



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la RN 164 - Déviation de Châteauneuf-du-Faou (29) Actualisation de l'avis Ae 2013-99

n°Ae : 2016-10

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 20 avril 2016 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la RN 164 - Déviation de Châteauneuf-du-Faou - Actualisation de l'avis Ae 2013-99.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes et MM. Barthod, Fonquernie, Galibert, Hubert, Ledenvic, Orizet, Steinfeldler, Ullmann, Vindimian.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme et MM. Allag-Dhuisme, Bour-Desprez, Clément, Lefebvre, Letourneux, Muller, Perrin, Roche.

* *
*

L'Ae a été saisie pour avis le 26 janvier 2016 par le préfet du Finistère, le dossier ayant été reçu complet le 1^{er} février 2016.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception.

Conformément à l'article R. 122-7 I et II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.

L'Ae a consulté par courriers en date du 3 février 2016 :

- la ministre chargée de la santé,
- le préfet du département du Finistère, et a pris en compte sa contribution du 19 février 2016,
- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne.

Sur le rapport de Bernard Abrial, Philippe Ledenvic et François Vauglin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de son étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions correspondantes.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à le réaliser prend en considération cet avis (article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le projet consiste en la mise à 2x2 voies sur 12,5 km de la déviation de Châteauneuf-du-Faou de la RN 164, axe routier principal du centre de la Bretagne, d'une longueur totale de 162 km. L'opération est placée sous la maîtrise d'ouvrage de l'État, représenté par les services de la DREAL Bretagne. L'opération, qui a déjà fait l'objet d'un avis de l'Ae en 2013, poursuit pour objectifs principaux le renforcement de l'accessibilité du centre du Finistère et l'amélioration du confort et de la sécurité des usagers en fluidifiant l'axe de circulation dans un contexte d'augmentation du trafic (+ 29 % entre 2000 et 2009), notamment des poids lourds. Le projet a été déclaré d'utilité publique (DUP) le 7 juillet 2014.

Le dossier présenté vise désormais à obtenir une autorisation unique, au titre de la loi sur l'eau et des articles du code de l'environnement relatifs aux dérogations à l'interdiction de destruction d'espèces protégées. Dans ce contexte, le code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact et l'avis de l'Ae sont actualisés.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet portent sur les zones humides, les continuités écologiques et les destructions ou perturbations d'espèces ou d'habitats protégés ou d'intérêt patrimonial. Ces éléments ont été dans l'ensemble bien appréhendés, ayant bénéficié des études précédentes.

Le maître d'ouvrage a apporté plusieurs modifications suite au premier avis de l'Ae et suite à l'enquête publique portant sur la DUP. La plupart de ces modifications tendent à éviter le plus possible d'impacts identifiés précédemment, en réduisant les consommations de terres agricoles et de zones humides, avec notamment des optimisations du tracé de la route, d'échangeurs, de dépôts de déblais, de merlons phoniques et d'ouvrages hydrauliques. L'itinéraire de substitution a été clarifié. Les compensations proposées à la destruction de zones humides ont été nettement améliorées. Pour autant, l'Ae recommande des améliorations sur quelques points particuliers, par exemple en approfondissant la réflexion sur la conception d'une zone humide proposée en compensation ou en réduisant les impacts sur les haies au niveau de la RD 236.

Les recommandations de l'Ae sur le bruit n'ayant pas été correctement prises en compte dans les situations d'ambiance sonore modérée de nuit et non modérée de jour, l'Ae recommande à nouveau de revoir ce point. Il en va de même concernant les impacts de la phase chantier, qui doivent être présentés et analysés de manière plus précise.

Si le document d'incidences au titre de la loi sur l'eau et la demande de dérogation au titre des espèces protégées reposent sur la dernière version du projet, l'étude d'impact n'a pas été modifiée suite aux évolutions du projet, fussent-elles positives, et à l'abandon de l'écotaxe. L'Ae recommande donc d'actualiser l'étude d'impact sur ces deux points.

L'Ae émet par ailleurs d'autres recommandations précisées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte général

L'aménagement de la RN 164, axe routier principal du centre de la Bretagne, est une opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de l'État, représenté par les services de la DREAL Bretagne. Il est inscrit au programme de modernisation des itinéraires² (PDMI) 2009-2014. Le pacte d'avenir pour la Bretagne³ fixe l'objectif d'un achèvement de la mise en 2x2 voies de la RN 164, et l'opération présentée a été inscrite dans son intégralité au contrat de plan État/Région 2015-2020 signé le 11 mai 2015.



Figure 1 : Plan de situation (source : étude d'impact⁴)

Le projet consiste en la mise à 2x2 voies de la déviation de Châteauneuf-du-Faou. Son objectif principal est le renforcement de l'accessibilité du centre du Finistère et l'amélioration du confort et de la sécurité des usagers en fluidifiant l'axe de circulation dans un contexte d'augmentation du trafic (+ 29 % entre 2000 et 2009), notamment des poids lourds.

Le projet a été déclaré d'utilité publique (DUP) le 7 juillet 2014⁵.

