il permet :

- **de minimiser les allongements de temps de parcours pour les habitants des hameaux de ce secteur ;**
- **de délester la RD36 (unique pénétrante dans Châteauneuf-du-Faou) des gens qui sortiront à ce demi- échangeur ;**
- **d'envisager un développement de l'Ouest de Châteauneuf-du-Faou ;**

- **de préserver un deuxième accès à Châteauneuf-du-Faou.**

Le maire de Châteauneuf-du-Faou demande sa réalisation en une phase pour des questions de sécurité et pour se prémunir contre les aléas budgétaires.

Je considère la demande justifiée et lui donne un avis favorable.

L21-Châ-7 : monsieur et madame Yves Le Guern et monsieur et madame Michel Rozay du Moulin de Kervaziou demandent quel est l'intérêt de demi-échangeur de Malgorven surtout si l'écotaxe ne voit pas le jour. **L25-Châ-6 :** même demande de monsieur Jean Michel Evenat de Kerbiliguet.

Avis du pétitionnaire :

L'intérêt du ½ échangeur de Magorven, même si le Maître d'Ouvrage État l'a considéré initialement comme modéré au regard des contraintes budgétaires actuelles, est réel est il permet :

- de minimiser les allongements de temps de parcours pour les habitants des hameaux de ce secteur,
- de délester la RD36 (unique pénétrante dans Châteauneuf-du-Faou) des gens qui sortiront à ce ½ échangeur,
- d'envisager un développement de l'Ouest de Châteauneuf-du-Faou
- préserver un 2ème accès à Châteauneuf-du-Faou

Pour toutes ces raisons, le Maître d'Ouvrage a retenu l'aménagement phasable d'un demi-échangeur au niveau de Magorven.

A noter que la concrétisation ou non de l'écotaxe n'a que très peu d'influence sur le trafic sur la RD36 (+/- 50PL par jour) est n'est pas un argument permettant ou non de justifier de la pertinence de ce ½ échangeur de Magorven.

→ *Le Maître d'Ouvrage considère que la question de l'opportunité du demi-échangeur de Magorven est sans lien avec l'écotaxe.*

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire

L13-Châ-1 : monsieur Frédéric Colober Pen ar Foenec considère que la modification de la Bretelle d'accès sud à l'échangeur de Croas Lesneven ne va pas dans le sens d'une bonne gestion des espaces. Contrairement à la bretelle d'accès existante, la nouvelle bretelle va diviser en deux les parcelles 1152 – 1154 contrairement aux dispositions prévues par la vente qui prévoyait les voies de décélération jusqu'aux parcelles 1364 – 1362.

Avis du pétitionnaire :

La conception de cette bretelle respecte les référentiels de conception routière en vigueur contrairement à la suggestion effectuée par le riverain. Dès lors que le projet de mise à 2x2 voies de la RN164 se réalise il importe également de rendre conforme et d'améliorer la sécurité de l'échangeur central dont le trafic va fortement augmenter. Cet aménagement s'accompagne de délaisés effectivement assez importants mais qui permettent de stocker les excédents de déblais du chantier sans avoir à les évacuer ailleurs et trop loin, ce qui optimise les impacts environnementaux et financiers du projet.

Le Maître d'Oeuvre en charge du projet a néanmoins proposé une version "plus compacte" (avec giratoire) des bretelles au sud de l'échangeur qui est en cours d'expertise et qui permettrait de minimiser un peu ce délaisé, mais tout en conservant une emprise

conséquence, en impliquant un surcoût, et nécessitant des dérogations aux règles de l'art qui devra être validée.

De manière générale, le tracé routier de l'avant-projet présenté à l'enquête publique n'est pas figé et est susceptible d'être ponctuellement optimisé d'ici l'enquête parcellaire par le Maître d'Ouvrage en charge de l'élaboration du projet pour notamment minimiser les délaissés, les emprises foncières, les excédents de déblais,... La concertation sur ces points de conception de détail pourra donc se poursuivre après la DUP.

→ *Le Maître d'Ouvrage propose de maintenir, à ce stade, la conception prévue au dossier DUP, mais d'approfondir, en concertation, la faisabilité (en particulier en termes de sécurité routière) d'une solution alternative par giratoire, qui présente avantages et inconvénients relatifs, sans modifier l'économie générale des impacts dans ce secteur*

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire

L18-Châ 1: lettre de monsieur et madame Taupin Toull Ruz qui réitère son opposition à la création de l'accès nord-est à l'échangeur de Croaz Lesneven à Toull Ruz. C'est un surcoût pour le projet.

Avis du pétitionnaire :

L'objectif principal de ce projet routier est de mettre à 2x2 voies la déviation de Châteauneuf-du-Faou en respectant les référentiels géométriques de tracé routier. Il s'accompagne d'une fermeture de tous les accès directs à la RN164 en conservant uniquement 2 points d'échanges : l'échangeur central de Croas-Lesneven et le 1/2 échangeur de Magorven. L'échangeur central de Croas-Lesneven existe déjà actuellement mais présente des caractéristiques géométriques très réduites notamment en ce qui concerne la géométrie des bretelles d'insertion ou de sortie qui présentent des risques en terme de sécurité (sorties de boucle avec des rayons de 55m alors que le guide ICTAAL préconise un rayon de 100m). La réalisation de ce projet routier d'envergure, qui va fortement augmenter la fréquentation de l'échangeur, est l'occasion de rendre conforme cette échangeur et d'en améliorer la sécurité même si de nombreux autres échangeurs anciens sur cet axe routier présentent des caractéristiques similaires à l'échangeur existant sur Châteauneuf et même si les chiffres de la sécurité routières ne mettent pas en avant la dangerosité de cet échangeur comme de la déviation elle-même. Il est de la responsabilité du Maître d'Ouvrage que de proposer un aménagement sécurisé, conforme aux règles de conception en vigueur, éprouvées par des dizaines d'années d'expérience.

Des optimisations des bretelles de cet échangeur seront étudiées lors de la conception affinée du projet en essayant de minimiser les impacts occasionnés.

→ *Le Maître d'Ouvrage propose de maintenir le principe d'un réaménagement de la bretelle de sortie, pour respecter les règles de l'art et les enjeux de sécurité, tout en poursuivant sa recherche d'optimisation de la conception au stade ultérieur des études.*

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

3.1.4.2 TUNNELS

L4-Châ-4 : lettre de monsieur Christian Ménard maire de Châteauneuf-du-Faou qui demande que soit réalisé un passage permettant aux habitants du village de Keroignant d'avoir un accès direct à la VC n°27 et à la VC n°18 comme aujourd'hui sans avoir à faire un détour. **C3-Châ-3 et L1-Lan-2 :** demande similaire de

monsieur et madame Favennec de Keroignant. **L24-Châ-1** : même demande de 12 habitants de Keroignant dont monsieur et madame Favennec. **L28-Châ** : même demande de monsieur et madame Came de Keroignant. **L38-Châ-6** : même demande de monsieur Ronan Goacolou de Keroignant.

Avis du pétitionnaire :

Actuellement les habitants du hameau de Keroignant disposent d'un accès direct à la RN164 et se situent déjà à proximité immédiate de cette route (100m environ pour les habitation du village et 25m pour la maison des époux Favennec qui est située un peu à l'écart du hameau lui-même). A cet endroit, la RN164 est aménagée sur place donc le rapprochement de la route sera très modéré.

La fermeture de cet accès direct crée, pour le hameau de Keroignant des allongements de parcours parmi les plus importants de ceux impactés par le projet et principalement vers Châteaulin (+5,65km), les allongements vers Rennes et Châteauneuf-Centre restant modérés (respectivement +0,5km et +1km).

Les habitants de ce hameau qui compte une petite dizaine d'habitations demandent un franchissement direct de la RN164 par un ouvrage d'art supérieur ou inférieur. Cette demande est affichée pour minimiser les allongements de temps de parcours mais surtout pour éviter que les quelques voitures issues du hameau de Keroignant (quelques dizaines de véh/j au maximum) traversent le chemin communal à proximité directe de l'habitation des époux Favennec.

L'implantation d'un OA de franchissement direct de la RN164 permet bien d'éviter aux quelques voitures de Keroignant de circuler à proximité du terrain des époux Favennec, **permet de réduire l'allongement de parcours vers Châteaulin de 1,4km mais crée un allongement de parcours supplémentaire vers Rennes de 0,7km.**

	Avant Projet	Après Projet	Allongement	Allongement avec ajout d'un OA
Vers Châteaulin	3050m	8700m	+5,65km	+4,25km
Vers Rennes	6500m	7000m	+0,5km	+1,2km
Vers Châteauneuf-centre	5350m	6400m	+1,05km	0km (idem aujourd'hui)

Le Maître d'Oeuvre en charge du projet a étudié la faisabilité technique de franchissement direct plus ou moins au droit du hameau de Keroignant. Il en ressort que le surcoût est estimé entre 0,9M€ et 1,15M€ HT suivant qu'il s'agit d'un PI ou un PS, que cela a des impacts directs sur les zones humides du secteur (zone humide visualisée p84 de l'étude d'impact, l'impact estimé à ce stade est de -2 000m² pour la proposition de passage supérieur et de -1 100m² pour la proposition de passage inférieure avec un risque fort néanmoins de devoir drainer l'intégralité de cette petite zone humide) et des sujétions en phase chantier (chemin de desserte provisoire pouvant impacter une propriété).

La proposition de franchissement direct de la RN164 au niveau de Keroignant n'empêcherait pas la construction ou réfection de la VC18 comme prévu à ce jour mais, dans ce cas, uniquement jusqu'au hameau de Ménez Meur pour :

- permettre aux habitants de Ménez Meur de profiter de ce franchissement et minimiser leurs allongements de parcours également ;
- éviter d'impacter les parcelles agricoles (délaissés ou parcelles coupées en 2) à l'Est de Ménez Meur

Une autre solution de désenclavement est une voie parallèle nord entre Keroignant et la RD236 qui permettrait d'avoir une meilleure continuité de l'itinéraire de substitution, de s'affranchir de l'ouvrage de franchissement demandé à Keroignant mais obligerait à traverser la vallée du Roudou qui présente des enjeux environnementaux très forts. Cette solution avait été évoquée lors des études préalables à la DUP avant d'être rapidement évacuée pour ses contraintes environnementales.

→ *Le Maître d'Ouvrage propose de maintenir le principe de désenclavement prévu au dossier DUP*

Avis du commissaire enquêteur :

L'implantation d'un ouvrage d'art de franchissement direct de la RN164 permet

- **d'éviter aux quelques dizaines de véhicules/jour au maximum de Keroignant de circuler à proximité du terrain des époux Favennec ;**
- **de réduire l'allongement de parcours vers Châteaulin de 1,4 km mais crée un allongement de parcours supplémentaire vers Rennes de 0,7km ;**

mais augmente les contraintes sur l'environnement, en particulier sur une zone humide. Par ailleurs le coût paraît prohibitif par rapport aux enjeux et au nombre d'habitants qui en bénéficieront.

Le pétitionnaire s'est engagé à réparer les préjudices causés en particulier aux plantations de monsieur et madame Favennec.

Avis du commissaire enquêteur conforme à celui du pétitionnaire

C11-Châ-10 : le GAEC Rivoal demande le maintien du tracé actuel de RD 21 en particulier pour le tunnel prévu pour éviter le gaspillage de terres agricoles et de créer de nouveaux délaissés.

Avis du pétitionnaire :

La proposition proposée de décaler le tracé futur de la RD21 par rapport au tracé actuel au niveau du franchissement de la RN164 permet de maintenir le carrefour avec la RN164 pendant les travaux d'ouvrage, ce qui ne serait pas le cas avec un PI positionné en plein milieu du carrefour actuel. Cette solution permet également de respecter sans difficulté les distances de visibilité sur la RD21 de part et d'autre de l'ouvrage.

Rien n'empêche dans cette solution de détruire les chaussées de la RD21 non réutilisées et de rétrocéder les surfaces correspondantes aux paysans pour compenser les impacts sur les parcelles agricoles.

La solution esquissée par le GAEC Rivoal, qui consisterait à rapprocher l'axe de la RD21 de l'axe actuel nécessiterait une déviation de la RD21 pendant les travaux de l'ouvrage par un itinéraire restant à étudier, et ne serait pas satisfaisante en terme de visibilité donc de sécurité.

→ *Le Maître d'Ouvrage propose de maintenir la conception prévue au dossier DUP, qui permet de respecter les règles de l'art et de sécurité*

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire

C11-Châ-11 : le GAEC Rivoal demande la création d'un tunnel sur la VC 17 au Divit pour supprimer la route prévue entre le Divit et Magorven consommatrice de terres agricoles, réduire la distance pour aller à Châteauneuf-du-Faou, faciliter l'accès aux parcelles A180, A184, A123 de monsieur Jean-Michel Evenat et éviter l'échange de parcelles. **L21-Châ-6 :** même demande de monsieur et madame Yves Le Guern et monsieur et madame Michel Rozay du Moulin de Kervaziou. **L25-Châ-5 :** même

Enquête publique sur les communes de Châteauneuf-du-Faou, Plonevez-du-Faou, Landeleau, Spézet et Lennon préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la mise à 2X2 voies de la RN 164 à la hauteur de Châteauneuf du Faou et portant sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Châteauneuf-du-Faou

demande de monsieur Jean Michel Evenat de Kerbiliguet. **L33-Châ** : même demande de monsieur Christian Menard maire de Châteauneuf-du-Faou.

Avis du pétitionnaire :

Lors des études préalables, la solution d'un franchissement directe de la VC17 au Divit par un passage inférieur a été étudiée et comparée avec la solution proposée à l'enquête publique.

Un franchissement direct de la RN164 par un passage inférieur nécessiterait de forts déblais sur une courte distance.

A noter aussi la proximité d'un bâtiment d'élevage avec le déblai lié à l'ouvrage, qui nécessitera de vérifier sa desserte un peu décalée au nord ou encore son éventuelle acquisition/reconstruction.

Le surcoût à prévoir pour cette solution est estimée à 500 000 € H.T. environ par rapport à la solution voie parallèle présentée à l'enquête publique. Il inclus l'ouvrage, le volume de déblais et la voirie.

Les nouvelles emprises y compris délaissés passent néanmoins de 10 700 m² (voie parallèle) environ à 4 500 m² (franchissement sous RN164).

La voie parallèle présente dans l'avant-projet soumis à enquête publique entre Magorven et Le Divit permet en outre de desservir certaines parcelles agricoles qui resteraient enclavées si on ne réalisait que le franchissement direct au droit de la VC17.

Concernant les allongements de parcours pour les quelques habitants du Divit, ils sont estimés à +3,4km pour se rendre sur Rennes, 0km pour se rendre à Châteaulin et de +2km pour se rendre au centre de Châteauneuf-du-Faou. La réalisation de ce franchissement direct permettrait donc de réduire les allongements de parcours de ces quelques habitations de 2km pour se rendre sur Châteauneuf et vers Rennes mais au détriment d'un surcoût financier important eu égard au nombre d'habitations concernées.

→ *Le Maître d'Ouvrage propose de maintenir la conception prévue au dossier DUP*

Avis du commissaire enquêteur :

Dans un contexte difficile de maîtrise du foncier, la construction d'un ouvrage franchissement sur la VC17 au Divit permettrait une réduction des surfaces impactées et une diminution des allongements de parcours significative. J'émet un avis favorable à cette réalisation.

C11-Châ-12 : le GAEC Rivoal demande la création d'un boviduc pour le passage des animaux du GAEC et de monsieur Jean-Michel Evenat par exemple au niveau des parcelles 612, 613 et 800. **L21-Châ-5** : même demande de monsieur et madame Yves Le Guern et monsieur et madame Michel Rozay du Moulin de Kervaziou. **L25-Châ-4** : même demande de monsieur Jean Michel Evenat de Kerbiliguet.

Avis du pétitionnaire :

Les boviducs évoqués seront examinés dans le cadre de l'AFAF lancé depuis le 28 février 2014 qui aura pour mission notamment de regrouper le parcellaire et de traiter la situation actuelle : des sièges d'exploitations et des parcelles exploitées de part et d'autre de la RN164.

Les boviducs jugés légitimes par le projet d'aménagement du géomètre expert agréé qui sera désigné pour mener l'AFAF sont de 2 types : les boviducs sous les voies secondaires (RD, VC,...) seront réalisés lors des travaux connexes ; les boviducs sous la RN164 qui seront rattachés, si c'est techniquement possible et si les calendriers de l'AFAF et des travaux généraux de l'opération le permettent, aux travaux routiers eux-mêmes.

Il est bien évidemment prématuré de juger, à ce stade de l'AFAF qui vient de commencer, de la nécessité ou non de tel boviduc. Néanmoins, le Maître d'Ouvrage État s'engage, s'il devait

Enquête publique sur les communes de Châteauneuf-du-Faou, Plonevez-du-Faou, Landeleau, Spézet et Lennon préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la mise à 2X2 voies de la RN 164 à la hauteur de Châteauneuf du Faou et portant sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Châteauneuf-du-Faou

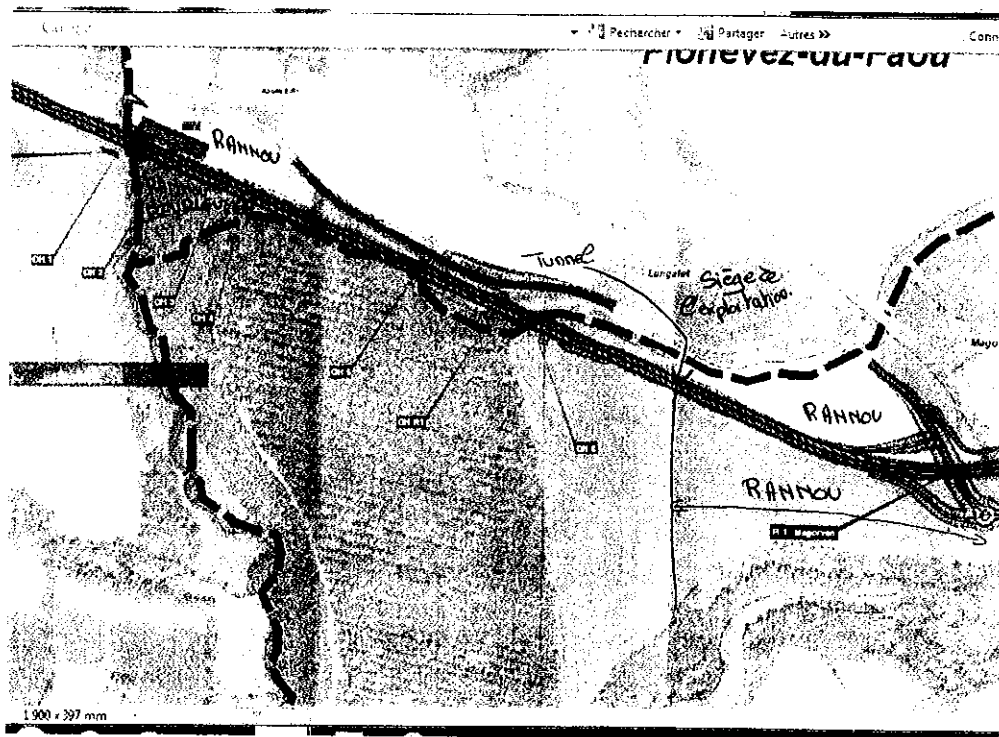
subsister des impacts défavorables aux exploitants à l'issu des travaux routiers et des travaux connexes liés à l'AFAF, à y remédier de quelque façon que ce soit.

→ *Le Maître d'Ouvrage s'engage à réaliser les boviducs qui seront jugés nécessaires par l'aménagement foncier*

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire

L29-Châ : monsieur Yves Rannou de Langalet indique qu'avec le nouveau projet, il n'a plus accès à sa peupleraie située en bas du bois de Koat Broez et de sa parcelle de 12 hectares située de l'autre côté de la RN 164 par rapport au siège de l'exploitation. Il demande la création d'un tunnel. **L30-Châ :** même demande de la part de monsieur Yves Grannec de Langalet qui n'a plus aucun accès à sa parcelle située de l'autre côté de la RN 164.



Avis du pétitionnaire :

Cette problématique a été repérée dans l'étude d'impact agricole et sera résolue soit en créant des servitudes de passage sur des parcelles attenantes soit par des franchissements directs de la RN164 grâce à des OA de gabarit modéré. Cette problématique d'enclavement sera examinée par l'aménagement foncier et les travaux connexes associés, étant entendu qu'à aucun moment il ne sera envisageable de n'avoir aucun accès à une parcelle exploitable.

→ *Le Maître d'Ouvrage s'engage à ce qu'une solution de désenclavement (dont certaines ont déjà été examinées) soit trouvée et mise en œuvre dans le cadre de l'aménagement foncier*

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

3.1.4.3 CONDUITES D'EAU ET DE GAZ

L5-Châ : lettre de monsieur Christian Ménard maire de Châteauneuf-du-Faou qui demande que les frais relatifs au déplacement des conduites d'eau potable nécessaire à l'aménagement de la RN 164 entre l'échangeur de Croaz Lesneven et Keroignant ainsi qu'à partir de Saint André vers Landeleau soient pris en charge par l'Etat. **L4-Lan-6** : monsieur Michel Salaün maire de Landeleau demande le déplacement de la conduite d'eau entre Landeleau et Châteauneuf-du-Faou

Avis du pétitionnaire :

Dans l'attente de la déclaration de travaux qui permettra de recenser de façon plus exhaustive les réseaux existants et croisant le projet routier, le gestionnaire de la route a indiqué la présence de plusieurs kilomètres de conduites d'eau potable **situées dans l'accotement de la RN164 actuelle.**

Concernant la prise en charge des frais de déplacement des réseaux lors de travaux routiers, la jurisprudence est riche et constante. Ainsi, dans un arrêt de principe en date du 6 février 1981 (cf. recueil Lebon p. 62) "Ministre de l'Équipement contre Compagnie Française de Raffinage", il déclare, par exemple, à propos de la construction d'une nouvelle écluse : "*Le bénéficiaire d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public doit, quelle que soit sa qualité, supporter sans indemnité les frais de déplacement ou de modification des installations aménagées en vertu de cette autorisation lorsque ce déplacement est la conséquence de travaux entrepris dans l'intérêt du domaine public occupé et que ces travaux constituent une opération d'aménagement conforme à la destination de ce domaine*".

S'il y a nécessité de déplacement ou de protection du réseau situé dans le domaine public, le coût des travaux correspondants est à la charge de l'occupant (le gestionnaire du réseau) quelle que soit l'importance de ces travaux. En effet, l'opération est entreprise dans l'intérêt du domaine occupé (amélioration des facilités de circulation pour les usagers) et est conforme à la destination de la voie.

Si l'opération réalisée par le gestionnaire routier se fait :

- dans l'intérêt du domaine public occupé
- conformément à la destination de ce domaine

alors il y a obligation pour les occupants du domaine public de déplacer leurs équipement à la demande du gestionnaire

cela se fait sans INDEMNISATION de l'occupant si l'opération est :

- réalisée dans l'intérêt du DP occupé (notion extensive)
- conforme à la destination du DP occupé (notion extensive),
- réalisée de manière normale.

→ *Le Maître d'Ouvrage n'est pas, de par la jurisprudence constante à ce sujet, fondé à prendre en charge le financement du déplacement du réseau d'eau potable.*

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

C2-Plo : lettre de monsieur Guy Rannou maire de Plonevez-du-Faou demande que la canalisation d'eau potable, propriété de la commune sous l'emprise de l'actuelle RN 164 soit déplacée aux frais de l'Etat.

Avis du pétitionnaire :

Même réponse que pour Châteauneuf-du-Faou et Landeleau (L5-Châ et L4-Lan-6)

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

C11-Châ-6 : le GAEC Rivoal soulève le problème des deux conduites de gaz passant dans les parcelles 492-490-340-339 et des bornes situées sur les talus séparant les parcelles 390 et 340 d'une part et 340 et 349 d'autre part. En cas d'échange, d'agrandissement de parcelles qui en découlent donc d'arasement de talus sera-t-il possible de déplacer ces bornes voire de les supprimer ? Qu'en pense GDF ?

Avis du pétitionnaire :

Les travaux connexes liés à l'AFAF s'accompagneront bien sûr de déplacement ou modifications de réseaux existants si c'est nécessaire à leur réalisation. Ces travaux se feront bien évidemment en collaboration étroite avec les services de GRDF.

→ *Le Maître d'Ouvrage s'engage à ce que soient réalisés les déplacements de réseaux qui seraient nécessaires suite à l'AFAF.*

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

3.1.4.4 ACCES :

L3-Lan : 44 habitants de Landeleau et l'association Oaled Landelo demandent, compte tenu de l'augmentation prévisible de la circulation, de la dangerosité des accès des riverains à la RD 17 et de la vocation touristique de cette zone, la création d'une voie cycliste-piétons sur la RD 17 du bourg de Landeleau à Pont Triffen. **L4-Lan-4** : monsieur Michel Salaün maire de Landeleau formule la même demande.



Avis du pétitionnaire :

La Route Départementale 17 (RD17) est une route gérée par le Conseil Général du Finistère qui permet notamment de relier la RN164 au niveau de l'échangeur de Pont-Triffen (hors aire d'étude de la mise à 2x2 voies de la déviation de Châteauneuf-du-Faou) et la commune de Landeleau.

Les chiffres de trafics fournis par le CG29 sur cette RD17 sont de 640 véh/j en 2011 et 632 véh/j en 2012 soit un trafic modeste pour une route de ce gabarit (2x3,50m de largeur). Actuellement, 4 hameaux et un lotissement sont situés entre cette RD17 et la RN164, routes qui sur ce secteur ne seront pas du tout modifiées par le projet routier.

