

Pour le Préfet
et par délégation
L'attaché, chef de bureau

Jérôme LABRE



Vu pour être annexé
à l'arrêté préfectoral du :

04 JUIN 2018

ANNEXE 2 à l'arrêté du **04 JUIN 2018** déclarant d'utilité publique en application des articles L.122-1 4ème alinéa du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et de l'article L.126-1 du code de l'environnement, les travaux nécessaires à la mise à 2x2 voies de la RN 164 dans le secteur de Plémet sur le territoire des communes de Plémet et Laurenan,

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

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

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

Préambule

Le présent document relève des dispositions :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'exposé ci-après reprend les éléments essentiels du dossier ayant motivé et justifié la mise à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet .

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

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

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

1) Présentation du projet

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

La RN164 est l'axe routier du centre Bretagne. Elle assure la liaison venant de Rennes par la RN12 à partir de Montauban-de-Bretagne, dessert Loudéac, Carhaix et Châteaulin où elle rejoint la RN165 en direction de Brest au nord ou Quimper au sud. C'est l'une des trois grandes voies routières axiales de la région. Tout au long de son tracé, la RN164 est déjà majoritairement aménagée en route à 2x2 voies (106 km sur 162).

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

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

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

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

En particulier, l'opération de mise à 2x2 voies dans le secteur de Plémet 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 50 millions d'euros, permettant de réaliser l'ensemble des études, des procédures, des acquisitions foncières et des travaux sur la section.

B - Ses caractéristiques et ses objectifs

B1 - Ses caractéristiques

La solution proposée à l'enquête publique pour le projet de mise à 2x2 voies au niveau de Plémet est l'aboutissement d'études techniques et environnementales commencées en 2013.

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

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

La voie nouvelle ayant vocation à adopter un statut de voie express, certaines catégories d'usagers n'y seront plus autorisées (véhicules agricoles, cycles...). La réalisation d'aménagements de voirie (rétablissements, désenclavements...) 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 deux points d'échanges :

- Échangeur Est au niveau de la Fourchette ;
- Echangeur Ouest au niveau de la Ville Moisan.

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

Le projet comprend de nombreux ouvrages d'art neufs de rétablissement de voirie, des ouvrages hydrauliques visant à rétablir les cours d'eau et écoulements naturels, des ouvrages pour le passage de la faune, des ouvrages de protection contre le bruit de type écran ou merlon.

Le projet qui fait 8 km de long est un aménagement sur place de la RN164 existante qui apparaît comme une infrastructure raisonnée au regard des enjeux portés, notamment environnementaux.

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

Le coût de réalisation de la section de Plémet est évalué à 42,5 M€ valeur 2015.

B2- Ses objectifs

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

C'est dans ce cadre que s'inscrit le projet de mise à 2x2 voies de la section de Plémet 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 du secteur travers et plus largement de l'ensemble du Centre Bretagne.

Ainsi, le projet d'aménagement de la section de Plémet 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 Plémet et Laurenan, Pays du Centre Bretagne, Loudéac Communauté Bretagne Centre, mais également DDTM22, Chambres consulaires et associations de protection de l'environnement.

Ces études se sont déroulées en plusieurs phases :

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

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

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

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

Ses modalités ont été définies par courrier du Préfet de Région du 4 juin 2014

après avis des communes concernées : Plémet et Laurenan. Ces communes ont délibéré favorablement respectivement le 17/04/2014 et le 16/05/2014.

B1 - Ses objectifs étaient :

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

B2 - Son organisation

La concertation s'est déroulée du 16 juin 2014 au 11 juillet 2014.

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

B3a - Information

Un communiqué de presse du 10 juin 2014 a été publié dans les journaux locaux et affiché dans les mairies. Le communiqué informait le public de la tenue d'une réunion publique le 20 juin 2014 et d'une permanence des services de la DREAL le 25 juin 2014.

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 deux mairies concernées pendant toute la durée de la concertation.

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

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

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

B3b - Recueil des avis

Les registres d'observations ont été mis à disposition du public dans chacune des mairies concernées pendant toute la durée de la concertation (37 observations).