1.2 Programme de rattachement du projet

Le projet appartient à un programme de travaux visant à assurer, entre Châteaulin (29) et Montauban-de-Bretagne (35), une alternative aux deux grands axes, de Rennes vers le Finistère, que sont les RN 12 au nord et RN 165 au sud, un renforcement de la desserte du centre de la Bretagne, une amélioration des conditions de confort et de sécurité, et une amélioration de la compétitivité économique des secteurs traversés.

² Voir <http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/le-programme-de-modernisation-des-itineraires-pdmi-a2835.html>

³ Signé le 13 décembre 2013 par le premier ministre, le préfet de région et le président de la région Bretagne. Il est consultable sur : <http://www.prefectures-regions.gouv.fr/bretagne/Grands-dossiers/Pacte-d-avenir-pour-la-Bretagne>

⁴ Erreur de numérotation pour le département des Côtes d'Armor

⁵ Voir l'avis délibéré n° Ae 2013-99 n° CGEDD 009242-01 adopté lors de la séance du 13 novembre 2013, disponible à l'adresse : <http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/document.xsp?id=Cgpc-CGEUV00211737>

Décidé en 1995 par l'État, le parti d'aménagement retenu pour l'ensemble de l'itinéraire de 162 km de la RN 164, de Saint-Méen (RN 12) à Châteaulin, consiste en sa mise à 2x2 voies. Il a été repris par le pacte d'avenir pour la Bretagne cité ci-dessus. Le dossier présente l'état d'avancement de toutes les opérations du programme.

Depuis l'étude d'impact initiale, préparée pour l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, le gouvernement a renoncé à l'écoredevance poids lourds (ou « écotaxe »), qui devait être mise en place notamment sur la RN 12 et la RN 165. Le dossier ne le mentionne pas explicitement dans l'étude d'impact fournie. Cette suppression du projet d'écotaxe a des incidences sur les impacts du projet (discutés dans la partie 2 de cet avis).

1.3 Présentation du projet et des aménagements

1.3.1 Le projet

Le projet présenté porte sur une section de 12,5 km de long, située d'Est en Ouest sur les communes de Landeleau, Plonévez-du-Faou, Châteauneuf-du-Faou et marginalement en fin de parcours, Lennon. La plateforme routière envisagée est à deux chaussées séparées par un terre-plein central, chaque chaussée comportant deux voies de circulation, une bande d'arrêt d'urgence et une berme⁶.

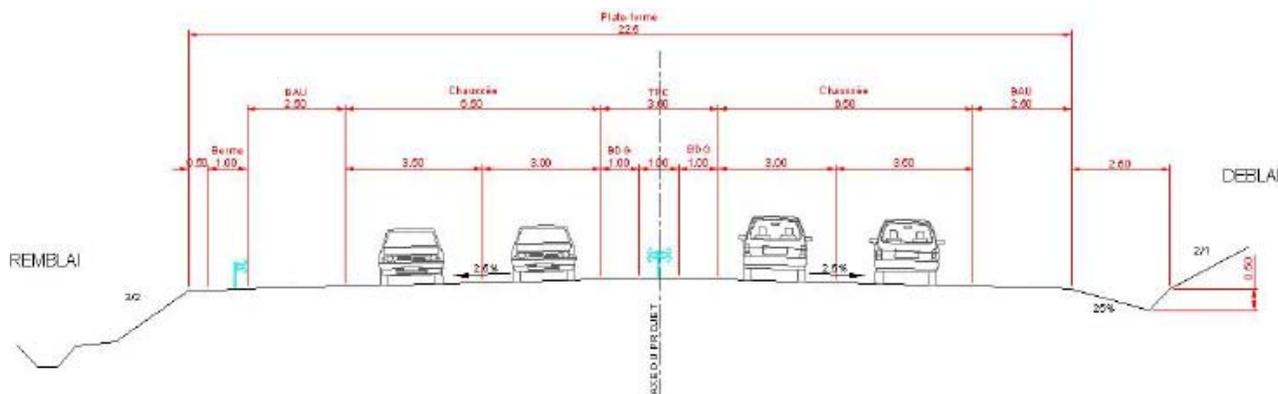
L'infrastructure prend place essentiellement sur le tracé de la route existante, à l'exception de 1,5 km environ de tracé neuf pour la déviation du hameau de Saint-André et de certaines bretelles et certains échangeurs.

Le maître d'ouvrage a apporté plusieurs modifications suite à l'enquête publique portant sur la DUP, la plupart étant destinées à réduire les destructions de terres agricoles et de zones humides :

- optimisation du profil en long :
 - dans le secteur de Saint-Guidinic, afin d'épargner 2,1 ha de zones humides ;
 - dans le secteur de Trémélé : maintien du tracé actuel de la RN 164 ;
 - dans le secteur de Saint-André : variante initialement retenue optimisée ;
- optimisation de plusieurs échangeurs (Magorven, Croas Lesneven), afin d'épargner environ 1,2 ha de surface agricole utile, ainsi qu'un secteur à enjeu écologique fort ;
- ajout d'un rétablissement de voirie au niveau du hameau du Divid ;
- optimisation du positionnement des dépôts de déblais et des protections phoniques ;
- optimisation des ouvrages hydrauliques, notamment afin de réduire leurs emprises sur les zones humides (déplacement des bassins d'assainissement, dérivation d'un affluent du Stêr Goanez avec ajout d'un passage à grande faune, intégration de banquettes dans les ouvrages hydrauliques).