Le collectif de riverains qui s'est exprimé dans le cadre de l'enquête publique considère que la création de l'itinéraire de substitution va engendrer « une augmentation importante du trafic

de véhicules » sur cette RD17 justifiant, pour eux, l'aménagement d'une piste piétonne-cycliste sécurisée le long de cette RD17.

Cette fraction d'itinéraire de substitution aura pour fonctions :

- de désenclaver et rétablir les quelques hameaux du secteur compris entre Saint-André et Landeleau (Le Cloître, Pennalan Meros, Coatronval, Saint-André, Ménez Meur, Vêru Vihan,...) soit quelques dizaines d'habitations pour un trafic engendré que l'on peut estimer entre 100 et 200véh/j
- de dévier très ponctuellement (campagne de réfection de l'enrobé, accident ou incident sérieux,...) la circulation de la RN164
- de rétablir la continuité entre la RD72 et la RN164, puisque l'accès à la RN164 par la RD72 au niveau de Saint-André sera supprimé (le principe d'un demi-échangeur n'a pas été retenu). Il est très difficile d'estimer le trafic associé, diffus, mais il sera très réduit : en effet, s'il y a aujourd'hui environ 1000 véhicules/jours qui gagnent la RN164 depuis ou vers la RD72, la très grande majorité doit correspondre à des habitants de la partie est de la zone agglomérée de Châteauneuf, qui demain emprunteront l'échangeur central.

Le Maître d'Ouvrage considère donc que :

- l'impact du projet routier et de l'itinéraire de substitution sur le trafic de la RD17 est minime, eu égard au trafic existant et au trafic supplémentaire attendu, et ne justifie pas la création d'une piste cyclable-piétonne sécurisée,
- la réalisation de cette piste piétonne-cycliste est un projet d'aménagement local déconnecté du projet routier de mise à 2x2 voies de la RN164. Les enjeux soulevés par ce collectif et la commune (tourisme vert, itinéraire Saint-Jacques de Compostelle, enclavement des hameaux et lotissement,...) sont préexistants au projet d'aménagement de la RN164 et sont probablement pertinents, mais devront être transmis au gestionnaire de la voie concernée à savoir le Conseil Général du Finistère

→ *Le Maître d'Ouvrage considère que l'aménagement d'une piste piétonne-cycle, qui peut avoir une opportunité locale, n'est cependant pas justifié par l'aménagement de la RN164.*

Avis du commissaire enquêteur :

Pour des questions de sécurité et d'enjeux locaux, je suis favorable à la réalisation d'une voie cycliste-piéton le long de la RD17 à la sortie de Landeleau vers Pont Triffen. Il s'agit surtout d'un problème d'aménagement de la RD17 donc de la responsabilité du Conseil Général.

L'augmentation du trafic peut cependant augmenter les risques pour les piétons et les cyclistes empruntant la RD17. A ce titre, la question d'une participation du Maître d'Ouvrage à la création de cette voie, peut se poser.

C3-Lan-4 : monsieur et madame Arlaux 11 route de Pont ar Stang s'interrogent sur la nécessité de création de la route entre Pont ar Stang et la RD 17 qui portera préjudice au seul commerce du bourg de Landeleau.

Avis du pétitionnaire :

Le premier tracé envisagé pour l'itinéraire de substitution consistait à utiliser la route de Pont ar Stang existante. L'approfondissement des études a permis de montrer qu'elle présentait des pentes localement supérieure à 10 % inconfortables et préjudiciables en cas de neige ou verglas, qu'elle engendrait un flux de circulation modeste mais supplémentaire dans le bourg de Landeleau et ne respectait les normes de conceptions géométriques en vigueur.

Pour toutes ces raisons, il a été étudiées 5 variantes d'itinéraire de substitution sur ce secteur et, au regard des contraintes techniques liées à la présence d'une topographie complexe (coteau à forte pente), aux nombreux rétablissements à conserver, la variante actuelle a été retenue. Elle respecte une pente de 7 à 8%, limite les rayons de courbure, conserve les boisements du coteau et n'impacte pas trop le fonctionnement du parcellaire agricole.

La route de Pont ar Stang sera conservée et connectée à l'itinéraire de substitution et les quelques riverains des hameaux situés à l'Ouest de Landeleau qui utiliseront l'itinéraire de substitution pourront accéder à la commune de Landeleau comme actuellement.

Les usagers qui gagnent aujourd'hui le bourg de Landeleau par la RD17 continueront à le faire demain, et n'auront aucun intérêt à emprunter l'itinéraire de substitution mis en place.

→ *Le Maître d'Ouvrage considère que l'itinéraire de substitution mis en place ne déviara aucun usager aujourd'hui à destination du bourg de Landeleau, ce qui est donc sans impact sur le commerce du bourg.*

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L3-Plo-1 : monsieur Bernard Hemery et madame Chantal Le Coz du GAEC du Spernen demandent que la route qui dessert les terres de Menez-Meur et de Véru et qui les obligent à passer par le lieu-dit Kérivarc'h en Plonevez soit suffisamment élargie pour permettre de se croiser avec des machines agricoles et que son état soit amélioré.

Avis du pétitionnaire :

L'itinéraire de substitution présentera des caractéristiques suffisantes pour la circulation des engins agricoles (6m de largeur) et seuls les carrefours des voies secondaires avec cette itinéraire de substitution pourront être éventuellement traités dans le cadre des travaux routiers.

Les routes secondaires à éventuellement aménager ou à créer pour permettre l'exploitation des parcelles agricoles seront réalisées dans le cadre des travaux connexes à l'AFAF dont les résultats de groupement parcellaires ne sont pas encore connus et ne permettent pas de répondre précisément et dès maintenant à ce type de question.

→ *Le Maître d'Ouvrage s'engage à ce que soient réalisés, dans le cadre de l'aménagement foncier, tous les aménagements de voirie secondaires qui seront jugés nécessaires à l'activité agricole.*

Avis du commissaire enquêteur :

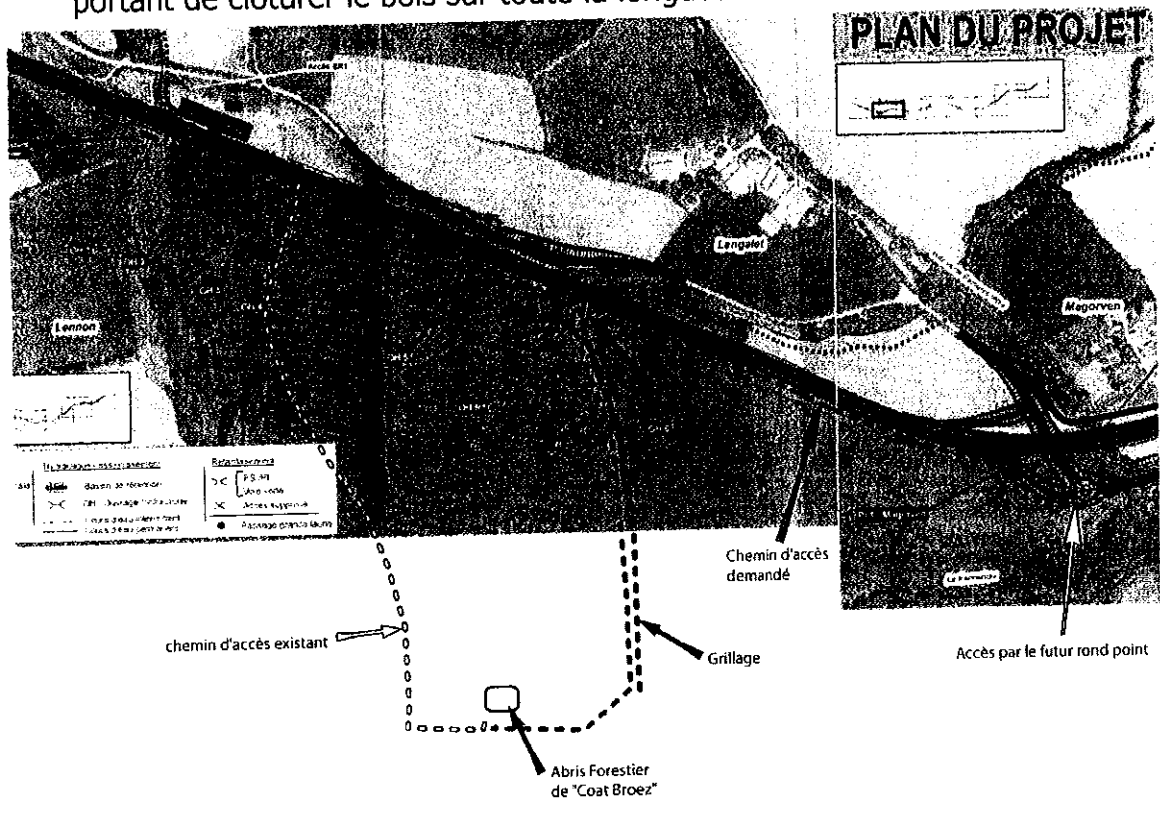
Avis conforme à celui du pétitionnaire.

C7-Châ-1 et L16-Châ : messieurs Danion et Le Goascoz du groupement forestier de Coat Broez constatent qu'il n'est prévu aucun accès sur la propriété du bois de Coat Broez qui est desservi à ce jour par un chemin empierré depuis la RN 164 près du Ster Goanes entre OH 3 et OH 4. Ils proposent un aménagement pour desservir leur propriété :

- un accès depuis le futur rond-point de l'échangeur de Magorven passant sur les parcelles de messieurs Rannou et Granec
- ce chemin devra être empierré et permettre l'accès en voiture avec un grillage posé le long du champ de monsieur Granec
- un portail sera posé à l'entrée de la propriété

Enquête publique sur les communes de Châteauneuf-du-Faou, Plonevez-du-Faou, Landeleau, Spézet et Lennon préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la mise à 2X2 voies de la RN 164 à la hauteur de Châteauneuf du Faou et portant sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Châteauneuf-du-Faou

- un passage grande faune étant prévu au bord du Ster Goanez, il semble important de clôturer le bois sur toute la longueur de la RN 164.



Avis du pétitionnaire :

Cette problématique a été repérée dans l'étude d'impact agricole et sera résolue soit en créant une servitude de passage sur les parcelles attenantes soit par un franchissement direct de la RN164 grâce à un OA de gabarit modéré qui pourrait être effectivement positionné au niveau du chemin empierré cité dans le registre. Cette problématique d'enclavement sera résolue au moment de l'aménagement foncier et travaux connexes associés étant entendu qu'à aucun moment il ne sera envisageable de n'avoir aucun accès à cette parcelle.

A noter la dualité entre consommation foncière importante sur les 2 parcelles agricoles à l'Est (pour la réalisation du chemin empierré) et coût de réalisation d'un passage inférieur de gabarit réduit mais qui pourrait être mutualisé avec le passage grande faune.

Concernant le passage faune et les clôtures : le positionnement du passage grande faune symbolisé dans le dossier DUP aux abords de l'affluent du Ster Goanez n'est pas positionné précisément à ce stade des études et sa position pourra évoluer lors de l'affinage du projet routier en cours.

La RN164 sera bien intégralement close pour éviter aux animaux sauvages et domestiques de divaguer sur la route nationale.

→ *Le Maître d'Ouvrage s'engage à réaliser la solution de désenclavement qui sera identifiée par l'aménagement foncier.*

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

C11-Châ : le GAEC Rivoal demande

- **C11-Châ-7** : un chemin de remembrement pour desservir les parcelles 487, 486, 467.
- **C11-Cha-8** : un aménagement du chemin de Fornuvern à Pennarmenez pour permettre le passage de gros engins agricoles pour éviter aux agriculteurs de passer par Châteauneuf-du-Faou.
- **C11-Châ-9** : un accès à la parcelle 610

Avis du pétitionnaire :

Les éventuels aménagements ou création de chemins de remembrement seront logiquement traités au moment du remembrement qui s'intitule dorénavant AFAF.

Le 28/02/2014 la commission intercommunale d'aménagement foncier constituée sur les communes de Châteauneuf-du-Faou, Plonevez-du-Faou et Landeleau, a émis un avis favorable au lancement de la procédure d'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF). Dans le cadre de cette procédure, l'ensemble du parcellaire des exploitations sera remanié et cela doit permettre de régler par ce biais la majorité des problèmes d'enclavement de certaines parcelles. Les travaux connexes réalisés dans le cadre de cet AFAF comprendront, s'il le faut, la réalisation de chemins d'exploitations pour desservir l'ensemble des parcelles.

Dans tous les cas de figures, l'État Maître d'Ouvrage à s'engager à remédier soit techniquement soit financièrement à tous les préjudices engendrés par le projet routier.

→ *Le Maître d'Ouvrage s'engage à réaliser les ouvrages qui seront nécessaires au désenclavement des parcelles, et qui devraient être définis par l'aménagement foncier.*

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

C16-Châ : monsieur Jean-Louis Le Gall Coat Huel Le Cloître Pleyben demande que l'on prévoie un accès à ses parcelles de Fouven et Penn ar Menez.

Avis du pétitionnaire :

Même réponse que pour C11-Châ (GAEC Rivoal) : traitement lors de l'AFAF des problèmes résiduels d'accès aux parcelles.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

C17-Châ-1 : monsieur Albert Duigou de Kermerzer demande comment est prévu l'accès de ses parcelles C104 - C105 - C106 à l'est de Trémélé et mitoyennes de la RN 164.

Avis du pétitionnaire :

Même réponse que pour C11-Châ (GAEC Rivoal) : traitement lors de l'AFAF des problèmes résiduels d'accès aux parcelles.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L21-Châ-4 : pour monsieur et madame Yves Le Guern et monsieur et madame Michel Rozay du Moulin de Kervaziou, l'accès aux parcelles A180, A184 et A179 n'est pas assuré. On arrive au point OHR2 et ensuite ? **L25-Châ-3** : même demande de monsieur Jean Michel Evenat de Kerbiliguet.

Avis du pétitionnaire :

Même réponse que pour C11-Châ (GAEC Rivoal) : traitement lors de l'AFAF des problèmes résiduels d'accès aux parcelles.

Avis du commissaire enquêteur :
Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L26-Châ : monsieur et madame Menthéour font remarquer que le projet va augmenter notablement le kilométrage des membres de sa famille, va baisser la valeur tant locative que foncière des habitations sises sur le haut de Trémélé et de Pennaneac'h et va enclaver un certain nombre de parcelles (60, 255, 297, 298, 299, 300, 488, 489...). Ils demandent pour désenclaver les diverses parcelles et les trois habitations de Trémélé et Pennaneac'h, la création d'une route parallèle de 1200 mètres pour accéder plus rapidement à l'échangeur de Croaz Lesneven.

Avis du pétitionnaire :

Enclavement parcelles :

Même réponse que pour C11-Châ (GAEC Rivoal) : traitement lors de l'AFAF des problèmes résiduels d'accès aux parcelles.

Allongements de parcours et proposition de voie de désenclavement :

Le riverain qui habite le hameau de Penn an Néac'h (à proximité du hameau de Trémélé) annonce les allongements de parcours suivants : +1 250m vers Châteaulin-Pleyben et +2 200m vers Carhaix-Rennes. Ces chiffres sont imprécis et le tableau des allongements de parcours de l'étude d'impact (p310) montre bien que les hameaux de ce secteur sont les plus pénalisés par le projet routier (+2,1km vers Châteaulin-Pleyben et +3,9km vers Carhaix-Rennes).

La solution suggérée consistant à doubler la voie parallèle de ces hameaux jusqu'à l'échangeur central est une solution qui consommerait une grande quantité de terre agricole de qualité (1 200m x 20m de plate-forme routière = 2,5ha environ + des délaissés). En outre, elle n'a d'autant plus d'intérêt que si elle permet aussi aux hameaux du sud de la RN164 (Trémélé) d'en bénéficier, ce qui n'enlève donc pas le besoin d'un ouvrage d'art de franchissement de la RN164 ; celui-ci reste aussi nécessaire pour assurer la continuité de la voie verte. Au final, il y a donc un surcoût financier non négligeable (au minimum de 500 k€) Il est à noter que cette voie parallèle permettrait de minimiser les allongements de parcours vers Châteaulin-Pleyben mais n'empêcherait pas un allongement de parcours de +3km environ vers Carhaix-Rennes.

Dépréciation de propriété :

L'article L.13-13 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pose le principe que les indemnités allouées à l'exproprié doivent couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation. Ce principe de la réparation intégrale implique qu'indépendamment de l'indemnité principale, représentant la valeur patrimoniale des biens expropriés, l'exproprié peut percevoir une ou plusieurs indemnités accessoires qui ont vocation à indemniser toutes les conséquences dommageables qui sont en relation directe avec l'expropriation. Parmi les indemnités susceptibles d'être versées sur le fondement de l'article L13-13 figure la dépréciation du surplus non exproprié. Cette indemnité vise à indemniser la perte de valeur de la partie de terrain qui reste la propriété de l'exproprié.

Cette indemnité n'est pas automatique, elle pourra être réclamée par l'exproprié au moment de la négociation avec les services de France domaine. Si la dépréciation est avérée une indemnité pourra donc être attribuée à ce titre. En cas de désaccord sur la réalité de la dépréciation ou sur son montant l'exproprié devra saisir le juge de l'expropriation.

Il est à noter que cette indemnité ne peut-être versée que s'il y a acquisition de terrain. Si la parcelle est incluse dans le périmètre de l'AFAF et que celui ci se réalise en inclusion d'emprise, le propriétaire pourra faire une demande d'indemnité dans le cadre d'un

Enquête publique sur les communes de Châteauneuf-du-Faou, Plonevez-du-Faou, Landeleau, Spézet et Lennon préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la mise à 2X2 voies de la RN 164 à la hauteur de Châteauneuf du Faou et portant sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Châteauneuf-du-Faou

"dommage de travaux publics" (lié à la perte de valeur de son bien). Cette demande peut se traiter dans un premier temps dans un cadre amiable avec la DREAL. En cas de désaccord sur la réalité de la dépréciation de la valeur de la maison ou sur son ampleur le propriétaire devra saisir le tribunal administratif.

Dans le cas présent, l'habitation se situe à 280m de la RN164 dont le tracé n'est pas modifié à cet endroit et il n'y a pas d'emprises foncières du projet routier sur les parcelles de ce riverain.

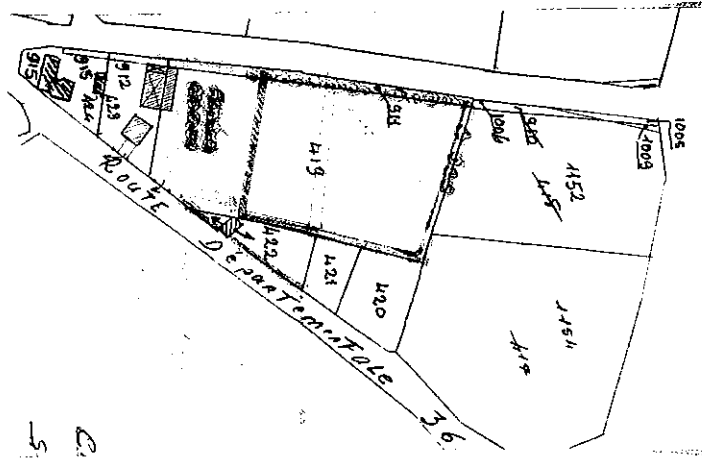
Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L35-Châ-1 : monsieur et madame André Le Moal Croas Lesneven demandent que soit revu le projet de desserte des lots 422 et 421 qui se ferait par un accès coupant en deux leur propriété et qui impacterait leurs arbres fruitiers et un puits qui s'y trouve. Ils proposent d'autres solutions.

L35-Châ-2 : Ils souhaitent continuer à bénéficier de leur accès direct à leur maison, au garage et à l'atelier par leurs portails à hauteur de la bretelle d'accès à la RN 164.





Avis du pétitionnaire :

La problématique des accès à ces habitations est liée au statut futur de voie express de la RN164 qui supprime tous les accès directs à la RN164 avec accès uniquement par des échangeurs dénivelés et qui, de fait, empêche d'avoir des accès riverains sur des bretelles d'échangeurs de la RN164 (pour des raisons évidentes de risque de prises à contre-sens).

La solution de desserte par l'arrière proposée à l'enquête publique n'est pas figée et les 2 premières propositions de desserte par le Nord semblent, à première vue, réalisables et seront examinées plus précisément par le Maître d'Oeuvre en charge de l'élaboration du projet. La 3ème proposition n'est par contre pas imaginable pour des raisons d'accès directs à une bretelle de l'échangeur.

Concernant la demande de maintien d'accès direct à cette bretelle via le portail existant, elle n'est pas possible pour la raison évoquée ci-dessus (aucun accès direct de riverain sur une bretelle d'échangeur). Par contre, le Maître d'Ouvrage prendra à sa charge tous travaux de modifications de clôtures, portails, de cheminement,...

On relèvera également qu'une solution alternative de conception de la bretelle de sortie (par un giratoire), qui sera approfondie, permettrait de s'affranchir de cette problématique en maintenant possible les accès actuels.

→ *Le Maître d'Ouvrage s'engage à poursuivre au stade ultérieur des études, en concertation avec les riverains concernés, l'étude des modalités de désenclavement des parcelles, notamment sur la base de certaines des propositions faites par les riverains concernés.*

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire, les travaux de modification de clôtures, portails, de cheminement... étant pris en compte par le Maître d'Ouvrage.

3.1.4.5 GRILLAGES

L3-Plo-3 : monsieur Bernard Hemery et madame Chantal Le Coz du GAEC du Spernen demandent que, pour les terres qu'ils louent à Rubulic, Saint André et Vêru, un grillage soit posé pour la sécurité des bêtes car elles sont pâturées.

Avis du pétitionnaire :

La RN164 sera bien intégralement close pour éviter aux animaux sauvages et domestiques de divaguer sur la route nationale. La réalisation des travaux routiers ou connexes à l'AFAF

n'occasionneront à aucun moment de brèches dans les clôtures de champs utilisés par des cheptels.

→ *Le Maître d'Ouvrage répond à cette demande dans son projet.*

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

C9-Châ : monsieur Frédéric Le Moal du GAEC Le Moal à Pennaroz Trémélé demande la mise en place d'un grillage du village de Trémélé au moulin neuf (Roudou) car il possède un troupeau qui va pâturer au bord de la RN 164.

Avis du pétitionnaire :

Même réponse que pour L3-Plo-3

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

C10-Châ-1 : monsieur Jean Yves Conan agriculteur au Kast demande l'installation d'une clôture étanche entre ses terrains et la RN 164 pour la sécurité de son cheptel.

Avis du pétitionnaire :

Même réponse que pour L3-Plo-3

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

C11-Châ-13 : le GAEC Rivoal demande la pose d'une clôture de chaque côté de la RN 164 à hauteur de la RD 21 pour empêcher la divagation des bovins.

Avis du pétitionnaire :

Même réponse que pour L3-Plo-3

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

3.1.4.6 DEBLAIS-MATERIAUX

C5-Châ-1 : monsieur Pierre Kerlogot de Trédiern s'oppose à ce que les parcelles attenantes au futur échangeur de Croas Lesneven nord servent de zone de dépôt des matériaux. Une zone située à 300m de cet endroit sur l'emplacement de l'ex moto-cross fera aussi bien l'affaire.

Avis du pétitionnaire :

La mise en conformité de l'échangeur central a bien des impacts parcellaires sur les terrains de Mr KERLOGOT avec la création de la bretelle de sortie Rennes -> Châteauneuf qui engendre un délaissé important qui servira de zone de dépôts de déblais excédentaires (12 000m³) et un terrain restant qui est prévu d'être remblayé (40 000m³) avant remise en culture.

Cette problématique d'excédent de déblais du chantier de terrassement est une problématique importante de cette opération : sur les 250 000m³ de déblais excédentaires (chiffre qui pourra évoluer en fonction de l'affinage du tracé et des sondages géotechniques associés et qui sera à minimiser) 130 000m³ sont stockés dans des délaissés et des merlons phoniques et 120 000m³ sont stockés sur des terrains agricoles remis en culture dont 86 000m³ sur 4ha (3 ilots) appartenant à Monsieur Kerlogot au niveau de l'échangeur central.

Ces zones à proximité de l'échangeur central sont pressenties pour devenir des zones de dépôts mais l'affinage du projet routier et l'élaboration associée du projet d'aménagement

paysager veilleront à minimiser les excédents de déblais et à les stocker le plus possibles dans des merlons phonique ou dans des délaissés routiers. Néanmoins à ce stade des études, ces terrains atouchant l'échangeur central présentent un potentiel fort de stockage (avant remise en culture) évitant d'avoir à évacuer par de nombreux camions ces volumes importants. La poursuite des études du projet et de l'aménagement foncier peut permettre d'identifier d'autres opportunités.

Concernant la proposition d'utiliser une zone de friches industrielles situées au Sud de l'échangeur, elle sera examinée dans la suite des études et pourrait permettre de stocker une grande partie de ces 120 000m³ stockés pour l'instant sur des parcelles agricoles remises en culture. Des premiers renseignements pris auprès de la mairie nous indiquent que cette parcelle de friche industrielle fait environ 3,7ha (on pourrait donc y stocker proprement entre 25 000 et 50 000m³ avant remise de la plate-forme à la Communauté de Communes), qu'elle est classée en zonage Ui au PLU, qu'elle est déjà actuellement bien remplies de différents zones de stockages éparses, qu'elle est propriété de la mairie de Châteauneuf-du-Faou qui va la remettre prochainement à la Communauté de Communes dont il sera nécessaire de connaître les ambitions pour ce terrain et le calendrier envisagé pour lui trouver des occupants (les travaux ne commençant pas avant 2017, les travaux de remblaiements éventuels de cette parcelle ne pourraient pas avoir lieu avant cette échéance qui est peut être trop lointaine pour la Communauté de Communes.

