

ANNEXE 2

Le commissaire enquêteur
À
M. Le Président
Conseil Départemental du Morbihan
56000 VANNES

Objet : Notification au responsable du projet des observations recueillies lors de l'enquête publique relative la demande d'autorisation environnementale emportant dérogation espèces protégées et autorisation de défrichement en vue de réaliser les travaux de mise à 2x2 voies de la RD775 Section Le Croiso-Kergounioux à la Vraie Croix

Réf : arrêté préfectoral du 30 janvier 2023

Monsieur Le Président

En application de l'article R.123-18 du Code de l'Environnement, vous trouverez en pièce jointe le procès-verbal des observations consignées lors de l'enquête publique visée en objet. **Vous disposez d'un délai de 15 jours pour produire vos observations éventuelles à la lecture de ce procès-verbal et des questions jointes.**

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sincères salutations.

Michelle TANGUY



Remis et commenté au maître d'ouvrage le 11 avril 2023

PROCES-VERBAL DE SYNTHESE

A la demande du Président du conseil départemental du Morbihan, il a été procédé à une enquête publique portant sur la demande d'autorisation environnementale emportant dérogation espèces protégées et autorisation de défrichage en vue de réaliser les travaux de mise à 2x2 voies de la RD775 section Le Croiso-Kergounioux à La Vraie Croix.

L'enquête publique s'est déroulée du 1^{er} mars 2023 au 31 mars 2023 inclus dans les conditions définies à l'arrêté préfectoral du 30 janvier 2023.

Le dossier d'enquête et le registre d'enquête ont été mis à la disposition du public pendant 31 jours consécutifs en mairie de la Vraie Croix.

Le dossier numérique était également consultable pendant la durée de l'enquête en mairie ainsi que sur le site de la Préfecture du Morbihan à l'adresse suivante www.morbihan.gouv.fr.

Je me suis tenue à la disposition du public en mairie durant 4 demi-journées de 9h à 12h ou de 14h à 17h.

1/03/2023	9h-12h	
13/03/2023		14h-17h
23/03/2023	9h-12h	
31/03/2023		14h/17h

Une quarantaine de personnes se sont déplacées en mairie pour me rencontrer lors des permanences dont 8 membres du collectif qui s'est créé contre la 2x2 voies.

Le site du registre dématérialisé <https://www.registre-dematerialise.fr/4450> a été consulté par 1438 visiteurs ; 96 ont téléchargé au moins un des documents de présentations.

Le projet objet de l'enquête a fait l'objet de **235 observations**, dont 4 doublons, réparties de la manière suivante :

- **18** observations inscrites directement sur le registre et référencées de R1 à R18
- **9** lettres annexées au registre et référencées de L1 à L9
- **207** observations inscrites sur le registre dématérialisé référencées de @1 à @207
- **1** observation orale, référencée O1

NB : une contribution a fait l'objet d'une modération sur le registre dématérialisé

Les observations sont présentées dans les tableaux annexés au présent procès-verbal (tableau registre dématérialisé et tableau registre papier et courrier).

Les observations ont été déposées par :

- Des élus : M. Joël LABBE, Sénateur du Morbihan, M. PICARD Maxime, vice-président à l'économie et l'agriculture de Questembert Communauté
- Un collectif de riverains et associations du territoire de Questembert-Communauté
- Une association : Elémenterre
- Des particuliers : riverains, habitants des communes environnantes, usagers de la RD775.
- Des agriculteurs

La mise à 2x2 voies de la RD 775 entre Le Croiso et Kergounioux a été déclarée d'utilité publique (DUP) le 10 décembre 2019.

L'objet de la présente enquête publique est de solliciter l'autorisation de réaliser le projet de mise à 2x2 voies de la RD.775 entre le Croiso et Kergounioux à la Vraie Croix, au regard des thématiques suivantes :

- Atteintes aux milieux aquatiques (autorisation « loi sur l'eau »)
- Atteintes aux boisements (autorisation de défrichement)
- Atteintes aux espèces protégées ou leur habitat (dérogation au titre des espèces protégées)

Pour autant, la quasi-totalité des intervenants ont exprimé de manière explicite leur refus du projet présenté à l'enquête publique par le Conseil Départemental.

A noter une pétition « RD 775, l'héritage de Notre Dame des Landes. Non au projet routier inutile » qui a recueilli plus de 2000 signatures électroniques sur le site mesopinions.com.

A. THEMES DES CONTRIBUTIONS

Les contributions ont été classées par thèmes. Chaque contribution peut porter sur différents thèmes.

Pour chaque thème, il est indiqué le nombre total de remarques :

- Enquête publique, information, accès au dossier	13
- Qualité du dossier d'enquête	9
- Artificialisation des sols	100
- Biodiversité (faune/flore)/zones humides/cours d'eau	51
- Mesures ERC	11
- Qualité de l'air, enjeux climatiques	52
- Circulation et sécurité	94
- Nuisances sonores	20
- Mobilités alternatives	54
- Coût du projet	116
- Impacts économiques	4
- Variantes	45
- Aménagements (merlon, passage inférieur, ronds-points, voies de desserte)	10
- Divers	5

Soit un total de 584 remarques

AVIS SUR LE PROJET

AVIS DEFAVORABLE

Sans remettre en cause l'objectif de sécurisation de la RD 775, la quasi-totalité des contributeurs considère que le projet est passéiste, onéreux, surdimensionné, en totale contradiction avec l'objectif du zéro artificialisation nette (ZAN), écocide. Par ailleurs, ils estiment que le projet va à l'encontre des politiques de réduction de l'utilisation de la voiture et du développement des transports collectifs portés par la région Bretagne.

Il est rappelé que le projet a été mal accueilli par la population en 2013 et que depuis cette date il n'y a eu aucune concertation. Les intervenants regrettent que les solutions alternatives évoquées notamment lors de la concertation de 2013 n'aient pas été sérieusement étudiées par le maître d'ouvrage (adaptation de l'existant). Ils considèrent que dans sa conception le projet proposé à l'enquête porte atteinte à l'environnement (humain, paysage, biodiversité, milieux naturels, agriculture).

Les intervenants se demandent comment la solution d'une infrastructure quasi-autoroutière d'une 2x2 voies + 2 voies de desserte et 3 giratoires sur 3,8 km à plus de 16 M€ a pu être imaginée, conçue et validée pour répondre à des besoins qui auraient pu être satisfaits par des solutions bien moindres en termes de nuisances, de pollutions, de coûts, de transformation de paysages, d'atteintes à la biodiversité, avec des niveaux d'exigence quasi-similaires ... Ils s'accordent pour demander l'étude d'un autre projet qui répondrait à la sobriété foncière et à la protection de l'environnement.

SANS AVIS EXPLICITE

Quelques intervenants ont formulé des remarques sans exprimer un avis explicite sur le projet.

Certaines de ces observations portent notamment sur le constat de prise en compte ou non de demandes formulées par les propriétaires ou exploitants de parcelles impactées par le projet de mise à 2x2 voies, l'aménagement ou le réaménagement de voies d'accès à un bâtiment agricole ou à des terres, ou encore sur le positionnement et l'aménagement du passage inférieur, de l'écran acoustique (ex : O1, R1, R2, R3, R13).

1 . ENQUETE PUBLIQUE/INFORMATION/ ACCES AU DOSSIER

Trois intervenants s'interrogent des raisons pour lesquelles la publicité autour de l'enquête soit si faible (absence d'information sur les sites internet du Conseil départemental et de la commune, simples panneaux d'information sur le bord de la route).

Des contributeurs font état de difficultés à télécharger le dossier et de ne pas retrouver sur le site de téléchargement les pièces du dossier papier en raison du découpage du dossier numérique (40 documents avec des noms incompréhensibles).

Un intervenant se félicite de la possibilité de contribuer en ligne via le registre dématérialisé. Alors même que l'enquête publique n'est pas terminée et que le commissaire enquêteur n'a pas remis son avis, il est constaté que des géomètres interviennent sur le terrain d'où le questionnement de l'intérêt de la consultation du public sur le projet.

2. QUALITE DU DOSSIER D'ENQUETE

Dossier de plus de 1000 pages difficiles d'appropriation pour les non-initiés. Un intervenant considère que sous couvert de consultation, on fait croire au citoyen lambda qu'il peut s'exprimer mais il n'a pas les compétences techniques ni bien souvent le temps.

Il est reproché l'absence de mise à jour de nombreuses données (ex : les données sur les déplacements domicile-travail datent de 2013) or depuis la réalisation de l'étude d'impact, la RD 775 enregistre une baisse de trafic, les accidents ont diminués depuis la mise en service du rond-point du Croiso et la gare de Questembert enregistre un doublement de sa fréquentation.

Les intervenants ont noté que les études environnementales et les compensations prévues sont le fruit d'un travail décousu mené depuis plus de 10 ans par au moins 12 personnes différentes. Des doutes sont formulés quant à la qualité des inventaires espèces protégées en raison des lacunes sérieuses constatées sur le terrain en 2022-23 par des naturalistes (certaines espèces présentes sur le secteur d'étude n'ont pas été inventoriées). Selon les naturalistes ces lacunes conduisent à une sous-estimation des enjeux liés aux espèces.

Des intervenants considèrent que la formulation même de la nature du projet est ambivalente. Dans le dossier, sa désignation varie à de nombreuses reprises au point de révéler un doute sur sa vraie nature. Outre la désignation par 2x2 voies, désignation officielle depuis le début du dépôt du dossier ayant enclenché la DUP (déclaration utilité publique) par le Préfet, il est fait état de manière abusive de « doublement sur place de la voirie existante », de « créneau de dépassement pour une route 2x1 voie », de « reprise en long de la voirie ».

Des contributeurs estiment, qu'aux manques et demandes de compléments d'information de la MRAe, les réponses apportées par le maître d'ouvrage restent succinctes, évasives voire absentes. Ils considèrent que les problèmes sont minimisés et que les auteurs se défontent sur une réglementation générale.

3. ARTIFICIALISATION DES SOLS

Ce thème a suscité de nombreuses interventions. Le public considère que ce projet :

- est contraire aux objectifs de souveraineté alimentaire en raison des surfaces agricoles qu'il détruit (16 ha de terres agricoles)
- est contraire aux objectifs de sobriété foncière de la loi Climat et Résilience. Le projet routier ne tend pas vers le Zéro Artificialisation Nette (ZAN) à 2050.

Un intervenant fait remarquer que le projet est un non-sens dans un contexte de difficultés d'accès à la terre pour de jeunes agriculteurs qui cherchent à s'installer pour développer une activité économique locale et améliorer la souveraineté alimentaire du territoire.

Un élu du territoire précise que l'élargissement de la route consommera autant que ce que le territoire communautaire dispose de surfaces économiques constructibles pour une décennie (29 ha) ou encore le quart de l'ensemble des surfaces constructibles au titre du PLUi de Questembert communauté. Il ajoute que l'effort de réduction des surfaces constructibles consenti au PLUi sera de facto très abimé (ramené à la consommation foncière réelle du territoire) par ce projet.

Il est rappelé qu'en France tous les 10 ans, c'est l'équivalent d'un département qui est artificialisé. Les infrastructures de transport représentent 28% de cette artificialisation.

Des intervenants notent que l'artificialisation des sols, en détruisant et en morcelant les espaces naturels, agricoles et forestiers, contribuent directement à la dégradation du fonctionnement des écosystèmes et à l'érosion de la biodiversité

4 . BIODIVERSITE/ZONES HUMIDES/COURS D'EAU

Des intervenants à l'enquête reprennent à leur compte l'avis sous condition du CNPN et les remarques de la MRAe.