Par ailleurs, alors que dans le dossier initial, les mesures de compensation à la destruction de zones humides étaient prévues en dehors (et parfois loin) de la zone d'étude sans être précisées, le dossier ne propose désormais que des mesures à l'intérieur de la zone d'étude, analysées plus loin.

⁶ La berme d'une route est la partie non carrossable de l'accotement d'une route.



Profil type - section à 2x2 voies

Figure 2 : Profil type de l'aménagement prévu en section à 2x2 voies⁷ (source : étude d'impact)

Du fait du parti d'aménagement (voie express, vitesse maximale autorisée de 110 km/h), certains usagers (notamment, cyclistes et véhicules agricoles) ne pourront l'emprunter. Un itinéraire de substitution est prévu pour ces derniers. Des modifications lui ont été apportées depuis le premier avis de l'Ae.

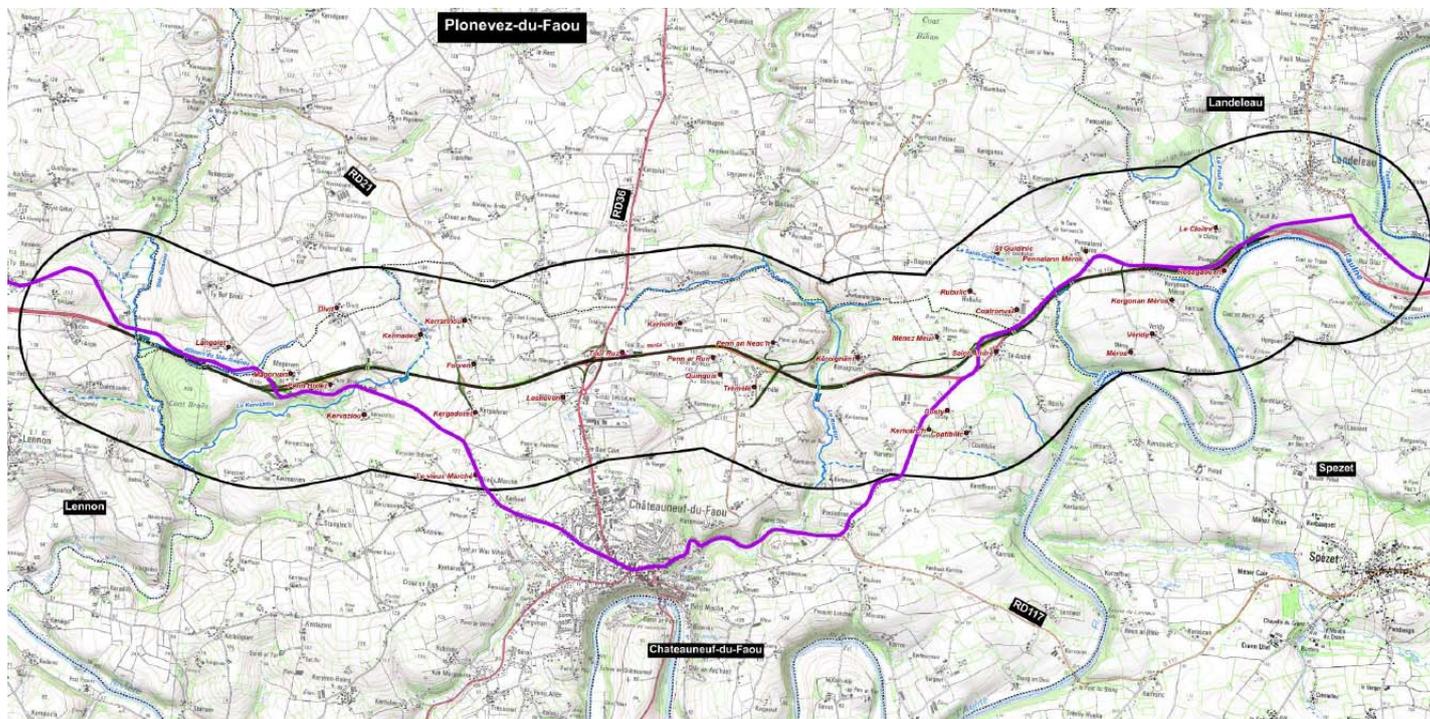


Figure 3 : Zone d'étude avec le tracé de la RN 164 (vert) et l'itinéraire de substitution (violet) (source : étude d'impact)

1.3.2 Coût du projet

Le coût total de l'opération est évalué à environ 60 M€, comme dans le dossier de DUP. Le coût des mesures d'insertion environnementale a progressé de 2,5 M€ à un peu plus de 3 M€. La mise en service, initialement prévue en 2017, est désormais envisagée pour fin 2020.

⁷ Le projet prévoit des bandes d'arrêt d'urgence de 2,5 mètres en continuité avec les tronçons existants.

1.4 Procédures

Le projet est soumis à étude d'impact au titre des rubriques 6° b)⁸, 6° c)⁹, et 48°¹⁰ du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Il a déjà fait l'objet d'un avis de l'Ae¹¹.