→ *Le Maître d'Ouvrage s'engage à étudier la faisabilité, en liaison avec les collectivités locales concernées, d'un stockage de matériaux sur la friche industrielle évoquée, pour réduire les impacts sur les terres de M. Kerlogot.*

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L31-Châ-8 : concernant les zones de dépôt de matériaux, le Conseil Général demande que dans le choix des implantations, soit préservé les ensembles de végétation notamment sur l'échangeur de Croas Lesneven.

Avis du pétitionnaire :

L'aménagement paysager des zones de dépôts sera fonction de nombreux paramètres :

- les consignes d'entretien des délaissés par les gestionnaire des routes ;
- les besoins d'accès aux parcelles à remblayer
- le besoin de démolir route abandonnée et haie associée pour fusionner 2 parcelles agricoles
- les fonctions écologiques des haies (pour que les chauves-souris ou oiseaux prennent de la hauteur et évitent les collisions par exemple)
- l'objectif de stocker intégralement tous les excédents de déblais à l'intérieur de l'emprise du chantier.
- ...

Le Conseil Général du Finistère sera rendu destinataire pour avis du projet d'aménagement paysager pour les parties qui le concerne (échangeur central, RD236, RD21 et voies vertes)

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L34-Châ-3 : monsieur Xavier Gremillet président du G.M.B. (Groupe Mammologique Breton) demande que va devenir l'excédent des 250000 m³ de déblais. Il souligne que l'exportation lointaine est écologiquement inacceptable, qu'il est exclu qu'ils

puissent être stockés sur des zones naturelles même à titre provisoire, que le stockage dans des friches industrielles doit être étudié vis à vis de la biodiversité. Il se demande dans quelle mesure ils ne pourraient pas être utilisés comme carrière à remblais à titre provisoire mais prioritaire pour divers travaux à proximité jusqu'à épuisement des surplus.

Avis du pétitionnaire :

L'intégralité des 250 000m³ sera stocké dans l'emprise du chantier :

- 130 000m³ sont stockés dans des délaissés et des merlons phoniques ;
- 120 000m³ sont stockés sur des terrains agricoles remis en culture.

Le Maître d'Oeuvre en charge de l'élaboration du projet a en effet comme consigne de « recycler » tous les déblais excédentaires du projet routier dans l'emprise du projet et de minimiser ces volumes d'excédents de déblais.

Ces déblais sont bien stockés sur des délaissés ou parcelles agricoles sans présence d'enjeux environnementaux prégnants.

L'idée d'une carrière provisoire n'a de sens que si ces déblais excédentaires sont de qualités suffisantes ce qui ne sera probablement pas le cas ici (136 000m³ ont été jugés non réutilisables pour le projet routier, chiffre qui sera conforté après analyse géotechniques complémentaires qui auront lieu avant l'été 2014)

→ *Le Maître d'Ouvrage considère avoir pris en compte cet enjeu à la hauteur des objectifs formulés par le GMB*

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

3.1.4.7 VOIES VERTES :

L31-Châ : concernant les voies vertes et les chemins de randonnée, le Conseil Général demande que :

- **L31-Châ-4 :** sur le secteur de Margoven, le gabarit des ouvrages inférieurs de franchissement de la RN 164 et de la voie communale permettent une traversée confortable pour les usagers compte tenu de la longueur à franchir en évitant l'effet tunnel.
- **L31-Châ-5 :** sur le secteur de Trémélé et pour la partie créée le long de la RD, on puisse rendre la voie verte agréable et attractive par les éléments techniques et paysagers suivants :
 - . un cheminement aménagé de 3 à 4 mètres de largeur,
 - . une différence de niveau entre le cheminement et la chaussée de la RD (surélévation de la voie verte par exemple),
 - . la mise en place d'un talus ou d'une haie afin d'isoler la voie verte de la circulation automobile,
 - . la mise en place d'un revêtement sablé, non bitumé comme il est d'usage sur les voies vertes du FinistèreLa continuité de la voie verte doit être assurée par un cheminement répondant aux mêmes caractéristiques.
- **L31-Châ-6 :** sur le secteur de Landeleau, au niveau de Poull Ru/Rosagaouen, soit rétablie la continuité de la voie verte sur ce secteur en particulier avec le chemin de halage. Elle doit être préservée et confortée par une liaison multi-usages sécurisée de 3 à 4 mètres de largeur. L'ouvrage inférieur de franchisse-

ment de la RN 164 doit en particulier intégrer cette continuité d'usage. De plus il convient de maintenir les possibilités de stationnement à hauteur de la stèle du souvenir, permettant d'accéder à la voie verte et au chemin de halage.

Avis du pétitionnaire :

Voie verte au niveau de Magorven

A ce stade des études et sans disposer encore des études d'ouvrage d'art niveau projet, on peut estimer que le gabarit des 3 ouvrages traversés par la voie verte au niveau de Magorven sera compris entre 6 et 8m ce qui est assez important pour ne pas les considérer comme oppressants. A noter que depuis la mise à l'enquête publique du dossier DUP, le projet a été optimisé au niveau de Magorven permettant d'éviter la rectification de la voie verte telle qu'elle apparaît sur les plans du dossier DUP.

Voie verte au niveau de Trémélé

Le Maître d'Oeuvre en charge de l'élaboration du projet routier (DIR Ouest / SIR de Rennes) se mettra en relation avec les services du Conseil Général du Finistère pour définir conjointement les caractéristiques techniques de la voie verte qui devront néanmoins être cohérentes avec les caractéristiques existantes de la voie verte existante à ce jour sur le secteur, impactée par le projet. Il n'est pas dans l'objectif du projet que de prendre en charge la réalisation de la voie verte dans ce secteur, mais bien de permettre demain, lorsque la voie verte aura été aménagée par le Conseil Général, une cohérence minimale.

Voie verte au niveau de Landeleau

L'ouvrage existant (PI4) permettant l'accès au chemin de halage et à une habitation n'est pas modifié par notre projet routier. Il n'entre donc pas dans le cadre du projet de réserver une bande de 3-4m sous cet ouvrage extrêmement peu circulé pour y isoler la voie verte.

Comme pour la voie verte au niveau de Trémélé, Le Maître d'Oeuvre en charge de l'élaboration du projet routier (DIR Ouest / SIR de Rennes) se mettra en relation avec les services du Conseil Général du Finistère pour définir conjointement les caractéristiques techniques de la voie verte qui devront néanmoins être cohérentes avec les caractéristiques existantes de la voie verte existante à ce jour sur le secteur,

Stèle de commémoration au niveau de Landeleau (route de Pont ar Stang)

L'itinéraire de substitution et les voies de rétablissement du secteur de Pont ar Stang passeront à proximité immédiate d'une stèle de commémoration, un nouvel emplacement sera proposé et accompagné d'aménagements spécifiques (dont un parking) au stade ultérieur des études

→ *Le Maître d'Ouvrage s'engage à travailler en concertation avec le Conseil Général l'aménagement de la voie verte dans le cadre du projet mais rappelle qu'il ne lui appartient pas de réaliser des aménagements dans des secteurs non impactés par le projet, ou démesurés par rapport aux caractéristiques actuelles de la voie verte.*

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

3.1.4.8 ENJEUX PAYSAGERS :

L11-Châ-3 : lettre de Bretagne SEPNB qui demande de bien traiter les bords des routes et les dépendances vertes car ce sont les derniers refuges de nombreuses espèces et servent de couloirs écologiques. L'association recommande une coupe de 10cm avec une fauche retardée.

Avis du pétitionnaire :

Concernant les dépendances vertes, leurs aménagements paysagers se fera en liaison étroite avec le gestionnaire du réseau routier national (DIR Ouest / District de Brest) qui a également la gestion des dépendances vertes. Les propositions du SEPNB (fauche tardive, évacuation des déchets, coupe de 10cm,...) seront proposées au gestionnaire des dépendances vertes qui a ses propres contraintes d'exploitation et de moyens.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

C15-Châ et L23-Châ-1 : monsieur et madame J-L Derrien et monsieur et madame André Le Moal habitants face à Ty Laë côté Châteauneuf-du-Faou suggèrent la plantation d'une ligne d'arbres partant du triangle boisé qui fera face à Bretagne Saumon jusqu'au lieu-dit Belle Vue.

Avis du pétitionnaire :

Difficulté pour localiser les habitations de ces 2 riverains (J.L. Derrien et A. Le Moal)

D'après le courrier, ils doivent se trouver au Sud de la RN164 face au restaurant Ty Laë sauf qu'ils demandent un rideau d'arbre entre « Bretagne Saumon » au sud de l'échangeur et le lieu-dit « Belle-vue » qui semble se trouver au Nord de l'échangeur.

Néanmoins, la demande d'un rideau d'arbres pour effectuer un rôle de protections phoniques (et non pas d'aménagements paysagers) ne semble pas pertinente.

Ainsi, le manuel des bruits et études routières du SETRA de 2001 indique :

L'efficacité acoustique apportée par une barrière végétale que l'on interposerait entre la route et les riverains est faible, et les instruments de mesure n'enregistrent des atténuations sensibles **que pour d'importantes épaisseurs de végétation dense, continue et persistante de plusieurs dizaines de mètres.**

Mais une telle barrière peut avoir une autre utilité, dont le concepteur doit tenir compte : en masquant les ouvrages et les véhicules, elle réduit l'intrusion visuelle des infrastructures et du même coup le sentiment de gêne par rapport aux différentes nuisances qu'elle engendre.

En outre, la végétation est le siège de bruits d'origines diverses : vent dans les feuilles, oiseaux, qui créent un premier plan sonore dans lequel pourra plus ou moins se fondre le bruit du trafic. Le «rideau végétal» apparaît donc non comme un dispositif de protection contre le bruit, mais comme un complément utile à une démarche globale d'insertion.

En revanche, une zone plantée de grande dimension (massif forestier par exemple) peut influencer notablement la propagation sonore, à la fois du fait de la nature différente du sol, de la présence du feuillage, et de la modification des profils météorologiques (vent et gradient thermique) qu'elle induit. Selon le cas, cette influence peut conduire **soit à une augmentation**, soit à une diminution des niveaux sonores. Ces effets sont cependant encore mal connus, et les modèles de prévision ne les prennent pas en compte pour l'instant. »

Nos services centraux (CERTU et SETRA) indiquent donc que l'effet acoustique de la végétation est très marginal voire n'atténue pas le bruit et est plus lié à la perception visuelle avec impact psychologique.

→ *Le Maître d'Ouvrage examinera dans les études paysagères de niveau projet s'il y a une opportunité à une plantation en marge de l'emprise routière, même si son effet sur la réduction du bruit est nul*

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L31-Châ-7 : concernant les enjeux paysagers, le Conseil Général demande que les mesures compensatoires soient adaptées. Le projet de la RN 164 et ses impacts

mérite des reconstitutions complémentaires afin de rétablir les continuités écologiques ou paysagères. Le rétablissement de la RD 236 appelle une vigilance particulière. **L31-Châ-9** : une étude paysagère détaillée permettra de compléter ou de préciser les mesures compensatoires en lien avec une analyse affinée des structures végétales existantes.

Avis du pétitionnaire :

Lors des études préalables à la DUP, un travail important a été effectué sur le diagnostic du paysage existant (p114 à 142 de l'étude d'impact), une analyse fine des impacts du projet routier sur la paysage (p300 à 307 de l'étude d'impact) et l'avant-projet réalisé nous semble, à ce stade des études suffisamment étoffé et dense, avec prise en compte notamment de la compensation importante des haies et boisements impactés (x3,5 pour les haies et x7 pour les boisements, p418-419 de l'étude d'impact)

Un maître d'œuvre paysager sera désigné prochainement pour travailler en collaboration avec le maître d'œuvre routier pour concevoir un projet d'aménagement paysagers affiné cohérent avec l'avant-projet réalisé avant DUP, avec les modifications et optimisations du projet routier (zones de stockages par exemple) et avec certaines remarques émises lors de l'enquête publique et jugées pertinentes.

Le Conseil Général du Finistère sera rendu destinataire pour avis du projet d'aménagement paysager pour les parties qui le concerne (échangeur central, RD236, RD21 et voies vertes).

Il ne semble pas au Maître d'Ouvrage, au vu du diagnostic des enjeux paysagers, que le secteur de Trémelé soit associé à un enjeu spécifique par rapport à d'autres secteurs de la zone d'étude.

→ *Le Maître d'Ouvrage continuera à approfondir les conditions d'insertion paysagère au stade des études de projet, dans le secteur de Trémelé comme ailleurs*

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

3.1.4.9 SIGNALÉTIQUE :

C6-Châ et L8-Châ : le Domaine du Meros village vacances souhaite que soit mise en place une signalétique particulière à hauteur de Pont Triffen pour indiquer la présence du domaine comme par exemple est indiqué la présence du Domaine des Ormes sur la 4 voies de Rennes à Brest à hauteur de Dol de Bretagne.



Avis du pétitionnaire :

Le domaine de Meros est un centre équestre et d'hébergement qui dispose actuellement d'un accès direct à la RN164 et de panneaux de jalonnement implantés par lui-même au droit de ce

carrefour. Avec le projet, ce domaine ainsi que les hameaux de ce secteur perdent leur accès direct à la RN164 avec un allongement de parcours via l'échangeur suivant de Pont-Triffen.

A noter que le projet de mise à 2x2 voies de la RN164 ne crée pas d'allongements de parcours pour les usagers en provenance ou destination de Rennes-Carhaix (+0,1km seulement) mais crée un allongement conséquent pour les usagers en provenance ou destination de Châteaulin-Pleyben (+3,2km environ).

La comparaison avec le domaine des Ormes est trop rapide. D'une part du fait de sa fréquentation et d'une ampleur très modérée en comparaison du Domaine des Ormes (qui présente réellement un intérêt patrimonial de part la présence d'un château d'envergure), et d'autre part de fait de l'existence d'un schéma directeur de signalisation touristique pour le Département 35 (élaboré par le CG35 avec validation en commission, dont la DIRO est membre). Ce document, qui permet de valider un ensemble de sites retenus de manière concertée, n'existe pas encore pour le Département du Finistère. Sur le principe, en l'absence d'un tel document pour le Département 29, il faut appliquer les règles nationales (cf articles 87 et 88 de l'Instruction Interministérielle sur la signalisation routière - IISR - traitent de la signalisation d'animation pour les voies à caractéristiques autoroutières).

Ainsi l'Instruction Interministérielle sur la signalisation routière (5ème partie) (et la circulaire du 4 avril 2012 relative à la déconcentration des décisions concernant la signalisation d'animation culturelle et touristique sur les voiries à caractéristiques autoroutières ou assimilées) précise dans son article 87 que *« les panneaux de signalisation d'intérêt culturel et touristique donnent des indications d'intérêt général et permanent. Ils ne doivent pas pouvoir être assimilés à des messages promotionnels, ni revêtir un caractère publicitaire, commercial ou institutionnel »*.

Cette même circulaire précise dans son introduction que , *« conformément aux articles R418-2 à R418-9 du code de la route (publicité visible des voies publiques) et de leurs arrêtés applicatifs, les thèmes retenus ne doivent pas pouvoir être assimilés à une publicité ou à une promotion commerciale »*.

Un dossier de demande de signalisation pourra être monté avant d'être instruit par les services gestionnaires de voiries (DIRO pour la RN164) avant décision par le Préfet compétent mais il semble peu pertinent, eu égard aux règles rappelées ci-avant (caractère publicitaire) et à l'absence de schéma directeur départemental.

→ *Le Maître d'Ouvrage considère qu'il n'y a pas lieu de donner suite à cette demande de signalisation du domaine de Méros, eu égard aux règles existantes et à l'absence de schéma de directeur de signalisation touristique dans le Finistère.*

Avis du commissaire enquêteur :

Un schéma directeur de signalisation touristique dans le Finistère pourrait s'avérer utile pour fixer les règles dans ce domaine.

L39-Châ : lettre de monsieur Nédélec du restaurant Ty-Laë demande que soit mise en place une pré signalisation pour indiquer la présence de son restaurant ainsi qu'une enseigne sur le bâtiment ou à proximité s'il est masqué par les ouvrages de protection sonore.

Avis du pétitionnaire :

Au Nord Ouest de l'échangeur de Croas Lesneven se trouvent 2 habitations voisines qui expriment des demandes opposées :

- Monsieur NEDELLEC et son restaurant Ty-Laë qui ne souhaite pas de protection phonique à la source (merlon ou mur anti-bruit) qui masquerait l'enseigne de

l'établissement. Si des protections phoniques à la source étaient réalisées, Monsieur Nedellec souhaiterait la pré-signalisation « de part et d'autre de l'échangeur » ainsi qu'une enseigne sur son bâtiment ou à proximité immédiate.

- Monsieur Joël Henry (Bellevue) qui souhaite la mise en place d'un mur anti-bruit en lieu et place de la protection de façade conçue par le Maître d'Ouvrage (voir courrier n° L15-Châ).

Le principe de protections acoustiques retenu par le Maître d'Ouvrage est celui utilisé lors de l'établissement des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) à savoir :

- des protections à la source (merlon ou écran) sont mises en place à partir de 3 habitations à protéger ;
- des protections de façade sont proposées le cas échéant.

Comme, sur ce secteur, il n'y a que 2 habitations à protéger au Nord (Mr NEDELLEC et Mr HENRY) de la RN164 et 1 habitation à protéger au Sud, il a donc été décidé de protéger ces habitations par des protections de façades, qui en effet, ne protègent que l'intérieur de l'habitation et pas du tout l'extérieur.

Quelque soit le choix final concernant le dispositif de protection phonique retenu (protection de façade ou merlon anti-bruit), il ne semble pas envisageable de signaler ce restaurant ce qui reviendrait à en faire une publicité.

Ainsi l'Instruction Interministérielle sur la signalisation routière (5ème partie) (et la circulaire du 4 avril 2012 relative à la déconcentration des décisions concernant la signalisation d'animation culturelle et touristique sur les voiries à caractéristiques autoroutières ou assimilées) précise dans son article 87 que « *les panneaux de signalisation d'intérêt culturel et touristique donnent des indications d'intérêt général et permanent. Ils ne doivent pas pouvoir être assimilés à des messages promotionnels, ni revêtir un caractère publicitaire, commercial ou institutionnel* ».

Cette même circulaire précise dans son introduction que , « *conformément aux articles R418-2 à R418-9 du code de la route (publicité visible des voies publiques) et de leurs arrêtés applicatifs, les thèmes retenus ne doivent pas pouvoir être assimilés à une publicité ou à une promotion commerciale* ».

Un dossier de demande de signalisation pourra être monter avant d'être instruit par les services gestionnaires de voiries (DIRO pour la RN164) avant décision par le Préfet compétent mais il semble peu pertinent, eu égard aux règles rappelées ci-avant (caractère publicitaire).

→ *Le Maître d'Ouvrage considère qu'il n'y a pas lieu de donner suite à cette demande de signalisation du restaurant Ty Lae, eu égard aux règles existantes et à l'absence de schéma de directeur de signalisation touristique dans le Finistère.*

Avis du commissaire enquêteur :

Le pétitionnaire rappelle les règles existantes en matière de signalisation qui ouvrent peu de possibilités d'action. Monsieur Nédellec devra se rapprocher de la mairie pour voir ce qu'il est possible de faire.

3.1.4.10 CIRCULATION :

L1-Plo-3 : monsieur Barker 10, Pen Al Lann Meros s'inquiète pour sa maison des éventuels excès de vitesse sur la nouvelle voie de desserte.

Avis du pétitionnaire :

La crainte du riverain est de voir une augmentation importante du trafic sur l'itinéraire de substitution couplée à des vitesses importantes sur cet voie.

Cette fraction d'itinéraire de substitution aura pour fonctions :

- de désenclaver et rétablir les quelques hameaux du secteur compris entre Saint-André et Landeleau (Le Cloître, Pennalan Meros, Coatronval, Saint-André, Ménez Meur, Vêru Vihan,...) soit quelques dizaines d'habitations pour un trafic engendré que l'on peut estimer entre 100 et 200véh/j
- de dévier très ponctuellement (campagne de réfection de l'enrobé, accident ou incident sérieux,...) la circulation de la RN164
- de rétablir la continuité entre la RD72 et la RN164, puisque l'accès à la RN164 par la RD72 au niveau de Saint-André sera supprimé (le principe d'un demi-échangeur n'a pas été retenu). Il est très difficile d'estimer le trafic associé, diffus, mais il sera très réduit : en effet, s'il y a aujourd'hui environ 1000 véhicules/jours qui gagnent la RN164 depuis ou vers la RD72, la très grande majorité doit correspondre à des habitants de la partie est de la zone agglomérée de Châteauneuf, qui demain emprunteront l'échangeur central.

Le trafic sur cette voie sera donc très modeste.

Les caractéristiques retenues pour cette voie de substitution sont celles du guide « Aménagement des Routes Principales » (ARP – août 1994) de catégorie R60. La vitesse maximale autorisée sera de 90 km/h sauf sur certaines sections à caractéristiques non conformes qui seront limitées à 70 km/h.

Concernant la police de la circulation, cette voie étant communale les maires de Landeleau, Châteauneuf-du-Faou et Plonevez pourront exercer leur pouvoir de police sur cet itinéraire et implanter des panneaux de signalisation complémentaires pour réduire éventuellement la vitesse ou indiquer des points particuliers.

→ *Le maître d'ouvrage rappelle la modestie du trafic concerné et les pouvoirs de police du maire pour faire respecter les limitations de vitesse adoptées*

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

C4-Châ-3 : la nouvelle route va obliger la circulation qui va s'accroître de façon importante à passer à Trémélé. **C8-Châ-1** : même remarque de madame Chantal Le Pendu de Trémélé. **C14-Châ** : même remarque de monsieur Jean Lavanant de Trémélé qui demande de sécuriser cet accès.

Avis du pétitionnaire :

Les enquêtes de trafic ont montré un trafic actuel sur la RD236 traversant directement le hameau de Trémélé d'environ 500véh/j.

La réalisation du projet de mise à 2x2 voies de la RN164 supprime les accès directs de la RN164 vers la RD236 (notamment les flux Rennes -> Châteauneuf et Châteauneuf->Rennes) qui utiliseront dorénavant l'échangeur central de Croas Lesneven et le trafic estimé à la mise en service sur la RD236, hors report lié à la déchetterie, est de 200 véh/j environ (dont 5% de PL) soit une division par 2,5 par rapport à l'état actuel.

De plus le hameau de Trémélé n'est plus traversé directement par la RD236 qui l'évite par l'Est créant un réel confort pour ses habitants.

Concernant les trafics liés à la déchetterie, la fréquentation actuelle est d'environ 18 000 véh/an soit seulement 60 véh/j avec des pointes à 180véh/j et seulement 25 camions par semaine ce qui n'est pas l'afflux redouté par les habitants de Trémélé, et est en outre d'ores et déjà partiellement inclus dans les 200 véhicules/jours cités précédemment, des usagers utilisant déjà la RD236 pour accéder à la déchetterie.

-> *Le Maître d'Ouvrage rappelle que la circulation sur la RD236 au niveau de Trémelé va nettement diminuer par rapport à la situation actuelle, et s'éloignera en outre des habitations du hameau.*

Avis du commissaire enquêteur :
Avis conforme à celui du pétitionnaire.

C12-Châ-2 : monsieur Guevel Langrand de Trémelé sera obligé de passer par le bourg de Châteauneuf-du-Faou et de faire de nombreux kilomètres supplémentaires pour rattraper la RN 164. **C13-Châ-1** et **C13-Châ-2 :** même remarque de monsieur Hubert Martin qui regrette aussi la suppression du projet de l'échangeur de Saint André.

Avis du pétitionnaire :

Allongements de parcours riverains Trémelé

Il y aura bien des allongements de parcours assez conséquents pour les habitants de Trémelé suite à la fermeture de l'accès direct de la RN164 (+3,9km vers Rennes et +2,1km vers Châteaulin).

Une solution suggérée par L26-Châ consiste à doubler la voie parallèle de ces hameaux jusqu'à l'échangeur central. C'est une solution qui consommerait une grande quantité de terre agricole de qualité (1 200m x 20m de plate-forme routière = 2,5ha environ+ délaissés). En outre, elle n'a d'autant plus d'intérêt que si elle permet aussi aux hameaux du sud de la RN164 (Trémelé) d'en bénéficier, ce qui n'enlève donc pas le besoin d'un ouvrage d'art de franchissement de la RN164 ; celui-ci reste aussi nécessaire pour assurer la continuité de la voie verte. Au final, il y a donc un surcoût financier non négligeable (au minimum de 500 k€). A noter que cette voie parallèle permettrait de minimiser les allongements de parcours vers Châteaulin-Pleyben mais n'empêcherait pas un allongement de parcours de +3km environ vers Carhaix-Rennes.

Absence de ½ échangeur à Saint-André

Afin de limiter le passage de la route express dans les zones d'habitations, il a été envisagé pour le tracé de la RN164 deux options de déviation de St-André, l'une par le nord et l'autre par le sud. A ces options correspondaient aussi quatre variantes possibles pour implanter un demi-échangeur.

Le choix de créer ou non un demi-échangeur à St-André conditionnait le choix du tracé de contournement du hameau, soit par le nord, soit par le sud. Aussi, dans un premier temps l'analyse comparative a porté sur les variantes de tracés de Saint André sans ½ échangeur puis, dans un second temps, sur l'analyse comparative avec ½ échangeur.