Le Préfet des Côtes d'Armor a organisé une réunion publique le 20 juin 2014 exposant le contexte, les objectifs et les principales caractéristiques de l'opération, ainsi que les modalités de la concertation (plus de 200 participants).

Une permanence publique de la Maîtrise d'Ouvrage s'est déroulée en mairie de Plémet le 25 juin 2014 et a été l'occasion d'échanger avec les particuliers ayant des problèmes spécifiques (une trentaine de personnes rencontrées).

L'adresse mail dédiée au projet a permis de recueillir 22 avis.

B4 - 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, le choix s'est porté sur la variante A "aménagement sur place" de façon consensuelle et quasi-unanime.

La concertation a mis en évidence :

- la nécessité d'étudier le décalage de l'échangeur Est vers la zone du Ridor
- la nécessité d'étudier un barreau nord de raccordement de l'échangeur Ouest à la RD1 au lieu du barreau sud;

Après avoir été présenté au comité de pilotage du 14 novembre 2014, puis soumis à l'avis des communes, ce bilan a été approuvé par arrêté préfectoral du 8 juin 2015.

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

3.1) Première enquête (23 novembre 2016 – 06 janvier 2017)

A – Enquête publique préalable à la DUP

Par arrêté préfectoral du 24 octobre 2016 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'était 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, variantes étudiées et les raisons des choix, présentation des impacts de la solution retenue et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts,...).

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

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

La formation « Autorité Environnementale » du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, saisie le 16 juin 2016 en sa qualité d'autorité compétente en matière d'environnement a rendu un avis délibéré le 21 septembre 2016.

Elle a constaté que la démarche d'évaluation environnementale était bien maîtrisée et exposée tout en émettant des recommandations sur certains sujets : informations manquantes ou incohérences à corriger, impacts environnementaux des aires de chantier, appréciation des impacts sonores, émissions gaz à effet de serre, scénario de référence et impacts du programme, respect des préconisations techniques pour les passages faunes, évaluation des fonctionnalités écologiques des haies et boisements impactés, garantie du suivi et de la gestion des zones humides restaurées.

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 et remarques, qui ne remettaient pas en cause l'appréciation générale des impacts du projet.

C - L'avis du commissaire-enquêteur

L'enquête publique (ouverte par arrêté préfectoral du 24 octobre 2016) s'est déroulée du 23 novembre 2016 au 6 janvier 2017 inclus, dans les communes de Plémet et Laurenan.

Le commissaire enquêteur a émis **un avis favorable sur la déclaration d'utilité publique** du projet d'aménagement de la mise à 2x2 voies de la section de la RN164 dans le secteur de Plémet sur une longueur de 8km.

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 :

- l'importante participation du public à l'enquête publique et son travail de controverse démocratique
- que ce projet vise à poursuivre, étape après étape, l'achèvement de la mise en 2x2 voies de la RN164, infrastructure routière dorsale de la Bretagne et dont l'utilité est partagée plutôt unanimement.
- sa vocation d'aménagement du territoire au travers de son fil conducteur tissant des liaisons pour le désenclavement du Centre-Bretagne et confortant l'armature de la Région en général sur le plan de ses différentes solidarités économiques, sociales et culturelles.
- qu'il est retenu le principe d'un aménagement sur place de la RN164 pour sa mise en 2x2 voies.
- que l'aménagement sur place, tel qu'il est décrit, prend en compte les enjeux socio-économiques et environnementaux : en matière socio-économique, l'ordonnancement des différents pôles urbains et leurs

influences réciproques, notamment pour les migrations journalières qu'elles génèrent dans la relation travail/service/domicile ; en matière environnementale, en préservant les zones humides ou en les compensant, en assurant les continuités hydrauliques et les continuités écologiques, en organisant le passage des grandes faunes, en effectuant le traitement des eaux pluviales par des bassins de décantation, judicieusement répartis et pouvant à l'occasion exercer la rétention des pollutions accidentelles sur la 2x2 voies.

