

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'environnement, de
l'énergie et de la mer, en charge des
relations internationales sur le climat

Arrêté du 28 MARS 2017 portant déclaration d'utilité publique d'un ouvrage de transport d'électricité

NOR : DEVR1709832A

**La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations
internationales sur le climat,**

Vu le code de l'énergie, notamment ses articles L323-3 et suivants, R323-1 et suivants ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L122-1 à L122-3, L123-1 à L123-19, R122-1 à R122-15 et R123-1 à R123-24 ;

Vu le code rural et de la pêche maritime, notamment son article L112-3 ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L153-54 et suivants, et R153-13 et 14, R153-20 et suivants ;

Vu les documents d'urbanisme des communes d'Erquy, Saint-Alban et Hénansal dans le département des Côtes d'Armor ;

Vu la demande présentée par RTE, Réseau de Transport d'Electricité, en date du 22 octobre 2015 en vue de la déclaration d'utilité publique des travaux de création d'une liaison électrique à deux circuits à 225 000 volts sous-marine et souterraine entre le poste de livraison Baie de Saint Briec de la société Ailes Marines SAS et le poste RTE de La Doberie, sur le territoire des communes d'Erquy, Hénansal et Saint-Alban, dans le département des Côtes d'Armor, portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de ces communes ;

Le Centre régional de la propriété forestière de la région Bretagne ayant été régulièrement consulté le 23 octobre 2015 ;

Vu l'avis de l'Institut National de l'Origine et de la Qualité en date du 18 novembre 2015 ;

Vu l'avis de la Chambre d'agriculture des Côtes d'Armor en date du 17 décembre 2015 ;

Vu l'avis de l'autorité environnementale régionale en date du 22 janvier 2016 sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune d'Erquy ;

Vu la consultation des maires et des services intéressés en date du 29 janvier 2016, les avis formulés à cette occasion et les réponses du maître d'ouvrage ;

Vu les décisions du Préfet des Côtes d'Armor, en date du 31 mars 2016, de ne pas soumettre à évaluation environnementale les projets de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Saint-Alban et Hénansal ;

Vu le procès-verbal de la réunion tenue le 20 avril 2016 en application de l'article L153-54 du code de l'urbanisme portant sur l'examen conjoint de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Erquy, Hénansal et Saint-Alban dans le département des Côtes d'Armor ;

Vu l'avis du CGEDD-Autorité environnementale en date du 4 mai 2016 ;

Vu les réponses du maître d'ouvrage en date du 15 juin 2016 ;

Vu la décision en date du 28 juin 2016 du tribunal administratif de Rennes désignant la commission d'enquête ;

Vu l'arrêté du Préfet des Côtes d'Armor en date du 5 juillet 2016, prescrivant l'ouverture, du 4 août au 29 septembre 2016 inclus, d'une enquête publique unique portant notamment sur : l'utilité publique en vue de l'établissement de servitudes des travaux de la liaison électrique souterraine et sous-marine à double circuit à 225 000 volts entre le poste de livraison Baie de Saint Brieuc de la société Ailes Marines SAS et le poste RTE de La Doberie, sur le territoire des communes d'Erquy, Hénansal et Saint-Alban, dans le département des Côtes d'Armor ; la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Erquy, Hénansal et Saint-Alban ;

Vu les réponses du maître d'ouvrage en date du 18 et 27 novembre 2016 ;

Vu le dossier d'enquête publique, le rapport de la commission d'enquête ainsi que ses conclusions en date du 5 janvier 2017 ;

Vu les courriers du Préfet du département des Côtes d'Armor en date du 6 janvier 2017 aux conseils municipaux des communes d'Erquy, Hénansal et Saint-Alban, sur la mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête et le procès verbal de la réunion d'examen conjoint ;

Vu les avis donnés par les conseils municipaux de Saint-Alban en date du 23 janvier 2017, Hénansal en date du 7 février 2017, Erquy en date du 9 février 2017, sur les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint et le rapport et les conclusions de la commission d'enquête ;

