



**Document accompagnant l'arrêté n°2014-
déclarant d'utilité publique en application de l'article L11-1-1 3ème alinéa du code
de l'expropriation pour cause d'utilité publique**

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique des travaux de la mise à 2X2 voies de la déviation de Châteauneuf-du-Faou sur les communes de Châteauneuf-du-Faou, Plonévez-du-Faou, Landeleau, Spézet et Lennon.

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.11-1-1 3ème alinéa du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que *«l'acte déclarant l'utilité publique est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération»*.

S'agissant d'une opération portée par l'État, cet article prévoit que la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet qui prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité compétente en matière d'environnement, et le résultat de la consultation du public.

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 du Plan Local d'Urbanisme de Châteauneuf-du-Faou.

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. En Finistère, c’est le cas autour de Carhaix jusqu’à Landeleau ou encore dans sa partie finale de Ty Blaise à Châteaulin.

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

L’opération de mise à 2x2 voies de la déviation de Châteauneuf-du-Faou s’inscrit dans le cadre du programme d’aménagement de la RN164 sur l’ensemble de son linéaire et est inscrite au programme de modernisation des itinéraires (PDMI) qui a défini pour la période 2009-2014 le financement des investissements routiers. Le PDMI complète le dispositif de financement initial du contrat de plan État/Région 2000-2006.

Le projet de Schéma National des Infrastructures de Transport, document prévu par le Grenelle de l’Environnement, avait retenu le projet au titre des actions à engager pour «renforcer l’accessibilité des territoires», ce qui a été repris et confirmé par 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.

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, réaffirme 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 sera réinscrit au futur Contrat de Plan Etat/Région 2014-2020.

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 Châteauneuf-du-Faou est l’aboutissement d’études techniques et environnementales.

Le principe général utilisé pour le tracé a été la réutilisation maximale de la route existante.

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 prévu.

Le projet entraînera la suppression des accès directs à la RN164. Afin de faciliter les circulations locales, le projet comportera deux points d'échanges (Croas-Lesneven et Magorven) et des voies de rétablissement pour les voies de communication qui seront coupées,

Le projet comprend neuf ouvrages d'art neufs de rétablissements de voirie. Il comprend également la création de quinze ouvrages hydrauliques visant à rétablir les principaux cours d'eau et écoulements naturels. Un ouvrage pour le passage de la grande faune sera également mis en place au niveau du franchissement du Ster Goanez.

Le projet qui fait 12,5km de long apparaît comme une infrastructure raisonnée au regard des enjeux portés, notamment environnementaux, en s'appuyant sur une réutilisation de la voie existante pour la majorité de son parcours, qui a permis d'éviter un maximum des impacts sur l'environnement humain et naturel du projet.

Les atteintes en termes de prélèvements d'habitats naturels mais aussi de terre agricole ont été limitées au minimum et seront compensées.

Les nuisances et impacts négatifs engendrés par la voie nouvelle sont totalement prises en compte et résorbées par le biais de mesures de réduction et de compensation en faveur des milieux liés à l'eau, du milieu naturel et des réseaux publics.

Le coût de la déviation de Châteauneuf-du-Faou est inscrite au Programme de modernisation des itinéraires (PDMI) de la région Bretagne pour la période 2009-2014 pour un montant de 49,5 M€. À cette somme s'ajoute les 11,4 M€ déjà inscrits au Contrat de Plan État-Région 2000-2006, portant le financement des montants disponibles à 60,90 M€.

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 Châteauneuf-du-Faou en assurant :

- Une alternative aux deux grands axes que sont les RN 12 et RN 165,
 - Un désenclavement du centre Finistère,
 - Une amélioration des conditions de confort et de sécurité sur la section d'étude,
 - Une amélioration de la compétitivité économique des secteurs traversés.
- Ainsi, le projet d'aménagement de la « déviation de Châteauneuf-du-Faou » s'inscrit dans la poursuite de la mise à 2x2 voies de la RN 164, dont plusieurs grandes sections sont traitées ou en voie de l'être.

2) Etudes préalables et concertation avec les collectivités territoriales

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

Elles ont été engagées dès 2010 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 du Finistère et associant les collectivités concernées : Conseil Régional de Bretagne, Conseil Général du Finistère, communes de Châteauneuf-du-Faou, de Plonévez-du-Faou, de Lennon et de Landeleau, Pays du Centre Ouest Bretagne, Communauté de communes de Haute-Cornouaille mais également DDTM29, Chambres consulaires et associations de protections de l'environnement.

Ces études se sont déroulées en 2 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.