- que le projet intègre une dimension paysagère élaborée.
- qu'il y a lieu de s'attacher plus spécifiquement à la manière dont le tronçon de Plémet est configuré.
- que les deux ouvrages majeurs que sont l'échangeur Ouest « La Ville Moisan » et l'échangeur Est « La Fourchette » ont été implantés au plus près des entrées historiques de l'agglomération de Plémet ; que ce parti d'aménagement vise à resserrer son tissu urbain et à réinitialiser les fonctionnalités préexistantes ; que ce parti est économe en consommation de terres agricoles ; qu'il est lisible en termes d'organisation de l'espace et qu'il procède de la volonté d'affirmer le caractère de pôle urbain de Plémet.
- que l'échangeur Ouest « La Ville Moisan » permet d'établir les liaisons fonctionnelles nécessaires avec le centre de Plémet et d'assurer la desserte des terres agricoles de part et d'autre de la RN164, ainsi que de raccorder les routes départementales Nord/Sud.
- que la demande de réalisation d'un pont agricole au Bos Josselin ne trouve pas de justification en raison de la proximité immédiate de l'échangeur ouest; qu'aucun bovin ne traverse présentement la RN164 (ce qui est impossible) ; que l'accompagnement de la commune, tel que proposé par le maître de l'ouvrage, pour mettre à niveau sa voirie, est en l'espèce le facteur essentiel permettant le déplacement aisé des engins agricoles.
- que la construction du Pont de la Poterie vient bousculer l'inscription de l'échangeur ouest dans le paysage et qu'un tel ouvrage a pour effet de générer des inconvénients notables pour le Centre de Rééducation alors même que la continuité des flux de la RD1 par l'échangeur ne rencontre pas de controverses rédhibitoires tenant au trafic concerné ; qu'il va à l'encontre de la préoccupation du resserrement urbain visé.
- qu'il serait judicieux de prévoir une passerelle enjambant la RN164 pour les piétons, voiturettes, vélos, vélomoteurs... dans le prolongement de la route de Belna, pour longer ensuite la propriété Nouet, dans le but de raccorder physiquement le lieu-dit Belna, où se trouvent implantés l'IME et le CAT dont les usagers et le personnel effectuent des allers-retours journaliers avec le centre urbain de Plémet où ils résident pour la plupart.
- que l'échangeur Est, dans son implantation prévue, permet de conjuguer la desserte de la zone artisanale du Ribor, tant au Sud qu'au Nord et d'induire le renforcement structurel de leur voirie respective, d'organiser toutes les entrées et les sorties de la RN 164 ainsi que de distribuer

utilement les flux.

- que le barreau nord du giratoire nord engendre un bouleversement du tissu du hameau de la Fourchette, préjudiciable à ses habitants.
- que la contre-proposition (variante BO') visant à lui substituer une anse allant du giratoire Nord pour rejoindre la rocade Est, au carrefour de Laurenan, permet de contourner le hameau en longeant la 2x2 voies, tout en positionnant un rond-point au bout de la rue de Rennes Et que, dans ce cas, la circulation continue à emprunter la rue de Rennes avec son trafic et les nuisances résultant des manoeuvres s'opérant au rond-point.
- que la proposition du Maître de l'Ouvrage - variante BO''- qui tout en conservant cette anse, d'un seul tenant jusqu'à la rocade, trace une voie partant du giratoire Nord pour aboutir sur la rue de Rennes, en face de la route de Laurenan et que cette solution offre l'avantage d'opérer un foisonnement des flux de circulation depuis l'échangeur vers la rocade d'une part et, vers le centre de Plémet, d'autre part ; qu'elle décharge l'extrémité de la rue de Rennes de la circulation de transit (venant du rond-point dans l'autre hypothèse).
- que les variantes BO' et BO'' nécessitent de raser deux immeubles bâtis situés tout près de la RN 164, dont les propriétaires demandent au Maître d'Ouvrage de les acquérir quoi qu'il en soit.
- que la réalisation du passage inférieur sous la RN 164 à Laurenan (avec une garde de 4,40 ml) maintient la desserte entre la partie Nord et Sud de ce territoire.
- que les nuisances sonores, sur l'ensemble du tronçon, sont prises en compte et qu'il est explicitement prévu un suivi des obligations et des engagements pris en la matière.
- que les préoccupations agricoles sont prises en compte et que les relations avec le monde agricole devront continuer à se faire tout au long de la mise au point du projet, durant les études de détails, et pendant la conduite opérationnelle du chantier.
- que la démarche du Maître d'Ouvrage s'appuie sur les trois principes suivants : l'aboutissement d'un projet techniquement fiable, économiquement soutenable et socialement acceptable.
- que le projet s'accompagne de mesures de classement et de déclassement de voirie entre l'Etat, le Département des Côtes-d'Armor et les communes de Plémet et de Laurenan, lesquelles sont fondées sur des principes qui permettent, le cas échéant, d'effectuer les corrections nécessaires.