Les 4 variantes avec 1/2 échangeur et les 2 variantes sans 1/2 échangeur ont été comparées suivant de nombreux critères et soumises à concertation publique début 2012. Lors de cette concertation publique, les avis ont été quasiment unanimes (la seule expression en faveur d'un ½ échangeur émanait du Domaine de Méros) contre le ½ échangeur de Saint-André qui leur paraissait coûteux, inutile au vu des trafics projetés et impactant pour l'environnement, tous se positionnant pour la variante de contournement nord sans échangeur. Cette unanimité exprimée contre ce 1/2 échangeur de Saint-André à inciter le Maître d'Ouvrage à ne pas retenir ce choix de programme dans le bilan de concertation.

Avis du commissaire enquêteur :
Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L31-Châ-2 : le Conseil général du Finistère demande, que dans le cadre du rétablissement de la continuité de la RD 326, de la création à cet effet d'un nouveau

tronçon de 1,2km et d'une desserte sécurisée des accès du village de Trémélé y compris pour les engins agricoles une attention particulière soit consacrée à la visibilité de l'accès et aux possibilités de giration. Dans le cas d'une impossibilité de raccordement sécurisé à la voie créée, une alternative devra être proposée.

Avis du pétitionnaire :

Le projet de dévoiement de la RD236 impacte bien une zone humide et des boisements mais ces impacts ont bien été pris en compte dans les mesures compensatoires du projet.

Le Conseil Général du Finistère sera rendu destinataire pour avis du projet d'aménagement paysager sur ce secteur particulier. Il ne semble néanmoins pas au Maître d'Ouvrage, au vu du diagnostic des enjeux paysagers, que le secteur de Trémélé soit associé à un enjeu spécifique par rapport à d'autres secteurs de la zone d'étude.

Les raccordements avec ce nouvel itinéraire (voie de désenclavement en provenance du hameau de Penn an Néac'h et voie abandonnée traversant le hameau de Trémélé) sont, tels que présentés dans le projet soumis à enquête, satisfaisants et témoignent de leur faisabilité. Ils seront néanmoins optimisés lors de l'élaboration du projet en fonction des contraintes du secteur (visibilité, giration d'engins agricoles,...)

A noter que le projet de tracé de la RD236 pourrait évoluer fortement si la déchetterie qu'elle dessert était déplacée dans un futur proche compatible avec le calendrier du projet routier. Dans un tel cas, on pourrait imaginer l'abandon de ces 1,2kms de voies nouvelles et de l'ouvrage d'art PS2 commun à la RD236 et la voie verte et imaginer un rétablissement du seul hameau de Penn an Néac'h et de la voie verte par un ouvrage de gabarit réduit situé entre Penn an Néac'h et Trémélé. Cette solution permettrait en outre de supprimer les impacts sur les boisements et zone humide et surtout le fractionnement parcellaire de parcelles agricoles de qualité tout en réduisant sensiblement les coûts de réalisation du projet.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

Le transfert de la déchetterie située au nord sur la RD236 sur un autre emplacement permettrait :

- **de lui donner les conditions d'évoluer et de s'adapter aux besoins, ce qui n'est pas le cas à son emplacement actuel ;**
- **d'abandonner le projet d'1,2 km de voies nouvelles, de l'ouvrage d'art PS2 commun à la RD236 et à la voie verte et de le remplacer par un ouvrage de gabarit réduit situé entre Penn an Néac'h et Trémélé ;**
- **de supprimer les impacts sur les boisements et la zone humide ;**
- **d'éviter le fractionnement de parcelles agricoles de qualité ;**
- **de réduire les coûts du projet.**

Ce transfert est de la responsabilité de la Communauté de communes et n'est pas une obligation du Maître d'Ouvrage.

Compte tenu des avantages pour l'environnement apportés, de la diminution sensible des coûts que cela entrainerait et de l'obligation de faire les travaux avec un calendrier compatible avec les travaux, je recommande que la DREAL se rapproche de la Communauté de Commune et qu'un accord soit trouvé pour déplacer la déchetterie et modifier le projet dans la zone de Penn an Néac'h – Trémélé.

Le déplacement de la déchetterie étant dans l'intérêt des deux parties, je propose une participation financière du Maître d'Ouvrage à l'opération.

3.1.4.11 DECHETTERIE :

C2-Lan et C12-Châ-1 : les familles Le Pendu, Fichou et Guevel Langrand demandent que la déchetterie soit déplacée dans une zone industrielle où elle créerait moins de nuisances. **L4-Lan-5** : monsieur Michel Salaün maire de Landeleau formule la même demande mais sur un délaissé. **C4-Châ-2** : même demande de Madame Solange Martin de Trémélé. **C8-Châ-2** : même demande de madame Chantal Le Pendu de Trémélé.

Avis du pétitionnaire :

La déchetterie, construite en 1996, est couplée avec un centre de transit d'ordures ménagères. Des travaux de mise aux normes de sécurité du site sont prévus.

Il semble que, indépendamment du projet routier de mise à 2x2 voies de la RN164, la déchetterie actuelle soit sous-dimensionnée, mal localisée et difficilement agrandissable sur place eu égard aux enjeux environnementaux forts de la vallée du Roudou notamment.

L'ouvrage de franchissement de la RN164 sert à la fois pour accéder à la déchetterie mais aussi pour désenclaver le hameau de Penn an Néac' et pour assurer la continuité de la voie verte. L'abandon ou le déplacement de la déchetterie (scénario pas évoqué à ce jour par les collectivités) dans un calendrier compatible avec celui du projet routier permettrait de ne pas réaliser ces 1,2kms de voies nouvelles et l'ouvrage d'art PS2 commun à la RD236 et la voie verte et d'imaginer un rétablissement du seul hameau de Penn an Néac'h et de la voie verte par un ouvrage de gabarit réduit situé entre Penn an Néac'h et Trémélé. Cette solution permettrait en outre de supprimer les impacts sur les boisements et zone humide et surtout le fractionnement parcellaire de parcelles agricoles de qualité tout en réduisant sensiblement les coûts de réalisation du projet.

Concernant les niveaux de trafic, les enquêtes de trafic ont montré un trafic actuel sur la RD236 traversant directement le hameau de Trémélé d'environ 500véh/j.

La réalisation du projet de mise à 2x2 voies de la RN164 supprime les accès directs de la RN164 vers la RD236 (notamment les flux Rennes -> Châteauneuf et Châteauneuf->Rennes) qui utiliseront dorénavant l'échangeur central de Croas Lesneven et le trafic estimé à la mise en service sur la RD236, hors report lié à la déchetterie, est de 200 véh/j environ (dont 5% de PL) soit une division par 2,5 par rapport à l'état actuel.

De plus le hameau de Trémélé n'est plus traversé directement par la RD236 qui l'évite par l'Est créant un réel confort pour ses habitants.

Concernant les trafics liés à la déchetterie, la fréquentation actuelle est d'environ 18 000 véh/an soit seulement 60 véh/j avec des pointes à 180véh/j et seulement 25 camions par semaine ce qui n'est pas l'afflux redouté par les habitants de Trémélé, et est en outre d'ores et déjà partiellement inclus dans les 200 véhicules/jours cités précédemment, des usagers utilisant déjà la RD236 pour accéder à la déchetterie.

Concernant les usagers de cette déchetterie, ceux-ci proviennent principalement des communes de Châteauneuf, Collorec, Landeleau, Plonevez et Spézet. Les allongements de parcours dus à la fermeture de l'accès direct depuis la RN164 sont limités et inférieurs à 3kms, ce qui est donc totalement acceptable pour une fréquentation qui est par nature ponctuelle.

→ *On peut donc conclure que la déchetterie est peut-être mal localisée et difficilement évolutive, mais que le projet de mise à 2x2 voies de la RN164 n'aggrave pas cette situation, que la circulation sur la RD236 sera beaucoup moins importante qu'actuellement et ne passera plus directement dans le hameau de Trémélé et que les flux de camions et VL liés à la déchetterie sont très modérés. Il n'est donc pas de la responsabilité du Maître d'Ouvrage du*

projet routier d'accompagner une évolution de la déchetterie qui n'est clairement pas impactée négativement par ce projet. Au-delà, il apparaît que son déplacement pourrait permettre de simplifier le projet dans ce secteur, en limitant le coût et les impacts.

Avis du commissaire enquêteur :

Le transfert de la déchetterie située au nord sur la RD236 sur un autre emplacement permettrait :

- **de lui donner les conditions d'évoluer et de s'adapter aux besoins, ce qui n'est pas le cas à son emplacement actuel ;**
- **d'abandonner le projet d'1,2 km de voies nouvelles, de l'ouvrage d'art PS2 commun à la RD236 et à la voie verte et de le remplacer par un ouvrage de gabarit réduit situé entre Penn an Néac'h et Trémélé ;**
- **de supprimer les impacts sur les boisements et la zone humide ;**
- **d'éviter le fractionnement de parcelles agricoles de qualité ;**
- **de réduire les coûts du projet.**

Ce transfert est de la responsabilité de la Communauté de communes et n'est pas une obligation du Maître d'Ouvrage.

Compte tenu des avantages pour l'environnement apportés, de la diminution sensible des coûts que cela entraînerait et de l'obligation de faire les travaux avec un calendrier compatible avec les travaux, je recommande que la DREAL se rapproche de la Communauté de Commune et qu'un accord soit trouvé pour déplacer la déchetterie et modifier le projet dans la zone de Penn an Néac'h – Trémélé.

Le déplacement de la déchetterie étant dans l'intérêt des deux parties, je propose une participation financière du Maître d'Ouvrage à l'opération.

3.1.4.12 DIVERS :

L9-Châ et L14-Châ : lettres de monsieur Jean-René Joncour président de la Communauté de Communes de Haute Cornouaille souhaite avoir des précisions sur le tracé de la voie de l'échangeur de Croas Lesneven en direction de Landeleau et être informé, pour ce tronçon, des prises en charge par l'Etat des impacts économiques, urbanistiques et paysagers. La Communauté de Communes a effectué des travaux de viabilisation de terrains économiques en tenant compte :

- des règles d'urbanisme
- des règles sur la gestion des eaux pluviales
- des règles de sécurité pour la canalisation de transport de gaz.

Avis du pétitionnaire :

Au niveau du projet de zone artisanale, il y a bien un décalage de la RN164 vers le Sud de quelques mètres ce qui occasionnera des impacts extrêmement mineurs sur la zone d'activité. Les contraintes paysagères de cette ZAC seront utilisées comme entrants pour le Moe paysager en cours de sélection. De même, les noues et systèmes d'assainissements mis en place pour cette zone devront être conservés et être compatibles avec le système d'assainissement routier. En ce qui concerne le recul au titre de la loi Barnier, si le déplacement de quelques mètres de l'axe de la route était susceptible de remettre en cause le parti d'aménagement retenu, alors le caractère postérieur du projet d'élargissement de la route

nationale semble clairement en faveur d'une autorisation à déroger à la marge de recul, comme le permettent les textes.

→ *En tout état de cause, au stade des études de niveau projet, le Maître d'Ouvrage se rapprochera de la communauté de communes pour examiner conjointement les impacts réciproques des deux projets, qui semblent compatibles, pour les rendre cohérents.*

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L4-Lan-3 : monsieur Michel Salaün maire de Landeleau demande le déplacement de la stèle du souvenir de Pont ar Stang.

Avis du pétitionnaire :

L'itinéraire de substitution et voies de rétablissement du secteur de Pont ar Stang passeront à proximité immédiate d'une stèle de commémoration, un nouvel emplacement sera proposé et accompagné d'aménagements spécifiques (dont un parking) quand le projet routier sera suffisamment affiné. Ce travail de repositionnement sera effectué avec concertation étroite de la commune de Landeleau et des associations concernées.

→ *Le maître d'ouvrage répondra favorablement à cette demande dans la conception de détail*

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L21-Châ-2 : monsieur et madame Yves Le Guern et monsieur et madame Michel Rozay du Moulin de Kervaziou demandent au cas où le vieux pont en pierre sur la VC 17 (OHR 3) serait démoli, de contacter les services du Patrimoine. **L25-Châ-2 :** même demande de monsieur Jean Michel Evenat de Kerbiliguet.

Avis du pétitionnaire :

Concernant le Kervaziou, il existe actuellement 3 ouvrages hydrauliques dont le fonctionnement est très imparfait :

- une buse métallique Ø 1400 au droit de la RN164
- un pont constitué de deux ouvertures rectangulaires de 1 m de cote et permettant de rétablir un chemin abandonné.
- une voûte maçonnée de 2,0 m de large et 1,3m de hauteur et permet de rétablir une voirie communale (VC17)

Il est bien prévu le remplacement de l'ouvrage maçonné sous la VC17 par un cadre de 2,5 x 2 m² comportant 0,5 m de lit naturel reconstitué. Les fils d'eau de l'ouvrage futur (fil d'eau du radier naturel reconstitué) seront identique à ceux de l'ouvrage existant.

Si cet ouvrage présentait un réel potentiel patrimonial, ce qui n'est à ce jour signalé dans aucun document et ne l'a pas été par les services de la DRAC au cours des concertations menées, il serait demandé au bureau d'études en charge d'élaborer le dossier Loi sur L'eau d'essayer soit :

- de conserver l'ouvrage maçonné existant et d'en améliorer le fonctionnement par suppression des seuils (pas évident à première vue)
- de conserver l'ouvrage maçonné existant mais de le court-circuiter par un ouvrage cadre à proximité dans lequel le cours d'eau sera dévié.

A noter que le bureau d'étude a réalisé une expertise visuelle de cette ouvrage (p27 de l'étude d'impact) et qu'il en ressort que cette ouvrage est dans un état moyen :

« *La voûte est constituée d'une maçonnerie de schiste, les joints sont altérés dans certaines zones. Les murs de fronton sont constitués d'une maçonnerie de schiste en mauvais état dans*

la partie inférieure et en bon état au niveau du cintre, les parapets en maçonnerie de granit sont en très mauvais état et devront être démolis ».

Avis du commissaire enquêteur :

Le potentiel patrimonial du pont devant être détruit, situé sur le Kervaziou au sud de la RN164 à Magorven, doit être examiné par la mairie et les services compétents. Cet examen permettra de savoir exactement s'il faut le conserver et dans l'affirmative les mesures à prendre pour rétablir les ouvrages hydrauliques dans leur fonctionnement.

3.1.5 NUISANCES SONORES :

L4-Châ-3: lettre de monsieur Christian Ménard maire de Châteauneuf-du-Faou qui s'inquiète des nuisances sonores générées par la future route pour le village de Keroignant et qui demande que soient prises les mesures pour y parer.

Avis du pétitionnaire :

Les habitations du hameau de Keroignant ont une ambiance sonore préexistante modérée à l'exception des habitations R25 et R26 qui sont les plus proches de la RN164 actuelle et pour laquelle les mesures phoniques réalisées les classent avec une ambiance sonore préexistante bruyante et concluent à la nécessité de protections acoustiques réglementaires.

Le principe de protections acoustiques retenu par le Maître d'Ouvrage est celui utilisé lors de l'établissement des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) à savoir :

- des protections à la source (merlon ou écran) sont mises en place à partir de 3 habitations à protéger ;
- des protections de façade sont proposées le cas échéant.

Dans le cas présent les 2 habitations R25, et R26 sont des habitations isolées qui sont donc protégées, comme c'est le cas sur d'autres sites du projet (Coatronval, Saint-Guidinic, Meros,...) par des protections de façade.

La réalisation d'un écran anti-bruit serait une option au coût démesuré par rapport aux nombre de maisons à protéger. La réalisation d'un merlon anti-bruit pouvant être aménagé paysagèrement, moins coûteux, reste une option possible mais qui sera par nature associée à une consommation d'emprise supérieure (de l'ordre de 2 000 m²).

Avis du commissaire enquêteur :

Je recommande d'étudier la mise en place d'un merlon anti-bruit aménagé paysagèrement.

C3-Châ-2 et L1-Lan-1 : monsieur et madame Favennec de Keroignant demandent que soit installé un mur anti-bruit le long de sa propriété. **L24-Châ-2 :** demande de 12 habitants de Keroignant dont monsieur et madame Favennec pour édifier un mur anti-bruit ou une isolation phonique pour les maisons de monsieur et madame Favennec et monsieur et madame Zimmermann.

Avis du pétitionnaire :

Même réponse que pour L4-Châ-3.

A noter que le collectif de Keroignant et les époux Favennec demande dans leur courrier une isolation phonique de leur maison qui est bien prévue pour 2 habitations (dont celle des époux Favennec et pour la maison du hameau de Keroignant la plus proche de la RN164 qui est celle des époux Zimmerman) ;

Avis du commissaire enquêteur :

Je recommande d'étudier la mise en place d'un merlon anti-bruit aménagé paysagèrement.

L2-Plo-2 et C1-Plo-2 : monsieur Stephen Cotton Coat Trouval Vian demande à être protégé des nuisances sonores.

Avis du pétitionnaire :

Les 2 habitations du hameau de Saint-Guidinic ont une ambiance sonore préexistante modérée. Les niveaux sonores avec projet sont supérieurs aux seuils réglementaires et l'augmentation du niveau sonore significative. Des protections acoustiques sont donc réglementairement nécessaires.

Le principe de protections acoustiques retenu par le Maître d'Ouvrage est celui utilisé lors de l'établissement des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) à savoir :

- des protections à la source (merlon ou écran) sont mises en place à partir de 3 habitations à protéger ;
- des protections de façade sont proposées le cas échéant.

Dans le cas présent ces 2 habitations (dont celle des époux Colton) sont des habitations isolées qui sont donc protégées, comme c'est le cas sur d'autres sites du projet (Coatronval, Keroignant, Meros,...) par des protections de façade.

La réalisation d'un écran anti-bruit serait une option au coût démesuré par rapport aux nombre de maisons à protéger. La réalisation d'un merlon anti-bruit, moins coûteux, reste une option possible mais qui sera par nature associée à une consommation d'emprise supérieure (de l'ordre de 2 000 m²) et des impacts supplémentaires (ici, l'atteinte possible à la fosse septique et au terrain de Mr Colton par exemple).

Avis du commissaire enquêteur :

Je recommande d'étudier la mise en place d'un merlon anti-bruit.

L1-Plo-1: monsieur Barker 10, Pen Al Lann Meros demande que soit installé une clôture pour protéger sa maison et sa chienne.

Avis du pétitionnaire :

Sur le hameau de Pennalann Meros qui se trouve à plus de 100m de la future RN164, seule l'habitation de Mr Barker dépasse à peine le seuil réglementaire (60,5dB pour un seuil de 60dB) pour une augmentation tout juste significative (+1,9dB arrondi à +2dB). Des protections acoustiques sont donc réglementairement nécessaires.

Le principe de protections acoustiques retenu par le Maître d'Ouvrage est celui utilisé lors de l'établissement des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) à savoir :

- des protections à la source (merlon ou écran) sont mises en place à partir de 3 habitations à protéger ;
- des protections de façade sont proposées le cas échéant.

Dans le cas présent cette unique habitation est isolée et sera protégée, comme c'est le cas sur d'autres sites du projet (Coatronval, Keroignant, Meros,...) par des protections de façade.

Concernant l'implantation d'une clôture sur son terrain, l'itinéraire de substitution passera sur l'itinéraire de l'ancienne VC3 et dans le cas peu probable où les travaux relatifs à cet itinéraire de substitution impacterait la clôture de ce riverain, celle-ci serait reconstruite au frais du Maître d'Ouvrage.

Si cette habitation ne dispose pas actuellement d'une telle clôture, l'itinéraire de substitution passant exactement sur le tracé actuel de la VC3, le Maître d'Ouvrage n'a pas vocation à financer la clôture de son terrain. Mr Barker pourra néanmoins clore son terrain à ses frais.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

C12-Châ-3 : monsieur Guevel Langrand de Trémélé demande que des mesures soient prises pour diminuer le bruit en particulier en installant des panneaux anti-bruit.

Avis du pétitionnaire :

Le hameau de Trémélé sera bien protégé intégralement du bruit routier par **un merlon phonique** de 200m de long pour 2m de hauteur (route en déblais) permettant de ramener les niveaux sonores après projet en dessous des seuils réglementaires.

Le choix entre merlon phonique et mur anti-bruit est bien évidemment financier (19 000 € pour un merlon contre 330 000 € pour un mur anti-bruit de mêmes dimensions) mais cela permet également de pouvoir stocker des excédents de déblais du chantier sur site.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L15-Châ-1 : monsieur Joël Henry de Bellevue considère que l'isolation phonique de sa maison n'est pas suffisante et qu'il faut, pour qu'il puisse profiter de son jardin, édifier un écran acoustique.

Avis du pétitionnaire :

Une mesure acoustique a été effectuée directement au niveau de son habitation avec un Laeq diurne de 61,6 dB rectifié à 62,8dB par la modélisation acoustique. Ce riverain considère que cette valeur est déjà minimisée car sa haie ne sera pas éternelle et, en son absence, le bruit routier sera plus important et de l'ordre de 65dB comme un voisin proche.

En ce qui concerne la protection phonique supposée de la végétation, il faut préciser que si l'on trouve à certains endroits des notions sur la protection qu'est susceptible d'apporter un écran végétal, nos services centraux (CERTU et SETRA) indiquent que l'effet acoustique de la végétation est très marginal voire n'atténue pas le bruit et est plus lié à la perception visuelle avec impact psychologique. En effet les nombreuses études faites sur le sujet montrent que l'utilisation de la végétation en tant que filtre acoustique jusqu'à 40 mètres d'épaisseur se traduit par l'absence ou la quasi-absence d'atténuation sonore aux moyennes fréquences (composant majoritairement le bruit de trafic) et en tout cas très faible. On peut donc considérer que les Laeq mesurées puis modélisées au droit de cette habitation sont correctes et pas sensibles à l'absence ou non de la haie présente à ce jour.

Concernant cette habitation, la modélisation acoustique montre des valeurs de Laeq de 68,5dB et 69,9dB (respectivement RdC et 1er étage) qui nécessite, comme pour 2 autres habitations du secteur (2 habitations au Nord de la RN164 et 1 habitation au Sud de la RN164) des protections phoniques.

Le principe de protections acoustiques retenu par le Maître d'Ouvrage est celui utilisé lors de l'établissement des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) à savoir :

- des protections à la source (merlon ou écran) sont mises en place à partir de 3 habitations à protéger ;
- des protections de façade sont proposées le cas échéant.

Comme il n'y a que 2 habitations à protéger au Nord de la RN164 et 1 habitation à protéger au Sud, il a donc été décidé de protéger ces habitations par des protections de façades (comme sur Saint-Guidinic, Keroignant, Coatronval, Meros), qui en effet, ne protègent que l'intérieur de l'habitation et pas du tout l'extérieur.

Ce riverain souligne que lors de la concertation publique, il avait été présenté une protection phonique par mur anti-bruit. En effet, le rapport d'étude de cette époque présentait quelques

incohérences avec les règles utilisées lors de l'établissement des PPBE qui ont été rectifiées et mises en cohérences sur tous les sites à protéger de l'aire d'étude dans la version finale du rapport.

A noter la dualité avec le restaurant voisin qui ne souhaite pas avoir d'écran acoustique pour laisser son restaurant visible depuis la RN164 (voir L39-Châ).

Avis du commissaire enquêteur :

Je recommande d'étudier la mise en place d'un merlon anti-bruit.

L17-Châ-2 : monsieur et madame Pierre Duigou Danen et Toull Ruz considèrent que le bruit généré par la future RN 164 sera supérieur à celui prévu par l'étude. Ils demandent que le mur anti-bruit soit prolongé le long des parcelles 641 et 644.

Avis du pétitionnaire :

Concernant la protection phonique de ce secteur, elle sera composée d'un écran réfléchissant le long de la bretelle puis d'un merlon là où les emprises sont plus importantes, ce qui permettra de ramener les niveaux sonores en dessous des seuils réglementaires.

Bien évidemment, la modélisation phonique prend bien comme entrée le trafic projeté en 2035 (y compris report du à une éventuelle mise en place de l'écotaxe) avec toute la RN164 mise en 2x2 voies et des vitesses de 110km/h qui seront pratiquées ainsi que des circulations sur les bretelles des échangeurs.

Pour confirmer l'efficacité des protections phoniques mises en place, la réglementation n'impose pas au Maître d'Ouvrage routier le contrôle des niveaux sonores après mise en service. Il est cependant évident qu'en réponse à la demande du public, la pratique de contrôle du respect des objectifs après mise en service ne peut qu'être généralisée. Pour le réseau national, la circulaire du 12 déc. 1997 incite à un contrôle systématique après réalisation ou aménagement de chaque nouvel ouvrage ce qui sera mis en place dès la fin des travaux. Si ces mesures post-travaux venaient à montrer que l'impact phonique du projet routier n'était pas suffisamment bien traité par les mesures compensatoires mises en oeuvre, le Maître d'Ouvrage s'engage à renforcer ces mesures jusqu'à résoudre les désordres.

Monsieur Duigou souligne également l'importance d'une haie sur la protection phonique de leur maison et qui pourrait être éventuellement impacté par la desserte du bassin BR3.

En ce qui concerne la protection phonique supposée de la végétation, il faut préciser que si l'on trouve à certains endroits des notions sur la protection qu'est susceptible d'apporter un écran végétal, nos services centraux (CERTU et SETRA) indiquent que l'effet acoustique de la végétation est très marginal voire n'atténue pas le bruit et est plus lié à la perception visuelle avec impact psychologique. En effet les nombreuses études faites sur le sujet montrent que l'utilisation de la végétation en tant que filtre acoustique jusqu'à 40 mètres d'épaisseur se traduit par l'absence ou la quasi-absence d'atténuation sonore aux moyennes fréquences (composant majoritairement le bruit de trafic) et en tout cas très faible.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L18-Châ 2: lettre de monsieur et madame Taupin Toull Ruz qui demandent :

- sachant que leur maison à étage se situe à 23 mètres de la chaussée, que l'écran phonique prévu soit efficace et d'une hauteur d'au moins 4 mètres.
- que l'influence du revêtement sur la réduction du bruit soit comprise dans le cahier des charges.