La concertation avec ces collectivités 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 après avis des communes concernées, à savoir pour le présent projet, Châteauneuf-du-Faou, Plonévez-du-Faou, Lennon et Landeleau. Ces communes ont délibéré entre le 25 octobre 2011 et le 12 décembre 2011.

B1 - Ses objectifs

- informer sur le projet de mise à 2x2 voies de la déviation de Châteauneuf-du-Faou, 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 16 janvier 2012 au 12 février 2012.

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

B3a - Information

Un communiqué de presse du 13 janvier 2012 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.

Environ 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 (22 observations).

Le Préfet du Finistère a organisé une réunion publique le 30 janvier 2012 exposant le contexte, les objectifs et les principales caractéristiques de l'opération, ainsi que les modalités de la concertation (120 participants, 16 questions/observations).

Une permanence publique de la Maîtrise d'Ouvrage s'est déroulée en mairie de Châteauneuf-du-Faou le 25 janvier 2012 et a été l'occasion d'échanger avec les particuliers ayant des problèmes spécifiques (13 personnes rencontrées).

Une adresse mail dédiée au projet a permis de recueillir 10 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 et suite aux études locales complémentaires, le choix s'est porté sur :

- la mise à 2x2 voies, sans phasage transversal, conforme aux objectifs historiquement et unanimement recherchés pour la RN164,
- l'aménagement sans le ½ échangeur de St-André,
- l'aménagement phasable du ½ échangeur de Magorven,
- le contournement du hameau de Saint André par le nord ;
- l'aménagement de l'échangeur existant de Châteauneuf-du-Faou selon la variante « bretelle est »

Ce bilan a été approuvé par arrêté préfectoral du 8 février 2013 et présenté au comité de pilotage du 21 décembre 2012 avec comme décision de poursuivre les études suivant le bilan de la concertation et en approfondissant les études sur le ½ échangeur de Magorven.

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

A – Enquête publique préalable à la DUP

Par arrêté préfectoral du 5 décembre 2013 le Préfet du Finistère a sollicité 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, des impacts et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation d'impact,...)

B - Avis de l'autorité environnementale

La formation « Autorité Environnementale » du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, saisie le 16 août 2013 en sa qualité d'autorité compétente en matière d'environnement a rendu un avis délibéré le 13 novembre 2013.

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, 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 du Finistère au titre de l'article R123-23-1 du code de l'urbanisme

Le projet n'est pas compatible avec le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Châteauneuf-du-Faou.

La DUP qui emportera mise en compatibilité de ce PLU devait être précédée de la réunion 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 23 septembre 2013 pour examiner les mesures prévues afin d'assurer la mise en compatibilité du PLU de Châteauneuf-du-Faou avec le projet.

Le conseil municipal de la commune de Châteauneuf-du-Faou a été appelé à délibérer sur ces mesures postérieurement à l'enquête publique, au vu du dossier 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 Châteauneuf-du-Faou a rendu un avis favorable le 26/05/2014.

D - L'avis du commissaire-enquêteur

L'enquête publique (ouverte par arrêté préfectoral du 5 décembre 2013) s'est déroulée du 13 janvier 2014 au 21 février 2014 inclus dans les communes de Châteauneuf-du-Faou, Plonévez-du-Faou, Lennon, Landeleau et Spézet.

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 Châteauneuf-du-Faou sur une section de 12km comprises entre les communes de Landeleau à l'est et de Lennon à l'ouest.

- sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Châteauneuf-du-Faou.

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 :

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

et qu'en outre, le Maître d'Ouvrage est 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 29, acquisition de l'exploitation en dernier recours, modifications éventuelles du projet (réalisation de passages agricoles, de chemins ruraux...), indemnités au titre des dommages de travaux publics ;

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

Le commissaire-enquêteur, dans son rapport du 21 mars 2014 a accompagné son avis favorable sans réserves à la déclaration d'utilité publique du projet, de neuf recommandations.

Recommandation 1 : *Pour éviter des conséquences importantes pour les exploitations agricoles impactées, une procédure d'Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF) avec inclusion doit être mise en place. Elle permettra de traiter de la meilleure façon les problèmes de perte de surfaces en particulier celles épandables, d'allongement de parcours, passage dans le bourg de Châteauneuf-du-Faou d'engins agricoles, de DPU. Une suspension de l'AFAF, ou un AFAF avec exclusion d'emprise pourrait rendre très difficile la résolution des problèmes posés aux exploitations par le projet y compris sur leur maintien en activité. Elle obligerait en outre le Maître d'Ouvrage à des acquisitions foncières et des indemnités conséquentes.*

→ 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 Général du Finistère, compétent en la matière. La Commission Départementale d'Aménagement Foncier du 1^{er} octobre 2013 a ainsi décidé la mise en place d'une Commission Intercommunale d'Aménagement Foncier (CIAF) sur les communes de Châteauneuf-du-Faou, Plonévez-du-Faou et Landeleau. Installée le 28 février 2014, celle-ci a décidé le lancement d'une démarche d'aménagement foncier. La procédure est donc 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 (poursuite de la démarche jusqu'à sa conclusion, inclusion ou exclusion d'emprise) 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 du Finistère, acquisition de l'exploitation en dernier recours, modifications éventuelles du projet (réalisation de passages agricoles, de chemins ruraux, ...), indemnités au titre des dommages de travaux publics, ...