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

Le commissaire-enquêteur, dans ses conclusions et avis du 8 février 2017 a accompagné **son avis favorable avec deux réserves** à la déclaration d'utilité publique du projet et de **deux recommandations associées** :

Réserve n°1 : suppression du passage supérieur de la RD1

Recommandation n°1 : _réaliser une passerelle au dessus de la RN164 pour relier le secteur de Belna (IME/CAT) au centre de Plémet ;

Après un examen approfondi des arguments principalement mis en évidence militant pour la suppression de l'ouvrage de franchissement de la RD1, la DREAL Bretagne a rappelé que :

- les nuisances sonores au niveau du centre de rééducation sont maîtrisées et le trafic sur la RD1 en lisière ouest du Centre n'augmentera pas avec le projet (il diminuera même entre l'ex-carrefour de la Poterie et le nouveau carrefour avec le barreau Nord de l'échangeur)
- le trafic de la RN164 est le principal générateur de bruit en façade Sud du bâtiment laquelle comporte des chambres (la façade Ouest du bâtiment ne comporte pas de chambre donnant sur la RD1) et doit faire l'objet d'une protection (merlon végétalisé d'une hauteur de 4m avec obligation de résultats)
- que le Centre Hospitalier est déjà situé à proximité immédiate de la RN164 et de la RD1 et que la réalisation d'un merlon de 4,25 m de long devant le centre de rééducation permettra donc en réalité, avec un trafic croissant et une vitesse augmentée, de bénéficier en 2035 de niveaux de bruit inférieurs à ceux de 2011.
- la DREAL Bretagne s'engage en outre à concevoir les protections phoniques et les aménagements paysagers sur ce secteur en étroite collaboration avec le Centre de Rééducation et à s'assurer de leurs bonnes efficacités.
- le projet proposé prévoit également un accès pour les piétons provenant de l'IME et du CAT jugé aussi court et plus sécurisé que le cheminement actuel, où la traversée du giratoire est nécessaire, ce qui ne permet pas de justifier le recours à un franchissement supplémentaire.

La DREAL Bretagne a donc maintenu sa décision de réaliser l'ouvrage de franchissement de la RD1 et de ses mesures d'insertion paysagères et acoustiques.

Toutefois le Maître d'Ouvrage a décidé d'apporter une petite évolution au projet, en ajoutant le long de la RD1 une protection acoustique complémentaire par l'ajout d'une glissière en béton armé, pour améliorer le confort sonore du centre hospitalier au-delà des objectifs réglementaires. Cet ajout permettra de réduire de 0,5 à 0,8dB(A) supplémentaire le bruit sur la façade Est du Centre Hospitalier qui ne présente pas, de toutes façons, d'ouverture sur des chambres de repos. Cette glissière béton armé aura comme rôle secondaire de mieux séparer les flux routiers de la RD1 des flux piétons et de sécuriser encore plus les cheminements piétons Sud RN164-Centre de Plémet.

Réserve n°2 : Suppression du barreau de liaison directe entre le giratoire Nord et la rocade Est de Plémet

Recommandation n°2 : opter pour la solution de la variante B0" pour le giratoire Nord de l'échangeur Est.