L23-Châ-2 : même demande de monsieur et madame J-L Derrien et monsieur et madame André Le Moal habitants face à Ty Laë.

Avis du pétitionnaire :

Concernant la remise en question des hypothèses de modélisations acoustiques, la modélisation prend bien comme entrée le trafic projeté en 2035 (y compris report du à une éventuelle mise en place supposée mais loin d'être certaine de l'écotaxe qui maximise le trafic routier et donc le bruit routier et conséquemment les protections phoniques) avec toute la RN164 mise en 2x2 voies et des vitesses de 110km/h qui seront pratiquées ainsi que des circulations sur les bretelles des échangeurs.

Concernant la demande d'augmentation de la hauteur du mur anti-bruit prévu (4m au lieu de 3m) et la mise en oeuvre d'un enrobé phonique, le Maître d'Ouvrage a obligation de résultats sur la protection phonique des habitations impactées qui sera contrôlé ensuite par des mesures acoustiques après réalisation des travaux. Si ces mesures après-travaux devaient mettre en évidence un dépassement de seuils résiduels au droit de certaines habitations, le Maître d'Ouvrage s'engage à mettre en oeuvre des mesures complémentaires pour respecter les engagements réglementaires.

Les protections phoniques proposées (dimensionnement et position) suite à l'étude acoustique sont dimensionnées pour respecter les seuils réglementaires en 2035 une fois l'intégralité de la RN164 aménagée et il n'est donc pas nécessaire d'augmenter démesurément les caractéristiques de ces protections ou de rajouter des mises en oeuvre d'enrobés phoniques dispendieux. En outre, la performance de ceux-ci reste limitée et surtout leur efficacité acoustique est limitée dans le temps ; leur intérêt réside donc dans leur renouvellement régulier, ce qui n'est pas compatible avec le rythme de renouvellement actuel sur le réseau routier national, au regard du cadre budgétaire actuel de l'État.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L27-Châ : monsieur Pierre Moreau de Penarmenez fait part de ses doutes quand à l'efficacité des mesures prévues pour limiter le bruit aux alentours de sa propriété. Il demande la création d'un rideau végétal continu le long de la RN 164 entre la RD 36 et la RD21 côté voirie descendante.

Avis du pétitionnaire :

Dans son courrier, Monsieur Moreau n'émet pas de doute quant à l'efficacité des mesures de protection phoniques prévues (pas de protection phonique de prévue car hameau situé à 250m de la RN164 avec des seuils réglementaires pas atteints) mais fait plus le constat d'une ambiance sonore de plus en plus gênante et propose de corriger cela par la plantation de haies entre la RD36 et la RD21 (1500m de longueur !).

Si des mesures post-travaux venaient à montrer quand même un impact phonique notable du projet routier sur le hameau de Penn ar Ménez (ce qui est très improbable), le Maître d'Ouvrage s'engage à mettre en oeuvre mesures jusqu'à résoudre les désordres.

En ce qui concerne la protection phonique supposée de la végétation, il faut préciser que si l'on trouve à certains endroits des notions sur la protection qu'est susceptible d'apporter un écran végétal, nos services centraux (CERTU et SETRA) indiquent que l'effet acoustique de la végétation est très marginal voire n'atténue pas le bruit et est plus lié à la perception visuelle avec impact psychologique. En effet les nombreuses études faites sur le sujet montrent que l'utilisation de la végétation en tant que filtre acoustique jusqu'à 40 mètres d'épaisseur se traduit par l'absence ou la quasi-absence d'atténuation sonore aux moyennes fréquences (composant majoritairement le bruit de trafic) et en tout cas très faible.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L35-Châ-3 : monsieur et madame André Le Moal Croas Lesneven vivent à proximité du giratoire de Croas Lesneven en bordure de la bretelle Châteauneuf nord Carhaix et l'entrée vers Châteauneuf venant de Châteaulin (ex tracé de la RD 36). Ils demandent que la courbe de la bretelle de liaison RN 164 Châteaulin vers le giratoire de Châteauneuf-nord soit boisée sur le côté intérieur sur le talutage sud-sud-ouest. Ils demandent aussi que l'on prête une attention particulière à la qualité de l'enrobé. Ils demandent aussi une vitesse réduite sur la bretelle pour diminuer les bruits.

Avis du pétitionnaire :

Les mesures ont été faites pour qualifier les ambiances sonores avant travaux et pour caler le modèle de prévision acoustique. Les mesures phoniques ne sont pas réalisées au droit de toutes les habitations du projet mais seulement sur un échantillon représentatif permettant de bien caler l'ambiance sonore. Dans le cas présent des mesures phoniques ont été réalisées à 150m au Nord-Ouest de l'habitation de Mr Moreau.

Le modèle numérique donne ensuite des prévisions de bruit au droit de toutes les habitations permettant de savoir si telles ou telles habitations doivent être protégées (page 330 du dossier d'étude d'impact).

Si des mesures post-travaux venaient à montrer un impact phonique conséquent du projet routier sur certaines habitations, le Maître d'Ouvrage s'engage à mettre en oeuvre mesures jusqu'à résoudre les désordres.

la demande d'un rideau d'arbres pour effectuer un rôle de protections phoniques (et non pas d'aménagements paysagers) ne semble pas pertinente.

Ainsi, le manuel des bruits et études routières du SETRA de 2001 indique :

L'efficacité acoustique apportée par une barrière végétale que l'on interposerait entre la route et les riverains est faible, et les instruments de mesure n'enregistrent des atténuations sensibles **que pour d'importantes épaisseurs de végétation dense, continue et persistante de plusieurs dizaines de mètres.**

Mais une telle barrière peut avoir une autre utilité, dont le concepteur doit tenir compte : en masquant les ouvrages et les véhicules, elle réduit l'intrusion visuelle des infrastructures et du même coup le sentiment de gêne par rapport aux différentes nuisances qu'elle engendre.

En outre, la végétation est le siège de bruits d'origines diverses : vent dans les feuilles, oiseaux, qui créent un premier plan sonore dans lequel pourra plus ou moins se fondre le bruit du trafic. Le «rideau végétal» apparaît donc non comme un dispositif de protection contre le bruit, mais comme un complément utile à une démarche globale d'insertion.

En revanche, une zone plantée de grande dimension (massif forestier par exemple) peut influencer notablement la propagation sonore, à la fois du fait de la nature différente du sol, de la présence du feuillage, et de la modification des profils météorologiques (vent et gradient thermique) qu'elle induit. Selon le cas, cette influence peut conduire **soit à une augmentation**, soit à une diminution des niveaux sonores. Ces effets sont cependant encore mal connus, et les modèles de prévision ne les prennent pas en compte pour l'instant. »

Nos services centraux (CERTU et SETRA) indiquent donc que l'effet acoustique de la végétation est très marginal voire n'atténue pas le bruit et est plus lié à la perception visuelle avec impact psychologique.

Le Maître d'Ouvrage examinera néanmoins, dans le cadre du projet paysager, la faisabilité et la pertinence d'une plantation d'arbres en limite d'emprise de la bretelle.

Les protections phoniques proposées (dimensionnement et position) suite à l'étude acoustique sont dimensionnées pour respecter les seuils réglementaires en 2035 une fois l'intégralité de la RN164 aménagée et il n'est donc pas nécessaire d'augmenter démesurément les caractéristiques de ces protections ou de rajouter des mises en oeuvre d'enrobés phoniques

dispendieux. En outre, la performance de ceux-ci reste limitée et surtout leur efficacité acoustique est limitée dans le temps ; leur intérêt réside donc dans leur renouvellement régulier, ce qui n'est pas compatible avec le rythme de renouvellement actuel sur le réseau routier national, au regard du cadre budgétaire actuel de l'État.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L36-Châ-1 : madame Marie Françoise Goacolou de Coatronval constate que la haie de cyprès au bord de la RN 164 serait détruite pour construire de la voie de substitution. Son habitation sera plus proche de la route et les nuisances sonores augmenteront. Elle demande la construction d'un mur phonique (mur anti-bruit) et d'un mur visuel. Elle fait savoir que la façade de sa maison est en pierre de taille.

Avis du pétitionnaire :

Pas d'effet des haies végétales sur l'atténuation sonore (voir multiples remarques ci-dessus). La demande sera néanmoins examinée dans le cadre du projet paysager.

Contrairement à ce qu'affirme Mme Goacolou, son habitation ne sera pas plus proche de la route : son habitation sera à la même distance de l'itinéraire de substitution faiblement circulé qu'actuellement de la RN164 (50m) mais s'éloignera de la future RN164 d'une vingtaine de mètres. Cet éloignement compense presque l'augmentation du trafic routier et de la vitesse pratiquée mais n'empêche pas le dépassement de seuils réglementaires et donc la mise en place de protections phoniques.

Le principe de protections acoustiques retenu par le Maître d'Ouvrage est celui utilisé lors de l'établissement des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) à savoir :

- des protections à la source (merlon ou écran) sont mises en place à partir de 3 habitations à protéger ;
- des protections de façade sont proposées le cas échéant.

Comme il n'y a qu'une habitation à protéger au Nord de la RN164, il a donc été décidé de protéger cette habitation par une protection de façade (comme sur Saint-Guidinic, Keroignant, Meros,...), qui en effet, ne protègent que l'intérieur de l'habitation et pas du tout l'extérieur.

La réalisation d'un écran anti-bruit serait une option au coût démesuré par rapport aux nombre de maisons à protéger.

La réalisation d'un merlon anti-bruit, moins coûteux, reste une option possible mais qui sera par nature associée à une consommation d'emprise supérieure (de l'ordre de 2 000 m²) mais pourrait être envisagée entre l'itinéraire de substitution et la RN164.

Concernant la haie de cyprès en bordure de son terrain qui pourrait être impactée par le tracé de l'itinéraire de substitution, le Maître d'Oeuvre en charge de l'élaboration et optimisation du projet routier pourra vraisemblablement ajuster son tracé pour épargner cette haie.

A noter la plantation quoi qu'il en soit d'une haie permettant d'éviter la Co visibilité entre la RN164 et l'itinéraire de substitution.

Avis du commissaire enquêteur :

Je recommande d'étudier la mise en place d'un merlon anti-bruit.

3.1.6 DOMANIALITE :

C2-Châ-1 : quel va être le rôle de la commission foncière ? Les échanges seront-ils arbitraires ou volontaires ? **L37-Châ-7 et L38-Châ-8 :** l'EARL Goacolou Coatroual Plonevez-du-Faou et monsieur Ronan Goacolou Keroignant Châteauneuf-du-Faou demandent s'il est créé une réserve foncière ?

Avis du pétitionnaire :

Rôle de la commission foncière : l'AFAF est une procédure très encadrée et très codifiée. Cette procédure donne un rôle majeur à la CIAF. Elle a ainsi un rôle décisionnel et parfois et technique à chaque étape, elle décide de l'opportunité de l'aménagement foncier, propose le ou les modes d'aménagement foncier et le périmètre, fait établir tous les documents nécessaires à l'aménagement, examine les réclamations, détermine avec le géomètre le classement des terres, travaille avec le géomètre sur le projet d'aménagement et les travaux connexes.

Echanges : la réorganisation du parcellaire est réalisée par le géomètre, elle est étudiée par la CIAF. Ce nouveau parcellaire fait ensuite l'objet d'une enquête publique qui permet à tous les propriétaires de s'exprimer et de contester le cas échéant les nouvelles parcelles qui lui sont attribuées. Les réclamations sont ensuite étudiées par la CIAF. Les propriétaires dont les réclamations n'auront pas reçues de suite favorables devant la CIAF peuvent ensuite porter réclamations devant la commission départementale d'aménagement foncier (CDAF). A l'issue de la CDAF, le PV d'AFAF est publié au cadastre et au service de la publicité foncière ainsi qu'en Mairies. Les propriétaires et exploitants prennent possession de leur nouveau parcellaire à compter de cette date. Les propriétaires qui ne seraient toujours pas satisfaits de leurs parcellaires à ce stade, peuvent intenter une action devant le tribunal administratif, il faut noter que le recours devant le tribunal administratif n'est pas suspensif et n'empêche donc pas la prise de possession du nouveau parcellaire.

Réserves foncières : dans le cadre de la réalisation de l'aménagement foncier la DREAL Bretagne a signé en novembre 2012 une convention avec la SAFER Bretagne en vue de constituer des réserves foncières. L'objectif est d'obtenir le maximum de réserves afin de faciliter le travail du géomètre et permettre, si la CIAF choisit un AFAF avec inclusion d'emprise, que cette aménagement se réalise avec le minimum de perte de surfaces pour les exploitants, voire sans aucune perte.

Avis du commissaire enquêteur :
Avis conforme à celui du pétitionnaire.

C1-Lan : madame Le Vaillant maire de Pleyben demande

- dans quelle mesure sa commune sera impactée par les compensations des zones humides prévues dans le projet ?
- quelle procédure est prévue pour prévenir les propriétaires concernés ?

Avis du pétitionnaire :

L'avant projet routier prévoit à ce stade des études un impact de 4.40ha sur les zones humides et le Maître d'Ouvrage État s'engage à restaurer 4.45ha de zones humides dégradées dont une partie sur la commune de Pleyben (Ce ratio de 100% de compensation s'explique par le fait qu'on se situe dans le bassin versant de l'Aulne, les mesures compensatoires étant réalisées à proximité des zones humides dégradées par le projet).

Les chiffres des surfaces impactées pourra évoluer à la marge lors de l'optimisation du projet routier et les zones pressenties dans l'étude d'impact comme susceptible d'être restaurées pourront évoluer, l'objectif étant de compenser parfaitement les impacts dans le dossier Loi sur L'Eau.

Le Maître d'Ouvrage prendra contact dès que le dossier loi sur l'eau sera consolidé avec les exploitants et propriétaires des terres concernés pour négocier avec ces personnes les conditions de réalisation de ces travaux et de gestion ultérieure.

Avis du commissaire enquêteur :
Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L2-Plo-1, L2-Plo-3 et C1-Plo-1 : monsieur Stephen Cotton Coat Trouval Vian indique que l'agrandissement de la RN 164 va couper un coin de sa propriété et supprimer le système de filtration de sa fosse et demande comment il sera indemnisé.

Avis du pétitionnaire :

Le projet initial tel qu'il est présenté dans le dossier DUP impactait en effet le terrain de Mr Colton et notamment une partie où était implanté une fosse septique refaite à neuve récemment. Le projet a depuis été optimisé à cet endroit pour d'une part minimiser l'impact de la RN164 et de l'itinéraire de substitution sur les zones humides au niveau du Saint-Guidinic (-6000m² de zones humides impactées avec déplacement du bassin d'assainissement à l'Est) et d'autre part épargner le terrain de Steve Colton et sa fosse septique).

Au niveau du terrain de Monsieur Colton, le projet optimisé permet de reculer les routes de 10 à 15m par rapport au projet initial et au niveau de son habitation l'axe de la RN164 future se retrouve alors au niveau de l'actuelle RN164. Son terrain serait donc totalement épargné par le projet routier en terme d'emprise.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

C3-Plo-2 : monsieur Jean-François Salaün Penhoat Broëz est favorable à un échange de terres pour ses parcelles 029 à Kernonn et 154 au Faven.

Avis du pétitionnaire :

Dans le cadre de l'AFAF c'est le géomètre qui sera chargé de réaliser un nouveau parcellaire et dans ce cadre d'assurer la redistribution des parcelles. Si les parcelles concernées sont incluses dans le périmètre d'AFAF, ces parcelles seront donc susceptibles d'être attribuées à un nouveau propriétaire et à un nouvel exploitant.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L3-Plo-6 : monsieur Bernard Hemery et madame Chantal Le Coz du GAEC du Spernen demandent qu'au niveau de Ménez-Meur les nouvelles dispositions évitent le gaspillage de terres agricoles.

Avis du pétitionnaire :

La limitation de la consommation des terres agricoles aux strictes surfaces nécessaires fait partie des préoccupations de la DREAL Bretagne. Le projet routier est donc réalisé afin de n'utiliser que les surfaces nécessaires au projet.

Ainsi, des recherches d'optimisations du projet routier sur ce secteur sont en cours dans le cadre des études de niveau projet pour éviter ce délaissé et conserver des parcelles de dimensions et formes exploitables.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

C5-Châ-2 : monsieur Pierre Kerlogot de Trédiern indique qu'aucun accord à l'amiable ne sera possible si un aménagement foncier agricole n'entravant pas l'excédent brut normal de l'exploitation n'est pas réalisé. Le passage des engins agricoles dans le centre de Châteauneuf est à exclure et les parcours d'accès aux champs sont particulièrement augmentés.

Avis du pétitionnaire :

L'objectif de l'AFAF mis en place dans le cadre de ce projet routier est de réparer l'ensemble des dommages créés par le projet routier de la RN 164.

Dans ce cadre :

- la convention signée par la DREAL avec la SAFER a pour objectif de constituer des réserves foncières afin de permettre, si l'AFAF se réalise en inclusion d'emprises (décision relevant de la compétence de la commission intercommunale d'aménagement foncier), que les pertes de surfaces foncières soient limitées au maximum pour les propriétaires et les exploitants.
- le réaménagement du parcellaire réalisé par le géomètre qui sera en charge de l'AFAF devrait permettre quant à lui de traiter via les regroupements parcellaires et la création des chemins d'exploitation, les problématiques d'allongement de parcours et de traversées de bourgs.

Si à l'issue de l'AFAF, il subsistait des dommages sur certaines exploitations où si l'aménagement foncier n'aboutissait pas, la DREAL Bretagne serait tenue de réparer l'ensemble des dommages subsistants par d'autres moyens.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

C11-Châ-1 : le GAEC Rivoal souhaite disposer de la même SAU qu'aujourd'hui afin de ne pas pénaliser le revenu de l'exploitation (DPU) et de pouvoir maintenir le plan d'épandage. **L37-Châ-1 et L37-Châ5** : l'EARL Goacolou Coatronval Plonevez-du-Faou et **L38-Châ-1 et L38-Châ-5** : monsieur Ronan Goacolou Keroignant Châteauneuf-du-Faou soulèvent le même problème de perte de DPU et les difficultés dues à la diminution du plan d'épandage. Ils ne seront plus en règle et devront éventuellement, s'ils ne peuvent pas trouver l'équivalent, se conformer à la réglementation dans un contexte plus restrictif des normes à respecter. **L37-Châ-2 et L38-Châ-2** : Ils soulignent les surcoûts que cela va entraîner ajouté à la perte de revenu et des surcoût liés à l'augmentation des trajets. **L37-Châ-4 et L38-Châ-4** : ils demandent pourquoi l'étude sur les plans d'épandage n'a pas été approfondie. **L37-Châ-3 et L38-Châ-3** : l'EARL Goacolou Coatronval Plonevez-du-Faou et monsieur Ronan Goacolou Keroignant Châteauneuf-du-Faou font savoir qu'ils sont intéressés par un échange et un aménagement de foncier. **L37-Châ-8 et L38-Châ-9** : l'EARL Goacolou Coatronval Plonevez-du-Faou et monsieur Ronan Goacolou Keroignant Châteauneuf-du-Faou demandent s'il y aura des dérogations et une simplification administrative pour l'autorisation d'exploiter. **L37-Châ-9 et L38-Châ-10** : l'EARL Goacolou Coatronval Plonevez-du-Faou et monsieur Ronan Goacolou Keroignant Châteauneuf-du-Faou demandent comment ils peuvent définir les orientations de leurs exploitations si ils ne savent pas si le droit à produire est maintenu.

Avis du pétitionnaire :

Surfaces :

la convention signée par la DREAL avec la SAFER a pour objectif de constituer des réserves foncières afin de permettre, si l'AFAF se réalise en inclusion d'emprises (décision relevant de la compétence de la commission intercommunale d'aménagement foncier), que les pertes de surfaces foncières soient limitées au maximum pour les propriétaires et les exploitants.

Plan d'épandage :

la réalisation du projet routier crée effectivement des dommages pouvant avoir des conséquences importantes sur les plans d'épandage des exploitations (pertes de surfaces, allongements de parcours, enclavements de parcelles et traversées de bourgs). Ces pertes de surfaces nécessaires à l'épandage pourraient dans certains cas remettre en cause le fonctionnement des exploitations.

Cette problématique des plans d'épandage a été clairement identifiée par l'État Maître d'Ouvrage de ce projet routier notamment au travers de l'étude agricole réalisée à sa demande par la chambre d'agriculture du Finistère à la fin de l'année 2012. comme l'un des dommages créé par la mise à 2 X 2 voies de la RN 164 sur le secteur de Châteauneuf-du-Faou. Cette étude avait pour objet d'identifier l'ensemble des dommages occasionnés par le projet routier aux exploitations agricoles.

La procédure d'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) initiée par le Conseil Général 29 à la demande de l'État vise justement à traiter l'ensemble des dommages causés au exploitation. La commission intercommunale d'aménagement foncier constituée sur les communes de Châteauneuf-du-Faou, de Plonévez-du-Faou et de Landeleau a d'ailleurs émis, le 28 février 2014, un avis favorable à la réalisation d'un AFAF.

S'agissant du problème spécifique des plans d'épandage le traitement des situations des exploitants est différent selon que l'on réalise ou non un AFAF mais aussi selon le mode d'aménagement choisi (avec inclusion d'emprise ou avec exclusion d'emprise) :

Si à ce stade la CIAF a émis un avis favorable à un AFAF on ne connaît pas encore le mode d'aménagement. Ce choix sera réalisé lors de la prochaine réunion de la CIAF qui fera suite à l'étude préalable à l'aménagement foncier.

Réponses apportées à la problématique des plans d'épandage selon les différents cas de figure :

AFAF avec inclusion d'emprise :

Un aménagement foncier avec inclusion d'emprise permet de traiter en grande partie le problème. En effet, dans ce cas les pertes de foncier subies par les propriétaires et les exploitants sont soit nulles si les réserves foncières constituées par l'État sont suffisantes soient limitées si les réserves sont insuffisantes. Les préjudices résiduels avérés subsistant au titre des plans d'épandage pourront alors le cas échéant être traités dans le cadre d'une indemnité financière calculée sur la base du protocole de la chambre d'agriculture

AFAF avec exclusion d'emprise ou absence d'AFAF :

Dans ce cas de figure, les surfaces correspondant à l'emprise de la route devraient alors être acquises directement par la DREAL Bretagne par l'intermédiaire des services de France domaine (les propriétaires et les exploitants sont indemnisés). Dans cette situation, les propriétaires et les exploitants subissent donc une perte sèche de surface. Cette dernière est susceptible, comme l'a montré l'étude de la chambre d'agriculture, de remettre en cause la viabilité de certaines exploitations.

Dans ce cas, dans le cadre de l'indemnisation versée à l'exploitant la somme payée par l'État inclura, conformément au protocole de la chambre d'agriculture 29, une indemnisation "basée sur le coût du traitement du lisier nécessaire, multiplié par 5 années". Cette période de 5 ans pouvant permettre aux exploitants de reconstituer les surfaces perdues.

Dans ce type de situation la DREAL signale à la SAFER le cas des exploitants les plus touchés afin que leur situation soit particulièrement prise en compte lors de la mise en vente de terres agricoles. Le comité SAFER restant cependant totalement souverain dans ses décisions d'attribution.

Si pour certaines exploitations une telle indemnisation ne s'avérait pas suffisante, la DREAL Bretagne dans le cadre de son obligation de réparer l'ensemble des dommages causés par le

projet routier devrait trouver d'autres solutions (financement de la délocalisation du siège d'exploitation, indemnisation financière, ...)

Par ailleurs, dans le cas où un AFAF est réalisé, si les exploitants sont obligés de refaire leur plan d'épandage du fait de l'attribution d'un nouveau parcellaire, l'État prend en charge le coût financier de la réalisation du nouveau plan à la condition que le plan initial était aux normes.

Allongement de parcours :

La procédure d'AFAF par le biais du regroupement parcellaire et de la création des chemins d'exploitation dans le cadre des travaux connexes permettra de traiter au maximum cette problématique et évitant les allongements de parcours ou en les réduisant au maximum.

Si à l'issue de l'aménagement foncier il subsistait des allongements de parcours, la DREAL dans le cadre de son obligation de réparer l'ensemble des dommages créés devrait réparer ces derniers. Dans ce cas de figure, ce dommage s'analyse comme un dommage de travaux publics qui est indemnisé financièrement. Les principes retenus pourront être ceux fixés dans le "protocole d'indemnisation des exploitants agricoles évincés à l'occasion d'acquisitions immobilières poursuivies dans le cadre d'une procédure d'expropriation" de la chambre d'agriculture du Finistère. Ainsi, le rallongement est évalué en comparant la situation avant / après et sera indemnisé dès lors qu'il excédera 500 mètres aller-retour.

Si l'AFAF n'aboutissait pas la DREAL serait tenue, toujours dans le cadre de son obligation de réparer l'ensemble des dommages, de trouver d'autres solutions pour traiter les problèmes d'allongement de parcours (création de voirie, d'ouvrage de franchissement, ...). Les allongements résiduels subsistant étant traité financièrement dans les mêmes conditions que celles décrites ci-dessus.

DPU :

La réalisation du projet routier via les pertes de surface qu'elle peut engendrer des conséquences importantes sur les droits à paiement unique (DPU) dont peuvent bénéficier les exploitants.

La procédure d'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) initiée par le Conseil Général 29 à la demande de l'État vise justement à traiter l'ensemble des dommages causés au exploitation. La commission intercommunale d'aménagement foncier constituée sur les communes de Châteauneuf-du-Faou, de Plonévez-du-Faou et de Landeleau a d'ailleurs émis, le 28 février 2014, un avis favorable à la réalisation d'un AFAF.