L'opération soumise à enquête publique¹² et le dossier présenté consistent en une demande d'autorisation unique¹³ au titre :

- de la loi sur l'eau¹⁴,
- des articles L. 411-1 et suivants du code de l'environnement, qui portent sur les autorisations de déroger à l'interdiction stricte de perturbation, déplacement ou destruction d'espèces protégées ou de leurs habitats, étant précisé que l'avis (favorable sous conditions) du conseil national de la protection de la nature (CNPN) du 11 mars 2016 est joint au dossier.

Le dossier comporte une évaluation des incidences des opérations sur les sites Natura 2000¹⁵.

En application de l'article R. 122-8 (2° alinéa) du code de l'environnement, l'étude d'impact doit être actualisée ainsi que l'avis de l'Ae¹⁶. C'est pourquoi le présent avis se réfère à plusieurs reprises aux remarques précédemment émises, y compris sur des sujets qui ne relèvent pas de l'objet spécifique à la demande d'autorisation unique présentée.

Un aménagement foncier, agricole et forestier avec inclusion d'emprise¹⁷ est par ailleurs prévu. Il constitue, avec le projet, un même programme de travaux, dont les impacts sont appréciés très succinctement.

1.5 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet portent sur :

- les zones humides,
- les continuités écologiques, en raison de l'augmentation de largeur de l'infrastructure routière,

⁸ 6° b) modification ou extension substantielle d'autoroutes et voies rapides, y compris échangeurs.

⁹ 6° c) travaux de création d'une route à 4 voies ou plus, d'allongement, d'alignement et/ou d'élargissement d'une route existante à 2 voies ou moins pour en faire une route à 4 voies ou plus.

¹⁰ 48°) affouillements ou exhaussements du sol excédant deux mètres et qui portent sur une superficie égale ou supérieure à deux hectares.

¹¹ Avis n° Ae 2013-99 du 13 novembre 2013.

¹² Au titre de l'article 13 du décret n° 2014-751 du 1^{er} juillet 2014 qui renvoie aux dispositions de l'article R. 214-8 du code de l'environnement, l'enquête publique étant régie par les articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du même code.

¹³ Pour les installations, ouvrages, travaux et activités (dits IOTA) soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau, une procédure unique intégrée est mise en œuvre, conduisant à une décision unique du préfet de département, et regroupant l'ensemble des décisions de l'État relevant du code de l'environnement et du code forestier.

¹⁴ Articles L. 214-1 et R. 214-1 et suivants du code de l'environnement. L'autorisation sollicitée vise quatre rubriques nécessitant autorisation (2.1.5.0, 3.1.2.0, 3.1.5.0 et 3.3.1.0), et quatre rubriques relevant du régime de déclaration (2.2.4.0, 3.1.3.0, 3.2.2.0 et 3.2.3.0).

¹⁵ Code de l'environnement, articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26. Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

¹⁶ « *Quand un pétitionnaire dépose, pour un même projet, plusieurs demandes d'autorisation échelonnées dans le temps et nécessitant chacune la réalisation préalable d'une étude d'impact en application d'une ou plusieurs rubriques du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact est, si nécessaire, actualisée et accompagnée du ou des avis précédemment délivrés par l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement. Ce ou ces avis sont alors actualisés au regard des évolutions de l'étude d'impact.* »

¹⁷ L'emprise de l'ouvrage public, qui représente la surface de terrains nécessaire à sa construction, son entretien et son exploitation, sera incluse dans le périmètre d'aménagement foncier. Un prélèvement de 5 % maximum sera opéré sur toutes les propriétés comprises dans le périmètre (proportionnellement aux apports de chacun), ce qui permettra d'acquiescer la surface nécessaire à la réalisation de l'ouvrage. Les prélèvements seront indemnisés. Les réserves foncières constituées viendront réduire (voire annuler) ces prélèvements.

- la présence d'espèces ou d'habitats protégés ou d'intérêt patrimonial (Loutre, Escargot de Quimper...).

Elle formule par ailleurs des remarques sur d'autres enjeux environnementaux identifiés dans l'avis précédent (notamment concernant le bruit) sur lesquels les réponses apportées ne semblent pas suffisantes.

2 Analyse de l'étude d'impact

2.1 Commentaire général

Compte tenu des évolutions apportées au projet, l'Ae ne reprend pas ici l'ensemble des enjeux environnementaux qu'elle avait abordés dans son avis n°2013-99. Elle fait le choix de ne traiter que des sujets concernés par la modification du projet ou pour lesquels des recommandations du premier avis, non encore suivies d'effet, restent pourtant particulièrement pertinentes.

Le dossier comporte une étude d'impact dont la forme est proche de celle déjà analysée par l'Ae. La plupart des recommandations formulées par l'Ae dans l'avis n° 2013-99 ont été prises en compte et les réponses apportées sont suffisantes, à l'exception de l'abandon de l'hypothèse de l'entrée en vigueur de l'écotaxe (sur les principaux axes bretons que sont la RN 12 et la RN 165, mais pas sur la RN 164) pour déterminer les flux de trafic à long terme.

L'étude d'impact n'a cependant pas été modifiée suite aux évolutions du projet, qui ont permis d'améliorer nettement son insertion environnementale. La démarche d'évitement, de réduction et de compensation des impacts a conduit à des évolutions globalement positives, même si ponctuellement des impacts plus importants ont pu être générés, et ont permis d'améliorer nettement l'insertion environnementale du projet.