Les impacts sur la biodiversité sont rappelés par une intervenante : destruction de 24 ha d'habitats naturels, 16 ha de terres agricoles, 3,5km de haies, 550m² de mégaphorbiaies que la France s'est pourtant engagée à protéger dans le cadre de l'Union Européenne, 3 ha boisements, 1,5 ha de zone humide, destruction d'un lit majeur de cours d'eau sur 2700 m², destruction de 240 m linéaire de cours d'eau, impacts sur plusieurs espèces de faune et de flore protégées, sans parler de la fragmentation des milieux, de l'impact des pollutions lumineuses, acoustiques, vibratoires, de la dégradation de la qualité de l'air, des pollutions possibles des eaux et des sols...

Les mesures de maintien de la qualité et de l'hydromorphologie des milieux aquatiques récepteurs ne sont pas suffisamment anticipées, décrites, mesurés...alors même que les aléas climatiques (sécheresses ou pluviosité hors normes) s'avèrent de plus en plus fréquents et préjudiciables.

Les ruisseaux de Kergounioux, Saint-Just et Keralvy, sont identifiés comme des réservoirs biologiques par le SDAGE Loire-Bretagne, ils contribuent à la formation de corridors écologiques locaux, voire d'intérêt régional. Le projet d'élargissement de la RD775 vient affaiblir directement une continuité écologique régionale.

Un intervenant note que l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols va se traduire par un volume d'eau pluviale supplémentaire à gérer. En réponse des bassins de rétention-infiltration seront créés. Il considère que ces ouvrages ne sont pas neutres dans la gestion des pollutions et nécessitent un entretien souvent mal ou non fait par les gestionnaires. Si la décantation permettra d'éviter les rejets de particules polluantes (issues du lessivage des voiries par les eaux pluviales) dans les milieux naturels, ces particules vont s'accumuler en fond de bassin et nécessiteront un curage occasionnel. Par ailleurs, la décantation ne permettra pas de bloquer les éléments surnageants, notamment les hydrocarbures, qui seront retenus en amont de la cloison siphonée. Cela fonctionne bien en théorie, il revient alors à l'exploitant d'assurer le bon entretien de ces ouvrages pour s'assurer que dans la pratique il n'y aura pas de déversement / fuite / débordement accidentel de ces pollutions qui réduiraient tous ces efforts à néant. De manière plus générale, quelle assurance pouvons-nous avoir sur l'entretien/maintenance des infrastructures et le suivi des mesures compensatoires ?

Des naturalistes ont constaté de nombreuses lacunes dans le recensement des espèces (voir obs L9)

5 . MESURES EVITER/REDUIRE/COMPENSER (ERC)

Un intervenant se demande comment trouver des compensations techniques au réchauffement climatique, à la destruction définitive d'un paysage, à l'artificialisation de terres agricoles, à l'atteinte à la biodiversité, si l'on ne remet pas en cause le surdimensionnement de ce projet ?

L'association Élémenterre considère que l'analyse des effets après mesures d'évitement, de réduction et de compensation sur l'ensemble des groupes faunistiques est sous-estimée. Affirmer que le projet aura un impact négligeable voir positif pour certaines espèces de mammifères est mensonger.

Un contributeur considère que les principes d'ERC (Eviter / réduire / compenser) sont évoqués mais traités bien légèrement et pas dans le sens d'une priorité à l'évitement et à la réduction, seuls moyens de corriger les errements et poursuites d'aménagements constatées un peu partout. Il note que la MRAe, comme par ailleurs beaucoup d'études post-travaux, relèvent que les mesures de « compensation » sont souvent inopérantes, et ne contribuent pas réellement à infléchir les désordres environnementaux, alors même que le changement climatique a toute chance de les accroître encore.

Selon des intervenants la séquence ERC n'est pas complète puisque la solution d'évitement n'est pas étudiée.

Pour un intervenant, ce projet qui n'a aucune réelle utilité aura des impacts forts sur la biodiversité et ce ne sont pas quelques mesures de compensation qui viendront réellement changer cela. Les arbres nouvellement plantés mettront des dizaines d'années à proposer les mêmes services écosystémiques que les arbres déboisés, la création d'une réelle zone humide n'est jamais assurée, ni l'usage des passages de faune... Le défaut des études d'impacts et des démarches ERC est toujours le même, l'évitement n'est jamais considéré à sa juste valeur. On part du principe que le projet se fera et on met des pansements à droite à gauche pour limiter les dégâts tant bien que mal, avec quelques mesures de réduction des impacts, puis des mesures compensatoires symboliques pour se donner bonne conscience...

Un contributeur note que l'adoption de la démarche ERC est postérieure au choix de l'aménagement en 2x2 voies. Pour lui, la première étape éviter permettrait notamment de conserver le giratoire du Croiso, la seconde étape réduire limiterait l'emprise sur les terres agricoles et le coût important de l'opération, la troisième étape compenser minimiserait les nuisances et impacts sur l'environnement.

Si pour un intervenant la mise en œuvre de mesures compensatoires est une bonne chose comment juger de leur adéquation aux besoins du vivant local.

6 . QUALITE DE L'AIR/CLIMAT

L'augmentation de la vitesse des véhicules fait craindre un accroissement de la pollution de l'air et des gaz à effet de serre. Le dossier d'enquête parle d'une augmentation de 20% de la consommation énergétique à l'horizon 2045 suite à l'élargissement de la route.

Des intervenants évoquent le rapport du GIEC publié le 20 mars 2023 qui précise notamment que « *pour limiter le réchauffement à 1,5°, le secteur des transports devra réduire ses émissions de 59% d'ici 2050 (-29% pour rester en dessous de 2°). Pour atteindre ces objectifs il est nécessaire de mettre en place des programmes de réduction de la demande, d'améliorer l'efficacité énergétique et d'adapter les infrastructures. Pour les déplacements de personnes cela se traduit par le développement des transports en commun, des transports actifs et de la mobilité locale partagée. Quant au fret, la réduction des émissions dépendra beaucoup des décisions politiques et des progrès technologiques.* »

Un pétitionnaire note que dans le dossier d'enquête (Volet F page106) il est affirmé que « le projet n'est pas de nature à modifier directement le climat à l'échelle locale ou régionale - Mesures projetées : Aucune - Effets résiduels : Non significatifs » alors que dans le dossier d'enquête les émissions relatives au trafic sur l'infrastructure ne sont pas quantifiées tout comme leurs évolutions avec la mise en œuvre du projet.

7 . CIRCULATION ET SECURITE

Les usagers de la RD775 font état d'une circulation peu dense et fluide quel que soit le moment de la journée. Pour illustrer leur propos des intervenants rappellent, à partir de données de la direction des routes et de l'aménagement du territoire du Département 56, que le trafic sur le tronçon du projet est inférieur aux prévisions figurant au dossier.

Un contributeur s'étonne que le projet qui porte pour objectif principal une sécurisation et fluidification du trafic n'inclue pas une étude poussée du trafic.

Sauf exception, les intervenants à l'enquête sont favorables à la sécurisation de l'axe mais certains d'entre eux considèrent que ce n'est pas la section la plus dangereuse. Le comportement de certains automobilistes est mis en avant (non-respect du code de la route). Il est reconnu que l'aménagement du rond-point du Croiso a participé à la sécurisation de l'axe.

Pour les intervenants, l'aménagement du tronçon est certes indispensable mais il ne nécessite pas la lourde infrastructure telle que celle proposée. D'après eux, différentes routes dans le département assurent les mêmes objectifs de sécurisation moyennant des aménagements plus légers (ex ronds-points du Croiso, de Penrho, celui menant à Tréfflean, bande dérasée multifonctionnelle, aménagement ponctuel de passages à 3 voies etc...).

L'inadéquation du projet avec le trafic actuel et futur est mise en parallèle avec l'aménagement routier 2x2 voies réalisé à Malensac (voie quasi déserte quel que soit le moment de la journée).

8 . NUISANCES SONORES/MERLON ACOUSTIQUE

Des riverains s'inquiètent de la détérioration de leur cadre de vie notamment au niveau sonore. L'aménagement de l'axe entraînera de nombreuses séquences d'accélération et de décélération pour arriver à la vitesse de 110 km en moins de 2 km pour arriver au rond-point suivant. Ces séquences auront pour conséquence une augmentation des nuisances sonores.

Un pétitionnaire estime l'impact sonore sur son habitation comme étant conséquent, comme le prouve la position d'un point récepteur à Ker Lapin lors de l'étude acoustique. Il note que pour autant aucun panneau anti-bruit ou merlon acoustique n'est prévu à l'ouest et à l'est de Ker Grenouille, là où la topographie et l'absence de coupure végétale porte le bruit directement sur les habitations. Il demande de revoir le plan pour intégrer ces protections.

Une habitation étant située à l'Est du hameau du Croiso, il est demandé de prolonger le merlon prévu au Croiso jusqu'au droit de cette habitation.

9 . MOBILITES ALTERNATIVES

Les déposants s'opposent à ce projet d'un autre temps qui est un encouragement à la circulation routière au détriment des mobilités alternatives.

Les évolutions sociétales (télétravail, covoiturage), la hausse du prix du carburant et la présence de la voie ferrée doivent être prises en considération. Il est rappelé que la fréquentation de la gare de Questembert a doublé

depuis 2011¹ (de 99 000 en 2011 à 188 000 en 2021). La réouverture de la halte ferroviaire de la Vraie Croix est suggérée. Les transports en commun et les déplacements doux sont à privilégier.

Un intervenant informe qu'au lendemain de la clôture de cette enquête, a lieu à Questembert une réunion sur le thème de la mobilité en présence de Mr le Préfet et des acteurs de Questembert Communauté : *"Cette rencontre a pour but d'échanger sur des pistes d'actions, des expérimentations et les besoins des collectivités/entreprises / citoyens en termes de mobilité sur le territoire et plus largement sur des territoires ruraux."* Il doute que l'aménagement de la RD775 sera abordé, les prérogatives de transport de la Communauté de Communes ne sont pas les mêmes que celles du Département. D'un côté on parle de développer la mobilité douce, les transports en commun, de réduire les déplacements, d'un autre, par le projet présenté, on favorise le déplacement individuel par voitures.

La stratégie du tout routier vient percuter un développement ferroviaire qui est prioritaire tant pour le transport des voyageurs et le fret. Les enjeux prioritaires sont plutôt d'accompagner le développement des gares de Questembert et de Malansac, et de convaincre de la nécessité d'une halte à La Vraie-Croix.

10 . COÛT DU PROJET

De nombreux intervenants dénoncent le coût du projet qui, ramené au kilomètre, est de 3M€/km. Ils estiment que cet argent public pourrait être utilisé pour développer les services à la personne, le logement, les transports en commun des territoires ruraux mal desservis, les mobilités douces...

Quelques déposants anticipent le dépassement du coût du projet dans le contexte inflationniste actuel. Il est demandé que le chiffrage actualisé du projet soit rapidement publié auprès des citoyens.

Des contributeurs dénoncent le gaspillage d'argent public en rappelant que le rond-point du Croiso aménagé en 2016 et qui sera déplacé dans le cadre du projet, a coûté 730 000 €.

11 . IMPACTS ECONOMIQUES

Pour Maxime PICARD élu du secteur, le passage en 2x2 voies du tronçon n'améliore aucune desserte économique directe. La zone du secteur gare de Questembert est dynamique du fait précisément de la gare ; les autres zones industrielles/artisanales de Questembert ne sont pas sur cet axe. Quant à la Zone de La Vraie-Croix, le Parc d'Activités de la Hutte Saint-Pierre, son dynamisme industriel est déjà très important, et ne nécessite pas un tel projet.

Pour Joël LABBE, sénateur du Morbihan, l'aménagement pourrait avoir un effet contraire pour le développement économique du territoire de Questembert et augmenter l'attractivité de Vannes.

Un intervenant demande en quoi cette 2x2 voies permettra un développement du territoire ?