Recommandation 2 : *L'intérêt du demi échangeur de Magorven, même si le Maître d'Ouvrage l'a considéré initialement comme modéré au regard des contraintes budgétaires actuelles, est réel car il permet :*

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

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

→ Le contexte budgétaire contraint oblige plus que jamais l'État à se concentrer sur les investissements les plus indispensables. Le maître d'ouvrage confirme qu'il intègre le demi-échangeur dans le programme et il s'engage à mener les différentes procédures réglementaires à venir, notamment l'enquête parcellaire, en identifiant bien les terrains nécessaires à sa réalisation. Il ne souhaite néanmoins pas participer au financement de cet aménagement demandé par les acteurs locaux ; le maître d'ouvrage continuera ainsi à rechercher un financement par les collectivités de cet aménagement. La participation de l'État à l'opération restera ainsi plafonnée aux montants inscrits dans ses programmes d'investissement. Pour autant, si des économies étaient réalisées sur cette opération, elles seraient en priorité réorientées sur le financement du demi-échangeur ; ceci sera apprécié au stade de la passation des marchés de travaux. Le maître d'ouvrage maintient donc le caractère phasable de ce demi-échangeur, ce qui ne compromet pas la possibilité de sa réalisation future.

Recommandation 3 : Dans un contexte difficile de maîtrise du foncier, la construction d'un ouvrage franchissement sur la VC17 au Divit permettrait une réduction des surfaces impactées et une diminution des allongements de parcours significative. Le commissaire enquêteur propose de réaliser cet ouvrage.

→ Le maître d'ouvrage prendra en compte cette recommandation

Recommandation 4 : Pour des questions de sécurité et d'enjeux locaux, le commissaire enquêteur est favorable à la réalisation d'une voie cycliste-piéton le long de la RD17 à la sortie de Landeleau vers Pont Triffen. Il s'agit surtout d'un problème d'aménagement de la RD17 donc de la responsabilité du Conseil Général. L'augmentation du trafic peut cependant augmenter les risques pour les piétons et les cyclistes empruntant la RD17. A ce titre, la question d'une participation du maître d'ouvrage à la création de cette voie peut se poser.

→ Le maître d'ouvrage retient que, si l'aménagement d'une voie piéton-cycles revêt un indéniable intérêt, il renvoie à des enjeux pré-existants déconnectés du projet routier de mise à 2x2 voies de la RN164, qui ne devrait pas augmenter significativement le trafic sur cette voie. Néanmoins, dans le cadre de la poursuite des études du projet, le maître d'ouvrage prendra attache du Conseil Général et de la commune de Landeleau pour élaborer un projet (raccordement de l'itinéraire de substitution à la RD17 par exemple, phase chantier) qui prenne en compte cet enjeu de sécurité et soit compatible avec un futur aménagement pour les modes doux. Par ailleurs, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place un dispositif de suivi de l'évolution des trafics et des conditions de sécurité sur la RD17, avant et après mise en service du projet sur la RN164, pour le cas échéant en tirer toutes les conclusions en termes de contribution à un aménagement complémentaire, potentiellement nécessaire par ailleurs, en concertation avec le Conseil Général et la commune.

Recommandation 5 : Pour compléter la réglementation en matière de signalétique, un schéma directeur de signalisation touristique du Finistère pourrait être élaboré

→ L'élaboration d'un schéma directeur de signalisation touristique, qui est de la compétence du Conseil Général, est engagée dans le Finistère. Le maître d'ouvrage a fait part au Conseil Général, par courrier du 22 mai 2014, des demandes exprimées dans le cadre de l'enquête publique. Il intégrera dans son projet les éventuelles signalisations complémentaires rendues possibles par le schéma.