S'agissant du problème spécifique des DPU le traitement des situations des exploitants est différent selon que l'on réalise ou non un AFAF mais aussi selon le mode d'aménagement choisi (avec inclusion d'emprise ou avec exclusion d'emprise) :

Si à ce stade la CIAF a émis un avis favorable à un AFAF on ne connaît pas encore le mode d'aménagement. Ce choix sera réalisé lors de la réunion de la CIAF qui fera suite à l'étude préalable à l'aménagement foncier, lors de cette réunion il peut aussi être décidé de stopper la procédure d'AFAF.

Réponses apportées à la problématique des DPU selon les différents cas de figure :

AFAF avec inclusion d'emprise :

Un aménagement foncier avec inclusion d'emprise permet de traiter en grande partie le problème. En effet, dans ce cas les pertes de foncier subies par les propriétaires et les exploitants sont soit nulles si les réserves foncières constituées par l'État sont suffisantes soient limitées si les réserves sont insuffisantes. Les préjudices résiduels avérés subsistant au titre des DPU pourront alors le cas échéant être traités dans le cadre d'une indemnité financière dans les mêmes conditions que celles décrites dans le cas de figure ci-dessous (AFAF avec exclusion d'emprise ou absence d'AFAF).

AFAF avec exclusion d'emprise ou absence d'AFAF :

Dans ce cas de figure, les surfaces correspondant à l'emprise de la route devraient alors être acquises directement par la DREAL Bretagne par l'intermédiaire des service de France domaine (les propriétaires et les exploitants sont indemnisés). Dans cette situation, les propriétaires et les exploitants subissent donc une perte sèche de surface.

Dans ce cas, dans le cadre de l'indemnisation versée à l'exploitant la somme payée par l'État inclura, conformément au protocole de la chambre d'agriculture 29 ("protocole d'indemnisation des exploitants agricoles évincés à l'occasion d'acquisitions immobilières poursuivies dans le cadre d'une procédure d'expropriation"), une indemnisation liée à la perte de DPU (pas de durée prévue dans le protocole).

L'indemnisation se fera sous réserve que l'existence des DPU soit dûment justifié.

Dans ce type de situation la DREAL signale à la SAFER le cas des exploitants les plus touchés afin que leur situation soit particulièrement prise en compte lors de la mise en vente de terres agricoles. Le comité SAFER restant cependant totalement souverain dans ses décisions d'attribution.

Concernant l'indemnisation des dommages liés au DPU il faut souligner que ces DPU sont appelés à disparaître à compter du 31/12/2014 dans le cadre de la réforme de la PAC. Si les pertes de surfaces induisent des conséquences sur les aides qui remplaceront les DPU, la DREAL dans le cadre de son obligation de réparer l'ensemble des dommages créés par son ouvrage, devra indemniser les exploitants

Dérogations et simplification administrative pour l'autorisation d'exploiter :

La réalisation du projet n'exonère aucun exploitant de la nécessité de respecter les réglementations en vigueur et ne permet en aucun cas la mise en place d'une procédure allégée. Si le besoin s'en fait sentir, les services instructeurs de l'État, qui est le Maître d'Ouvrage du projet, apporteront leur concours aux exploitants concernés par la mise à jour de leur autorisation d'exploiter.

Intérêt pour des échanges et un AFAF :

La CIAF qui s'est réunie le 28 février 2014 a émis un avis favorable à la procédure d'aménagement, celle-ci est donc désormais enclenchée.

Dans le cadre de l'AFAF c'est le géomètre qui sera chargé de réaliser un nouveau parcellaire et dans ce cadre d'assurer la redistribution des parcelles. Si les parcelles concernées sont incluses dans le périmètre d'AFAF, elles seront donc susceptibles d'être attribuées à un nouveau propriétaire et à un nouvel exploitant.

Avis du commissaire enquêteur :

Pour éviter des conséquences importantes pour les exploitations agricoles impactées, une procédure d'Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF) avec inclusion doit être mise en place. Elle permettra de traiter de la meilleure façon les problèmes de perte de surfaces en particulier celles épandables, d'allongement de parcours, de passage dans le bourg de Châteauneuf-du-Faou d'engins agricoles, de DPU. Une suspension de l'AFAF, ou un AFAF avec exclusion d'emprise pourrait rendre très difficile la résolution des problèmes posés aux exploitations par le projet y compris sur leur maintien en activité. Elle obligerait en outre le Maître d'Ouvrage à des acquisitions foncières et des indemnités conséquentes.

Si les exploitations devaient revoir leur autorisation d'exploiter, la procédure de renouvellement et ses conséquences devraient être intégralement pris en charge par le pétitionnaire.

C11-Châ-3 : le GAEC Rivoal souhaite connaître une estimation de la surface d'emprise de la RN 164 sur l'exploitation.

Avis du pétitionnaire :

Difficile à ce stade car :

- il est exploitant et on ne connaît pas précisément les parcelles qu'il a en location ;
- le projet routier peut encore fluctuer sur son tracé et donc ses emprises.

En première approche, il y a bien environ 1000m de champs impactés par la RN164 sur environ 15m de large soit donc une perte d'emprise globale d'environ 1,5ha auxquels on peut rajouter 1ha correspondant à la perte d'emprise du rétablissement de la RD21.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

C11-Châ-4 : du GAEC Rivoal : sur quels critères ont été classifiées le degré d'impact de la RN 164 ? Des parcelles bordent la future RN 164 sur pratiquement 1km et leur exploitation n'a pas été retenue dans cette classification.

Avis du pétitionnaire :

L'étude de la Chambre d'Agriculture a permis de recenser de la manière la plus exhaustive possible l'ensemble des conséquences sur les exploitations de la réalisation de la mise à 2 X 2 voies de la RN 164 sur le secteur de Châteauneuf-du-Faou. Le GAEC de Rivoal a bien été identifié comme un exploitant subissant des impacts. Ainsi, le tableau de synthèse de cette exploitation figurant dans l'étude de la Chambre d'agriculture fait apparaître un dommage de niveau 3 (fort) sur les aspects enclavement et accessibilité des parcelles et un dommage de niveau 2 pour le plan d'épandage.

La situation de ce GAEC sera donc bien prise en compte, il est par ailleurs rappelé qu'au-delà du niveau d'impact attribué par l'étude de la chambre d'agriculture, l'obligation de l'État est bien de réparer l'ensemble des dommages causés aux exploitations.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

C11-Châ-5 : le GAEC Rivoal demande comment cela va se passer si les propriétaires des parcelles qu'ils exploitent choisissent l'indemnisation et non pas une compensation en terres.

Avis du pétitionnaire :

Le choix entre une acquisition et un aménagement foncier n'incombe pas à chaque propriétaire mais relève de la compétence de la commission intercommunale d'aménagement foncier (CIAF) qui a été constituée sur les communes de Châteauneuf-du-Faou, de Plonevez-du-Faou et de Landeleau.

Lors de sa première réunion (le 28 février 2014) la CIAF un avis favorable à la réalisation d'un AFAF. La suite de la procédure consiste au lancement par le CG 29 de l'étude d'aménagement qui permettra à la CIAF lors de sa deuxième réunion de décider de poursuivre la procédure d'AFAF, et en cas de réponse positive de choisir, le mode d'aménagement (avec inclusion, avec exclusion d'emprise) mais aussi le périmètre qui fera l'objet de l'aménagement.

Si la CIAF choisit lors de sa deuxième réunion de poursuivre la procédure d'AFAF et choisit l'aménagement avec inclusion d'emprise l'ensemble des propriétaires concernés par des emprises liées à la route dans ce périmètre seront tenus de participer à l'AFAF et ne pourront pas exiger l'acquisition de leurs parcelles (hormis pour ceux concernés par la procédure de l'article L121-24 du CRPM qui concerne les petites parcelles de faible valeur).

Enquête publique sur les communes de Châteauneuf-du-Faou, Plonevez-du-Faou, Landeleau, Spézet et Lennon préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la mise à 2X2 voies de la RN 164 à la hauteur de Châteauneuf du Faou et portant sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Châteauneuf-du-Faou

A l'inverse les parcelles situées en-dehors du périmètre seront acquises par l'État avec indemnisation du propriétaire et de l'exploitant. Le propriétaire ne pouvant pas alors exiger que sa(ses) parcelle(s) fasse(nt) l'objet d'échanges.

En revanche, chaque propriétaire pourra s'exprimer sur le périmètre choisi lors de l'enquête publique périmètre.

Si la CIAF choisit lors de sa deuxième réunion d'interrompre la procédure d'AFAF ou choisit l'aménagement avec exclusion d'emprise, l'ensemble des terrains situés sous l'emprise seront alors acquises par l'État, par l'intermédiaire d'une enquête parcellaire, avec indemnisation du propriétaire et de l'exploitant.

Le propriétaire ne peut alors pas exiger que sa(ses) parcelle(s) fasse(nt) l'objet d'échanges.

Avis du commissaire enquêteur :

Pour éviter des conséquences importantes pour les exploitations agricoles impactées, une procédure d'Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF) avec inclusion doit être mise en place. Elle permettra de traiter de la meilleure façon les problèmes de perte de surfaces en particulier celles épandables, d'allongement de parcours, de passage dans le bourg de Châteauneuf-du-Faou d'engins agricoles, de DPU. Une suspension de l'AFAF, ou un AFAF avec exclusion d'emprise pourrait rendre très difficile la résolution des problèmes posés aux exploitations par le projet y compris sur leur maintien en activité. Elle obligerait en outre le Maître d'Ouvrage à des acquisitions foncières et des indemnités conséquentes.

Si les exploitations devaient revoir leur autorisation d'exploiter, la procédure de renouvellement et ses conséquences devraient être intégralement pris en charge par le pétitionnaire.

C17-Châ-2 : monsieur Albert Duigou Kermerzer de Châteauneuf-du-Faou est vendeur de ses parcelles C104 – C105 – C106 à l'est de Trémélé et mitoyennes de la RN 164.

Avis du pétitionnaire :

M. Duigou peut informer la SAFER de son souhait de vendre ses parcelles. La DREAL Bretagne pourra se positionner sur ces terres dans le cadre de la convention de portage en cours.

Ces 3 parcelles représentent une surface de 9.750 m² et seules les 105 et 106 (5600m² au total) semblent nécessaires au projet. Ces parcelles, même de tailles modestes, sont très intéressantes pour l'AFAF à venir.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L21-Châ-8 : monsieur et madame Yves Le Guern et monsieur et madame Michel Rozay du Moulin de Kervaziou demandent pourquoi l'emprise sur certaines parcelles A180, A184 et A123 n'est pas connu ? **L25-Châ-7 :** même demande de monsieur Jean Michel Evenat de Kerbiliguet.

Avis du pétitionnaire :

A ce jour les emprises estimées sont les suivantes : A180 (1.239 m²), A184 (4.356 m²) et A183 (832 m²) (A 183 au lieu de A123 cette parcelle n'existe pas)

Il convient cependant de préciser que ces surfaces ne sont pas définitives et sont susceptibles d'évoluer après ajustement et optimisation du projet routier notamment suite à la présente

enquête publique. C'est l'enquête parcellaire qui sera organisée un plus tard dans la procédure qui permettra de connaître les surfaces d'emprises précises sur l'ensemble des parcelles touchées par le projet routier et de porter à la connaissance des propriétaires ces surfaces.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L31-Châ-3: un giratoire est prévu au niveau de l'échangeur de Croas Lesneven. Le Conseil général du Finistère demande que la domanialité de cet aménagement soit précisée, sachant qu'il n'envisage pas de l'intégrer au réseau départemental, cette création étant liée à l'aménagement de la RN 164.

Avis du pétitionnaire :

Les principes de domanialité sont exposés dans la pièce I du dossier d'enquête publique. Il est ainsi prévu que soient classées dans le domaine public de l'État :

- **les emprises de la nouvelle RN 164** (portions qui font l'objet d'un élargissement sur place et tronçons neufs)
- **les bretelles d'accès :** à partir du carrefour de raccordement à la voirie ordinaire (route départementale où voirie communale). Le raccordement peut s'effectuer à partir d'un giratoire ou d'un carrefour en T.
- **les bretelles de sortie :** le domaine public de l'État se terminera au niveau du premier point de choix rencontré par l'utilisateur : entrée du giratoire. Les giratoires situés au bout des bretelles d'accès seront donc classés dans les domaines publics des collectivités locales (communes ou conseil général) sur la base des règles décrites ci-dessous.

Le giratoire créé au nord de l'échangeur de Croas Lesneven constitue donc une rupture de domanialité, et cet ouvrage s'inscrit entre deux sections de routes classées en routes départementales, donc il est naturel que le Conseil Général en assure la gestion.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L25-Châ-8 : monsieur Jean Michel Evenat de Kerbiliguet considère que l'étude sur l'aménagement foncier est insuffisante et que les préjudices des riverains ne sont pas pris en compte.

Avis du pétitionnaire :

L'État a eu très tôt conscience des impacts que le projet routier pouvait avoir sur les exploitations agricoles, c'est pourquoi il a diligenté la chambre d'agriculture du Finistère pour évaluer de la manière la plus exhaustive possible l'ensemble de ces dommages et leur ampleur. Pour ce travail la chambre d'agriculture a rencontré les exploitants en entretien. Par ailleurs, l'État dans le cadre de ses obligations est tenu de réparer l'ensemble des dommages qui subsisteront à la fin de l'opération.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L22-Châ-1 : monsieur Yvon Pouliquen Veridy Plonevez-du-Faou fait remarquer que son exploitation va être impactée avec un morcellement et une perte de surface, une modification du plan d'épandage...Il fait état d'une procédure d'acquisition de terrains et produit les jugements en sa faveur. Il souhaite que cet aspect soit pris en compte dans la redistribution envisagée des terrains.

Avis du pétitionnaire :

L'étude réalisée par la chambre d'agriculture a permis de mettre en évidence les dommages causés aux exploitations. La situation de M. Pouliquen a été identifiée comme celle de l'ensemble des exploitants impactés.

L'aménagement foncier pour lequel la CIAF a émis un avis favorable le 28 février dernier vise à réparer l'ensemble des dommages causés aux exploitations. Dans ce cadre l'ensemble des propriétaires et des exploitants voient leur situation prise en compte et chaque propriétaire et exploitant est traité sur un pied d'égalité.

Parmi les objectifs d'un AFAF figure le regroupement des parcelles.

Par ailleurs, la veille foncière réalisée par la SAFER pour le compte de la DREAL a pour objectif de constituer des réserves foncières afin de limiter au maximum les pertes de surfaces pour les propriétaires et les exploitants.

Ainsi, si de sa deuxième réunion la CIAF décide de poursuivre la procédure d'AFAF et qu'elle choisit un mode d'aménagement en inclusion d'emprise la perte de foncier sera limitée voire nulle si les réserves foncières sont suffisantes.

Cela permettra de limiter voire de supprimer les impacts liés aux pertes de surface, au morcellement et au plan d'épandage.

Dans ce cadre d'acquisition foncière par opportunité, l'État s'est positionné pour un lot 31ha dont 5-6 ha seraient très intéressants pour le bon déroulement de l'AFAF.

Ces 5-6 ha permettraient de compenser solidairement l'ensemble des agriculteurs (dont Mr Pouliquen) subissant des pertes d'emprises foncières du fait du projet routier. Bien évidemment, l'État Maître d'Ouvrage de cette opération n'a pas compétence pour intervenir dans le contentieux mêlant Mr Pouliquen, la SAFER et le domaine de Méros à propos de l'acquisition de ces parcelles.

Enfin, si l'ensemble des dommages causés à l'exploitation n'était pas réglé dans le cadre de l'AFAF. La DREAL serait tenue de traiter ces dommages par d'autres moyens dans le cadre de son obligation de réparer tous les dommages causés aux exploitations.

Avis du commissaire enquêteur :

Pour éviter des conséquences importantes pour les exploitations agricoles impactées, une procédure d'Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF) avec inclusion doit être mise en place. Elle permettra de traiter de la meilleure façon les problèmes de perte de surfaces en particulier celles épandables, d'allongement de parcours, de passage dans le bourg de Châteauneuf-du-Faou d'engins agricoles, de DPU. Une suspension de l'AFAF, ou un AFAF avec exclusion d'emprise pourrait rendre très difficile la résolution des problèmes posés aux exploitations par le projet y compris sur leur maintien en activité. Elle obligerait en outre le Maître d'Ouvrage à des acquisitions foncières et des indemnités conséquentes.

Si les exploitations devaient revoir leur autorisation d'exploiter, la procédure de renouvellement et ses conséquences devraient être intégralement pris en charge par le pétitionnaire.

Un contentieux existe et monsieur Pouliquen en fait état. Il doit être résolu conformément à la loi.

3.1.7 COMPENSATIONS :

C1-Châ : monsieur Alain Navellou de Saint André demande s'il est prévu des compensations financières pour la dépréciation de sa propriété située à moins de 50 mètres de la future RN 164.

Avis du pétitionnaire :

L'article L.13-13 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pose le principe que les indemnités allouées à l'exproprié doivent couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation. Ce principe de la réparation intégrale implique qu'indépendamment de l'indemnité principale, représentant la valeur patrimoniale des biens expropriés, l'exproprié peut percevoir une ou plusieurs indemnités accessoires qui ont vocation à indemniser toutes les conséquences dommageables qui sont en relation directe avec l'expropriation. Parmi les indemnités susceptibles d'être versées sur le fondement de l'article L13-13 figure la dépréciation du surplus non exproprié. Cette indemnité vise à indemniser la perte de valeur de la partie de terrain qui reste la propriété de l'exproprié.

Cette indemnité n'est pas automatique, elle pourra être réclamée par l'exproprié au moment de la négociation avec les services de France domaine. Si la dépréciation est avérée une indemnité pourra donc être attribuée à ce titre. En cas de désaccord sur la réalité de la dépréciation ou sur son montant l'exproprié devra saisir le juge de l'expropriation.

Il est à noter que cette indemnité ne peut-être versée que s'il y a acquisition de terrain. Si la parcelle est incluse dans le périmètre de l'AFAF et que celui ci se réalise en inclusion d'emprise, le propriétaire pourra faire une demande d'indemnité dans le cadre d'un "dommage de travaux publics" (lié à la perte de valeur de son bien). Cette demande peut se traiter dans un premier temps dans un cadre amiable avec la DREAL. En cas de désaccord sur la réalité de la dépréciation de la valeur de la maison ou sur son ampleur le propriétaire devra saisir le tribunal administratif.

A noter que dans le cas de Mr NAVELLOU, celui-ci habite déjà dans le hameau de Saint-André qui est traversé actuellement par la RN164. A cet endroit, la RN164 mise en 2x2 voie évitera ce hameau en le contournant par le Nord et seule une habitation (celle de Mr NAVELLOU ?) se trouvera légèrement plus près de la RN164 qu'actuellement (40m contre 75m actuellement)

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

C3-Châ-1 et L1-Lan-3 : madame Favennec de Keroignant demande à être dédommée pour la perte de valeur de sa propriété.

Avis du pétitionnaire :

L'article L.13-13 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pose le principe que les indemnités allouées à l'exproprié doivent couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation. Ce principe de la réparation intégrale implique qu'indépendamment de l'indemnité principale, représentant la valeur patrimoniale des biens expropriés, l'exproprié peut percevoir une ou plusieurs indemnités accessoires qui ont vocation à indemniser toutes les conséquences dommageables qui sont en relation directe avec l'expropriation. Parmi les indemnités susceptibles d'être versées sur le fondement de l'article L13-13 figure la dépréciation du surplus non exproprié. Cette indemnité vise à indemniser la perte de valeur de la partie de terrain qui reste la propriété de l'exproprié.

Cette indemnité n'est pas automatique, elle pourra être réclamée par l'exproprié au moment de la négociation avec les services de France domaine. Si la dépréciation est avérée une indemnité pourra donc être attribuée à ce titre. En cas de désaccord sur la réalité de la dépréciation ou sur son montant l'exproprié devra saisir le juge de l'expropriation.

Il est à noter que cette indemnité ne peut-être versée que s'il y a acquisition de terrain. Si la parcelle est incluse dans le périmètre de l'AFAP et que celui ci se réalise en inclusion d'emprise, le propriétaire pourra faire une demande d'indemnité dans le cadre d'un "dommage de travaux publics" (lié à la perte de valeur de son bien). Cette demande peut se traiter dans un premier temps dans cadre amiable avec la DREAL. En cas de désaccord sur la réalité de la dépréciation de la valeur de la maison ou sur son ampleur le propriétaire devra saisir le tribunal administratif.

Concernant la dépréciation du bien, on notera que cette maison se situe déjà à proximité très immédiate de la RN164 (30m) et le projet de doublement de la route se fait par le Sud à cet endroit. Néanmoins, la rectification du virage suivant fait que la route se rapproche très légèrement (1 à 2 m) de cette habitation sans impacter son talus.

Avis du commissaire enquêteur :
Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L2-Plo-4 et C1-Plo-3 : monsieur Stephen Cotton Coat Trouval Vian demande s'il va être dédommagé pour la perte de valeur de sa propriété et pour son système de filtration qui doit disparaître. **L1-Plo-2 et L1-Plo-4** monsieur Barker 10, Pen Al Lann Meros fait la même demande.

Avis du pétitionnaire :

Dans le cadre d'une optimisation du projet réalisée depuis le lancement de l'enquête publique préalable à la DUP l'emprise chez M. Cotton a été supprimée et son système de filtration ne sera donc pas impacté.

S'agissant de la dépréciation éventuelle de sa maison, n'étant plus impacté par des emprises foncières il ne pourra pas demander une indemnité de dépréciation du surplus.

Dans ce cas M. Cotton pourra faire une demande dans le cadre d'un "dommage de travaux publics". Cette demande peut se traiter dans un premier temps dans cadre amiable avec la DREAL. En cas de désaccord sur la réalité de la dépréciation de la valeur de la maison ou sur son ampleur le propriétaire devra saisir le tribunal administratif.

Concernant Mr Barker, son habitation se trouvera à la même distance de la RN164 et de la VC3 qu'actuellement et le Maître d'Oeuvre en charge du projet optimisera le tracé de l'itinéraire de substitution pour minimiser les emprises foncières chez ce particulier.

Avis du commissaire enquêteur :
Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L2-Lan : lettre de monsieur et madame Roudot de Croas-Manach dont la maison est prévue être rasée demandent une évaluation même approximative de leur bien pour pouvoir faire des projets et se projeter dans le futur. **L20-Châ :** monsieur et madame Jean-Paul Louis exprime la même demande pour leur propriété de Véro Vian qui doit être rasée. **L4-Lan-2 :** monsieur Michel Salaün maire de Landeleau demande le délai d'évaluation du foncier bâti en non bâti.

Avis du pétitionnaire :

Dans le cadre des acquisitions nécessaires à un projet routier, celles liées aux propriétés bâties sont toujours traitées en premier et en priorité. Les négociations sont menées par France domaine (qui est un service de la direction générale des finances publiques).

Il est cependant nécessaire d'attendre l'obtention de l'arrêté DUP avant de pouvoir saisir les services de France domaine du Finistère pour qu'ils débutent les négociations.

Dès l'obtention de cet arrêté, la DREAL Bretagne saisira donc les services de France domaine afin d'initier les négociations.

Avis du commissaire enquêteur :

Leurs maisons devant être détruites, la situation de monsieur et madame Roudot et de monsieur et madame Louis est très difficile psychologiquement car ils ne peuvent pas se projeter dans l'avenir. Je demande que, dès que l'arrêté de DUP sera pris, les négociations soient immédiatement entreprises par l'Etat.

L3-Plo-2 : monsieur Bernard Hemery et madame Chantal Le Coz du GAEC du Spernen demandent que pour ses terres, situées au lieu-dit Ménez-Meur et qui seront impactées par le projet, il soit indemnisé sur la base de son achat et que, s'il y a des échanges de parcelles, ils soient l'objet d'aucun frais. Il demande que si des talus sont abattus, ils soient pris en charge par le projet.

Avis du pétitionnaire :

Dans le cas où les emprises nécessaires au projet devraient être acquises, le prix d'achat est fixé par les services de France domaine (qui est un service de la direction générale des finances publiques) et sert de base aux négociations avec les propriétaires.

Dans le cadre d'un aménagement foncier :

- la réorganisation du parcellaire réalisée par le géomètre conduit à ce que certaines parcelles changent de propriétaires. Ce changement de propriétaire n'induit aucun frais pour les propriétaires (pas de frais de notaire ou de publication).
- l'abattage des talus rendu nécessaire par la réorganisation du parcellaire est prévu dans l'AFAF dans le cadre des travaux connexes. L'ensemble du coût de ces travaux connexes sera pris en charge par la DREAL Bretagne conformément à la réglementation de l'AFAF.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L3-Plo-5 : monsieur Bernard Hemery et madame Chantal Le Coz du GAEC du Spernen indiquent que le projet va modifier le plan d'épandage de leur exploitation. Ils demandent que si le plan d'épandage est modifié que les charges soient prises en charge par l'Etat. Une indemnisation doit être prévue pour toute perte de DPU et des primes liées à l'hectare de terre. **C11-Châ-2 :** même demande du GAEC Rivoal

Avis du pétitionnaire :

Modification des plans d'épandage : le coût des modifications des plans d'épandage qui seront nécessaires suite à la modification du parcellaire issue de l'AFAF seront pris en charge par la DREAL. L'obligation de modification du plan d'épandage est bien une conséquence directe du projet routier. La seule condition pour la prise en charge financière est que les plans actuels soient aux normes. Il sera demandé aux exploitants de fournir des devis pour validation puis le remboursement s'effectuera sur présentation de la facture.