12 . VARIANTES

Plusieurs intervenants reprochent au conseil départemental de ne pas avoir étudié sérieusement les variantes proposées lors de la phase de concertation de 2013. Aucune étude sérieuse n'a permis d'effectuer une comparaison point par point avec une solution alternative pourtant bien plus économe en coût, nuisances,

¹ Chiffre figurant dans l'étude d'impact

surfaces artificialisées et répondant aux mêmes objectifs. Seul un tableau succinct a été ébauché sans faire l'objet d'un examen exhaustif comme il l'avait été demandé lors de la concertation (Volet F – page 133).

D'après un élu, les scénarios proposés ont été balayés d'un revers de main aux motifs de difficultés d'aménagement ne permettant pas d'atteindre les objectifs de sécurisation.

Le public fait remarquer que les lacunes dans l'étude des variantes ont également été relevées par :

- la DDTM (page 5 du dossier de demande de compléments),
- la MRAe (page 11 de l'avis de la MRAe)
- le CNPN (page 2 de l'avis de la CNPN).

et considère que les éléments de réponses que le Département a apporté n'ont été rédigés que pour justifier un choix préétabli plutôt que d'apporter des arguments objectifs.

Il est jugé indispensable que les propositions permettant une réduction des coûts, une adaptation plus juste au trafic actuel tout en répondant aux mêmes impératifs de sécurité soient réétudiées rapidement. De nombreux contributeurs demandent le réexamen de la variante « 2 voies + 1 voie créneau de dépassement (variante C) » qui paraît tout à la fois répondre aux objectifs sécuritaires et être de moindre impact sur l'environnement.

L'abandon du projet est demandé, tant qu'un scénario alternatif moins coûteux économiquement et sur le plan environnemental ne soit pas présenté et étudié sérieusement sur l'ensemble de la départementale entre Questembert (Bel-Air) et Saint Nolff (Kerboulard).

13 . AMENAGEMENTS : PASSAGES INFÉRIEURS/ROND-POINT/VOIES DE DESSERTE

Pour un intervenant, le pont inférieur à gabarit réduit du Fozo qui associe la circulation automobile, tracteurs agricoles et autres moyens humains avec la faune sauvage pose 3 problèmes.

- Pour la faune sauvage : la contrainte incompréhensible de la forcer à sortir de son milieu et d'emprunter un passage à proximité de circulation humaine n'est pas naturelle. Mais surtout la faune sauvage doit traverser à niveau la voie parallèle. Donc les grands animaux (chevreuil, sanglier etc) risqueront une collision avec les voitures circulant sur la voie parallèle. Les petits animaux (rongeurs, reptiles, batraciens ...) eux risqueront d'être écrasés. Un passage pour la faune sauvage ne doit pas déboucher sur une voie de circulation automobile.
- Ce passage débouche sur une parcelle agricole qui fait partie d'un ensemble de 23 ha. Donc la faune sauvage est canalisée hors de son aire de vie. Pour compenser cette ineptie, le projet consiste à créer un corridor d'arbre d'une trentaine de mètres de large séparant environ 1ha50 de l'ensemble de la parcelle agricole. Autant dire que ces 1ha50 seront traversés par la faune sauvage épouvanté par les va et vient des véhicules sur la route parallèle.
- Les usagers de la route parallèle seront victimes des passages de la faune avec des conséquences inévitables. C'est un échec programmé de sécurisation.

Si malgré cela le passage est maintenu dans cette configuration, le pétitionnaire (@151) demande de déplacer le corridor d'arbres qui coupe la parcelle ZM154 le long de la route parallèle au sud de la même parcelle.

Pour un autre contributeur (@197), l'ouvrage au Fozo est une aberration totale : comment peut-on faire passer sous un même pont tracteur léger, voitures, piéton et animaux sauvage (petit et moyenne faune). L'écrasement, les collisions sont à prévoir à l'avenir car il faudra forcément qu'ils empruntent les voies parallèles pour traverser. Un ouvrage "style écoduc" loin des carrefours, et en dessous des axes routiers seraient plus adaptés, et la préservation de petits gibiers et mammifères serait garantie.

Les passages « petite faune » ne sont pas les plus adaptés pour les amphibiens. La mise en place de 3 franchissements supérieurs à chiroptères sera expérimentale.

Il est demandé de revoir le positionnement de la voie desservant le bois depuis les bâtiments de Mobihan : le passage doit se faire à l'Ouest et non pas à l'Est des bâtiments (R1 et R2).

Le maintien de l'accès au village de Brohel par Boroger est essentiel pour la viabilité de l'exploitation agricole (R13).

14 . DIVERS

Information de la tenue (au lendemain de la clôture de l'enquête) d'une réunion sur le thème de la mobilité en présence du Préfet du Morbihan et des acteurs de Questembert Communauté sur le thème « comment proposer des transports du quotidien plus accessibles et plus propres ». Cette rencontre a pour but d'échanger sur des pistes d'actions, des expérimentations et les besoins des collectivités / entreprises / citoyens en termes de mobilité sur le territoire et plus largement sur des territoires ruraux.

Des riverains craignent une dévalorisation de leur patrimoine immobilier et d'autres s'étonnent de ne pas avoir été informé du projet de mise à 2x2 voies de ce tronçon lors de l'acquisition récente de leurs biens.

Un intervenant interroge sur :

- le planning de travaux (par quoi, où et quand commencent les travaux, combien de temps doivent-ils durer ?)
- les solutions mises en place pendant les travaux (accès à Vannes, à Questembert ?)

Le collectif s'étonne qu'au vu des réserves et des manquements soulignés, le CNPN ait donné un avis favorable même sous conditions.

B. QUESTIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Quel est le positionnement du département sur les demandes de protection acoustique supplémentaire ?

Des naturalistes, qui se sont déplacés sur le terrain en 2023, ont constaté de sérieuses lacunes dans les inventaires (voir observation L9). Qu'entendez-vous faire face aux doutes formulés quant à la qualité et l'exhaustivité des inventaires espèces protégées ?

A quel échéancier les plantations seront réalisées ?

Dans son courrier au Préfet suite à l'avis du CNPN, le département s'engage à imposer la fourniture de plants labellisés « végétal local » et réaliser les plantations de boisement sous couvert d'une expertise forestière de l'ONF. Comment ces engagements seront contractualisés et vérifiés ?

Des suivis de l'impact du projet sur le milieu naturel et la biodiversité sont prévus de T-1 avant les travaux à T+1... T+20 après les travaux. Qui réalisera ces suivis ? Seront-ils publiés ? Des actions correctives sont-elles prévues si les effets attendus ne sont pas atteints ?

Un suivi des nuisances sonores est-il prévu et sur quelle durée ? Une communication du suivi est-elle prévue ?

L'élargissement de la RD 775 affaiblira directement les continuités écologiques locales et régionales. Les aménagements prévus (passages petites faunes, plantations etc...) sont-ils suffisants pour compenser cette fragmentation ?

SYNTHESE DES OBSERVATIONS REGISTRE PAPIER ET COURRIERS

Référence	Nom Prénom	Synthèse des observations	Thème
R1	LINO M	<ul style="list-style-type: none"> - Constate que la voie desservant l'exploitation de Le Mobihan passe à l'Est du bâtiment agricole alors que le passage avait été demandé à l'ouest. Le passage tel que proposé à l'est impacte un espace gorgé d'eau et impacte l'aire d'exercice du hangar agricole. - En sa qualité de propriétaire de la parcelle, demande que les arbres abattus le long de la RD lui reviennent. 	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagements (merlon, passage inférieur, ronds-points, dessertes)
R2	QUATREVAUX	<p>Locataire de la parcelle de Mobihan et des bâtiments</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le chemin pour desservir le bois ne devrait plus passer à l'Est des bâtiments mais à l'Ouest 	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement (merlon, passage inférieur, ronds-points, dessertes)
R3	SANTERRE	<ul style="list-style-type: none"> - Demande l'implantation d'un dispositif antibruit au niveau de Keralvy (même dispositif que celui prévu au droit du hameau des Claies) 	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement (merlon, passage inférieur, ronds-points, dessertes)
R4	RANNOU B	<ul style="list-style-type: none"> - Remise en cause de l'utilité publique du projet - Sous prétexte de sécurisation du tronçon, on vient justifier un projet suranné et impactant écologiquement - Quid du reste du tronçon ? - Pour limiter les accidents : réduire le nombre de véhicules en favorisant davantage le covoiturage 	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilités alternatives
R5	?	<ul style="list-style-type: none"> - Gâchis de terres agricoles et d'argent public pour 4 km de 2x2 voies alors qu'un aménagement avec deux ronds-points aurait fait l'affaire - Après Kergounioux c'est là le plus dangereux avec la grande descente - Les TP ne doivent pas avoir assez de travail et sont en recherche de faire de nouvelles routes - Le climat du sud remonte vers la Bretagne 	<ul style="list-style-type: none"> - Artificialisation des sols - Cout du projet - Variantes
R6	ROY F	<ul style="list-style-type: none"> - Projet pas adapté aux besoins réels = surdimensionnement - Avec un trafic oscillant de 8 à 10 000 véhicules/jours, une sécurisation avec des zones de dépassement (notamment en sortie de rond-point) serait suffisant et moins impactant sur le foncier agricole et la biodiversité - Nouvelle réglementation prône le ZAN or le projet artificialise trop de terres agricoles par rapport aux besoins et à l'enjeu - Absence de proposition de nouvelles aires de covoiturages 	<ul style="list-style-type: none"> - Variantes (proposition) - Artificialisation des sols

		<ul style="list-style-type: none"> - La sécheresse de 2022 et le changement climatique doivent faire changer les habitudes. Le nouveau rapport du GIEC le rappelle 	
R7	SCERRI	<ul style="list-style-type: none"> - Refus que l'on continue à bitumer les terres agricoles pour un besoin qui devient de moins en moins utile et accepté - Trafic qui ne justifie pas cet investissement - Impact sur la nature est évident - Il suffirait d'adapter l'existant - Garder ces financements pour la santé, l'éducation et les vrais besoins de la société 	<ul style="list-style-type: none"> - Artificialisation des sols - Circulation - Biodiversité/zones humides/cours d'eau - Coût du projet
R8	SCERRI	<ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi s'obstiner sur ce projet ? - Gêner les agriculteurs, détruire la nature et perturber les animaux pour gagner 1 minute à peine sur le trajet Questembert-Vannes - Garder l'argent pour le bienfait des enfants de cette zone(R13) 	<ul style="list-style-type: none"> - Artificialisation des sols/impacts sur l'agriculture - Biodiversité/zones humides/cours d'eau - Coût du projet
R9	BOUEDO/LE NAN	<ul style="list-style-type: none"> - Préférable de sécuriser les entrées et les sorties des riverains sur la RD775, prévoir des aménagements pour vélo et autres, sécuriser le passage à niveau de Lantillac à Elven plutôt que de faire une 2x2 voies - Les excès vitesse et les dépassements dangereux sont fréquents. Risque d'amplification avec l'arrivée de nouveaux habitants sur les communes de la Vraie Croix, Questembert et autres - Réfléchir au réaménagement de l'axe routier Vannes-Redon 	<ul style="list-style-type: none"> - Variantes - Sécurité
R10	?	<ul style="list-style-type: none"> - Projet aberrant - Route ou la circulation ne pose aucun problème - Argent public gaspillé - Désagrément aux agriculteurs pour pas grand-chose 	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation - Coût du projet - Artificialisation des sols
R11	REBOUT/MALLET	<ul style="list-style-type: none"> - Projet totalement démentiel - Impacts sur la biodiversité non compensables : les piètres plantations ne pourront restaurer les écosystèmes perdus - Artificialisation des terres avec impact sur la gestion de l'eau - Pollutions et GES générés (décélération/accélération au lieu d'une vitesse constante à 80 km/h - Coût environnemental encore plus lourd à moyen et long termes avec l'appel d'air que peut engendrer cette 4 voies en termes d'étalement urbain - Perturbation pour les habitants et la faune locale 	<ul style="list-style-type: none"> - Artificialisation des sols - Qualité de l'air, enjeux climatiques - Biodiversité/zones humides/cours d'eau - Coût du projet - Variantes