Recommandation 6 : Le transfert de la déchetterie située au nord sur la RD236 sur un autre emplacement permettrait :

- de lui donner les conditions d'évoluer et de s'adapter aux besoins, ce qui n'est pas le cas à son emplacement actuel ;

- d'abandonner le projet d'1,2 km de voies nouvelles, de l'ouvrage d'art PS2 commun à la RD236 et à la voie verte et de le remplacer par un ouvrage de gabarit réduit situé entre Penn an Néac'h et Trémélé ;
- de supprimer les impacts sur les boisements et la zone humide ;
- d'éviter le fractionnement de parcelles agricoles de qualité ;
- de réduire les coûts du projet.

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

Compte tenu des avantages pour l'environnement apportés, de la diminution sensible des coûts que cela entraînerait et de l'obligation de faire les travaux avec un calendrier compatible avec les travaux, le commissaire-enquêteur recommande que la DREAL se rapproche de la Communauté de Commune et qu'un accord soit trouvé pour déplacer la déchetterie et modifier le projet dans la zone de Penn an Néac'h – Trémélé. Le déplacement de la déchetterie étant de l'intérêt des deux parties, le commissaire-enquêteur propose une participation financière du Maître d'Ouvrage au déplacement de la déchetterie.

→ Dans le cadre de la poursuite du projet, le maître d'ouvrage s'engage à approfondir, en concertation avec les élus locaux, l'étude des avantages/inconvénients d'un déplacement ou non de la déchetterie existante. Si les avantages globaux d'un déplacement étaient confirmés, si le déplacement de la déchetterie a son opportunité propre, et sous réserve que les plannings des projets respectifs soient compatibles ou qu'il existe des solutions transitoires acceptables, alors le maître d'ouvrage est disposé à faire bénéficier un projet de transfert de la déchetterie d'une partie des économies que ce déplacement pourrait procurer au coût du projet d'aménagement de la RN164. Dans l'attente d'une décision à ce sujet, le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre les études sur la base des différentes solutions possibles, mais un choix sera à réaliser avant le lancement des autres procédures (enquête parcellaire, dossier loi sur l'eau).

Recommandation 7 : *Le potentiel patrimonial du pont devant être détruit, situé sur le Kervaziou au sud de la RN164 à Magorven, doit être examiné par la mairie et les services compétents. Cet examen permettra de savoir exactement s'il faut le conserver et dans l'affirmative les mesures à prendre pour rétablir les ouvrages hydrauliques dans leur fonctionnement.*

→ Le maître d'ouvrage fera examiner l'intérêt patrimonial de cet ouvrage et, le cas échéant, examinera la faisabilité de le conserver dans le cadre de la préparation de son dossier loi sur l'eau, eu égard aux enjeux hydrauliques par ailleurs.

Recommandation 8 : *Leurs maisons devant être détruites, la situation de monsieur et madame Roudot et de monsieur et madame Louis est très difficile psychologiquement car ils ne peuvent pas se projeter dans l'avenir. Je demande que, dès que l'arrêté de DUP sera pris, les négociations soient immédiatement entreprises par l'État.*

→ Le maître d'ouvrage prendra en compte cette recommandation.

Recommandation 9 : *Je recommande d'étudier la mise en place d'un merlon anti-bruit à Keroignant, pour protéger les habitations de monsieur Stephen Cotton à Coat Tronval Vian, de monsieur Joël Nenry de Belle vue et madame Goacolou de Coatronval.*

→ Le maître d'ouvrage est disposé à mettre en œuvre cette recommandation : il va dimensionner les merlons correspondants et se concertera avec les propriétaires fonciers concernés pour apprécier la faisabilité de ces ouvrages, qui consomment des emprises supplémentaires.

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 Châteauneuf-du-Faou est associé à des enjeux multiples :

- avant tout, un enjeu de déplacement et de développement économique à l'échelle du Finistère, du Pays du Centre Ouest Bretagne et plus localement des 5 communes directement concernées par le projet, dans un contexte de quasi-absence d'alternative à l'automobile
- enjeu de sécurité pour le tronçon d'étude, aujourd'hui fortement pénalisé par des dysfonctionnements ponctuels : la section d'étude est très hétérogène, ce qui crée chez l'utilisateur un sentiment d'insécurité.

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 l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN164 pour la section Finistérienne,
- 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, par les recommandations faites par l'autorité environnementale et par le commissaire-enquêteur dans ses conclusions motivées à savoir en particulier :

1) Dans la phase travaux : réduction des emprises chantier, maintien des dessertes locales, planification 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 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 du CGEDD (autorité compétente en matière d'environnement), 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 maître d'ouvrage, composé des services de l'État, des collectivités territoriales et des associations. Il aura un rôle consultatif et interviendra, à l'initiative du maître d'ouvrage, dès 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 de la théorie 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 du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Châteauneuf-du-Faou.

Le Préfet du Finistère

Jean-Luc VIDELAINE