Vu le rapport de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Bretagne en date du 2 mars 2017 ;

Vu l'avis du Préfet des Côtes d'Armor en date du 14 mars 2017 ;

Arrête :

Article 1^{er}

Sont déclarés d'utilité publique, en vue de l'institution de servitudes, les travaux de création d'une liaison électrique à deux circuits à 225 000 volts sous-marine et souterraine entre le poste de livraison Baie de Saint Brieuc de la société Ailes Marines SAS et le poste RTE de La Doberie sur le territoire des communes d'Erquy, Hénansal et Saint-Alban, dans le département des Côtes d'Armor.

Article 2

Le maître d'ouvrage mettra en œuvre les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts du projet sur l'environnement et les mesures de suivi annexées au présent arrêté.

Article 3

Le présent arrêté emporte mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Erquy, Hénansal et Saint-Alban dans le département des Côtes d'Armor, conformément aux dossiers soumis à l'enquête publique¹. Il sera fait application des articles R153-20 et suivants du code de l'urbanisme pour l'exécution des mesures de publicité, d'information et de mise à jour.

Article 4

La directrice de l'énergie est chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le **2 8 MARS 2017**

Ségolène ROYAL



¹ Ces documents peuvent être consultés à la préfecture du département des Côtes d'Armor, 1 place du Général de Gaulle à Saint-Brieuc, ainsi qu'à la mairie des communes concernées.

Annexe :

Mesures destinées à éviter, réduire et compenser les impacts sur l'environnement et la santé, mesures de suivi

Mesures d'évitement

Elaboration du tracé de détail

Pour la liaison sous-marine :

Le maître d'ouvrage privilégie le positionnement dynamique des navires afin de réduire les ancrages.

Avant démarrage du chantier en mer, le maître d'ouvrage met en place une surveillance des mammifères marins. Lorsqu'ils sont repérés, ils font l'objet d'une phase de dissuasion acoustique, suivant les modalités décrites dans l'étude d'impact.

Le maître d'ouvrage privilégie la protection de ses câbles par ensouillage à une profondeur cible de 1,5 mètre et privilégie la technique d'ensouillage la moins génératrice de turbidité.

Le tracé évite les secteurs sensibles, notamment de maërl ou d'herbiers de zostère.

Pour l'atterrissage :

Le maître d'ouvrage assure au niveau de la plage une profondeur minimale d'enfouissement des câbles de deux mètres à l'atterrissage, tenant compte des mouvements de sable sur l'estran.

Pour la liaison souterraine :

Le tracé est positionné autant que possible sous les routes ou chemins existants, y compris pour les pistes d'accès.

Le tracé de détail utilise au maximum les trouées ou les milieux arbustifs afin d'éviter les haies ou les gros arbres. Lorsque ce n'est pas possible, l'emprise du chantier est réduite à 5 mètres par circuit pour limiter les déboisements.

Utilisation des engins de chantiers

Pour les travaux de construction de la liaison souterraine, le maître d'ouvrage prend toutes les précautions nécessaires pour éviter la percolation de polluants à travers le sol, notamment en aménageant des aires étanches éloignées des cours d'eau destinées au stockage et la manipulation des hydrocarbures et autres produits toxiques, ainsi qu'au ravitaillement, aux réparations et aux opérations d'entretien des véhicules de chantier.

En aucun cas, des rejets directs (effluents, fluides, polluants, etc.), dans le milieu récepteur ne sont réalisés.

Pour les travaux d'atterrissage : les zones d'amenée, de repli et de stockage des engins sont positionnés dans des zones déjà anthropisées ; ces zones sont balisées et sécurisées. Le maître d'ouvrage maintient l'accès au chemin côtier.

Près des zones habitées : les zones de stockage sont éloignées autant que possible des zones habitées ou très fréquentées. Le chantier est organisé de façon à maintenir la desserte des riverains ; le maître d'ouvrage procède aux informations nécessaires avant le début des travaux.