Par exemple, l'étude d'impact n'intègre pas le déplacement et redimensionnement des bassins de rétention, ainsi que plusieurs modifications de tracé, des giratoires, des échangeurs, des rétablissements hydrauliques ou de voirie, des dépôts ou des merlons, etc.

Par ailleurs, elle prend en compte des hypothèses de trafic obsolètes, désormais encore moins réalistes.

Le document d'incidences au titre de la loi sur l'eau prend toutefois en compte la version actuelle du projet.

Certains éléments présentés dans le dossier sont donc incohérents ou contradictoires, et l'absence de datation de certains de ces documents rend particulièrement difficile pour le lecteur de comprendre quelle est l'information la plus à jour.

Les impacts, tels qu'ils avaient été évalués dans l'étude d'impact, correspondent donc à un projet qui a été substantiellement modifié, ainsi que les hypothèses démontrant son utilité et conditionnant certains impacts tels que le bruit ou la pollution.

L'Ae recommande d'actualiser l'étude d'impact en prenant en compte les modifications apportées au projet et sans supposer d'entrée en vigueur de l'écotaxe. Cette actualisation doit aussi conduire à une mise en cohérence de l'ensemble des pièces du dossier.

2.2 Analyse des variantes et justification du parti retenu

Nonobstant les remarques qui précèdent et qui, concernant les hypothèses de trafic ou les modifications apportées au projet, ont une portée générale sur les impacts (bruit, qualité de l'air, trafic, zones naturelles ou agricoles affectées, etc.), les autres recommandations déjà émises par l'Ae ont été prises en compte, et les nouvelles variantes qui ont été étudiées au fil de l'évolution

du projet sont présentées et exposées. La motivation de ces évolutions est notamment de nature environnementale, pour éviter ou réduire certains impacts du projet.

L'Ae n'a pas de nouvelle observation sur cette partie.

2.3 Analyse de l'état initial

L'état initial a été complété par des précisions apportées notamment sur l'hydrologie des bassins versants et sur le fonctionnement des ouvrages hydrauliques actuels, y compris en période de crue.

Il a été également complété sur le bruit, les cartes présentées dans l'étude d'impact modifiée permettant désormais de bien visualiser l'état initial des niveaux sonores.

Toutefois, les cas où l'ambiance sonore est modérée de nuit ne sont toujours pas pris en compte par la démarche retenue, alors que cela avait été explicitement souligné dans l'avis précédent de l'Ae.

En effet, le choix avait été fait par le maître d'ouvrage de caractériser l'ambiance sonore par l'ambiance « de jour » au motif que l'accalmie entre le jour et la nuit est supérieure à 5 dB(A). Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage affirme que « *l'ensemble des seuils réglementaires sont respectés* » et la partie « analyse des méthodes de l'étude d'impact » affirme que « *les deux indicateurs LAeq (6h-22h) et LAeq¹⁸ (22h-6h) peuvent être considérés comme équivalents lorsque l'écart entre le jour et la nuit indique une accalmie de 5 dB(A)* ». Ces deux affirmations ne sont pas exactes au regard de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières. En effet, la méthode retenue ne couvre pas l'ensemble des situations et peut conduire à sous estimer les besoins de protection dans les cas d'ambiance sonore « non modérée » de jour, mais « modérée » de nuit. Ce cas de figure est prévu par le dernier alinéa de l'article 2 de l'arrêté du 5 mai 1995 (« *Dans le cas où une zone respecte le critère d'ambiance sonore modérée seulement pour la période nocturne, c'est le niveau sonore maximal de 55 dB(A) qui s'applique pour cette période* » alors qu'il est de 65 dB(A) si la zone est en ambiance sonore non modérée de jour)¹⁹.

Plusieurs occurrences de cette situation sont identifiables à l'état initial (R1b, R2b, R3b, R8b, R23b, R30b, R36b...).

L'Ae recommande de compléter la présentation de l'état initial sonore par la mention des habitations ou établissements sensibles situés en ambiance sonore modérée de nuit et non modérée de jour.

2.4 Impacts du projet, mesures d'évitement, de réduction, de compensation et suivi de ces mesures et de leurs effets

2.4.1 Le scénario de référence

Dans son avis n° 2013-99 du 13 novembre 2013, l'Ae avait souligné le fait que le scénario de référence pris pour évaluer les impacts du projet était inapproprié, puisqu'il prenait pour

¹⁸ Le niveau LAeq est la grandeur définie dans la norme NF S 31-110 (Norme NF S 31-110 « Caractérisation et mesurage des bruits de l'environnement – Grandeurs fondamentales et méthodes générales d'évaluation ») : « Le niveau équivalent LAeq d'un bruit variable est égal au niveau d'un bruit constant qui aurait été produit avec la même énergie que le bruit perçu pendant la même période. Il représente l'énergie acoustique moyenne perçue pendant la durée d'observation ».

Le décibel A (dB(A)) est l'unité retenue pour représenter les sensibilités de l'oreille humaine. Elle permet de traduire une sensibilité plus forte aux sons aigus qu'aux sons graves.