Le maître d'ouvrage retient la proposition du commissaire enquêteur à savoir la variante dite BO" qui concilie au mieux les différents enjeux et expressions :

- l'ensemble des fonctionnalités initiales de l'échangeur sont maintenues notamment pour la liaison avec le rocade et la liaison avec le centre-ville de Plémet
- l'accès au centre-ville de Plémet reste ainsi possible par la rue de Rennes, itinéraire par lequel il est favorisé
- le cadre de vie du hameau de la Fourchette est préservé au maximum : destruction des deux maisons les plus proches de la RN164 soumises aux nuisances actuelles les plus fortes et demandeuses d'une acquisition, rue de la Fourchette en sens unique, baisse du trafic dans la rue de Laurenan
- la mise en sens unique de la rue de Laurenan disperse certains trafics (de Plémet vers Laurenan) sur la Rociade de Plémet, essayant d'utiliser au mieux les différentes infrastructures

Ayant noté l'inquiétude du commissaire enquêteur à ce sujet, le maître d'ouvrage convenait d'étudier plus précisément le principe d'un sens unique dans le sens Laurenan → Plémet et une meilleure configuration technique du carrefour entre le barreau Nord issu de l'échangeur, la rue de Laurenan et la rue de la Fourchette.

E - Problématiques d'urbanisme

La première enquête publique préalable à la DUP ne portait pas sur la mise en compatibilité des PLU de Plémet et de Laurenan. Le Maître d'Ouvrage s'était en effet appuyé sur les procédures alors largement avancées de révision du PLU de Laurenan et d'élaboration du PLUi-H de la CIDERAL pour que ces documents s'assurent de la compatibilité avec le projet routier, en modifiant le règlement et le zonage lorsque nécessaire. Cela a été notamment fait pour le PLU de Laurenan avec lequel le projet routier est compatible.

En revanche l'élaboration du PLUi de la CIDERAL a connu des difficultés et notamment un avis défavorable du Commissaire Enquêteur en charge de l'enquête associée daté du 27 décembre 2016 et le refus, par le Préfet, d'octroyer pour ce PLUi-H la dérogation au titre du principe d'urbanisation limitée pour les territoires non couverts par un SCOT. La procédure d'élaboration du PLUi-H a donc été repoussé dans le temps..

Compte tenu de cette décision et dans l'attente d'un nouveau PLUi, la commune de Plémet restait alors couverte par son PLU de 2010. Dans la mesure où le projet présenté dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de fin 2016 n'était pas totalement compatible avec ce dernier et que le calendrier d'élaboration du PLUi de la CIDERAL était incertain, une mise en compatibilité avec le document d'urbanisme en vigueur à Plémet s'avérait nécessaire.

Une nouvelle enquête publique préalable à la DUP a donc été nécessaire pour cette seule raison.

3.2) Seconde enquête publique (3 octobre 2017 au 6 novembre 2017)

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

Par arrêté préfectoral du 10 août 2017 le Préfet des Côtes d'Armor a prescrit la mise à l'enquête publique du projet sur la base du projet proposé lors de la première enquête préalable à la DUP modifié par la prise en compte de la réserve et de la recommandation du Commissaire Enquêteur sur l'échangeur Est et par l'ajout d'une protection acoustique complémentaire pour le Centre Hospitalier le long de la RD1.

Ces quelques modifications non substantielles n'auraient pas nécessité à elles seules une nouvelle enquête publique, étant incluse dans la bande DUP du plan général des travaux de la première enquête, et elles relèvent d'un niveau de réglage qui pouvait se faire post-enquête publique.

Cependant cette deuxième enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique portait également sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Plémet en raison des difficultés de concrétisation du PLUi de la CIDERAL (cf 3.1.E ci-dessus).

L'étude d'impact produite à l'appui du dossier est assez similaire à celle jointe à la première enquête publique avec une mise à jour néanmoins pour prendre en compte les quelques modifications issues de cette enquête. Elle aborde tous les thèmes requis (analyse de l'état initial, variantes étudiées et les raisons des choix, présentation des impacts de la solution retenue et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts,...).

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

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

La formation « Autorité Environnementale » du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable a été saisie le 7 avril 2017 sur la base d'un dossier marginalement modifié par rapport à la première enquête : la conception de l'échangeur Est du projet est ajustée (choix d'une autre sous-variante) pour suivre la recommandation faite par le commissaire enquêteur. Cette modification a impliqué de mettre à jour les différents impacts : deux habitations (avec le plein accord des propriétaires) sont désormais impactées au lieu d'une seule, les impacts sur la surface agricole ou la modélisation acoustique sont très localement marginalement modifiés. Le dossier soumis à enquête a été également complété dans sa pièce E5 « Esquisse des principales solutions examinées et raisons pour lesquelles le projet a été retenu » pour présenter le déroulé et les conclusions tirées par le maître d'ouvrage de la première enquête publique.