		<ul style="list-style-type: none"> - Coût exorbitant annoncé à revoir très probablement à la hausse avec l'inflation galopante - Demandent la remise en question totale du projet et la possibilité d'une réflexion collective sur les mobilités 	
R12	?	<ul style="list-style-type: none"> - Opposition à la modification de la RD775 - Trafic fluide - La vie dans les villages de bord de route deviendrait impossible au vue de la vitesse des véhicules et de la pollution - Non-sens / surfaces agricoles et la biodiversité 	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation - Biodiversité/zones humides/cours d'eau - Artificialisation des sols
R13	VIAVANT P	<ul style="list-style-type: none"> - L'accès au village de Brohel doit se faire par Boroger comme indiqué au plan. Accès vitale pour son exploitation agricole. Si modification de l'accès par Keralvy son exploitation agricole serait en grand danger 	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement (merlon, passage inférieur, ronds-points, dessertes)
R14	?	<ul style="list-style-type: none"> - Projet qui contribue à l'imperméabilisation des sols - Concernant la biodiversité : quel intérêt de détruire pour reconstruire ailleurs ; il faudra du temps pour que la faune et la flore repousse et se réadapte - Les riverains et les usagers de la route subiront les travaux - A l'heure ou l'essence augmente et ou on doit diminuer la vitesse pour moins polluer, le projet va à contresens - Fluidité du trafic sur cet axe 	<ul style="list-style-type: none"> - Artificialisation des sols - Biodiversité/zones humides/cours d'eau - Nuisances sonores - Circulation
R15	?	<ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi une 4 voies ? 3 ronds-points auraient suffi : Fozo, Boroger, Kergourieux - Pourquoi déplacer le rond-point de la butte qui a été fait il y a 5 ans ? 	<ul style="list-style-type: none"> - Variantes - Aménagements (merlon, passage inférieur, ronds-points, dessertes)
R16	KERGAL/HEYMANS	<ul style="list-style-type: none"> - Favorable à la sécurisation des entrées et sorties sur la départementale - Défavorable au projet de 2x2 voies - Aberration de détruire forêts, zones humides, biodiversité - Aberration économique pour gagner quelques minutes sur une route peu fréquentée - Demandent l'étude d'un autre projet qui répondrait aux deux maîtres mots : sobriété et protection de l'environnement 	<ul style="list-style-type: none"> - Biodiversité-zones humides/cours d'eau - Variantes
R17	MEUNIER L	<ul style="list-style-type: none"> - D'un point de vue écologique, économique et humain ce projet est absurde - Le dernier rapport du GIEC menace d'une tragédie planétaire : si pas possible d'arrêter un si petit projet à l'échelle de la planète, qu'en sera-t-il de la terre ? Il n'y a pas de plan B 	<ul style="list-style-type: none"> - Qualité de l'air, enjeux climatiques

		<ul style="list-style-type: none"> - Collectif a monté une opération de communication à l'échelle nationale + Facebook + pétition sur site « mes opinions » 	
L1	GUIHOT D	<ul style="list-style-type: none"> - Opposition au projet - Fréquentation de l'axe baisse (1998= 8100 véhicules/jour en 2017 1000 véhicules en moins) - Projet de 2x2 voies était prévu pour desservir le futur aéroport de Notre Dame des Landes qui n'est plus d'actualité - Perte de 50% des agriculteurs d'ici 2030 - Si les terres agricoles continuent à être utilisé pour les constructions à outrance on va vers une catastrophe alimentaire et une perte de biodiversité - Suite à expropriation de 10 ha, a dû quitter l'exploitation pour que les deux autres associés puissent en vivre 	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation - Artificialisation des sols - Biodiversité/zones humides/cours d'eau
L2	Famille Meunier	<ul style="list-style-type: none"> - Habitants des Claies leur environnement sera fortement perturbé : en lieu et place de l'écosystème actuel il y aura un merlon acoustique. - Nuisances sonores (accélération et décélération) - Pollution de l'air (le dossier d'enquête parle d'une augmentation de 20% de la consommation énergétique à l'horizon 2045 suite à l'élargissement de la route) - Alors que l'eau devient un enjeu majeur, le projet remblai des cours d'eau, détruit 14 000 m² de zones humides, détruit 3370 m de haies et consomme 24 ha de milieux naturels dont 16 ha de terres agricoles - L'incidence des remblaiements de cours d'eau et zones humides sur les niveaux de crue et les éventuels risques d'inondation ne sont pas analysés dans le dossier - Pour sécuriser il existe d'autres moyens que ceux évoqués - Le département ne s'est pas intéressé aux variantes proposées - La vérité est ailleurs : comment arrêter un projet qui a déjà tant coûté (achat de terres et de maisons...) - Des compensations sont proposées (reboisement, création de zones humides) mais comment réagira la nature ? quels sont les effets à long terme - Les émissions relatives au trafic sur l'infrastructure ne sont pas quantifiées tout comme leur évolution avec la mise en œuvre du projet - Le dossier qualifie souvent les effets du projet comme étant positifs 	<ul style="list-style-type: none"> - Artificialisation des sols - Biodiversité/zones humides/cours d'eau - Nuisances sonores - Circulation - Aménagement (merlon, passage inférieur, ronds-points, dessertes) - Variantes - Coût du projet - Qualité de l'air, enjeux climatiques

		<ul style="list-style-type: none"> - Aucune garantie que les compensations envisagées seront suffisantes - Zones humides et cours d'eau pourront-ils survivre à une forte concentration en métaux - Projet ne correspond plus aux enjeux climatiques 	
L3	LABBE J, sénateur du Morbihan	<ul style="list-style-type: none"> - Sécurisation axe Vannes-Redon est un projet ancien qui a entraîné plusieurs aménagements sporadiques au fil des ans sans réelle cohérence ni hiérarchisation des priorités - Sécurisation du secteur de la Vraie Croix est une nécessité mais le projet en l'état semble peu adapté aux réalités actuelles tant en termes de trafic routier avéré, d'accidentologie, de gain de temps escompté - Avec un trafic moyen de 8200 véhicules/jour, le projet d'aménagement d'une 2x2 voies sur ce secteur semble totalement surdimensionné, pour un gain de temps final estimé à 1 minute, ce qui paraît bien dérisoire au regard du coût - Accidentologie sur le tronçon est faible - L'aménagement de la RD775 et l'amélioration du trafic routier prévu pourraient avoir un effet contraire au développement économique du secteur en transformant les communes du territoire de Questembert communauté en « cités dortoirs » - Projet globalement mal accueilli par la population dès sa présentation en 2013 - Riverains vont subir d'inévitables nuisances sonores et visuelles et une augmentation de la pollution - Rappel de l'objectif ZAN - Les mesures compensatoires à mettre en œuvre lorsque le projet ne peut être ni évité ni réduit sont malheureusement pas suffisantes pour endiguer la perte de biodiversité, de terres agricoles - Les études d'alternatives moins impactantes auraient dues être approfondies (cf. avis MRAe et CNPN) - Il est indispensable que les propositions permettant une réduction des coûts, une adaptation plus juste au trafic actuel tout en répondant aux mêmes impératifs de sécurité soient réétudiées rapidement - Besoin de politiques publiques efficaces et efficientes qui intègrent totalement les questions écologiques 	<ul style="list-style-type: none"> - Sécurité/circulation - Impacts économiques - Nuisances sonores - Artificialisation des sols - Biodiversité/zones humides/cours d'eau - Variantes

L4	WABILLIE Copie d'un mail du Conseil Départemental datant de 2016	<ul style="list-style-type: none"> - Constats de la sécurité routière du Conseil Départemental à hauteur de Kergrenouille (carrefour RD 139 et 775) <ul style="list-style-type: none"> o Absence d'accidents corporels o Extension de la zone limitée à 70 km/h pas envisageable et pas adaptée aux lieux. Carrefour bénéficiant de voies conséquentes permettant de libérer la D775 facilitant les manœuvre notamment de tourne à droite o Présence d'un D43 qui pré signale le carrefour suivi du D21b de position - Pas possible d'agir directement sur l'infrastructure existante sachant que ce carrefour sera totalement remanié lors de la mise à 2x2 voies de cet axe 	- Sécurité
L5	CADORET D	<ul style="list-style-type: none"> - Projet d'arrière garde/données climatiques, énergétiques et écologiques - Gain de sécurité mais les véhicules rouleront plus vite - La circulation actuelle sera supérieure à celles des années futures/beaucoup de personnes privilégieront le train ou le bus - Comment pourra-t-on entretenir le réseau routier lorsque le pétrole se fera plus rare - Disparitions de terres agricoles - Imperméabilisation des sols : impact sur la ressource en eau - La couleur noire des routes absorbe davantage le rayonnement solaire et favorisent dont le réchauffement climatique - Les compensations de haies bocagères ne se réaliseront que dans plusieurs années, le temps que les arbres grandissent et la que la faune et la flore se régénèrent - Projet à l'encontre du bien commun/situations climatique et écologique - Nécessité de changer de paradigme - Concernant la sécurité, il suffit de mettre des radars, le coût sera bien moindre - Exemple de Malansac : peu d'intérêt au niveau pratique et pourtant beaucoup de nuisances écologiques 	<ul style="list-style-type: none"> - Qualité de l'air, enjeux climatiques - Artificialisation des sols - Biodiversité/zones humides/cours d'eau - Sécurité - Coût du projet

L6 = doublon avec observation du registre dématérialisé @n°151

L7 = doublon avec observation du registre dématérialisé @n°131

<p>L8 (annule et remplace la pièce jointe la contribution du registre dématérialisé(@12)</p>	<p>Collectif de riverains et associations du territoire de Questembert Communauté</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Non prise en compte objective d'une variante qui aurait pu minimiser les impacts et nuisances, qui aurait pu (dû) faire l'objet d'une étude sérieuse a même titre que celle proposée - La dénomination 2x2 voies est ambiguë au constat d'une variation de cette désignation dans le dossier et de sa nature réelle : à de nombreuses reprises il est fait état de « doublement sur place de la voirie existante » ou même « créneau de dépassement » - Personne ne conteste que la voirie actuelle doit être sécurisée même si l'accidentologie sur le tronçon est faible - Projet proposé implique de graves nuisances à l'environnement naturel et humain en regards des objectifs initiaux - Artificialisation des terres (22 ha supplémentaire dont 16,35 ha de surface agricole) : la notion environnementale ERC est mal gérée vue la consommation foncière. Les infrastructures de transport représentent 28% de l'artificialisation des sols constatée tous les 10 ans en France. Rappel de la directive du plan de biodiversité gouvernemental. De fait de son emprise le projet n'est pas en accord avec l'objectif du ZAN. Des variantes auraient limité cet impact. - Nuisances locales : nuisances sonores et visuelles ne pourront être évitées, la pollution atmosphérique (sans compensation possible) affectera la population riveraine - Déroulé des réflexions sur le périmètre opérationnel : aménagement projeté avec ses trois giratoires permettra de gagner 1 minute ! Il est fait état dans le dossier d'une « reprise en long de la voirie » or le passage d'une route à 2x2 voies additionnées de voies de desserte locale ne consiste pas en un doublement de l'existant mais de la construction d'une structure nouvelle qui modifiera en profondeur la géographie locale - Concertation publique de 2013 : depuis 2013 il n'y a pas eu de concertation. Lors de la concertation de 2013 une majorité des habitants avait émis un avis défavorable au projet - Démarche ERC : exemple de Malensac ou il n'y a pas eu de démarche ERC. Pourquoi renouveler avec ce projet ce qui est maintenant considéré comme une erreur de gestion d'aménagement. L'adoption de la démarche ERC est postérieure au choix de l'aménagement en 2x2 voies. 	<ul style="list-style-type: none"> - Variantes - Enquête publique, information, accès au dossier, - Qualité du dossier - Sécurité/Circulation - Biodiversité/zones humides/cours d'eau - Artificialisation des sols - Variantes - Nuisances sonores - Qualité de l'air, enjeux climatiques
--	---	---	---