Dans les zones humides, des plaques de roulage et des engins adaptés sont utilisés. Les zones de stockage et bases vie ne sont pas positionnées dans les zones humides.

Pendant les travaux sur les fossés longeant la route du bois de Coron, les fossés sont couverts de plaques si nécessaire pour éviter les impacts sur les amphibiens protégés ou leurs habitats.

Le long des surfaces boisées, le maître d'ouvrage installe autant que nécessaire une barrière de protection pour délimiter la zone d'intervention, qui exclut tout stockage et circulation sur le domaine forestier. Il maintient l'accès aux parcelles forestières.

Périodes de travaux

Les travaux d'installation de la liaison sous-marine sont effectués entre mai et décembre, tout en réduisant autant que possible les travaux à partir d'octobre pendant la période de pêche de la coquille Saint-Jacques.

Les travaux d'atterrage sont réalisés entre décembre et juin dans les périodes de moindre fréquentation des groupes de limicoles et laridés.

Les parkings publics de Caroual sont réouverts pendant les périodes estivales et pour la fête de la coquille Saint-Jacques en 2017 et 2020.

Les travaux de franchissement des cours d'eau sont réalisés en période sèche, entre août et septembre.

Les travaux de suppression des haies sont effectués hors période de reproduction des oiseaux, entre août et février. Au droit des haies et des cours d'eau, les travaux impactant les fourrés et la strate herbacée sont réalisés hors période de reproduction des amphibiens, entre août et janvier, de même que les travaux sur les fossés longeant la route du bois de Coron.

Les travaux sont interrompus en cas d'intempéries exceptionnelles susceptibles d'accroître l'impact du chantier.

Balisage, clôture et gestion du site

Le maître d'ouvrage met en place une signalisation appropriée pour les usagers en mer consistant autant que nécessaire en : avis préalables aux travaux, périmètre de sécurité, bateaux de surveillance, en conformité avec les prescriptions du CROSS et de la préfecture maritime, etc.

A terre, l'ensemble du chantier sera interdit au public et balisé : mise en place de panneaux routiers, bandes réflectorisées de catadioptrés, dispositifs de délimitation de zones, barriérage de sécurité, etc., en accord avec les services de la voirie notamment. La tranchée ouverte est balisée sur toute sa longueur en domaine public. Si nécessaire, le maître d'ouvrage met en place une circulation alternée.

Tous les matériaux sont stockés à des endroits du chantier bien délimités afin que les alentours du chantier soient nets de tout objet pouvant provoquer des accidents.

Pour la phase de chantier, le maître d'ouvrage impose aux prestataires une gestion maîtrisée des déchets.

Décapage et stockage des terres végétales

Les terres végétales sont décapées et stockées et remises en place à l'issue des travaux dans les règles de l'art : le cas échéant, elles sont compactées de façon appropriée. Le maître d'ouvrage respecte l'ordre initial des horizons pédologiques. Dans les zones très humides dont le sol est trop peu porteur pour supporter le passage des engins, le maître d'ouvrage pose un géotextile.

Pour la création de pistes temporaires, la terre végétale est décapée et stockée avec soin sous forme de cordon. Un géotextile filtrant est installé en fond de fouille de la piste, puis recouvert de matériaux d'apport type granulat ; les excédents de remblais ne sont pas laissés sur place et ils sont évacués vers une installation adaptée.

Mesures de réduction

Franchissement et protection des cours d'eau

Pour le franchissement du ruisseau de Saint-Quérec, les travaux sont réalisés en phase d'assec et la durée du chantier est limitée à 5 jours. Le passage est réalisé dans la trouée existante pour limiter le nombre d'arbres à couper. Avant retrait des batardeaux, le maître d'ouvrage renature les berges et le fond du ruisseau : les berges sont renaturées dans la continuité des berges existantes et protégées du bétail. Pour la reconstitution du fond du ruisseau, les différents substrats terrassés sont extraits et stockés isolément et redéposés à l'identique. Les batardeaux sont retirés de façon à limiter les impacts sur les milieux aquatiques.