Dans son avis délibéré du 21 avril 2017, le CGEDD a considéré que l'actualisation de l'étude d'impact évaluée en 2016 n'était pas nécessaire.

C - Avis de l'autorité environnementale MRAE sur l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Plémet

Conformément aux articles L104-1 à L104-8 et R104-1 à R104-33 du Code de l'Urbanisme, le Préfet des Côtes d'Armor a saisi, le 7 avril 2017, la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) au titre du cas par cas sur le recours à une évaluation environnementale des projets de mise en compatibilité du PLU de Plémet.

Par décision du 6 septembre 2017, la MRAE a décidé que le projet de mise en compatibilité du PLU de Plémet avec le projet de mise à 2 x2 voies de la RN164 était dispensé d'évaluation environnementale.

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

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

Cette réunion d'examen conjoint s'est tenue le 12 juillet 2017 pour examiner les mesures prévues afin d'assurer la mise en compatibilité du PLU de Plémet avec le projet. Le Procès-Verbal de cet examen conjoint a été joint au dossier soumis à enquête publique préalable à la DUP.

E - L'avis du commissaire-enquêteur

L'enquête publique (ouverte par arrêté préfectoral du 10 août 2017) s'est déroulée du 3 octobre 2017 au 6 novembre 2017 inclus, dans les communes de Plémet et Laurenan.

A l'issue de cette enquête, le commissaire enquêteur a émis :

- **un avis favorable** sur la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la mise à 2x2 voies des deux sections de la RN164 dans le secteur de Plémet sur une longueur 8 km avec **une réserve** consistant à réaliser une voie de liaison réclamant la construction d'un ouvrage de franchissement de la RN164, afin de rattacher l'IME/CAT au centre-bourg et de désenclaver le hameau des Terres, ou **en alternative** de mettre en oeuvre une des variantes proposées par le Maître d'Ouvrage de raccordement direct de Belna au centre-bourg par la RD1, en recommandant l'une de celles-ci

- **un avis favorable** sur la mise en conformité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Plémet.

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 prend en compte et traite convenablement les différents aspects environnementaux qui lui sont liés,
- concernant l'échangeur de la Fourchette le projet remplit les fonctionnalités demandées et s'insère bien dans le lieu-dit la Fourchette
- concernant l'échangeur Ouest, les arguments détaillés et présentés par le maître d'ouvrage en réponse aux objections formulées (dont celle des conclusions de la 1ère enquête), à l'encontre de l'absence d'une liaison sud directe, depuis le rond-point de la Ville Moisan, et dans cette alternative l'inopportunité de réaliser le pont de Poterie, l'ont convaincu que l'ordonnancement de l'échangeur et la construction du pont de la Poterie, son corollaire, représentent la meilleure solution, d'autant que l'amélioration de la protection acoustique du Centre de Rééducation se trouve désormais plus largement prise en compte.
- Concernant la sécurisation des déplacements de l'IME/CAT de Belna et village des Terres, le projet n'a connu aucune évolution sur cette question depuis la première enquête. Le Maître d'ouvrage est resté sur ses positions qui ne résistent pas à l'impérieuse nécessité de trouver une solution fondée sur une analyse sociale et des considérations humaines pouvant à la fois répondre aux exigences de la situation et au public concerné (handicapés), et, par son prolongement, aux doléances des habitants des Terres.

Dès lors le projet doit comporter **la réalisation d'un ouvrage de franchissement de la RN 164**, selon le tracé proposé par les habitants du hameau Les Terres **ou de mettre en œuvre une des 3 variantes locales de rétablissements** permettant une réponse appropriée aux enjeux : raccorder le centre de Belna et son public au centre, réaliser une liaison douce, sortir le hameau des Terres du désenclavement, et surtout de construire une cohérence d'ensemble. Elle a été versée au dossier après l'enquête et, par ailleurs, elle se situe en dehors du périmètre initial de la DUP.