		<ul style="list-style-type: none">- Variantes : variantes traitées que de manière anecdotique. Aucune étude sérieuse n'a permis d'effectuer une comparaison point par point avec une solution alternative plus économe. Les éléments apportés par le maître d'ouvrage n'ont été rédigés que pour justifier un choix préétabli plutôt que d'apporter des arguments objectifs. La DDTM, MRAe et le CNPN notent les lacunes dans l'étude de variantes d'où un manque pour justifier les choix du projet retenu.- Trafic : constat d'une baisse du trafic depuis 2016. La prévision de 10 000 véhicules/jour indiqué à l'horizon 2025 ne sera donc probablement pas atteinte surtout quand l'on constate que la fréquentation de la gare de Questembert a doublé en 10 ans. Le projet prévu a une capacité de trafic supérieure à trois fois celui existant. L'aménagement du tronçon est indispensable mais les problèmes de circulation (gêne notable, circulation denses) et d'intensité du trafic ne nécessite pas la lourde infrastructure telle que celle proposée dans le projet- Accidentologie : sur le tronçon concerné par le projet, seuls 4 accidents sont à recenser sur 10 ans (volet B). Dans le volet A il est fait état de 22 accidents. L'aménagement du giratoire du Croiso (730 000 €) a permis une sécurisation du site sans aucun accident depuis- Accessibilité du territoire : ce projet est un encouragement à la circulation routière au détriment des transports en commun et de la mobilité douce. La gare de la Vraie Croix pourrait être une alternative au transport routier. La fréquentation de la gare routière de Questembert a doublé depuis 2011). Quid de l'aire de covoiturage du Croiso, comment seront gérés les transports scolaires- Paysage : regrettable qu'il n'ait pas été fait une analyse de type « avant/après » en montrant par des photomontages ou dessins la transformation des paysages existants. Comble de la mauvaise foi de l'aménagement parallèle est la plantation d'arbres fruitiers (verger vitrine)- Climat : les effets du projet sur le climat sont « pas quantifiables » mais « limités » et « non significatifs » la MRAe insiste sur le fait que le projet et son étude d'impact doivent prendre en compte les engagements de la France de division par un facteur 4 des GES en 2050. Pour combattre le dérèglement climatique on définit un objectif de baisse de 20% de la consommation d'énergie et d'un autre on poursuit des projets conduisant	
--	--	--	--

		<p>à des augmentations de 21%. Quid de la cohérence avec les documents supra. Rapport du GIEC « pour limiter le réchauffement à 1,5°, le secteur des transports devra réduire ses émissions de 59% d'ici 2050 (-29% pour rester en dessous de 2°). Pour atteindre ces objectifs il est nécessaire de mettre en place des programmes de réduction de la demande, d'améliorer l'efficacité énergétique et d'adapter les infrastructures. Pour les déplacements de personnes cela se traduit par le développement des transports en commune, des transports actifs et de la mobilité locale partagée. Quant au fret, la réduction des émissions dépendra beaucoup des décisions politiques et des progrès technologiques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Avis de la MRAe et réponses du département : MRAe souligne de nombreux manques au dossier et demande des compléments d'information. Trop souvent les réponses apportées par le maître d'ouvrage restent succinctes, évasives, parfois absentes, les problèmes sont minimisés, les auteurs se défont sur une réglementation générale. Le collectif fait sien les réflexions de la MRAe suivants : analyse des incidences, déroulement de la séquence ERC, qualité des milieux aquatiques, débit et morphologie des cours d'eau, zones humides, milieux naturels, continuité écologiques. Déplore le peu de cas que le département retient dans ses réponses sinon les lacunes significatives que celles-ci relèvent - Avis du CNPN : le collectif s'étonne que vus les réserves, les manquements soulignés, les oppositions listés par la MRAe et le CNPN, ce dernier ait pu donner un avis favorable même sous condition - Le projet apparaît comme surdimensionné et inadapté au regard des objectifs initiaux et aura sans aucun doute un impact environnemental fort à tous les échelons du très local ou climatologique. Il existe des alternatives d'infrastructures plus adaptées, de mobilités plus douces qui répondent aux mêmes objectifs de sécurité avec des niveaux d'exigence équivalents - Information d'une concertation locale en présence du Préfet avec Questembert Communauté sur le thème « comment proposer des transports du quotidien plus accessibles et plus propres » 	
L9	Association Elémenterre	<ul style="list-style-type: none"> - L'association a fait appel à des naturalistes professionnels (dont certains connaissent très bien le secteur depuis longtemps) pour vérifier le travail présenté 	<ul style="list-style-type: none"> - Biodiversité/zones humides/cours d'eau - Enquête publique, information, accès au dossier,

	<ul style="list-style-type: none"> - Inventaires naturaliste : étude décousue menées par petits bouts sur 13 ans ne facilitant pas l'exhaustivité des inventaires, par au moins 12 personnes différentes. Dernières visites de terrain datent de 2019, nécessité d'une mise à jour avant travaux avec adaptation probable des mesures rendant caduque la demande de dérogation. Les nombreuses lacunes dans l'inventaire de certaines espèces témoignent du manque de sérieux avec lequel a été menée l'étude - Par l'élargissement de la RD 775 qui constituerait de fait un élément fragmentant (au même titre que la RN166 ou la voie ferrée), le projet vient affaiblir directement une continuité écologique régionale. - Chiroptères : échantillonnage incomplet, absence de visite hivernale de la cave du bâtiment de Kergrenouille aujourd'hui démolie or présence du Petit Rinolophe dans caves en période hivernale. Une autorisation de dérogation a-t-elle été demandée lors de la démolition - Mammifères terrestres et semi aquatiques : absence de recherche du Crossope aquatique, présence du Campagnol amphibie dans la zone d'étude n'est pas exhaustive (or présence dans la zone de source de Port Morgan à hauteur des remblais et drains qui doivent faire l'objet d'une compensation) - Amphibiens : des populations plus importantes de la Grenouille rousse, que ce que laisse penser cette étude, pourraient être présentes dans l'enveloppe du projet en raison de l'existence de biotopes très prisés par cette espèce. Les inventaires n'ont pas couvert la période optimale pour la recherche de cette espèce classée quasi menacée en Bretagne - Reptiles : absence de détection de l'Orvet et de la Couleuvre helvétique témoigne d'un défaut évident de prospection. Les approximations confirment les doutes sur la qualité des inventaires et sur le niveau d'enjeu retenu pour la Vipère péliade. - Insectes : étude d'impact conclue à l'absence du Grand capricorne (espèces protégée) dans l'aire d'étude. Cette espèce est pourtant bien présente sur le site de Port Morgan (sortie naturaliste du 15/03/2023 a permis de prouver la présence). - Enjeux globaux : lacunes de l'étude d'impact conduisent à une sous-estimation des enjeux liés aux espèces 	<ul style="list-style-type: none"> - Qualité du dossier - Mesures ERC
--	--	---

		<ul style="list-style-type: none">- Effets du projet : par ses conclusions de l'impact sur les zones humides, les cours d'eau et les linéaires détruits, le bureau d'études prouve que la doctrine ERC n'a pas été respectée puisque le projet n'évite pas suffisamment les milieux les plus sensibles. L'avis du CNPN alerte notamment sur l'absence d'étude de solutions alternatives satisfaisantes. La destruction de 83 pieds d'une espèce protégée sur une voie de desserte est inacceptable. Les collisions avec la faune volante et terrestre vont augmenter et cet impact est jugé fort pour de nombreuses espèces protégées. En présence d'une étude lacunaire sur les reptiles, les effets bruts du projet sont très probablement sous-estimés.- Mesures ERC : les mesures d'évitement (p187) ne sont que des adaptations ponctuelles d'un projet. C'est l'ensemble du projet qui doit faire l'objet d'une réflexion sur l'évitement- Mesures de réduction : la phase d'évitement chantier pour les mammifères semi-aquatiques, les amphibiens et les reptiles n'est pas adaptée. Les dispositions pour lutter contre les espèces invasives ne sont que des principes qui dans les faits ne sont jamais respectés par les entreprises en charge des travaux. La création de banquette petite faune n'est pas adaptée aux amphibiens. Cette banquette sera sous l'eau lors des crues décennales. La gestion dynamique de la végétation pour canaliser les chiroptères vers le passage inférieur ne pourra être effective qu'après plusieurs années. Les mesures d'engrillagement ne sont jamais pérennes. Les passages petites faunes ne sont pas les plus adaptés pour les amphibiens. La mise en place de 3 franchissements supérieurs à chiroptères sera expérimentale. Ce terme laisse penser que ces aménagements ne pourraient pas fonctionner. Le protocole de capture et de déplacement du Campagnol amphibie n'est pas suffisamment détaillé, les zones de relâchés ne sont pas identifiées- Mesures de compensation : la compensation par la plantation de boisement ne sera pas dédiée uniquement à la biodiversité. Les travaux de comblement des drains et de suppression des remblais prévus sur la zone source de Port Morgan n'ont pas pris en compte la présence forte du Campagnol amphibie sur ce sous-secteur d'une surface d'environ 2000 m². La mesure consistant à replanter la ripisylve rendrait défavorable une partie importante du linéaire du ruisseau en limitant le développement de	
--	--	---	--

		la végétation herbacée dont le campagnol amphibie a besoin. La mesure d'implanter un verger entre la 2x2 voies et la voie parallèle limite l'intérêt de cette mesure pour les oiseaux, les insectes, les chiroptères et les mammifères terrestres et pourrait même à terme augmenter significativement les risques de collisions.	
--	--	---	--

