



Document accompagnant l'arrêté déclarant d'utilité publique en application des articles L.122-1 (alinéa 4) du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et des L.122-1 (alinéa V) et L.126-1 du code de l'environnement.

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique des travaux de la mise à 2X2 voies de la déviation de Rostrenen sur les communes de Glomel, Kergrist-Moëlou, Plouguernével et Rostrenen

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

Préambule

Le présent document relève des dispositions :

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

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

* de l'article L.126-1 du code de l'environnement qui prévoit à son alinéa 2 que "*La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et le résultat de la consultation du public. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique*".

* de l'article L.122-1 V du code de l'environnement qui précise que "Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et de l'article L. 126-1 du présent code relatives à la motivation des déclarations d'utilité publique et des déclarations de projet, lorsqu'une décision d'octroi ou de refus de l'autorisation, de l'approbation ou de l'exécution du projet soumis à l'étude d'impact a été prise, l'autorité compétente en informe le public.

A défaut de mesures de publicité plus précises prévues par les législations et réglementations applicables au projet, et sous réserve du secret de la défense nationale, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que les informations suivantes, si

celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision :

- la teneur et les motifs de la décision ;
- les conditions dont la décision est éventuellement assortie ;
- les mesures destinées à éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ;
- les informations concernant le processus de participation du public ;
- les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

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

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

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

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

1) Présentation du projet

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

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

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

L'opération de mise à 2x2 voies de la déviation de Rostrenen s'inscrit dans le cadre du programme d'aménagement de la RN164 sur l'ensemble de son linéaire

et est inscrite au contrat de plan État/Région 2015-2020 pour un montant de 61 millions d'Euros, permettant de réaliser l'ensemble des études, procédures, acquisitions foncières, et une majorité de travaux (le projet peut être scindé en trois sous-sections, dont deux pourront être réalisés au titre du CPER 2015-2020). Le reste a vocation à être inscrit au prochain CPER, après 2020.

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

Le Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2013 par le Premier Ministre, le Préfet de Région et le Président de Région, a réaffirmé par ailleurs l'objectif de finaliser la mise à 2x2 voies de cet itinéraire pour assurer le désenclavement et le développement du Centre Bretagne. En cohérence, le financement du projet a été inscrit au Contrat de Plan Etat/Région 2015-2020.

B - Ses caractéristiques et ses objectifs

B1 - Ses caractéristiques

La solution proposée à l'enquête publique pour le projet de mise à 2x2 voies de la déviation de Rostrenen est l'aboutissement d'études techniques et environnementales.

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

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

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

Le projet entraînera la suppression des accès directs à la RN164. Afin de faciliter les circulations locales, le projet comportera 2 points d'échanges (Échangeurs Est et Ouest) et des voies de rétablissement pour les voies de communication qui seront coupées.

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

Le projet qui fait 15,5km de long apparaît comme une infrastructure raisonnée au regard des enjeux portés, notamment environnementaux.

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

Le coût de la déviation de Rostrenen est évalué à 102 M€ valeur 2013.

B2- Ses objectifs

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

C'est dans ce cadre que s'inscrit le projet de déviation de Rostrenen en assurant :

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

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

2) Études préalables et concertation avec les collectivités territoriales

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

Elles ont été engagées dès 2013 par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bretagne, et ont été suivies régulièrement par un comité de pilotage présidé par le Préfet des Côtes d'Armor et associant les collectivités concernées : Conseil Régional de Bretagne, Conseil Départemental des Côtes d'Armor, communes de Glomel, Kergrist-Moëlou, Plouguernevel, Maël-Carhaix et Rostrenen, Pays du Centre Ouest Bretagne, Communauté de communes du Kreiz Breizh mais également DDTM22, Chambres consulaires et associations de protections de l'environnement.

Ces études se sont déroulées en plusieurs phases :

- étude de l'état initial de l'environnement dans la zone d'étude du projet, afin de recenser les enjeux à prendre en compte,

- recherche et étude de variantes de tracé,
- concertation publique pour identifier une variante privilégiée,
- étude approfondie de la solution retenue, pour élaborer l'étude d'impact et le dossier d'enquête publique.