¹⁹ Le seuil à ne pas dépasser de nuit est dans ce cas inférieur de 10 dB(A) à celui de jour, et non 5. Pour approfondir cette question, voir aussi la note de l'Ae sur le bruit n° 2015-N-02 du 8 juillet 2015 :

http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150708_-_Note_sur_le_bruit_des_infrastructures_-_delibere_cle234991.pdf

hypothèse l'application de l'écoredevance (« écotaxe ») pour les poids lourds qui empruntent le réseau routier national (hors RN 164). Le gouvernement ayant suspendu ce projet peu de temps avant qu'elle délibère sur cet avis, l'Ae avait recommandé de modifier le dossier pour « *intégrer les conséquences de la décision gouvernementale à venir relative au régime de l'écotaxe. Si l'enquête publique intervenait avant cette décision, il conviendrait de présenter les différentes hypothèses alors envisageables et leurs conséquences sur les prévisions de trafic.* »

Dans son mémoire en réponse à cet avis, le maître d'ouvrage maintenait sa position de prendre en compte une entrée en vigueur de l'écotaxe. Il justifiait cette position ainsi : « *le choix de la situation de référence maximise les niveaux de trafic attendus, donc les niveaux sonores et de pollution de l'air, donc par ricochet, en particulier le dimensionnement des protections acoustiques, qui ne sont donc pas sous-estimées. En ce sens, la situation de référence ne fausse pas, bien au contraire, l'appréciation des impacts du projet.* »

Par ailleurs, le scénario de référence reposait sur l'hypothèse que l'ensemble de la RN 164 était mis à 2x2 voies, à l'exception de cette section. L'Ae avait alors souligné que c'était contraire à la programmation du PDMI et que ce n'était pas cohérent avec l'état des DUP disponibles.

Le dossier présenté ne met pas à jour cette analyse, en dépit de l'annulation de l'écotaxe, mais il comporte par contre un tableau à jour de l'ensemble des opérations du programme.

Si le raisonnement développé par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse est logique, si on s'en tient uniquement à la suppression de l'écotaxe²⁰, pour la même raison, il peut conduire à des effets inverses pour l'évaluation socio-économique du projet²¹. Surtout, il surévalue certains impacts de la situation de référence, tant que plusieurs autres tronçons n'ont pas été transformés à 2x2 voies²².

De plus, l'analyse des impacts induits par le projet sur le reste du réseau routier n'est pas mise à jour et présentée sans écotaxe.

L'Ae recommande à nouveau de présenter les impacts directs et indirects du projet et du programme sans écotaxe, en ne tenant compte que des tronçons d'ores et déjà autorisés.

2.4.2 En phase travaux

L'avis de l'Ae de 2013 recommandait de préciser les impacts spécifiques de la phase chantier. Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage apportait des précisions sur les mesures organisationnelles prévues, en particulier à travers la réalisation d'un plan d'assurance environnement (PAE) dont les grandes lignes étaient mentionnées, assortie d'un contrôle extérieur de sa bonne mise en place.

Les impacts et mesures plus précis relatifs au chantier étaient renvoyés aux dossiers « loi sur l'eau » et « espèces protégées ». Or ces dossiers désormais établis ne décrivent pas plus précisément les impacts spécifiques aux travaux, par exemple la localisation et la description des aires de chantier ou des pistes de chantier et de leur remise en état à l'issue du chantier.

L'Ae recommande à nouveau de présenter les impacts spécifiques liés à la phase chantier.

2.4.3 En phase d'exploitation

Rétablissement des continuités hydrauliques et écologiques

Le relief de la zone traversée est caractérisé par des vallonements résultant de la présence de cinq cours d'eau. D'Est en Ouest :

- le Stêr Goanez et son affluent en rive gauche,

²⁰ Celle-ci aurait en effet conduit à un report du trafic des poids lourds des autres axes sur la RN 164.

²¹ Suite aux recommandations de l'Ae, l'analyse socio-économique présentée à l'enquête publique avait présenté les résultats obtenus sans écotaxe, montrant une dégradation effective de la rentabilité du projet sous cette hypothèse (le projet restant rentable sans écotaxe en supposant un PIB croissant de 1,9 % chaque année).

²² Alors que seulement deux tiers de la RN 164 est pour l'instant aménagée à 2x2 voies, le scénario de référence prend en compte un trafic correspondant à cet axe intégralement aménagé sauf celui du projet. On doit en particulier rappeler que cet itinéraire à 2x2 voies deviendrait alors le plus court moyen de relier Rennes à Brest, pouvant induire des reports de trafic importants de la RN 12 sur la RN 164.

- le ruisseau du Kervaziou,
- le ruisseau du Roudou,
- le ruisseau du Saint-Guidinic,
- le ruisseau du Poull-Ru.

Le dimensionnement des ouvrages de franchissement de ces cours d'eau a été largement augmenté par rapport à ce qui était initialement prévu, et des dispositifs permettant le franchissement par la faune ont été ajoutés. Le dispositif prévu sur le Stêr Goanez comprendra un portique ouvert de 17 mètres de large par 4,5 mètres de haut avec un rétablissement des berges sous le portique. Cela permettra à la grande faune de franchir l'ouvrage sans passer sur la route. Le dispositif prévu sur les autres ouvrages consiste en une ou plusieurs banquettes permettant à la petite faune de passer.