198	Anonyme	Bonjour j'habite à Elven et je prends le train tôt le matin. Bien que le trajet soit court je trouve la route actuelle très dangereuse : ça monte ça descend..bcp de circulation dans les 2 sens bcp de camions...bref un nouvelle route ne peut être que bénéfique pour l'usager et une piste cyclable aménagée sécurisée serait un grand plus.				X											X	
197	aurelien	Aurélien, Jeune agriculteur de la commune impacté par la prise de terre agricole. Le changement climatique, la souveraineté alimentaire, l'écologie, la diminution de l'artificialisation est d'actualité en 2023, et horizon lointaine. Ce type de projet routier en réflexion depuis 30 ans, mais on peut remettre en question ce projet encore et encore, Une voie express avec des ronds-points tous les 2 km, du délire, et l'après, la traverser de bel air à Questembert est quasi impossible donc utilité ZERO, La sécurité sur cet axe a raison d'être mise en avant or il y avait d'autres pistes à étudier pour sécuriser cet axe et les carrefours. De plus un coût qui est sous-estimé avec l'inflation, et qui est aberrant, 4 millions au km. Il faut arrêter l'emprise sur les terres agricoles, la destruction des forêts, des talus, des zones humides. L'emplacement de l'ouvrage au fozo est aussi une aberration totale. Comment peut-on faire passer sous un même pont tracteur léger, voitures, piéton et animaux sauvage (petit et moyenne faune). L'écrasement, les collisions sont à prévoir à l'avenir car il faudra forcément qu'ils empruntent les voies parallèles pour traverser. Or un ouvrage "style ecoduc" loin des carrefours, et en dessous des axes routiers seraient plus adaptés, et la préservation de petits gibiers, mammifères serait garantie, par exemple pour le bois du croizo Il faut quand même noter que le long de la 2x2 voie, elle sera grillagées et les lieux de traversée seront uniquement sur les ouvrages : (Les ronds-points (croizo, kergrenouille, kergounioux et le pont au fozo), les collisions, les accidents, la mortalité animale sont à prévoir, On peut en conclure un projet qui a occupé de nombreuses personnes depuis de nombreuses années, pour une trajectoire de route qui est mal pensée, avec des ronds-points sans arrêt , mais quel intérêt ! On peut le dire, c'est un beau projet, qui va nous coûter des millions, pour aller nulle part	X	X	X		X										X	X
196	Heck, Laurent	Premièrement je souhaiterais comprendre comment se fait-il que, venant d'acquérir (début 2023) une maison à Ker Lapin (juste à côté de Ker Grenouille) et donc à moins de 200m des travaux et de la future 4 voies, je n'ai pas été mis au courant de ce projet durant la vente ? Sur le projet en lui-même et sa réalisation, j'ai plusieurs questions et demandes d'éclaircissement : 1- Quel est le planning de travaux (par quoi, où et quand commencent les travaux, combien de temps doivent-ils durer ?) 2- Quelles sont les solutions mises en place pendant les travaux (accès à Vannes, à Questembert ?) 3- J'estime l'impact sonore sur notre habitation comme étant conséquent, comme le prouve la position d'un point récepteur à Ker Lapin lors de l'étude acoustique. Pourtant aucun panneau anti-bruit ou merlon acoustique n'est prévu à l'ouest et à l'est de Ker Grenouille, là où la topographie et l'absence de coupure végétale porte le bruit directement sur les habitations. Pouvez-vous revoir le plan pour intégrer ces protections ? Vous trouverez en pièce jointe un dessin sommaire avec en rouge des flèches qui montrent la propagation du son, en bleu la zone à protéger, et en violet/rose la proposition de merlons ou systèmes anti-bruit. Je finirai par ajouter, à l'instar des autres contributions et pour les mêmes raisons (même si ce n'est pas l'objet principal de cette consultation de ce que j'en ai compris) que j'estime ce projet inutile et couteux, et que je le désapprouve.	X				X	X					X					
195	Anonyme	Quatre kilomètres de voie rapide avec ronds-points pour sécuriser quelques carrefours ? Il est certainement possible de le faire de façon plus simple et moins onéreuse.				X												X
194	JL Lanoë	L'étude d'impact parle du PLU de la commune de la vraie-croix alors que celui-ci a été supprimé en 2019!!! Quel manque de sérieux!!! Nul															X	
193	Thierry	Éleveur laitier conventionnel dans le pays de Questembert, je souhaite prendre connaissance de ce dossier mais le département organise un dossier incompréhensible : 40 documents à télécharger avec des noms incompréhensibles. Je regrette en tout cas la destruction organisée par le département des terres agricoles de notre territoire avec le consentement des maires des communes concernées par le projet. Il est encore temps de lutter contre ces projets absurdes		X							X							
192	Anonyme	Je ne comprends pas ce projet 2*2 voies ! La nature, la biodiversité, le paysage s'effondrent. L'eau, l'or vert , mérite une protection maximum; sans eau propre plus de vie. L'argent doit servir aux projets utiles, sociales, agricoles, Pour les générations futures, qu'en restera t-il de ce MONDE. Merci pour votre lecture Citoyenne Paysanne			X		X											
191	FRAPPESAUCE VIOLAINE	Projet obsolète et en contradiction complète avec l'évolution des consciences et l'urgence climatique. Personne n'est contre une sécurisation de l'axe, mais 17 million d'€ pour détruire 24 hectares de terres agricoles et milieux naturels, remblayer des cours d'eau, inciter à rouler plus vite sur ce tronçon donc consommer et polluer davantage.... tout cela pour faire gagner 1 minute aux automobilistes....on marche sur la tête. Ce projet était en lien avec celui de l'aéroport de Notre Dame des Landes, il doit suivre le même chemin !		X			X						X				X	

167	Le ralic, Gael	Je circule régulièrement sur cette route y compris aux horaires de travail. Je ne vois pas de surcharge importante, un peu de densité quelques minutes le matin c'est bien plus compliqué à l'arrivée sur Vannes. Améliorer les transports en commun, train et autocar et vous enlèverez des voitures. Il y a d'autres priorités notamment la lutte contre la pollution, le réchauffement climatique, la protection des terres agricoles pour nourrir la population, la biodiversité en chute libre. Non à la mise en 4 voies.			X								X		X			
166	Anonyme	Projet inutile, coûteux, et une aberration écologique de plus. Toujours plus vite, toujours plus vite... On marche sur la tête.						X										
165	Anonyme	Je ne comprends pas l'intérêt de ce projet. Considérant les conditions de circulation actuelles et le trafic, la balance entre les bénéfiques, les coûts et les risques d'impact environnementaux ne penchent pas du côté de sa réalisation en une période que nous pourrions espérer plus lucide et responsable.																
164	Marie-Claire Souvestre	C'est affligeant !... toujours les mêmes projets : plus grand, plus mangeurs de terres agricoles, plus d'artificialisation, etc. Quand comprendrez-vous l'urgence climatique ?... quand il sera trop tard !... c'est bien triste, tout ça !			X										X			
163	Anonyme	Je ne comprends pas ces entêtements à toujours vouloir changer les choses même quand il n'y a pas lieu alors que la forme d'intelligence la plus évoluée, pour moi serait de reconnaître ces erreurs et donc d'arrêter ce projet inutile et de plus désastreux au niveau écologique, encore des terres agricole en moins et pour finir des dépenses publiques inutiles!			X													
162	Anonyme	L'argent magique des contribuables ne va plus vers les écoles, les hôpitaux ou la sécurité sociale mais vers ce genre de projet destructeur et sans avenir durable. Marre des élus qui pensent que l'argent on le chie.																
161	Marie Mathilde	Je préfère simplement de vraies pistes cyclables !											X					
160	Anonyme	Le sens du mot inutile prend toute sa valeur avec ce projet. Un impact écologique aberrant pour un cout exorbitant ! Cet argent pourrait servir à maintenir en état l'existant afin de le pérenniser!!																
159	LOISELEUR Céline	Un tel projet me semble tout simplement aberrant et inconscient. Alors que l'urgence environnementale devrait être LA priorité! La route actuelle suffit largement. Et nous avons surtout besoin de transports en commun (véritablement), et de services de proximité. Seuls les projets ayant un impact environnemental positif devraient espérer voir le jour.											X					
158	Anonyme	Le sens du mot inutile prend toute sa valeur avec ce projet. Un impact écologique aberrant pour un coût exorbitant ! Cet argent serait pour servir à maintenir en état l'existant pour le pérenniser ?																
157	Anonyme	Cet agrandissement en 2x2 voies avec ronds-points ne permet pas de gagner beaucoup plus de temps (nombreux ronds-points créés... sur une voie rapide), consomme énormément d'espaces naturels et agricole, et va à l'encontre des politiques de réduction de l'utilisation de la voiture et du développement des transports collectifs portés par la région Bretagne. La mise en place de voies de dépassement, et aussi et surtout la sécurisation du passage à niveau (pont/tunnel) seraient bien suffisants pour sécuriser cet axe, assurer plus de trafic tout en limitant l'impact sur l'environnement. Si certains détracteurs brandissent la crainte d'encombrements prochains sur cet axe, une solution pourrait être de geler toutes constructions le long de la départementale, et de n'entamer l'agrandissement que le jour où cet accroissement prédit de la circulation sera effectif.			X									X				X
156	Lachaud beatrice	J'emprunte de temps en temps cette route et ne voit pas l'utilité de ce tronçon qui va à contrecourant de l'époque: prenons davantage garde au vivant et allons moins vite.																
155	Judon anna	En 2023 un projet comme celui-ci devrait être interdit par le gouvernement. Projet complètement désuet ! Inadmissible!																
154	Judon anna	En 2023 un projet comme celui-ci devrait être interdit par le gouvernement. Projet complètement désuet !																
153	Jéhanno	Scandaleux et inacceptable. Ces travaux n'auront pas lieu!																
152	Anonyme	Ce projet semble réfléchi pour un autre temps, temps où l'urgence climatique ne devait pas être au cœur de chacune de nos réflexions. L'étude de l'impact écologique rapporte de nombreux impacts que l'on ne peut aujourd'hui minimiser ou mettre de côté. A l'heure du zéro artificialisation des sols il est irresponsable de voir ce projet se réaliser. Alors oui à la sécurisation des accès mais non à ce projets démesurés.			X								X					X

106	guilbaud	<p>Suite à l'avis de la MRAe, mis à disposition du public, mes remarques :</p> <p>La MRAe précise que son avis « n'est ni favorable, ni défavorable » et « vise à permettre d'améliorer le projet et à favoriser la participation du public ». Remarque importante car, compte tenu de son domaine de compétence particulier, son avis est essentiel et il apparaît à la lecture que le maître d'ouvrage a bien peu pris en compte les attentes d'amélioration, se targuant bien plutôt de qualités formelles poliment reconnues que de ses lacunes sur le fond, pourtant pointées et très insatisfaisantes. La formulation même de la nature du projet de 2x2 voies est, au bas mot, ambivalente. En effet sa désignation varie à de nombreuses reprises au point de révéler un doute sur sa vraie nature. Outre la désignation par 2X2 voies, désignation officielle depuis le début du dépôt du dossier ayant enclenché la DUP (Déclaration d'utilité publique par le Préfet), il est fait état de manière abusive de</p> <p>« doublement sur place de la voirie existante » ou même de « créneau de dépassement pour une route 2x1 voie ». Il y a là un « biais » de communication, pour faire croire qu'on est dans les clous... Dans d'autres registres, on appelle cela une contrefaçon ! Une telle ambivalence révélatrice de contorsions de présentation est-elle acceptable ?</p> <p>L'objectif de « fluidification du trafic et de sécurisation des conditions de circulation » pourrait être atteint à bien moindres coûts sur l'ensemble des paramètres :</p> <ul style="list-style-type: none"> - consommation d'espaces et artificialisation des terres : 22 ha dont 16,35 de terres agricoles ; les recommandations et prescriptions des instances publiques ne sont pas réellement prises en compte et l'habillage nouveau du projet en « doublement sur place de la voirie existante » ou de « créneau de dépassement pour une route 2x1 voie » supposées répondre à ces objectifs ne sauraient dissimuler le maintien d'un projet de 2x2 voies avec son impact bien plus conséquent ; - préservation de la biodiversité ordinaire et protégée (faune, flore, milieux naturels et corridors écologique). Là aussi les attentes précises de compléments d'informations, de mesures d'incidence formulées par la MRAe restent sans réponses véritables. A ce titre, les principes d'ERC (Eviter / réduire / compenser) sont évoqués mais traités bien légèrement et pas dans le sens d'une priorité à l'évitement et à la réduction, seuls moyens de corriger les errements et poursuites d'aménagements constatées un peu partout. Comment prétendre alors prendre en compte les prescriptions ? A qui s'adressent-elles donc sinon aux collectivités responsables de ces aménagements? Et à quoi servent les avis des organismes publics tels la MRAe s'ils ne sont pas réellement suivis d'effets? - La MRAe, comme par ailleurs beaucoup d'études post-travaux, relèvent que les mesures de « compensation » sont souvent inopérantes, et ne contribuent pas réellement à infléchir les désordres environnementaux, alors même que le changement climatique a toute chance de les accroître encore. - La MRAe pointe encore que les mesures de maintien de la qualité et de l'hydromorphologie des milieux aquatiques récepteurs ne sont pas suffisamment anticipées, décrites, mesurés...alors même que les aléas climatiques (sécheresses ou pluviométrie hors normes) s'avèrent de plus en plus fréquents et préjudiciables. - Qualité du cadre de vie des riverains et usagers de la route ; émissions de polluants dans l'air, le bruit et les conséquences sur les riverains, émissions de polluants dans l'air, le bruit et les conséquences sur les riverains.... Là aussi les aménagements prévus par le département ne paraissent pas à la hauteur tant des remarques et attentes de la MRAe que de celles des riverains les plus impactés. (Divers témoignages de ces derniers en attestent). Et les augmentations de trafic, de vitesse, d'accélération/doublements liés aux entrées/sorties de ronds-points et leurs incidences sont insuffisamment anticipées, mesurées, et potentiellement corrigées, sauf à accroître encore les nuisances sonores, visuelles, olfactives, et environnementales (CO2 et pollutions, faune, etc...)... <p>Je ne dispose pas de l'expertise de la MRAe pour fournir de manière rigoureuse et détaillée les éléments de mesure, d'analyse et d'appréciation que requiert une telle étude environnementale. Toutefois je note à l'attention de Mme la Commissaire que l'Ae a abondamment signalé les lacunes du dossier final du département, même si l'étiquette avis « défavorable » n'est pas affichée. D'autre part, pour avoir participé lors d'une étape antérieure à l'enquête publique de 2019 précédant la DUP, je souhaite relever que ni alors, ni depuis... le maître d'ouvrage n'a réellement pris soin d'étudier et de présenter une analyse critique appropriée des solutions alternatives qui avaient été présentées par un collectif de riverains et d'associations... en mesure de répondre aux objectifs de « fluidification du trafic et de sécurisation des conditions de circulation » à bien moindres coûts sur l'ensemble des paramètres. Je relève que, tant la CNPN que la DDTM, dénoncent une telle absence de présentation et d'analyse d'alternatives moins impactantes.</p> <p>Cela traduit, à l'évidence :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- une conception de la « concertation » avec les citoyens du territoire bien peu conforme au principe pourtant « constitutionnel » : (Cf Charte de l'environnement - loi constitutionnelle 2005, art 7- qui précise que « les publics (personnes concernées et associations) doivent être non seulement informés de toutes décisions qui modifient leur environnement, mais également être invités à participer à l'élaboration des décisions ». 2- et une non prise en compte – face au changement climatique – d'un ensemble de prescriptions de « développement soutenable » en vue de réaliser un projet d'infrastructure réellement structurant pour les 40-60 ans à venir : <ul style="list-style-type: none"> - loi de transition énergétique pour la croissance verte (17/08/15) qui fixe au pays des objectifs de réduction de 40% de ses émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030, et une réduction de 29 % de réduction de ses émissions dans le secteur des transports sur la période 2015-2028 ; - SRADDET, qui fixe entre autres objectifs : lutte contre le changement climatique, gestion économe de l'espace, intermodalité en lien avec les transports, pollution de l'air, protection et restauration de la biodiversité.. ; - Circulaire du ministère de l'Ecologie (12/3/12 – NOR:TRAT) portant instructions sur l'aménagement des routes de type 2x1 voie pour le réseau routier au trafic modeste (10 000 à 15 000 véh/jour) , intermédiaire entre la 2x2 voies à caractéristiques autoroutières et la route ordinaire à 2 voies ; 	X	X	X	X	X	X	X	X
-----	----------	--	---	---	---	---	---	---	---	---