DPU / Primes à l'hectare : la réalisation du projet routier via les pertes de surface qu'elle peut engendrer des conséquences importantes sur les différentes primes dont peuvent bénéficier les exploitants.

La procédure d'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) initiée par le Conseil Général 29 à la demande de l'État vise justement à traiter l'ensemble des dommages causés au exploitation. La commission intercommunale d'aménagement foncier constituée sur les communes de Châteauneuf-du-Faou, de Plonévez-du-Faou et de Landeleau a d'ailleurs émis, le 28 février 2014, un avis favorable à la réalisation d'un AFAF.

S'agissant du problème spécifique des primes liées aux surfaces le traitement des situations des exploitants est différent selon que l'on réalise ou non un AFAF mais aussi selon le mode d'aménagement choisi (avec inclusion d'emprise ou avec exclusion d'emprise) :

Si à ce stade la CIAF a émis un avis favorable à un AFAF on ne connaît pas encore le mode d'aménagement. Ce choix sera réalisé lors de la réunion de la CIAF qui fera suite à l'étude préalable à l'aménagement foncier, lors de cette réunion il peut aussi être décidé de stopper la procédure d'AFAF.

Réponses apportées à la problématique des primes liées aux surfaces selon les différents cas de figure :

AFAF avec inclusion d'emprise :

Un aménagement foncier avec inclusion d'emprise permet de traiter en grande partie le problème. En effet, dans ce cas les pertes de foncier subies par les propriétaires et les exploitants sont soit nulles si les réserves foncières constituées par l'État sont suffisantes soient limitées si les réserves sont insuffisantes. Les préjudices résiduels avérés subsistant au titre des primes liées aux surfaces pourront alors le cas échéant être traités dans le cadre d'une indemnité financière dans les mêmes conditions que celles décrites dans le cas de figure ci-dessous (AFAF avec exclusion d'emprise ou absence d'AFAF).

AFAF avec exclusion d'emprise ou absence d'AFAF :

Dans ce cas de figure, les surfaces correspondant à l'emprise de la route devraient alors être acquises directement par la DREAL Bretagne par l'intermédiaire des service de France domaine (les propriétaires et les exploitants sont indemnisés). Dans cette situation, les propriétaires et les exploitants subissent donc une perte sèche de surface.

Dans ce cas, dans le cadre de l'indemnisation versée à l'exploitant la somme payée par l'État inclura, conformément au protocole de la chambre d'agriculture 29 ("protocole d'indemnisation des exploitants agricoles évincés à l'occasion d'acquisitions immobilières poursuivies dans le cadre d'une procédure d'expropriation"), une indemnisation liée à la perte de DPU (pas de durée prévue dans le protocole).

L'indemnisation se fera sous réserve que l'existence des DPU soit dûment justifié.

L'indemnisation des autres primes liées aux surfaces se fera dans les mêmes conditions.

Dans ce type de situation la DREAL signale à la SAFER le cas des exploitants les plus touchés afin que leur situation soit particulièrement prise en compte lors de la mise en vente de terres agricoles. Le comité SAFER restant cependant totalement souverain dans ses décisions d'attribution.

Concernant l'indemnisation des dommages liés au DPU il faut souligner que ces DPU sont appelées à disparaître à compter du 31/12/2014 dans le cadre de la réforme de la PAC. Si les pertes de surfaces induisent des conséquences sur les aides qui remplaceront les DPU, la DREAL dans le cadre de son obligation de réparer l'ensemble des dommages créés par son ouvrage devra indemniser les exploitants

Avis du commissaire enquêteur :

Pour éviter des conséquences importantes pour les exploitations agricoles impactées, une procédure d'Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF) avec inclusion doit être mise en place. Elle permettra de traiter de la meilleure façon les problèmes de perte de surfaces en particulier celles épandables, d'allongement de parcours, de passage dans le bourg de Châteauneuf-du-Faou d'engins agricoles, de DPU. Une suspension de l'AFAF, ou un AFAF avec exclusion d'emprise pourrait rendre très difficile la résolution des problèmes posés aux exploitations par le projet y compris

sur leur maintien en activité. Elle obligerait en outre le Maître d'Ouvrage à des acquisitions foncières et des indemnités conséquentes.

Si les exploitations devaient revoir leur autorisation d'exploiter, la procédure de renouvellement et ses conséquences devraient être intégralement pris en charge par le pétitionnaire.

C8-Châ-3 : madame Chantal Le Pendu de Trémélé considère que sa maison n'aura plus aucune valeur et sera invendable.

Avis du pétitionnaire :

S'agissant de la dépréciation éventuelle de sa maison, le propriétaire pourra faire une demande d'indemnité dans le cadre d'un "dommage de travaux publics" (lié à la perte de valeur de son bien). Cette demande peut se traiter dans un premier temps dans cadre amiable avec la DREAL. En cas de désaccord sur la réalité de la dépréciation de la valeur de la maison ou sur son ampleur le propriétaire devra saisir le tribunal administratif.

Concernant les habitations de Trémélé, celles-ci sont actuellement traversées directement par la RD236 avec un trafic 2 fois plus important qu'il ne le sera après réalisation du projet (500véh/j actuellement, 200veh/h après réalisation du projet). On peut considérer que ce dévoiement de la RD236 du hameau de Trémélé ainsi que la mise en place d'un merlon de protection phonique le long de la RN164 ne dégradent pas la situation actuelle, au contraire.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L15-Châ-2 : monsieur Joël Henry de Bellevue considère qu'à cause du bruit généré par la RN 164 la valeur de sa maison sera dévaluée de 40 à 50%.

Avis du pétitionnaire :

L'article L.13-13 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pose le principe que les indemnités allouées à l'exproprié doivent couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation. Ce principe de la réparation intégrale implique qu'indépendamment de l'indemnité principale, représentant la valeur patrimoniale des biens expropriés, l'exproprié peut percevoir une ou plusieurs indemnités accessoires qui ont vocation à indemniser toutes les conséquences dommageables qui sont en relation directe avec l'expropriation. Parmi les indemnités susceptibles d'être versées sur le fondement de l'article L13-13 figure la dépréciation du surplus non exproprié. Cette indemnité vise à indemniser la perte de valeur de la partie de terrain qui reste la propriété de l'exproprié.

Cette indemnité n'est pas automatique, elle pourra être réclamée par l'exproprié au moment de la négociation avec les services de France domaine. Si la dépréciation est avérée une indemnité pourra donc être attribuée à ce titre. En cas de désaccord sur la réalité de la dépréciation ou sur son montant l'exproprié devra saisir le juge de l'expropriation.

Il est à noter que cette indemnité ne peut-être versée que s'il y a acquisition de terrain. Si la parcelle est incluse dans le périmètre de l'AFAF et que celui ci se réalise en inclusion d'emprise, le propriétaire pourra faire une demande d'indemnité dans le cadre d'un "dommage de travaux publics" (lié à la perte de valeur de son bien). Cette demande peut se traiter dans un premier temps dans cadre amiable avec la DREAL. En cas de désaccord sur la réalité de la dépréciation de la valeur de la maison ou sur son ampleur le propriétaire devra saisir le tribunal administratif.

Concernant la dépréciation du bien, cette maison se trouve déjà à proximité très immédiate de la RN164 actuelle (40m environ) et le projet ne rapprochera pas ou très peu la RN164 de cette habitation.

Elle ne sera pas soumise à des allongements de parcours de quelque sorte et les pertes d'emprises foncières seront nulles ou minimales.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L32-Châ : monsieur Michel Cudennec de Pennareun souhaite que l'emprise de la RN 164 cadastrée 295 section B soit limitée. Dans le cas contraire, la clôture, les finitions récemment installées et plantées devront être déplacées, remplacées ou dédommagées.

Avis du pétitionnaire :

A ce stade du projet l'emprise sur cette parcelle est estimée à 898 m² mais est susceptible d'évoluer lors de l'optimisation du projet routier. A ce niveau et à ce stade des études, le doublement de la RN164 se fait principalement par le Nord donc par sur cette parcelle mais le merlon phonique se trouve lui intégralement sur cette parcelle (10m de largeur).

Si la parcelle est acquise, les arbres présents sur une parcelle peuvent être pris en compte dans la négociation avec les services de France domaine afin d'entrer dans le calcul de l'indemnité qui sera versée.

Les clôtures impactées seront bien déplacées, remplacées ou dédommagées.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L36-Châ-2 : la valeur de son habitation étant impactée directement par la construction de la RN 164 et de la voie de substitution, madame Marie-Françoise Goacolou Coatronal Plonevez-du-Faou demande une compensation financière pour la perte de valeur de sa maison.

Avis du pétitionnaire :

L'emprise qui touche Mme Goacolou concerne une parcelle qui supporte des bâtiments d'exploitation et non pas la maison d'habitation (à confirmer).

S'agissant de la dépréciation éventuelle de sa maison, la propriétaire pourra faire une demande d'indemnité dans le cadre d'un "dommage de travaux publics" (lié à la perte de valeur de son bien). Cette demande peut se traiter dans un premier temps dans cadre amiable avec la DREAL. En cas de désaccord sur la réalité de la dépréciation de la valeur de la maison ou sur son ampleur le propriétaire devra saisir le tribunal administratif.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L37-Châ-6 et L38-Châ-7 : l'EARL Goacolou Coatronval Plonevez-du-Faou et monsieur Ronan Goacolou Keroignant Châteauneuf-du-Faou demandent une prise en charge :

- des coûts pour la mise à jour de leurs autorisation d'exploiter d'une installation classée et du plan d'épandage
- des coûts générés par l'échange ou l'acquisition de parcelles
- des coûts de déplacement du réseau d'eau potable et réseau EDF
- dans le cas où l'échange ou l'acquisition de parcelles serait impossible, la prise en charge totale de la solution alternative (construction d'une station de traitement ou autre procédé)

Avis du pétitionnaire :

Coûts générés par l'échange ou l'acquisition de parcelles :

Dans le cadre d'un aménagement foncier : la réorganisation du parcellaire réalisée par le géomètre conduit à ce que certaines parcelles changent de propriétaires. Ce changement de propriétaire n'induit aucun frais pour les propriétaires (pas de frais de notaire ou de publication).

AFAF avec exclusion d'emprise ou absence d'AFAF : dans ce cas de figure, les surfaces correspondant à l'emprise de la route devraient alors être acquises directement par la DREAL Bretagne par l'intermédiaire des service de France domaine (les propriétaires et les exploitants sont indemnisés). La somme versée aux propriétaire comprend notamment "une indemnité de remploi" (pourcentage du prix d'acquisition des terrains expropriés) dont l'objet est notamment de permettre à ces propriétaires de faire face aux frais auxquels ils devront faire face.

Coûts de déplacement du réseau d'eau potable et réseau EDF

Le déplacement des réseaux rendu nécessaire par le projet routier sont généralement à la charge de l'État (sauf cas particulier, voir réponse au L5-Châ) et sera réalisé dans le cadre des travaux routiers.

Coûts pour la mise à jour de leurs autorisation d'exploiter d'une installation classée et du plan d'épandage

Cas où l'échange ou l'acquisition de parcelles serait impossible, la prise en charge totale de la solution alternative (construction d'une station de traitement ou autre procédé)

Plan d'épandage voir réponses ci-dessus.

Par ailleurs, l'État étant dans l'obligation de réparer l'ensemble des dommages causés par le projet routier, si des dommages subsistaient à la fin de l'opération, ils seraient donc réparés par l'État. L'ensemble des solutions alternatives seraient alors étudiés en collaboration avec les intéressés.

Avis du commissaire enquêteur :

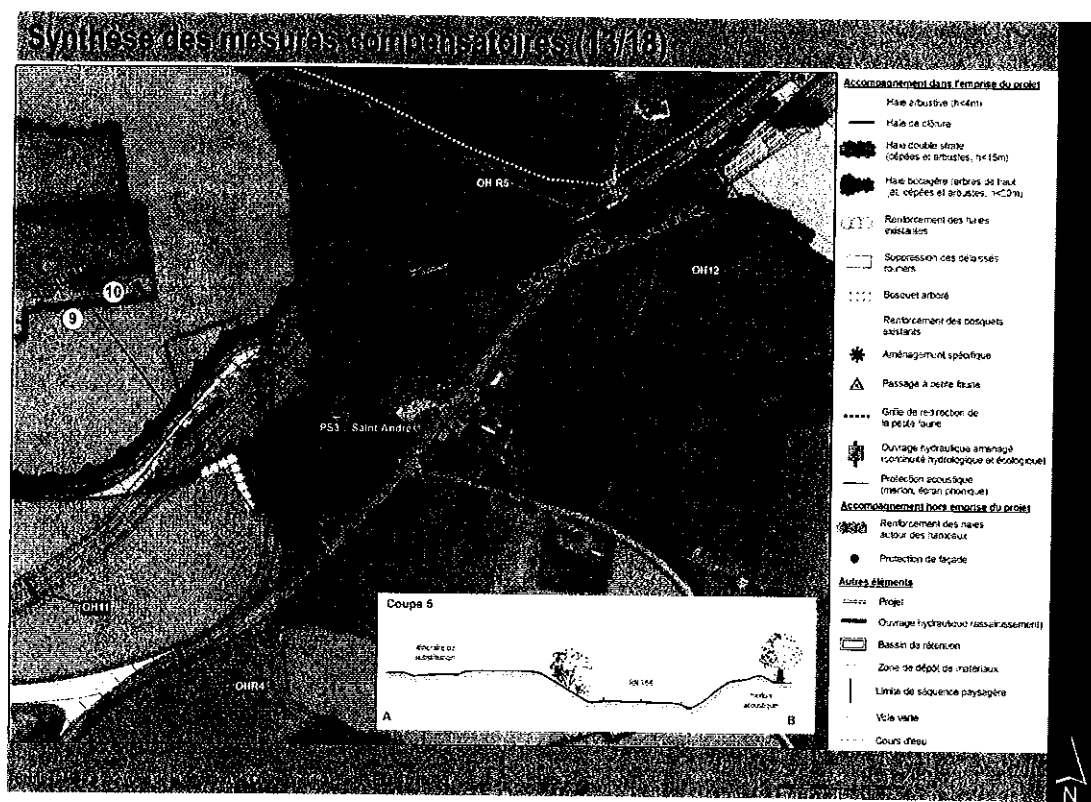
Avis conforme à celui du pétitionnaire.

Pour éviter des conséquences importantes pour les exploitations agricoles impactées, une procédure d'Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF) avec inclusion doit être mise en place. Elle permettra de traiter de la meilleure façon les problèmes de perte de surfaces en particulier celles épandables, d'allongement de parcours, de passage dans le bourg de Châteauneuf-du-Faou d'engins agricoles, de DPU. Une suspension de l'AFAF, ou un AFAF avec exclusion d'emprise pourrait rendre très difficile la résolution des problèmes posés aux exploitations par le projet y compris sur leur maintien en activité. Elle obligerait en outre le Maître d'Ouvrage à des acquisitions foncières et des indemnités conséquentes.

Si les exploitations devaient revoir leur autorisation d'exploiter, la procédure de renouvellement et ses conséquences devraient être intégralement pris en charge par le pétitionnaire.

3.1.8 HYDRAULIQUE :

L 3-Plo-4 et C4-Plo : monsieur Bernard Hemery et madame Chantal Le Coz du GAEC du Spernen ne souhaitent pas voir l'OH 12 arriver dans les parcelles qu'ils exploitent. L'eau doit être dirigée vers les fossés. Ils signalent aussi la présence d'une fontaine qui sert à la consommation humaine et animale.



Avis du pétitionnaire :

Actuellement, la section courante ne dispose pas de système d'assainissement. Les eaux issues de la chaussée sont recueillies dans des fossés et rejetées dans le milieu naturel sans traitement préalable.

En section courante, il est proposé un système séparatif pour la récupération des eaux du bassin versant naturel et des eaux de ruissellement de la plate-forme routière. Les eaux des plates-formes routières sont recueillies dans des cunettes enherbées, caniveaux et collecteurs puis dirigées vers des bassins de traitement. Dans les zones déversées, un caniveau est prévu dans l'axe de la voie.

Ainsi, le projet comprend la création de 6 bassins pour la décantation des eaux pluviales et pour un éventuel piégeage d'une pollution accidentelle.

L'assainissement du projet routier va évoluer lors de l'optimisation des tracés routiers des différentes voies mais tout en respectant le système séparatif, toutes les eaux issues de la RN164 se retrouvant dans les bassins de traitement, les eaux issues du bassin versant étant collectées dans des fossés menant à des exutoires naturels.

Concernant le secteur visé et à ce stade des études, les eaux du bassin situé au Nord-Ouest de l'itinéraire de substitution (secteur entre Coatronval et Ménez Meur) sont collectées par un fossé longeant l'itinéraire de substitution, traversent cet itinéraire via l'OHR5 puis la RN164 via l'OH12 avant d'être collecté par un fossé ou une buse devant se jeter dans un exutoire naturel encore à définir.

Concernant la fontaine, sa position n'est pas précisée dans le courrier et son cas sera examinée plus précisément par le Maître d'Oeuvre en charge du projet routier.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

C3-Lan-2 : monsieur et madame Arlaux 11 route de Pont ar Stang demandent la mise en place d'un talus dans cette zone pour éviter les ruissellements des champs cultivés vers la RN 164 et le canal.

Avis du pétitionnaire :

Même réponse que ci-dessus avec mise en place d'un réseau séparatif eaux de chaussées vers bassins de rétention (BR6 dans le cas présent) / eaux de bassins versants vers exutoire naturels.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

C3-Lan-3 : monsieur et madame Arlaux 11 route de Pont ar Stang, signalent la présence d'une source au niveau de l'ancienne aire de repos.

Avis du pétitionnaire :

Les études de diagnostic ont bien repéré, sur le secteur de Kergonan Méros, une petite zone humide perchée correspond à un ensemble de sources situées en contrebas des habitations. Les eaux issues de cette source rejoignent ensuite le petit affluent de l'Aulne qui s'écoule le long de la haie, au sud. Cette zone humide impactée par le projet engendrera des compensations sur d'autres secteurs.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

C10-Châ-2 : monsieur Jean Yves Conan agriculteur au Kast demande qu'on prévienne une évacuation des eaux de la nouvelle chaussée pour qu'elles ne viennent pas inonder ses parcelles.

Avis du pétitionnaire :

Extrait étude d'impact (p398)

En section courante, il est proposé un système séparatif pour la récupération des eaux du bassin versant naturel et des eaux de ruissellement de la plateforme routière. Les eaux des plateformes routières sont recueillies dans des cunettes enherbées, caniveaux et collecteurs puis dirigées vers des bassins de traitement. Dans les zones déversées, un caniveau est prévu dans l'axe de la voie.

Le projet étant situé en dehors de tout périmètre de protection de captage, l'étanchéité du réseau de collecte n'est pas nécessaire.

Au vu des faibles trafics attendus sur l'itinéraire de substitution, les eaux de la plateforme routière transiteront par des bassins de traitement dès que cela ne nécessitera pas de créer d'autres bassins que ceux prévus pour la section courante. La quasi-totalité de l'itinéraire neuf est ainsi traitée, le reste relevant d'élargissement de voirie existante ou de rectifications ponctuelles.

Ses parcelles ne seront donc pas inondées par les eaux de chaussées.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L11-Châ-2 : lettre de Bretagne Vivante – SEPNB qui demande qu'une attention particulière soit apportée aux bassins tampons qui doivent éviter les effets de surverse et dont la pente ne doit pas être trop abrupte pour éviter que les animaux se noient. Par ailleurs les pentes douces favoriseront la végétalisation des lieux favorable aux amphibiens, aux libellules et à toute une faune d'insectes aquatiques.

Avis du pétitionnaire :

Les volumes de bassins seront calculés lors du montage du dossier Loi sur L'eau. La contrainte supplémentaire de pentes douces végétalisées pourra être ajoutée même si c'est bien évidemment pas la vocation première d'un bassin de rétention de la pollution routière que de recréer des écosystèmes et que cela implique une plus grande consommation d'emprises foncières notamment sur les parcelles agricoles.

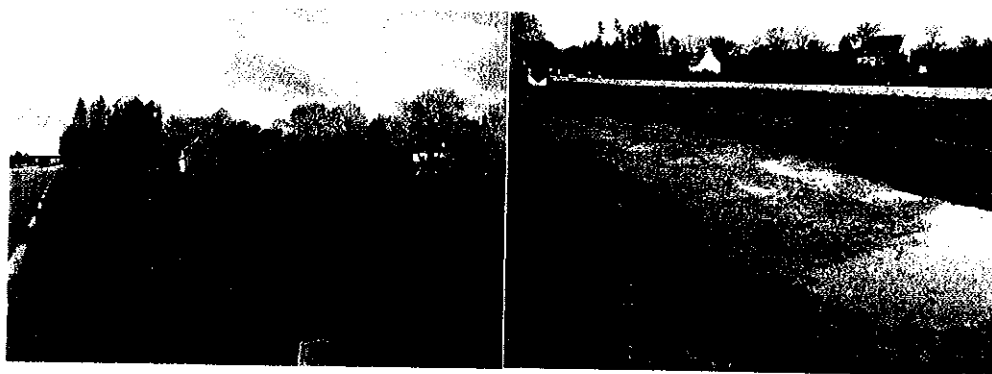
Le Maître d'Oeuvre pourra examiner ponctuellement quel(s) bassin(s) se situe dans une environnement naturel de qualité et peut nécessiter de tels aménagements.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L19-Châ : monsieur et madame Philippe Corre Toull Ruz demandent le déplacement du bassin de rétention n° 3 car ils perdraient les 2 /3 de leur propriété et demandent que l'on trouve une solution soit :

- en utilisant les bassins existants
- en déplaçant le bassin de 40 mètres vers le bas sur les parcelles 642, 641 et 61
- soit de l'autre côté de la route dans la parcelle 61.



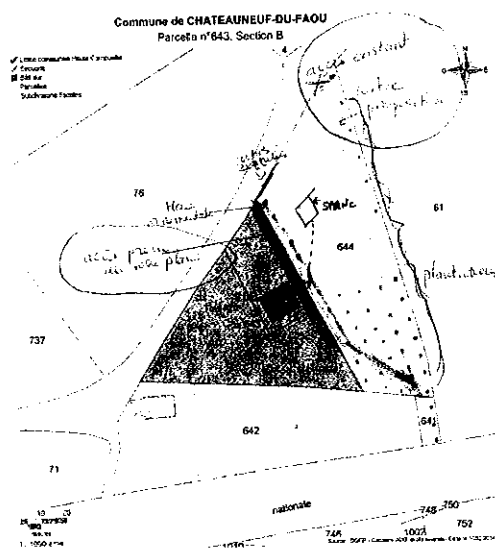
Avis du pétitionnaire :

L'assainissement routier et le positionnement des bassins de rétentions s'est fait pour l'instant à un niveau avant-projet. L'objet des études de niveau projet qui ont commencé récemment ont pour mission d'optimiser les caractéristiques du projet et de valider et concrétiser un système d'assainissement opérationnel (besoin d'exutoire naturel pour les bassins, bassins ne devant pas se trouver dans une nappe affleurante, ...). Le positionnement du bassin BR3 n'est pas figé et sera optimisé au fur et à mesure de l'élaboration du projet routier en prenant en compte les contraintes et enjeux du site (présence de source, bassins d'assainissements existants, nécessité d'exutoire naturel, ...). La demande de Mr Corre (déplacer le bassin de quelques dizaines de mètres vers le point bas) semble raisonnable et techniquement acceptable et sa justification (perte de 2/3 de son terrain) semble légitime. Le Maître d'Oeuvre en charge de l'élaboration du projet tentera de prendre en compte cette proposition sous réserve qu'elle soit techniquement fonctionnelle (trouver un exutoire naturel notamment pour les eaux rejetés par le bassin).

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L17-Châ-1 : monsieur et madame Pierre Guigou Danen et Toull Ruz contestent l'accès du bassin de rétention BR 3 qui passe au milieu de leur jardin et collé au pignon de leur maison. Ils proposent que cet accès se fasse le long de la bordure est du terrain où il y a déjà un accès ce qui évitera l'abattage d'arbres et de talus, l'arrachage et le replantage de la haie et le déplacement très compliqué et onéreux du SPANC.



Avis du pétitionnaire :

Concernant le réutilisation des 2 bassins existants :

Il s'agirait vraisemblablement de petits bassins situés au sud de l'échangeur, dans la ZAC. Ces bassins recueilleraient les eaux des parkings des entreprises et peut-être celles des deux bretelles Châteaulin vers Châteauneuf et Châteauneuf vers Carhaix (à confirmer).

Sans avoir regardé la faisabilité technique, il n'est de toute façon pas envisageable de les réutiliser dans le cadre de notre projet, et ce pour des raisons de gestion ultérieure. Il faut donc prévoir un bassin complémentaire spécifique.

La proposition de ce riverain de décaler le tracé du chemin d'accès au BR3 en limite Est de la parcelle 644 semble une proposition recevable qui sera approfondie lors de l'établissement du projet routier.

A noter enfin que le trafic sur ce chemin d'accès sera de l'ordre de quelques véhicules par an, ce qui ne peut constituer une « intrusion inacceptable ».

→ Le Maître d'Ouvrage confirme la nécessité du bassin, mais approfondira l'étude du positionnement du chemin d'accès sur la base des propositions faites par les riverains.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L21-Châ-1 : monsieur et madame Yves Le Guern et monsieur et madame Michel Rozay du Moulin de Kervaziou, demandent que le bassin de rétention soit déplacé sur la parcelle A621A non utilisée au lieu de la parcelle A 616 utilisée en pâture. **L25-Châ-1** : même demande de monsieur Jean Michel Evenat de Kerbiliguet.