Pour le franchissement du ruisseau de Launay-Gourlay, le maître d'ouvrage rétablit la continuité écologique par la mise en place d'un enrochement accompagné de graviers, similaire à celui réalisé sur la commune de Saint-Alban.

Pour le franchissement des autres cours d'eau, le maître d'ouvrage met en place des dispositifs de filtrage afin de réduire les risques de perturbation du milieu.

Il n'y aura ni pompage, ni rejet dans les cours d'eau.

En cas de pompage dans les fossés ou tranchées, tout rejet sera opéré avec un système de filtrage des particules fines.

Franchissement des routes

Le maître d'ouvrage franchit la RD768 en fonçage si nécessaire.

Afin de limiter les rejets de bentonite dans le réseau hydrographique, des bassins de décantation sont installés aux extrémités des forages pour collecter les excédents. La bentonite est stockée dans des bassins étanches ou des remorques, elle est évacuée en fin de chantier vers une filière adaptée.

Travaux sur les parcelles agricoles

Lors des travaux sur les parcelles agricoles, le maître d'ouvrage respecte les précautions suivantes : maintien des prairies closes, arrêt momentané des travaux en cas d'intempéries exceptionnelles, mise en œuvre de dispositifs de maintien de l'écoulement des eaux, nettoyage du chantier à l'issue des travaux, et remise en état des installations endommagées.

Remise en état

Les entreprises de travaux remettent en état les installations qu'elles n'ont pu éviter d'endommager : réseaux de drainage ou d'irrigation, fossés, clôtures, haies, chemins, lisière des bois, etc.

Après les travaux, les chaussées, accotements et fossés sont remis en état. Les talus éventuels sont reconstitués et un enherbement est réalisé pour assurer leur stabilité. Les zones remaniées en milieu naturel pendant les travaux sont rapidement revégétalisées avec l'accord des propriétaires et des exploitants pour permettre une recolonisation rapide du milieu naturel.

Mesures de compensation

Restauration de la frayère de la truite fario et la truite de mer

Au droit du franchissement du ruisseau de Saint-Quéreuc, le maître d'ouvrage renature le fond du lit du ruisseau sur une surface minimale de 15 m² par la mise en œuvre d'un substrat diversifié avec création de méandres.

Milieux arbustifs et boisés

Pour la restauration de la ripisylve du ruisseau de Saint-Quéreuc le maître d'ouvrage replante une strate arbustive composée de saule roux-cendré et de saule osier.

Les autres haies défrichées sont reconstituées par plantation d'une strate arbustive large composée d'essences locales issues de la liste figurant dans l'étude d'impact.

Mesures de suivi

Un comité de gestion et de suivi est mis en place avant les travaux et piloté par le Préfet ; ses modalités de fonctionnement sont définies en collaboration avec le maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage assure un suivi benthique dans le cadre d'un protocole à mettre en place avec le comité de suivi scientifique et le maître d'ouvrage.

Durant les travaux d'ensouillage en mer, le maître d'ouvrage procède à un suivi de la turbidité dans le cadre d'un protocole à mettre en place avec le comité de suivi scientifique et le maître d'ouvrage.

Afin d'évaluer l'impact sur l'avifaune, un suivi est réalisé à marée montante chaque semaine durant toute la durée des travaux à l'atterrage et deux semaines après la fin des travaux afin d'évaluer le retour à la normale sur cette zone.

Le maître d'ouvrage s'assure les conseils d'un écologue afin de minimiser les impacts du chantier, notamment pour le franchissement des cours d'eau, les travaux le long du bois de Coron et sur la plage de Caroual.

Le maître d'ouvrage assure des campagnes de surveillance de son ouvrage de raccordement sur la plage de Caroual, un an après la mise en service. Le maître d'ouvrage adapte le rythme des visites ultérieures entre 3 à 10 ans, en fonction du type de pose, des résultats de la première vérification et des zones à risque traversées. Il procède le cas échéant à des campagnes de surveillance en cas d'événements météorologiques exceptionnels.