96	GAREL Annie	<p>J'utilise régulièrement la voie concernée. Je ne m'y sens pas particulièrement en insécurité, surtout depuis la réduction de vitesse à 80 km, qu'on pourrait descendre encore aux lieux accidentogènes.</p> <p>Je ne comprends pas l'énormité du projet routier à cet endroit. Pourquoi cette « autoroute » de 4 km jusqu'à 88 m d'emprise, ces 3 ronds-points (et la suppression du rondpoint du Croazo créé en 2016 pour 730 000 euros d'argent public !), pour un montant total de 17 millions d'euros ?</p> <p>Tout cet argent pourrait être utilement utilisé pour améliorer la mobilité en zone rurale (pistes cyclables interconnectées, aire de covoiturage, remise en circulation de trains locaux...), point faible dont la population la plus défavorisée subit les conséquences au quotidien.</p> <p>Je soutiens entièrement les propositions alternatives du « collectif contre la 2x2 voies ». Je me prononce CONTRE l'autorisation sollicitée pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ce projet va impacter 33 hectares dont 16ha de terres agricoles détruites ; c'est un non-sens dans un contexte de difficultés d'accès à la terre pour de jeunes agriculteurs qui cherchent à s'installer pour développer une activité économique locale et améliorer la souveraineté alimentaire du territoire. - c'est encore une incitation au développement du transport routier, source de nuisances par la pollution atmosphérique, le niveau sonore... alors qu'une ligne de chemin de fer existe sur le parcours de cet aménagement, (selon l'Ademe, le secteur des transports représente 33 % de la consommation d'énergie finale en France en 2015, contre 29 % en 1990. Il est également le principal émetteur de CO2, avec 39 % des émissions totales de GES)) - il y aura des impacts forts sur la biodiversité, l'eau, les milieux humides... et ce ne sont pas quelques mesures de compensation qui viendront réellement changer cela. - L'avis du CNPN indiquant que « Rien ne détaille la raison impérieuse d'intérêt public majeur du projet », ainsi que les rapports de la MRAe et du CNPN sur les atteintes à l'environnement sont révélateurs d'un projet d'un autre âge et les réponses minimalistes du Département ne répondent pas aux enjeux. On y trouve même des inepties, par exemple : compensation... par plantation d'arbres fruitiers (verger vitrine) visant à valoriser l'agriculture biologique et de proximité » !!! <p>On est aussi en pleine contradiction avec les objectifs de Zéro Artificialisation Nette, issus de la loi Climat et Résilience.</p> <p>Rappelons-nous que, le 4 octobre 2021, l'État français était condamné pour inaction climatique par le tribunal administratif de Paris, dans le cadre de l'Affaire du Siècle, au terme d'une mobilisation citoyenne sans précédent et d'un long processus juridique. Pour conclure, je me permets de vous adresser ces extraits du dernier rapport du Giec (mars 2023) :</p> <p>« Les risques, impacts négatifs, pertes et dommages liés au réchauffement climatique s'intensifient avec chaque fraction de réchauffement supplémentaire »,</p> <p>« Les politiques en place fin 2020 conduiraient à un réchauffement global de 2.4 à 3.5 °c d'ici la fin du siècle par rapport à l'ère pré-industrielle, avec une valeur médiane de 3.2 °c »</p> <p>« Les actions mises en œuvre durant cette décennie auront des impacts pendant des milliers d'années », résume enfin le Giec.</p> <p>Merci de bien vouloir y réfléchir avant de formuler votre avis.</p>		X	X		X				X	X		X		X	X
95	GUILLOUZOUIC Franck	<p>Ce projet présenté une nouvelle fois en enquête publique sur le volet environnemental souffre de nombreuses lacunes.</p> <p>Tout le monde s'accorde pour sécuriser cette départementale, car c'est là maintenant le seul objectif de ce projet (la réalisation intégrale d'une 2x2 voies reliant Vannes Redon, puis Notre Dame des Landes n'étant plus d'actualité).</p> <p>Si on veut sécuriser cette route, il y a bien d'autres aménagements possibles. C'est ce qu'a commencé à faire le Département à certains endroits (ronds-points du Croizo et de Penrho ou encore celui menant à Tréffléan, bande dérasée multifonctionnelle, etc.).</p> <p>Ce projet tel qu'il est présenté ne respecte strictement pas la démarche ERC (Eviter, Réduire, Compenser). En effet, comme le souligne la MRAe et le CNPN, les études de scénarios alternatifs moins impactants ne sont pas assez approfondis.</p> <p>Des propositions alternatives ont été faites dès 2013, j'étais alors Maire-adjoint au développement durable et solidaire à Questembert et président de la Commission développement durable et solidaire de la Communauté de Communes (2008/2014). Malgré nos demandes, le Département n'a jamais étudié sérieusement ces scénarios, les balayant d'un revers de main prétextant "des difficultés d'aménagement ne permettant pas d'atteindre les objectifs de sécurisation".</p> <p>Je demande, l'abandon en l'état du projet, tant qu'un scénario alternatif moins coûteux économiquement et sur le plan environnemental ne soit pas présenté et étudié sérieusement sur l'ensemble de la Départementale entre Questembert (Bel-Air) et Saint Nolff (Kerboulard).</p> <p>A titre d'exemple, la suppression du passage à niveaux (entre Penrho et Le Halinier) serait sûrement plus important en termes de sécurité, la création d'un giratoire à Kergrenouille suffirait à sécuriser ce carrefour, la suppression du carrefour du Fozo, etc.</p> <p>Je demande aussi pour cette enquête que le chiffrage actualisé du projet soit rapidement publié auprès des citoyens, il est actuellement de 16,7 M€ pour moins de 5km, soit plus de 3M€ le km. Un coût exorbitant pour un résultat dont on peut douter. Coût qui risque d'être encore plus important avec la forte inflation des coûts de l'énergie et du BTP. Les impôts des citoyens peuvent-ils être à ce point dilapidés pour ce type de projet quand il manque tant d'argent public, en particulier pour les politiques d'adaptation au changement climatique.</p> <p>Enfin, les études environnementales et les compensations prévues sont le fruit d'un travail décousu mené depuis plus de 10 ans...</p> <p>Ces études comportent elles aussi des lacunes sérieuses ne prenant pas en compte certaines espèces présentes sur le secteur d'étude, tout en mettant en œuvre des mesures compensatoires dont on peut douter de l'efficacité.</p> <p>Merci d'en prendre aussi compte dans l'avis final de ce projet.</p>			X		X			X			X	X		X	X

74	Anonyme	Projet inutile en termes de déplacements et destructeur de terre agricole, au bilan carbone démesuré			X										X			
73	Anonyme	A quel moment cette route départementale a besoin de prendre une telle dimension ????																
72	Marie	Il y a tellement de choses plus intelligentes et plus urgentes à faire avec l'argent des contribuables					X											
71	Anonyme	Je suis contre ce projet de route dans ce secteur																
70	Anonyme	Je ne pense pas que le projet tel qui est présenté est un réel sens, en effet une seule voie avec zone de dépassement me semble plus raisonnable. Avons-nous vraiment besoin d'impacter la nature à ce niveau.																X
69	A Le Gal	Je m'oppose à ce projet de 2x2 voies. Celui-ci est un non-sens et va à l'encontre des préoccupations environnementales actuelles. Non à l'artificialisation des terres, Face à l'urgence climatique, privilégier les déplacements en train....			X								X		X			
68	Anonyme	Je ne vois pas l'intérêt de ce bitumage intempestif pour le confort des voitures, qui plus est, sont polluantes. Le fait de vouloir plus finira par nous tuer c'est sûr. Revenons à des choses simples et à notre portée. Choisissons de travailler local.			X										X			
67	Anonyme	À l'heure où l'on montre du doigt la bétonisation des sols, la destruction de la biodiversité, notre modèle obsolète d'agriculture etc... Quelle idée d'aller dépenser des millions pour faire une portion de 4 voies (même 6 !!!) sur 4 km parsemée de ronds-points... Notre président du conseil départemental ne doit pas sortir souvent de sa tour d'ivoire pour ne pas se rendre compte de l'inutilité et de l'absurdité de ce projet. Utilisez plutôt ces millions pour soutenir des projets qui en valent la peine. Commencez déjà par entretenir comme il faut les routes existantes et développez le ferroviaire. Vous pouvez aussi utiliser cet argent pour augmenter vos agents qui ne sont pas pour beaucoup payés comme il faudrait (combien sont sur des catégories au-dessus de leur grade sans être payés en conséquence ???) J'espère sincèrement que ce projet va mobiliser beaucoup d'opposants ! Une riveraine qui n'a pas envie de voir son environnement détruit.			X	X			X				X					
66	Sérazin Alexandre	Je ne comprends pas le but de ce projet. C'est tout d'abord une catastrophe écologique, mais aussi économique. Il n'y a aucun sens à faire un projet de 3kms qui va coûter des millions et qui, en soi, ne sert à rien, que ce soit côté confort de conduite, temps gagné... La circulation reste fluide toute la journée, alors gardez cet argent pour en faire quelque chose d'utile.					X	X										
65	Blanchard Régis	Ce projet n'a aucun sens, ni économique, ni en terme de confort de conduite ou en terme de temps de trajet pour les habitués, et surtout c'est une aberration écologique. On pourrait parler d'un projet d'une autre époque, celle où les rapports du GIEC n'existaient pas, celle où nous n'entendions jamais parler de l'artificialisation des sols, celle où un "grand projet" était initié pour répondre aux intérêts d'entreprises du BTP local.			X		X											
64	Anonyme	Projet inutile, d'un coût exorbitant et catastrophique sur le plan environnemental.						X										
63	Anonyme	Je ne comprends pas l'intérêt de faire une voie express de 3km entre deux ronds-points. Une simple voie de dépassement permettant de doubler les voiturettes et autres véhicules lents sur la route actuelle serait amplement suffisante. La création d'une voie cyclable serait aussi beaucoup plus intéressante et utile. Compte tenu des problèmes de réchauffement climatique (cf. rapport du GIEC), pourquoi couper tous ces grands arbres et artificialiser des sols. Replanter des (petits) arbres ailleurs ne compensera rien du tout. Si je ne me trompe pas une zone humide existe sur le trajet de la route prévue. Ces zones sont fragiles et il est très important de les conserver. Ce projet date d'une autre époque, il est grand temps de le revoir pour prendre en compte les données actuelles.			X								X		X			X
62	Anonyme	Je n'arrive pas à comprendre l'utilité de ce projet : je n'ai en effet jamais observé de bouchons sur cette voie. Il me paraît plus pertinent d'investir de l'argent public dans des projets de développement durable, respectueux de notre environnement.					X	X										
61	Laurent	Je ne vois l'utilité de cette 4 voies. Compte tenu de l'urgence écologique, il serait préférable de faire une voie douce vélo ou développer le train entre Questembert, Vannes, Redon, Quimper et Nantes. D'autre part, on sacrifie des terres qui peuvent nous aider à la souveraineté alimentaire. Je ne comprends cette obsession de développer la voiture. Je n'ai jamais connu de bouchons sur cet axe.			X		X						X					