Selon l'avis n° 2016-02 du 24 février 2016 émis par la commission locale de l'eau dans le cadre du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'Aulne, sept des huit ouvrages de franchissement ont une ouverture trop faible pour offrir une luminosité suffisamment attractive, en citant la référence de la note du SETRA « Petits ouvrages hydrauliques et continuités écologiques »²³. Il conviendrait que le maître d'ouvrage indique comment cette référence est prise en compte dans la conception de ses ouvrages.

Bruit

Les cartes présentées dans l'étude d'impact permettent désormais de bien visualiser les niveaux sonores avant et après le projet ainsi que la contribution de ce dernier sur le bruit.

Les cas d'ambiance initiale sonore modérée de nuit et non modérée de jour n'étant pas identifiés, ils ne sont pas couverts par la méthode retenue, dont la présentation en page 324 de l'étude d'impact est donc incomplète et ne couvre pas l'ensemble des situations où la réglementation impose des mesures contre le bruit. Les « valeurs limites à respecter après projet » sont fausses dans l'annexe 3.3 sur les mesures de protection acoustiques, au moins pour les habitations R1b, R30b et R36b de nuit, qui feront toutefois l'objet de protections de façade et R23b où le bruit de nuit ne dépassera pas 55 dB(A).

La révision du scénario de référence pourrait théoriquement avoir des conséquences sur l'évaluation de cet impact, pouvant notamment modifier, pour chaque maison, le niveau de bruit et la qualification de l'ambiance sonore dans l'état initial, servant de référence pour l'application de la réglementation. De même, cela pourrait avoir des conséquences sur la qualification de la modification (significative ou non) apportée par l'infrastructure.

Sur le tronçon du projet, le maître d'ouvrage considère que son projet constitue bien une modification significative de l'ambiance sonore sur le secteur qu'il traverse et il apporte des solutions à l'existant (grâce à l'éloignement par contournement au nord du hameau de Saint-André, et à l'achat pour destruction de trois maisons, certaines d'entre elles étant en ambiance initiale sonore modérée de nuit et non modérée de jour).

Il prévoit, en complément des merlons inclus dans le projet, de prendre en charge des protections supplémentaires éventuellement nécessaires. En particulier, il prévoit des protections pour la quasi-totalité des maisons exposées à un bruit supérieur à 60 dB(A) de jour.

L'Ae rappelle que le maître d'ouvrage a une obligation de résultat à court et long terme concernant le bruit, en application des articles R. 571-44 et suivants du code de l'environnement.

L'Ae recommande que l'étude d'impact corrige les seuils sonores à respecter sur les habitations ou établissements sensibles situés en ambiance initiale modérée de nuit et non modérée de jour.

En revanche, l'analyse, hors du tronçon du projet, conclut que le projet ne constitue pas une modification significative, alors qu'elle repose sur un scénario de référence dans lequel ce tronçon serait le dernier à être réalisé le long de l'axe : s'il est probable que tout nouveau tronçon à 2x2 voies restant à réaliser mettra en œuvre des mesures de protection pertinentes, au moins dans le respect de la réglementation, ce raisonnement ne permet pas de prendre en compte les

²³ Note de décembre 2013 disponible à l'adresse : http://www.infra-transport-materiaux.cerema.fr/IMG/pdf/1338w-NI_faune_piscicole.pdf

modifications d'ambiance sonore du fait de la réalisation progressive du reste du programme de travaux vis-à-vis des maisons proches de la RN 164, notamment pour les tronçons qui sont déjà à 2x2 voies.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de compléter l'appréciation des impacts sonores du programme de travaux, notamment en indiquant comment il traitera la situation des maisons situées en dehors du tronçon du projet, soit à l'occasion de la réalisation des nouveaux tronçons, soit pour celles situées le long des tronçons déjà aménagés.

Zones humides

Des zones humides sont présentes, notamment au niveau des talwegs²⁴ traversés par le projet. Elles forment des habitats dont certains sont d'intérêt communautaire, et sont accompagnées d'un cortège floristique et faunistique dont certaines espèces sont protégées.

Selon les éléments exposés dans le dossier présenté au titre de la loi sur l'eau, le projet entraîne la destruction de 2,77 ha de zones humides et une compensation de 4,05 ha est prévue. Par rapport à la version antérieurement soumise à l'avis de l'Ae, le projet a évolué positivement : une destruction d'environ 4,5 ha de zones humides était alors prévue²⁵ et les emplacements des zones humides compensatoires ont été rapprochés du projet.

Le dossier au titre de la loi sur l'eau présente une description des fonctionnalités des zones humides, ainsi qu'une fiche sur chaque site de compensation prévu décrivant les enjeux identifiés (fonctionnalités actuelles et visées, site protégé ou inventorié, etc.) ainsi que l'objectif de la restauration, les modalités de cette dernière et les règles d'entretien ou d'exploitation prévues.

Une des parcelles envisagées pour la compensation est une peupleraie sur laquelle les travaux prévus risquent d'apporter une plus-value fonctionnelle modeste. Sur une autre parcelle, située en bordure du Stêr Goanez, il est proposé de retirer les drains qui sont déjà peu fonctionnels (sites de compensation n° 1 et 2).