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

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

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

Ses modalités ont été définies par courrier du Préfet de Région du 7 juin 2013 après avis des communes concernées, à savoir pour le présent projet, au stade des études de variantes, Glomel, Kergrist-Moëlou, Maël-Carhaix, Kergrist-Moëlou et Rostrenen. Ces communes ont délibéré entre le 17 avril et le 2 mai 2013.

B1 - Ses objectifs

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

B2 - Son organisation

La concertation s'est déroulée du 17 juin 2013 au 12 juillet 2013.

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

B3a - Information

Un communiqué de presse du 10 juin 2013 a été publié dans les journaux locaux et affichés dans les mairies.

Le dossier de concertation établi sur la base des études menées, ayant

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

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

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

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

B3b - Recueil des avis

Des registres d'observations ont été mis à disposition du public dans chacune des quatre mairies concernées pendant toute la durée de la concertation (44 observations).

Le Préfet des Côtes d'Armor a organisé une réunion publique le 17 juin 2013 exposant le contexte, les objectifs et les principales caractéristiques de l'opération, ainsi que les modalités de la concertation (70 participants).

Une permanence publique de la Maîtrise d'Ouvrage s'est déroulée en mairie de Rostrenen le 27 juin 2013 et a été l'occasion d'échanger avec les particuliers ayant des problèmes spécifiques (26 personnes rencontrées).

Une adresse mail dédiée au projet a permis de recueillir 10 avis.

4 Bilan de la concertation

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

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

- la variante « Sud », constituant le meilleur compromis entre les variantes
- la nécessité d'étudier des ajustements, en particulier, l'emplacement de l'échangeur de la RD87 / RD3, pour limiter l'impact sur les

exploitations agricoles et les riverains. Une concertation institutionnelle complémentaire a été menée permettant de valider un ajustement de la localisation de cet échangeur

Après avoir été présenté au comité de pilotage du 9 décembre 2013, puis soumis à l'avis des communes, ce bilan a été approuvé par arrêté préfectoral du 9 mai 2014.

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

A – Enquête publique préalable à la DUP

Par arrêté préfectoral du 13 avril 2015 le Préfet des Côtes d'Armor a prescrit la mise à l'enquête publique du projet sur la base de la variante retenue, en faveur de laquelle la grande majorité des acteurs et riverains s'est exprimée lors de la concertation.

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

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

B - Avis de l'autorité environnementale

La formation « Autorité Environnementale » du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, saisie le 19 décembre 2014 en sa qualité d'autorité compétente en matière d'environnement a rendu un avis délibéré le 11 mars 2015.

Elle a constaté que l'étude d'impact présentée était dans l'ensemble complète et transparente tout en émettant des recommandations sur certains sujets (informations manquantes ou incohérences) qu'elle recommande de corriger (en matière de sécurité routière, bruit, analyse socio-économique, notamment).

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

C - Réunion d'examen conjoint à l'initiative du Préfet des Côtes d'Armor au titre de l'article R.123-23-4 du code de l'urbanisme

Le projet n'est pas compatible avec les Plans Locaux d'Urbanisme des communes de Plouguernevel et Rostrenen.

La DUP qui emportera mise en compatibilité de ces PLU devait être précédée de réunions d'examen conjoint entre le représentant de l'État dans le département,

les maires sur les territoires desquels est situé le projet, les présidents du Conseil Régional et du Conseil Général, des présidents des chambres consulaires.

Cette réunion d'examen conjoint s'est tenue le 26 mars 2015 pour examiner les mesures prévues afin d'assurer la mise en compatibilité des PLU de Plouguernével et Rostrenen avec le projet.

Les conseils municipaux des communes de Plouguernével et Rostrenen ont été appelés à délibérer sur ces mesures postérieurement à l'enquête publique, au vu des dossiers de mise en compatibilité, du procès-verbal de la réunion d'examen conjoint, du rapport et des conclusions du commissaire-enquêteur.