- Sur un plan global le projet routier, gouverné par sa fonction d'infrastructure routière d'axe majeur pour la Bretagne et le Centre Bretagne en particulier, remet inévitablement en cause, localement, les noeuds de communications, les dessertes qui se sont tissées au cours des temps pour irriguer les territoires à l'échelle de vie. En réponse, la nouvelle organisation routière réussit à respecter l'armature préexistante, voire à la renforcer, par l'insertion de deux échangeurs en cohérence avec la rocade dans son rôle routier mais plus encore dans son caractère symbolique. La seule ombre au tableau, fortement chargée humainement, doit pouvoir se dissiper par la réalisation d'un rapprochement de Belna et du hameau des Terres au centre-bourg.

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

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

Le commissaire-enquêteur, dans ses conclusions et avis du 12 décembre 2017 a accompagné **son avis favorable d'une réserve** de réaliser une voie de liaison réclamant la construction d'un ouvrage de franchissement de la RN164, afin de rattacher l'IME/CAT au centre-bourg et de désenclaver le hameau des Terres, en ouvrant la possibilité d'une **alternative** :

Alternative : mettre en œuvre une des variantes de raccordement direct de Belna et des Terres au centre-bourg par la RD1 et dans cette hypothèse la préconisation de retenir la variante 1, associée à la variante B.

→ Après une analyse plus approfondie des tracés proposés dans son mémoire en réponse au Commissaire Enquêteur, la DREAL a écarté la variante 1 et la variante b car leurs tracés traversent des espaces boisés classés et a retravaillé ces variantes de façon plus poussée.

La DREAL a présenté les différentes possibilités de desserte de l'IME/CAT et du hameau des Terres à la commune de Plémet, aux deux associations constituées autour du projet, aux représentants de l'IME et du CAT et des parents d'enfants concernés, ainsi qu'aux propriétaires fonciers directement impactés par le tracé des variantes. La réunion s'est tenue le 16 janvier 2018 en l'absence de l'exploitant agricole (M. Martin) le plus concerné par cette problématique qui a décliné l'invitation et toutes les tentatives ultérieures de rencontre à la fois du maître d'ouvrage, de M. le Maire de Plémet ou des représentants élus et techniciens de la Chambre d'Agriculture des Côtes d'Armor sont restés vaines. Il a néanmoins pu prendre connaissance par la suite des différentes variantes du maître d'ouvrage et de l'analyse qu'il en faisait.

Même si lors de l'étude d'impacts agricoles, cet exploitant avait explicitement demandé une voie de desserte permettant de rejoindre plus directement la RD1, il objecte le morcellement de sa parcelle entraînant, selon lui, un risque pour la pérennité de son exploitation. Pour répondre à cette objection, le maître d'ouvrage propose une variante qui affecte la parcelle seulement dans son extrême sud, minimisant ainsi la fragmentation de son parcellaire tout en permettant aux habitants des Terres, à l'IME et au CAT mais également à M. Martin de rejoindre assez rapidement le centre de Plémet et la RN164.

Au regard de ses études et des échanges, le maître d'ouvrage retient la nécessité de mettre en œuvre une solution qui permette ;

- une dissociation du cheminement piéton du désenclavement routier
- un cheminement piéton le long du bois, au Nord, sans empiéter sur l'EBC
- un cheminement routier passant à l'extrême sud de la parcelle agricole sans empiéter non plus sur les EBC existants.

Ce principe de solution :