Au niveau du Saint-Guidinic (sites de compensation n° 4 et 5), le déboisement d'une plantation de conifères (« Pins Douglas », *Pseudotsuga menziesii*) est prévu, ainsi que celui d'une plantation de peupliers, et la suppression des fossés, des ronciers et la restauration du cours d'eau. Cette compensation semble pertinente.

Toutefois l'objectif poursuivi concernant la restauration du cours d'eau gagnerait à être approfondi en concertation avec les services compétents. En particulier, l'Aulne (fleuve côtier dont le Saint-Guidinic est un affluent) étant séparé de la zone du projet par une section du Saint-Guidinic que les poissons ne peuvent pas remonter en raison de la topographie, il conviendrait de choisir et d'énoncer clairement l'objectif recherché : la lecture du dossier laisse entendre qu'il s'agit du rétablissement d'une section fonctionnelle pour la faune piscicole, mais cela semble incohérent avec la topographie aval du cours d'eau.

Par ailleurs, les rapporteurs ont constaté lors de leur visite que des franchissements du Saint-Guidinic par des engins d'exploitation agricole ont lieu à gué dans la peupleraie. Sur ce point, il conviendrait de définir des mesures et un usage compatibles avec la restauration de la zone humide, en concertation avec les exploitants concernés.

Le dossier indique que la couche d'humus extraite par étrépage²⁶ sera déposée en centre de stockage alors qu'il serait judicieux de la recycler sur les talus et les délaissés, sous réserve de prévenir la dissémination d'espèces exotiques envahissantes.

Enfin, l'Ae souligne que le respect des dispositions prévues tant pour la réalisation que pour l'entretien et le suivi des compensations à la destruction de zones humides est déterminant dans le succès de ces dernières.

²⁴ Étymologiquement : « chemin de la vallée ». Ligne qui relie les points les plus bas d'une vallée.

²⁵ La notice de présentation des compléments précise en outre que la surface initialement prévue pour les bassins de gestion des eaux de ruissellement aurait également conduit à la destruction d'environ 1 ha supplémentaire de zones humides. Le projet évite désormais cet impact.

²⁶ Technique de gestion des milieux visant à localement décaisser et exporter le sol sur 10 à 20 centimètres d'épaisseur, pour volontairement l'appauvrir afin de favoriser les espèces pionnières et la biodiversité et une renaturation (wikipédia).

L'Ae recommande d'approfondir, en concertation avec les différents services compétents, la définition de l'objectif poursuivi par la restauration de zones humides sur les sites de compensation au niveau du Saint-Guidinic.

Haies

Le secteur conserve un bocage encore relativement présent, avec de nombreuses haies accueillant pour certaines des arbres vieillissants, habitats intéressant une faune variée.

Le projet prévoit de replanter deux fois plus de haies et alignements d'arbres (16 800 mètres) qu'il n'en détruit (7 750 mètres), avec la préoccupation de traiter les continuités pour les chauves-souris, en particulier à la traversée de la RN 164.

Toutefois, il est à signaler que l'évitement d'une zone humide à proximité du hameau de Trémélé a conduit le maître d'ouvrage à déplacer la RD 236, qui conduit à une déchetterie, en haut d'une parcelle agricole, affectant une belle haie double au moins sur un de ses côtés. La nécessité de ce déplacement n'apparaît pourtant pas évidente, étant donné qu'il conduit à rehausser la RD 236 alors qu'elle doit franchir la RN 164 par un passage inférieur, conduisant ainsi à d'importants déblais supplémentaires.

Par ailleurs, la motivation de cette opération semble plutôt liée à une préoccupation, apparue à l'enquête publique, d'augmenter la taille de la parcelle agricole traversée par la RD 236. L'Ae rappelle que ces préoccupations seront traitées par l'aménagement foncier à venir.

L'Ae recommande d'éviter les impacts sur la haie double parallèle à la RD 236.

Espèces protégées

Le dossier de demande de dérogation « espèces protégées », très documenté et illustré par de nombreuses figures et plans clairs, prend en compte les différentes options nouvelles du projet permettant d'éviter et de réduire les principaux impacts pour les espèces protégées (l'Escargot de Quimper et les chiroptères, notamment). Sans préjudice des suites qui seront données à l'avis du CNPN, le principal enjeu, pour l'Ae, réside dans la bonne mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction proposées, et dans l'effectivité des mesures de compensation proposées, de façon proportionnée aux destructions prévisibles.

2.5 Suivi des mesures et de leurs effets

L'étude d'impact indique, lors de l'évocation de chaque volet, les mesures de suivi que le maître d'ouvrage prévoit. C'est notamment le cas pour les mesures de compensation « zones humides ».

Cela n'appelle pas remarque de la part de l'Ae.

2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique ne comporte que deux cartes et, de ce fait, la compréhension du projet par la lecture de ce seul document, qui devrait être autosuffisant, n'est pas aisée. Dans le même esprit, le chapitre 3 justifiant les options techniques retenues (échangeurs, bretelles...) gagnerait à être simplifié et illustré, car la description des options et variantes est difficile à comprendre sans illustration.

Certaines données mériteraient d'y figurer (incidence sur les temps de parcours, linéaires de haies,..).

Par ailleurs, ce document n'a pas été plus mis à jour que l'étude d'impact.

L'Ae recommande d'adapter, corriger et actualiser le résumé non technique pour prendre en compte les recommandations du présent avis.