Le conseil municipal de Plouguernével a rendu un avis favorable le 23 septembre 2015, celui de Rostrenen a également délibéré favorablement le 16 septembre 2015,

D - L'avis du commissaire-enquêteur

L'enquête publique (ouverte par arrêté préfectoral du 13 avril 2015) s'est déroulée du 26 mai 2015 au 6 juillet 2015 inclus dans les communes de Glomel, Kergrist-Moëlou, Plouguernével et Rostrenen.

Le commissaire-enquêteur a émis un avis favorable :

- sur la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la mise à 2x2 voies de la RN164 à la hauteur de Rostrenen sur une section de 15,5km
- sur la mise en conformité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes de Plouguernével et de Rostrenen.

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

- que le projet, s'inscrivant dans l'aménagement à 2x2 voies de la RN 164 entre Montauban-de-Bretagne et Châteaulin, contribue efficacement au renforcement de l'accessibilité des territoires bretons et est facteur de développement économique,
- que la RN 164 est un axe structurant pour le Centre Bretagne qui ne connaît pas d'alternative aux déplacements par route,
- que le projet apporte un avantage en terme de sécurité à l'utilisateur,
- que le projet est facteur d'amélioration du cadre de vie des riverains, en s'éloignant autant que faire se peut de zones habitées, et par des mesures de traitement anti-bruit,
- que les observations ont concerné des demandes de modifications,
- que le choix, à la faveur de la concertation, s'était assez nettement

porté sur la variante présentée à l'enquête publique, qui représente le compromis du meilleur équilibre avantages / inconvénients, la qualité du dossier soumis à l'enquête publique présentant très clairement le projet et ses enjeux, que le Maître d'Ouvrage apporte des réponses aux impacts en termes en particulier d'activité agricole, de milieu naturel, de cadre de vie, de desserte du territoire, que le maître d'ouvrage a répondu à toutes les observations produites à l'enquête,

- que l'atteinte à la propriété privée, les impacts analysés, le coût financier du projet, ne sont pas excessifs au regard de l'intérêt que présente le projet,

Et qu'ainsi l'utilité publique du projet est largement démontrée.

E - Modifications et précisions apportées suite à l'enquête publique

Le commissaire-enquêteur, dans son rapport du 23 juillet 2015 a accompagné son avis favorable sans réserves à la déclaration d'utilité publique du projet, de deux recommandations.

Recommandation 1 : recommande à la Commission Intercommunale d'Aménagement Foncier (CIAF) constituée sur les communes de Glomel, Kergrist-Moëlou, et Rostrenen :

- *de se prononcer favorablement à la mise en oeuvre de la procédure d'Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF), dont le principe a été validé par la Commission Départementale d'Aménagement Foncier du 2 février 2015*
- *sur un périmètre pertinent de nature à produire des solutions aux différentes attentes des exploitants impactés (compensation foncière, enclavement, accès, parcours, chemins, plans d'épandages ...)*

→ Le maître d'ouvrage est favorable à la réalisation d'un aménagement foncier agricole et forestier et a sollicité en ce sens les services du Conseil Départemental des Côtes d'Armor, compétent en la matière. La Commission Départementale d'Aménagement Foncier du 2 février 2015 a ainsi décidé la mise en place d'une Commission Intercommunale d'Aménagement Foncier (CIAF) sur les communes de Glomel, Kergrist-Moëlou et Rostrenen. Elle sera installée à l'automne 2015 et elle devra valider la décision du lancement d'une démarche d'aménagement foncier. La procédure serait alors engagée, dans un cadre réglementaire qui lui est propre, sous l'égide de la CIAF et d'un commissaire enquêteur. C'est dans ce cadre que les choix d'aménagement (et notamment le périmètre) seront faits. Dans tous les cas, le maître d'ouvrage du projet routier sera tenu de réparer l'ensemble des dommages résiduels engendrés par son projet par tous les moyens à sa disposition (AFAF, échanges amiables, application du protocole d'indemnisations de la Chambre d'Agriculture des Côtes d'Armor, acquisition d'exploitation en dernier recours, modifications éventuelles du projet - réalisation

de passages agricoles, de chemins ruraux, ..., - indemnités au titre des dommages de travaux publics, ...).