Avis du pétitionnaire :

L'assainissement routier et le positionnement des bassins de rétentions s'est fait pour l'instant à un niveau avant-projet. Les études de niveau projet qui ont commencé récemment ont pour mission d'optimiser les caractéristiques du projet et de valider et concrétiser un système

d'assainissement opérationnel (besoin d'exutoire naturel pour les bassins, bassins ne devant pas se trouver dans une nappe affleurante, ...). Le positionnement du bassin BR2 n'est pas figé et sera optimisé au fur et à mesure de l'élaboration du projet routier en prenant en compte les contraintes et enjeux du site.

Dans ce secteur de zones humides associées au ruisseau de Kervaziou, le Maître d'Oeuvre en charge de l'élaboration du projet routier, examinera la demande de ce riverain et tentera de concilier le bon fonctionnement du système d'assainissement de la RN164 (localisation du point bas dépendant du profil en long de la route, surface suffisante du terrain destinataire du bassin,...) et les contraintes du site (présence de source ou de zones humides, nécessité d'exutoire naturel, chemin d'accès au bassin depuis le réseau secondaire,...)

A ce titre un positionnement dans la parcelle n°A621 évoquée par le riverain (qui se situe, comme la parcelle destinataire actuellement choisie, au milieu de zones humides) mais aussi la parcelle 183 située hors zones humides seront étudiées par le Maître d'Oeuvre.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L21-Châ-3 : monsieur et madame Yves Le Guern et monsieur et madame Michel Rozay du Moulin de Kervaziou, demandent s'il a été tenu compte de l'augmentation du débit du ruisseau de Kervaziou pour :

- l'augmentation des inondations des différentes parcelles en aval
- les risques d'inondation de la maison de monsieur et madame Le Guern

car le ruisseau est encombré d'arbres en aval du village du Moulin de Kervaziou et le pont situé sur le chemin allant de Magorven au lieu-dit « Ty gard » ne pourra pas, à leur avis, absorber l'augmentation de débit.

En cas d'inondation qui est responsable et pendant combien de temps ?

L25-Châ-2 : mêmes remarques de monsieur Jean Michel Evenat de Kerbiliguet.

Avis du pétitionnaire :

A l'occasion de la mise à 2 x 2 voies de la Déviation de Châteauneuf du Faou, il a été réalisé une étude des ouvrages hydrauliques de franchissement des cours d'eau.

Lors de ces études, il a été réalisé notamment :

- une analyse de l'hydrologie du secteur d'étude afin de définir les hydrogrammes de crue ;
- un diagnostic du fonctionnement des ouvrages hydrauliques existants lors des crues considérées;
- le dimensionnement d'ouvrage pour l'état projet

Sur le secteur de Kervaziou, le diagnostic s'est concentré sur les ouvrages hydrauliques existants sous la R164 et à proximité (VC17) et il est apparu :

- pour une crue décennale, un fonctionnement correct pour l'ouvrage hydraulique sous la RN164 mais l'ouvrage sous la VC17 fonctionnant en charge ;
- pour une crue centennale, un fonctionnement en charge de l'ouvrage sous la RN164 (sans surverse sur la RN164). Plus en aval, l'ouvrage de la VC17 est en charge et à la limite de la surverse.

Ces 2 ouvrages (RN164 et VC17) ont donc été redimensionnés

Les ouvrages projetés permettent une amélioration du fonctionnement hydraulique de l'ensemble des ouvrages et une sécurisation des usagers en supprimant les risques d'inondation de la RN164 et de la voirie. De plus, la mise en place d'un lit naturel reconstitué en fond d'ouvrage et de banquettes permettant le passage de la faune semi-aquatique améliore le fonctionnement hydro-biologique du Kervaziou.

Les aménagements projetés induisent toutefois une élévation maximale des niveaux de crue centennale en aval de la voirie locale de 9 cm. Cependant, **l'exhaussement de ces niveaux de crue n'entraîne pas de risque d'inondation de zones à enjeux fort (bâties, voirie,...).**

L'ouvrage hydraulique situé sur le chemin entre Magorven et le lieu-dit Ty-Gard sera expertisé de façon plus approfondie lors de l'établissement du Dossier Loi sur L'Eau.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L22-Châ-2 : monsieur Yvon Pouliquen Veridy Plonevez du Faou demande que l'accès au bassin de rétention n°5 soit fait, pour faire des économies, en reliant 2 chemins existants le n°36 avec le n°147 de la section YN.

Avis du pétitionnaire :

Comme évoqué plusieurs fois ci-dessus, le positionnement du bassin BR5 n'est pas figé et sera optimisé au fur et à mesure de l'élaboration du projet routier en prenant en compte les contraintes et enjeux du site.

Ce secteur a déjà fait l'objet d'une optimisation du tracé de la RN164 et de l'itinéraire de substitution permettant d'épargner le terrain de Mr Colton et de réduire l'impact sur les zones humides du secteur. Cette optimisation s'accompagnera probablement d'un léger décalage du bassin BR5 hors zone humide vers l'Est.

La proposition de réutiliser des chemins existants (dont l'état actuel devra être vérifié en préalable) pour desservir le bassin est recevable même pour le nouveau positionnement envisagé et permettrait, à première vue, de devoir réaliser 180m de sentier en moins et de ne pas couper en 2 un gros îlot de parcelles agricoles. Cette proposition sera étudiée précisément par le Maître d'Oeuvre en charge de l'élaboration du projet.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L31-Châ-10 : le Conseil Général demande que concernant les zones humides et les cours d'eau, l'Etat soit particulièrement vigilant concernant les moyens à déployer pour maîtriser l'emprise des sites à restaurer et pour assurer leur bonne gestion dans le temps. La solution pourrait être l'acquisition des terrains concernés avec une éventuelle rétrocession à un opérateur local.

L31-Châ-11 : le Conseil Général demande que la mise en oeuvre et le suivi des mesures compensatoires en matière de zones humides soit suivi de façon stricte dans le cadre de l'accompagnement assuré par la CAMA (Cellule d'Animation sur les Milieux Aquatiques) dont bénéficie la DREAL.

L31-Châ-12 : les ouvrages hydrauliques seront repris pour assurer la continuité écologique des cours d'eau tout en provoquant une augmentation de l'artificialisation de leur cours dans les zones de franchissement de la RN 164. Quelques problèmes de continuité existent. Le Conseil Général demande que soit apportée une vigilance particulière dans la prise en compte de cette problématique : banquettes pour les mammifères, rugosité du radier, éviter chutes, respect de la pente...

Avis du pétitionnaire :

La problématique d'acquisition et de gestion ultérieures des sites compensatoires est une problématique nouvelle pour de nombreux maîtres d'ouvrages avec, à ce jour, des modes de faire divers et variés.

Pour ce projet hautement stratégique et sensible (l'aménagement de l'itinéraire RN164), cofinancé par la Région et le CG29, il y a une obligation de réussite notamment en ce qui concerne les compensations de zones humides.

A ce jour, les surfaces impactées sur les zones humides fluctueront forcément lors de l'optimisation et l'élaboration du projet routier et les nombreuses zones proposées pour la compensation pourront être complétées par de nouvelles propositions. Ainsi, de nouvelles pistes de zones humides à restaurer plus proche du projet (à proximité de l'échangeur de Pont-Triffen, ancienne réserve d'eau de 25ha et barrage sur la commune de Plonevez-du-Faou,...) ont déjà été repérées et seront expertisées avant concrétisation éventuelle dans le dossier Loi sur L'Eau.

Dans sa volonté de bien faire sur cette thématique, le Maître d'Ouvrage État :

- désignera prochainement un bureau d'études de génie écologique qui aura notamment comme missions l'élaboration précise des projets d'aménagements des zones humides concrétisées par une acquisition ou une convention encore à définir ;
- s'est associé avec le CG29 et le Forum des Marais Atlantiques via une convention tripartite afin de s'inscrire dans un cadre expérimental de l'appel à projet organisé par la CAMA afin de pouvoir disposer d'un appui méthodologique sur certains aménagements et pouvoir transmettre un retour d'expériences.

p427 à 429 de l'étude d'impact sont évoqués de multiples scénarios de maître du foncier nécessaire à ces mesures compensatoires et de gestion des zones humides restaurées.

Ces choix ne sont pas encore effectués à ce jour mais devront être finalisés lors de l'établissement du Dossier Loi sur l'Eau. Il est également à noter qu'un Conservatoire Régional des Espaces Naturels est en cours de préfiguration et pourrait avoir vocation à assurer la gestion de ce type de sites.

Concernant les multiples recommandations soulevées par le CG29 sur la bonne conception des ouvrages hydrauliques, ce sont des règles de l'art prises en compte par notre bureau d'études compétent en la matière.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

L34-Châ-4 : monsieur Xavier Grémillet président du G.M.B. (Groupe Mammologique Breton) demande qu'une attention particulière soit portée aux zones humides. Il souligne que les inondations dues au bassin versant sont directement liées aux pratiques agricoles et à la destruction effrénée du bocage et des zones humides pendant des décennies. Les zones humides ont des caractéristiques diverses et des rôles variés. Vu l'extrême gravité tant écologique, qu'économique ou sociale des inondations sur le bassin versant de l'Aulne il demande :

- que toutes les restaurations proposées doivent être réalisées tout de suite au seul titre du SAGE
- que de nouvelles zones humides soient créées au plus vite indépendamment du projet RN 164
- qu'au niveau du projet RN 164, les zones humides détruites soient remplacées au plus près des zones détruites et à minima à surface égale ou mieux encore à surface supérieure pour compenser la perte de fonctionnalité depuis des décennies. Les compensations doivent être d'un seul tenant et non morcelées ou étirées tout le long d'un ru, d'un vallon ... ou être de manière ramassée en zone ouverte de source ou de dépression. Elles doivent aussi bénéficier de ré-introduction d'espèces animales ou végétales si nécessaire.

Avis du pétitionnaire :

Les inondations répétées sur le bassin versant sont directement liées aux pratiques agricoles :
Les pratiques agricoles affichées comme défaillante par le GMB n'ont pas de lien direct avec le projet routier de mise à 2x2 voies de la RN164 et les ratios de compensation des boisements et haies impactés par le projet sont importants (x3,5 pour les haies et x7 pour les boisements, p418-419 de l'étude d'impact)

Toutes les restaurations proposées en compensation doivent être réalisées au plus vite qu'il y ait ou non RN164 au seul titre du SAGE :

Les compensations seront initiées dès l'obtention de l'arrêté DUP puis de l'arrêté loi sur l'eau, et sans attendre l'achèvement des travaux routiers. Néanmoins la complexité des procédures d'obtention du parcellaire et de conventionnement de gestion ultérieure, l'imbrication avec le cadre expérimental de l'appel à projet organisé par la CAMA et la recherche continue de zones humides à restaurer alternatives obligent le Maître d'Ouvrage à une démarche progressive et réfléchie.

Les zones humides restaurées doivent être remplacées au plus près des zones humides détruites :

La disposition 8B-2 du SDAGE Loire-Bretagne prescrit que :

« 8B-2 Dès lors que la mise en oeuvre d'un projet conduit, sans alternative avérée, à la disparition de zones humides, les mesures compensatoires proposées par le Maître d'Ouvrage doivent prévoir, **dans le même bassin versant, la création ou la restauration de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel et de la qualité de la biodiversité.** A défaut, la compensation porte sur une surface au moins égale à 200 % de la surface supprimée. La gestion et l'entretien de ces zones humides doivent être garantis à long terme. »

Les dispositions du SDAGE n'indiquent pas de devoir se situer à proximité immédiate du site impacté, impose un ratio de compensation de 100 % si les zones humides restaurées sont positionnées dans le même bassin versant (c'est le cas ici) et de 200 % sinon.

Les zones humides restaurées doivent être remplacées a minima à surfaces égales et mieux encore à surface supérieure pour compenser la perte de fonctionnalité des premières décennies :

Les zones humides restaurées seront dans le même bassin versant avec des fonctionnalités jugées équivalentes et un ratio de 100 % est alors prescrit par le SDAGE. Le projet routier de mise à 2x2 voies de la RN164 n'a bien sûr pas vocation à compenser les zones humides détruites depuis plusieurs décennies pour de multiples raisons extérieures (pratiques agricoles, urbanisation des communes, ...). Le projet de compensation sera soumis à un dossier loi sur l'eau, où ce point sera approfondi, qui sera soumis à une nouvelle enquête publique.

Les compensations doivent être d'un seul tenant et non morcelées ou étirées tout le long d'un ru, d'un vallon ... ou être de manière ramassée en zone ouverte de source ou de dépression. Elles doivent aussi bénéficier de réintroduction d'espèces animales ou végétales si nécessaire :

Le projet routier, à ce stade des études, impacte 7 secteurs de zones humides représentant 4,6ha (étude d'impact pages 290-291). La zone humide de Saint-Guidinic représente plus des ¾ de cette surface impacté et les 6 autres zones humides dégradées ont des surfaces relativement faibles comprises entre 460 et 3300m² avec une moyenne de 1800m².

Les zones repérées pour la compensation (p423 à 426 de l'étude d'impact) sont en effet plus nombreuses (26 zones repérées) et avec des surfaces relativement faibles comprises entre 100m² et 6700m² avec une moyenne de 1700m².

Naturellement, en plus de considérations écologiques, le Maître d'Ouvrage en charge de la réalisation de ces zones humides restaurées a tout intérêt à minimiser le nombre de zones à restaurer, permettant ainsi de rationaliser les travaux, les conventions de gestion, les acquisitions parcellaires et les accès aux parcelles lors des travaux.

De nouvelles pistes de zones humides à restaurer plus proche du projet (à proximité de l'échangeur de Pont-Triffen, ancienne réserve d'eau de 25ha et barrage sur la commune de Plonevez-du-Faou,...) ont déjà été repérées et seront expertisées avant concrétisation éventuelle dans le dossier Loi sur L'Eau.

De plus des optimisations du projet actuellement en cours semblent permettre une réduction des impacts sur certains secteur (-5000 à -6000m² de zones humides impactées par exemple sur le secteur de Saint-Guidinic).

On peut également considérer que la diversité géologique, hydraulique et biologique des zones humides restaurées sera d'autant plus importante qu'elles seront diversifiées et donc suffisamment nombreuses.

D'une manière générale, le Maître d'Ouvrage doit composer avec la réalité du territoire et de la présence, ou non, de zones humides dégradées et restaurables.

Avis du commissaire enquêteur :

Avis conforme à celui du pétitionnaire.

3.2 Conclusions du commissaire enquêteur

VU le Code de l'Environnement ;

VU les articles L.11-1 à L.11-17, et R.11-14 à R.11-14-15 et R.11-18 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique ;

VU le Code de l'Urbanisme ;

VU l'arrêté préfectoral du 05 décembre 2013 ;

VU les pièces relatives au projet visé en référence et notamment le dossier d'enquête publique ;

VU les avis de l'Autorité Environnementale du 13 novembre 2013 (DUP) et du 11 décembre 2013 (PLU) ;

VU le P.L.U. de la commune de Châteauneuf-du-Faou ;

VU les avis au public par voie de presse, les certificats d'affichage du maire de Châteauneuf-du-Faou en date du 21 février 2014, du maire de Plonevez-du-Faou en date du 21 février 2014, du maire de Landeleau en date du 20 décembre 2013, du maire de Spézet en date du 21 février 2014 et du maire de Lennon en date du 19 décembre 2013 et les PV de constat de Maître Olivier Floch huissier de justice constatant l'accomplissement des formalités d'affichage faisant connaître l'ouverture de l'enquête publique ;

VU les registres d'enquête et les courriers et mails adressés au commissaire enquêteur ;

VU le mémoire en réponse du pétitionnaire ;

VU le rapport ci-joint, relatif au déroulement de l'enquête ;

Après examen des observations consignées et annexées aux registres d'enquête et entendu toute personne qu'il m'a paru utile de consulter

Pour l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

CONSIDERANT:

- **que la publicité légale faite à cette enquête par voie d'affichage, dans la presse locale, a permis à tout un chacun d'être au fait de ce projet et de s'exprimer s'il le souhaitait ;**
- **que le projet n'a fait l'objet que de 5 avis défavorables mais que la majorité des courriers et des observations reçus ne prennent pas position pour ou contre le projet ;**
- **que 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 ;**
- **qu'en 1995, la décision ministérielle d'approbation de l'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) 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 avec la mise en place d'un itinéraire de substitution ;**
- **que la déviation de Châteauneuf-du-Faou, est inscrite au :**
 - **contrat de Plan Etat-Région 2000-2006**
 - **Programme De Modernisation des Itinéraires routiers (PDMI) de la Région Bretagne 2009-2014, avec un total de 60.9 M€ de financement inscrits par l'État, la Région Bretagne et le Conseil Général du Finistère.**
 - **projet du Schéma National des Infrastructures de Transport, document prévu par le Grenelle de l'Environnement, au titre des actions à engager pour « renforcer l'accessibilité des terri-**

toires », confirmé par le rapport de la commission parlementaire Mobilité 21 (juin 2013)

- **futur contrat de plan Etat-Région 2014-2020 en cours d'élaboration, en cohérence avec 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 ;**
- **que cet aménagement fait l'objet d'une très large et très forte mobilisation des élus au-delà de tous clivages politiques ;**
- **que cet aménagement est considéré comme structurant et indispensable pour le développement économique des territoires traversés ;**
- **qu'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. Son aménagement vise à désenclaver le centre Finistère ainsi qu'à améliorer les conditions de confort et de sécurité.**
- **qu'il y a peu d'alternatives à la circulation automobile ;**
- **que le projet a fait l'objet d'une large concertation prévue par la réglementation ;**
- **que le projet est compatible avec les documents d'urbanisme de la zone concernée à l'exception du PLU de Châteauneuf-du-Faou qui devra faire l'objet de modifications mineures au règlement ;**
- **que le projet est compatible avec le SDAGE Loire Bretagne ;**
- **que vis à vis du SAGE de l'Aulne, le projet prévoit :**
 - **l'amélioration de la transparence écologique des ouvrages hydrauliques favorisant la libre circulation des espèces migratrices,**
 - **l'amélioration de la fonctionnalité des ouvrages hydrauliques permettant une réduction des risques d'inondation sur la zone d'étude,**
 - **des mesures compensatoires concernant les zones humides.**
- **que le Maître d'Ouvrage est tenu de réparer l'ensemble des dommages résiduels engendrés par son projet par tous les moyens à sa disposition : AFAP, échanges amiables, application du protocole d'indemnités de la Chambre d'Agriculture 29, acquisition de l'exploitation en dernier recours, modifications éventuelles du projet (réalisation de passages agricoles, de chemins ruraux...), indemnités au titre des dommages de travaux publics ;**

- **que tous les éléments ci-dessus montrent que le projet**
 - **est de nature à favoriser le développement économique du Finistère et du Pays centre ouest Bretagne ;**
 - **améliore la sécurité des usagers de la route via l'achèvement de la mise à 2X2 voies de la RN164 dans le Finistère ;**
 - **est le complément d'un programme qui vise à équilibrer les flux routiers en Bretagne conforme à l'intérêt général ;**
 - **a pris en compte les impacts du projet sur l'environnement et que le Maître d'Ouvrage a bien prévu des mesures compensatoires correspondantes en particulier pour les sols et sous-sols, l'hydraulique, le bâti, l'agriculture, les documents d'urbanisme, les servitudes et réseaux, les voies de communication, le cadre de vie (bruit et air), le patrimoine, le paysage et le milieu naturel ;**
- et qu'il est conforme à l'intérêt général.**

pour toutes les considérations qui précèdent et motivent ma conclusion qui est de donner un avis FAVORABLE

au projet préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la mise à 2X2 voies de la RN 164 à la hauteur de Châteauneuf du Faou sur une section de 12 km comprise entre les communes de Landeleau à l'est et de Lennon à l'ouest.

Avec les RECOMMANDATIONS suivantes :

R1: Pour éviter des conséquences importantes pour les exploitations agricoles impactées, une procédure d'Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF) avec inclusion doit être mise en place. Elle permettra de traiter de la meilleure façon les problèmes de perte de surfaces en particulier celles épandables, d'allongement de parcours, de passage dans le bourg de Châteauneuf-du-Faou d'engins agricoles, de DPU.

Une suspension de l'AFAF, ou un AFAF avec exclusion d'emprise pourrait rendre très difficile la résolution des problèmes posés aux exploitations par le projet y compris sur leur maintien en activité. Elle obligerait en outre le Maître d'Ouvrage à des acquisitions foncières et des indemnités conséquentes.

R2: L'intérêt du demi échangeur de Magorven, même si le Maître d'Ouvrage l'a considéré initialement comme modéré au regard des contraintes budgétaires actuelles, est réel car il permet :

- **de minimiser les allongements de temps de parcours pour les habitants des hameaux de ce secteur,**

- de délester la RD36 (unique pénétrante dans Châteauneuf-du-Faou) des gens qui sortiront à ce demi-échangeur,
- d'envisager un développement de l'Ouest de Châteauneuf-du-Faou
- de préserver un deuxième accès à Châteauneuf-du-Faou

Je propose sa réalisation en une phase pour des questions de sécurité et pour se prémunir contre les aléas budgétaires.

R3 : Dans un contexte difficile de maîtrise du foncier, la construction d'un ouvrage franchissement sur la VC17 au Divit permettrait une réduction des surfaces impactées et une diminution significative des allongements de parcours. Je propose de réaliser cet ouvrage.

R4 : Pour des questions de sécurité et d'enjeux locaux, je suis favorable à la réalisation d'une voie cycliste-piéton le long de la RD17 à la sortie de Landeleau vers Pont Triffen. Il s'agit surtout d'un problème d'aménagement de la RD17 donc de la responsabilité du Conseil Général.

L'augmentation du trafic peut cependant augmenter les risques pour les piétons et les cyclistes empruntant la RD17. A ce titre, la question d'une participation du Maître d'Ouvrage à la création de cette voie, peut se poser.

R5 : Pour compléter la réglementation en matière de signalétique, un schéma directeur de signalisation touristique du Finistère pourrait être élaboré

R6 : Le transfert de la déchetterie située au nord sur la RD236 sur un autre emplacement permettrait :

- de lui donner les conditions d'évoluer et de s'adapter aux besoins, ce qui n'est pas le cas à son emplacement actuel ;
- d'abandonner le projet d'1,2 km de voies nouvelles, de l'ouvrage d'art PS2 commun à la RD236 et à la voie verte et de le remplacer par un ouvrage de gabarit réduit situé entre Penn an Néac'h et Trémélé ;
- de supprimer les impacts sur les boisements et la zone humide ;
- d'éviter le fractionnement de parcelles agricoles de qualité ;
- de réduire les coûts du projet.

Ce transfert est de la responsabilité de la Communauté de communes et n'est pas une obligation du Maître d'Ouvrage.

Compte tenu des avantages pour l'environnement apportés, de la diminution sensible des coûts que cela entrainerait et de l'obligation de faire les travaux avec un calendrier compatible avec les travaux, je recommande que la DREAL se rapproche de la Communauté de Commune et qu'un accord soit trouvé pour déplacer la déchetterie et modifier le projet dans la zone de Penn an Néac'h – Trémélé.

Le déplacement de la déchetterie étant dans l'intérêt des deux parties, je propose une participation financière du Maître d'Ouvrage à l'opération.

R7 : Le potentiel patrimonial du pont devant être détruit, situé sur le Kervaziou au sud de la RN164 à Magorven, doit être examiné par la mairie et les services compétents. Cet examen permettra de savoir exactement s'il faut le conserver et dans l'affirmative les mesures à prendre pour rétablir les ouvrages hydrauliques dans leur fonctionnement.

R8 : Leurs maisons devant être détruites, la situation de monsieur et madame Roudot et de monsieur et madame Louis est très difficile psychologiquement car ils ne peuvent pas se projeter dans l'avenir. Je demande que, dès que l'arrêté de DUP sera pris, les négociations soient immédiatement entreprises par l'Etat.

R9 : Je recommande d'étudier la mise en place d'un merlon anti-bruit à Keroignant, pour protéger les habitations de monsieur Stephen Cotton à Coat Tronval Vian, de monsieur Joël Henry de Bellevue et madame Goacolou de Coatronval.

Pour le PLU de la commune de Châteauneuf-du-Faou.

CONSIDERANT QUE :

- **que la publicité légale faite à cette enquête par voie d'affichage, dans la presse locale qui a permis à tout un chacun d'être au fait de ce projet et de s'exprimer s'il le souhaitait ;**
- **le projet de mise en conformité du PLU de la commune de Châteauneuf-du-Faou, n'a fait l'objet d'aucune observation lors de l'enquête publique ;**
- **les impacts des modifications du PLU sur les espaces sont limités aux Espaces Boisés Classés avec une surface de 5500m² soit 0.2% des espaces boisés de la commune ;**
- **l'analyse des impacts de la mise en conformité sur les enjeux et équilibres définis dans le PLU fait ressortir que les propositions d'actions énoncées par le PADD sont respectées. La mise en conformité du PLU de Châteauneuf-du-Faou ne modifie pas les équilibres entre les différents espaces.**

- **les modifications sont localisées et concernent uniquement les emprises du projet de mise à 2x2 voies de la RN164 qui prévoit des mesures pour compenser ses effets négatifs**
- **la mise en conformité du PLU n'a aucune incidence sur les sites Natura 2000 ;**
- **cette mise en conformité est indispensable au projet de mise à 2X2 voies de la RN164 ;**

pour toutes les considérations qui précèdent et motivent ma conclusion qui est de donner un avis FAVORABLE à la mise en conformité du PLU de la commune de Châteauneuf-du-Faou.

21 mars 2014

enquêteur

A Treffiat le

Le commissaire

Roger GUILLAMET