- répond bien au souci de désenclavement du hameau des Terres (allongements de parcours qui passent de plus de 3 km dans le projet présenté à l'enquête à 0,6km et 0,9km pour se rendre respectivement à Plémet et à la RN164 vers Loudéac)
- sécurise et améliore le confort par rapport à la situation actuelle le parcours pour les piétons (les éloignant de la RN164 au bord de laquelle ils passent aujourd'hui dans un environnement sonore et polluant, et évitant la rampe d'accès sur l'ouvrage de la RD1 prévue au dossier DUP),
- répond aussi à une demande de l'exploitant Martin pendant l'enquête, qui souhaitait un accès depuis son exploitation vers la RD1, la voie routière de désenclavement du hameau des Terres assurant cette fonction,
- évite le morcellement de la parcelle de M. Martin ,
- ne remet pas en cause la capacité ultérieure de la collectivité à créer la passerelle demandée
- occasionne les impacts supplémentaires suivants :
 - 1,2 ha de surface agricole, contre 20,5 ha initialement à l'échelle du projet soit 5,8 % supplémentaires. La SAU de M Martin est prélevée de 1,9 ha et non plus 0,85 ha sur une surface de 26,97 ha, soit 7 % de sa SAU. Cette réduction de la SAU ne remet pas en cause la pérennité de son exploitation. La perte sera compensée par les indemnités auxquelles il pourra prétendre. Par ailleurs la SAFER assurant une veille foncière, il pourra bénéficier d'éventuelles terres mises en réserve foncière,
 - le coût de la réalisation de la voie de desserte des Terres et du cheminement profitant à l'IME et au CAT est estimé à 300 000€ ce qui représente 0,7% du coût du projet Par ailleurs la non réalisation du tracé initial du cheminement entraîne quelques économies (la construction de 2 ouvrages hydrauliques de franchissement du ruisseau est ainsi évitée),
 - concernant les milieux naturels les tracés proposés ont un impact négligeable par leur localisation en lisière de bois pour le cheminement et dans un paysage de champs ouverts pour la desserte des Terres. En revanche cette solution est très bénéfique pour le ruisseau de Plémet car elle permet de supprimer un ouvrage de franchissement existant et de ne pas avoir à réaliser un second ouvrage hydraulique de franchissement,
 - le principal impact résiduel concerne le déplacement du chenil d'un particulier qui sera intégralement financé par le Maître d'Ouvrage du projet routier.

La réalisation d'une passerelle dédiée répond à une amélioration de l'existant sans commune mesure avec les mesures de réduction ou de compensation des impacts attendues du projet routier, et s'inscrit dans un projet d'aménagement urbain dont le besoin pré-existe au projet routier. Elle présente un coût nettement supérieur à la proposition faite par le maître d'ouvrage, et des impacts (consommation de surface, gênes aux riverains au nord de la RN164, impacts

environnementaux au niveau du ruisseau de Plémet) non nuls.

En conclusion, le plan général des travaux joint au présent arrêté de Déclaration d'Utilité Publique inclut une variante de désenclavement privilégiée pour le hameau des Terres et pour l'IME/CAT et un cheminement piéton, et la bande DUP englobe les autres variantes restant possible, pour permettre le cas échéant d'améliorer dans la suite des études la solution retenue en concertation avec les riverains concernés.

Le maître d'ouvrage n'a pas retenu dans le dossier soumis à enquête un ouvrage de rétablissement, essentiellement à vocation agricole, au niveau du hameau du Bos Josselin. Le commissaire enquêteur a soutenu cette position. Le maître d'ouvrage a néanmoins bien pris note de la volonté de différentes collectivités locales de parvenir à financer un tel ouvrage : le maître d'ouvrage veillera à permettre la compatibilité du projet routier avec une telle réalisation.

Concernant la mise en compatibilité du projet avec le PLU de Plémet, le calendrier d'élaboration du PLUi de la CIDERAL a finalement abouti à un document d'urbanisme opérationnel, se substituant au PLU de Plémet devenant caduque et avec lequel le projet routier est pleinement compatible.

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 section de Plémet est associé à différents enjeux :

- avant tout, un enjeu de déplacement et de développement économique à l'échelle des Côtes d'Armor, du Pays Centre Bretagne et plus localement des 2 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 Merdrignac, Rostrenen et Mûr-de-Bretagne),
- à l'échelle de la Région Bretagne, le projet permet de délester les RN12 et RN165 d'une partie de leur trafic, notamment de poids lourds. Il permet

donc une amélioration relative des conditions de déplacement au sein de la Région Bretagne.

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

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

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

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

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

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

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

Le présent exposé des motifs et considérations valide :

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

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

Il accompagnera mon arrêté de ce jour portant déclaration d'utilité publique du projet.

Le Préfet des Côtes d'Armor