Recommandation 2: Recommande la mise en œuvre de dispositions d'accompagnement des habitants et professionnels concernés par l'expropriation et dont il convient de souligner les appréhensions psychologiques devant être étayées suivant les étapes de la procédure

→ Le maître d'ouvrage partage évidemment cette préoccupation et envisage plusieurs dispositions :

- tout d'abord, pour les bâtiments (habitations, activités) dont l'acquisition est certaine, le maître d'ouvrage entamera des négociations amiables dès la prise de l'arrêté DUP, sans attendre l'enquête parcellaire, pour raccourcir la phase d'incertitudes et d'interrogations et leur permettre plus rapidement de se projeter vers l'avenir,
- par ailleurs, pour les activités économiques impactées, le maître d'ouvrage s'engage à mener un travail, en forte collaboration avec les collectivités locales concernées, pour trouver les solutions adéquates (accompagnement d'un éventuel déplacement de l'activité...),
- ensuite, poursuivre la concertation sur toutes les situations individuelles et assurer, dans le cadre du comité de suivi des études, mais aussi à l'occasion de permanence publique des services, et en étroite liaison avec les communes, toute la transparence sur l'avancement du projet, les arbitrages et affinages successifs, visant à arrêter les emprises définitives du projet,
- enfin, à être à la disposition personnelle des propriétaires concernés.

Les emprises non bâties ne seront précisément arrêtées qu'au stade de l'enquête parcellaire et le maître d'ouvrage n'entamera les acquisitions qu'à l'issue de cette enquête. La majeure partie de ces emprises relèvera de l'aménagement foncier agricole et forestier. Pour le reste, la DREAL privilégiera une acquisition amiable, sur la base des estimations de France Domaine, qui sera mandatée à ce titre.

Par ailleurs, dans les réponses formulées aux remarques faites pendant l'enquête publique, le maître d'ouvrage s'est engagé ;

- à examiner la faisabilité de dissocier la fonction faune et la fonction agricole et équestre du passage mixte agricole et grande faune qui était envisagé au niveau de Kéruel, en prévoyant deux ouvrages distincts dont le positionnement sera à affiner,
- à examiner en plusieurs endroits la faisabilité d'implantation d'un merlon anti-bruit, là où des protections de façade étaient envisagées,
- à examiner la faisabilité de créer un passage équestre dans le secteur de Gopéren, en le mutualisant par exemple avec un passage petite faune, pour limiter les rallongements de temps de parcours pour les activités équestres,
- à proposer une variante de tracé au niveau du passage entre le centre équestre TROADEC et l'élevage de pigeons de M. SIMON,
- à étudier la faisabilité de faire passer la voie de désenclavement au sud de la

RN164 dans le secteur de Croaz Anna au Nord de la propriété de Mme LE MAITRE, pour l'éloigner du bâtiment d'élevage.

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

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

Ce projet de mise à 2x2 voies de la déviation de Rostrenen est associé à différents enjeux :

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

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

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

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

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

2) Dans la phase exploitation : réalisation de protections acoustiques, rétablissements d'accès aux parcelles, et réalisation éventuelle d'un aménagement foncier, en fonction des décisions prises par les commissions compétentes (CDAF, CIAF), collecte et traitement quantitatif et qualitatif des eaux de ruissellement avant rejet vers le milieu naturel, aménagement d'ouvrages permettant le franchissement de l'infrastructure par la faune (ouvrages hydrauliques et ouvrages spécifiques), compensation des habitats naturels détruits (zones humides, haies et espaces boisés), déplacements d'espèces protégées, traitement paysager adapté au contexte local.

3) Suivi des mesures : un cahier des engagements de l'État sera élaboré pour prendre en considération les mesures prévues dans l'étude d'impact, les recommandations émises

par le commissaire-enquêteur à l'issue de l'enquête publique en vue d'une mise en œuvre effective des mesures de compensation relatives en particulier à l'environnement, l'agriculture et à la protection contre le bruit.

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

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

Le présent exposé des motifs et considérations valide :

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

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

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

Le Préfet des Côtes d'Armor

Vu pour être annexé à l'arrêté Préfectoral

du : 6 - OCT. 2015

Pour le Préfet
et par délégation
L'Attachée Principale Chef de Bureau

G. CHALME