60	Stéphane Batigne	<p>Habitant Questembert, je suis un usager de la D775 à la fois vers Vannes et vers Redon, que ce soit pour mon travail et pour mes déplacements personnels. Je suis fermement opposé au projet de mise à 2x2 voies de cette route entre Le Croiso et Kergounioux, et ce pour plusieurs raisons, les mêmes qui ont été maintes fois exprimées par d'autres citoyens et associations: l'inutilité du projet, son coût financier excessif, la perte de terres agricoles et naturelles au profit d'une artificialisation supplémentaire, l'incompatibilité totale avec les objectifs de réduction de gaz à effet de serre.</p> <p>INUTILITÉ Les deux objectifs avancés pour justifier le projet sont la sécurisation du tronçon, notamment là où des voies secondaires débouchent sur la D775, et le gain de temps. Le besoin de sécurité est légitime, mais il existe d'autres solutions, beaucoup moins coûteuses: aménager ponctuellement des passages à trois voies et/ou des ronds-points. Cela a déjà été fait en direction de Vannes (Treffléan, Sulniac, La Vraie-Croix) et de Redon (La Marre). Quant au gain de temps, il est si limité (sans doute pas plus qu'une minute ou deux) que cet argument me paraît insignifiant. D'autant plus si l'on prend en compte dans le calcul les retards dus aux travaux pendant des mois. La période d'enquête publique n'est même pas encore terminée que des ouvriers sont déjà à pied d'œuvre aujourd'hui près du Fozo et la vitesse y est réduite à 50 km/h. Il faut s'attendre à de nombreux et longs désagréments, qui ne seront jamais compensés par la petite minute de gain. J'ajoute que pour les usagers qui rejoignent actuellement la D775 par Le Fozo (ce qui est mon cas et celui des habitants du centre-ville de Questembert), le temps de trajet sera probablement plus long lorsqu'il faudra s'insérer sur la 2x2 voies. Ce sera donc, pour moi, non pas un gain de temps, mais une perte de temps.</p> <p>COÛT FINANCIER EXORBITANT À l'heure où les pouvoirs publics réduisent leurs dépenses et diminuent leurs services à la population (classes d'école surchargées, hôpitaux fermés, fermeture de centres locaux du trésor public, etc.), je ne comprends pas qu'on puisse dépenser autant d'argent (j'ai lu le chiffre de 13 millions d'euros !) pour un projet aussi inutile. En tant que contribuable, cela me choque profondément.</p> <p>ABERRATION ENVIRONNEMENTALE Le rapport de synthèse du GIEC, divulgué le 20 mars, ne laisse aucun doute sur le sujet: l'humanité doit réduire de manière drastique ses rejets de gaz à effet de serre et changer profondément de modèle dans les toutes prochaines années, sinon immédiatement. Cela fait plusieurs décennies que nous regardons ailleurs, que nous nions l'évidence et que nous persistons dans le modèle qui nous a conduits au seuil de la catastrophe. Les solutions sont pourtant claires et le GIEC propose de nombreuses pistes. Parmi elles, cesser l'artificialisation des sols et réduire l'utilisation des véhicules individuels à moteur thermique. Le projet de mise à 2x2 voies promet exactement l'inverse ! Au contraire, il faut développer le transport collectif et notamment ferroviaire, par exemple en rouvrant la halte ferroviaire de La Vraie-Croix et en augmentant le nombre de trains quotidiens entre Vannes et Redon.</p> <p>CONCLUSION Plutôt que ce projet inutile, au coût exorbitant et à l'impact environnemental catastrophique, il faut utiliser autrement les budgets disponibles: aménager des zones de dépassement et des ronds-points améliorant la sécurité là où cela est nécessaire, développer le transport ferroviaire sur la ligne Vannes et Redon.</p>		X			X			X			X			X			X
59	Isabelle	Je suis totalement contre cette 4x4 voie qui n'a aucun intérêt sur cette route qui n'est jamais embouteillée. La destruction des espaces de cultures au profit du tout voiture est inacceptable à notre époque de crise écologique majeure.		X		X													
58	Anonyme	J'emprunte tous les jours cette route. Il n'y a jamais d'embouteillages ou de ralentissements.... Ce projet coûteux est totalement inutile. Investissons l'argent du contribuable dans des projets plus vertueux pour l'environnement !				X	X												
57	Anonyme	Une artificialisation des sols inutile !		X															
56	Anonyme	Je prends régulièrement cette route, travaillant à vannes et demeurant à Malan sac, je partage mes moyens de locomotion entre la voiture et le train et trouve insensé qu'aujourd'hui on agrandisse ces voies. Cette route n'est jamais bouchonnée, le trafic est fluide. Penchez-vous sur les modes de transport des territoires, ou lieu de mettre vos investissements ds une étude plus sérieuse, la destruction de milieux naturels pour le développement de la voiture est dépassée. Quelle tristesse				X						X							
55	Guiton Gaëlle	<p>Ce projet de tronçon de 2fois2 voix avec des ronds-points est tout sauf un projet raisonnable et n'a aucun sens dans le contexte actuel et les enjeux de demain. je me joins à ceux et celles qui demandent son abandon :</p> <p>L'hypothétique gain de temps est ridicule pour un budget gigantesquement dérisoire. C'est un héritage d'une projection de "grand projet" avec ce mirage qu'était l'aéroport de Notre Dame des Landes (qui n'est plus et ne sera jamais), il serait temps d'abandonner tous les reliquats de cette courses à la croissance, à la dépenses, au gain de temps.</p> <p>L'artéfaction des terres est une logique nuisible que l'état et les collectivités doivent absolument stopper. Les zones humides doivent être protégées et les zones agricoles conservées. Vu l'état de la planète et la raréfaction et le coût de l'énergie (dont l'essence) la priorité n'est plus aux détours.</p> <p>Sur la question de la sécurisation de cet axe je sais que d'autres propositions ont été envoyées et en particulier par une association de riverain opposée au projet de 2 fois 2 voix, comme une zone de dépassement.</p>		X	X		X												X
54	BRUNO	<p>Il est évident qu'il faut améliorer la sécurité de la RD 775, mais ce chantier pharaonique tel qu'il est proposé est-il bien utile ? Il touchera des espaces naturels importants, détruira des espaces de biodiversités et des zones humides plus qu'utiles. Il semble que les alternatives n'aient pas été suffisamment étudiées : une 2 X 1 voie avec zones de dépassement, un arrêt ferroviaire à la Vraie Croix afin de désengorger la circulation et bien sûr des pistes cyclables le long de la RD 775.</p>		X	X							X						X	X

33	Anonyme	<p>Je ne suis pas favorable au passage en 2x2 voies de ce tronçon de RD775. Ce projet me semble tout droit sorti des archives du siècle dernier, pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - D'un point de vue routier, les justifications avancées pour la réalisation de ce projet semblent fallacieuses : A l'usage, ce tronçon est fluide et la sécurité n'y est pas pire qu'ailleurs. <p>Les études récentes en matière d'aménagements routiers sont unanimes quant au fait que l'augmentation du dimensionnement de la voirie engendre systématiquement une augmentation du nombre de véhicules circulants, une augmentation de la vitesse et une augmentation des nuisances (y compris pour la faune locale) et des pollutions. C'est également prévu dans ce projet qui va donc une nouvelle fois favoriser les déplacements en voitures individuelles, notamment sur les trajets domicile-travail, alors que l'argent public pourrait plutôt être utilisé au développement des transports en commun davantage orientée vers la transition écologique de nos territoires ruraux mal desservis.</p> <p>Par ailleurs, les données sur les déplacements domicile-travail datent de 2013... il y a donc 10 ans. Vous n'avez pas plus récent ? Et quid du maintien des mobilités n'ayant pas accès à la 2x2 voies : les cycles, les piétons, les tracteurs... Si le constat que cette voirie est peu adaptée à la mobilité cyclable et piétonne est assez juste en raison de la vitesse élevée des voitures, c'est une gabegie tant économique qu'écologique d'aménager cette 2x2 voies + une nouvelle voie en parallèle pour eux (même un mignon petit chaussidou). Aménager une piste cyclable à côté de la voirie actuelle serait plus utile mais aussi beaucoup moins coûteuse et impactante pour le milieu.</p> <p>Une fois de plus, l'environnement donc est sacrifié au profit d'un soi-disant développement économique et avec des arguments bidons de sécurité. L'exemple des 2x2 voies aménagées sur Malansac, également sans utilité réelle, aurait dû faire réfléchir davantage sur l'opportunité de ce projet et sur le bon usage de l'argent public à encore un projet inutile.</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'aménagement de cette 2x2 voie vient en contradiction avec les objectifs de Zéro Artificialisation Nette, issus de la loi Climat et Résilience. Le nombre d'hectares détruits et imperméabilisés par cet aménagement ce chiffre à plusieurs dizaines pour un tronçon d'à peine 4km alors qu'à l'échelle nationale, on essaye de limiter l'étalement urbain et l'artificialisation des sols. Le dossier relève d'ailleurs un déficit sur les mesures d'évitement. Il est toujours plus facile d'étudier 2 mauvais projets et de choisir le moins pire pour se donner bonne conscience. Je vous laisse consulter le site du Ministère de la Transition Ecologique pour vous informer à ce sujet : https://www.ecologie.gouv.fr/artificialisation-des-sols - L'artificialisation et l'imperméabilisation des sols va bien entendu se traduire par un volume d'eau pluviale supplémentaire à gérer. Pour cela, on va donc artificialiser des sols en plus (tout à fait logique !) pour construire des bassins de rétention-infiltration. Ces ouvrages ne sont pas neutres dans la gestion des pollutions et nécessitent un entretien souvent mal ou non fait par les gestionnaires. <p>Si la décantation va permettre d'éviter les rejets de particules polluantes (issues du lessivage des voiries par les eaux pluviales) dans les milieux naturels, ces particules vont s'accumuler en fond de bassin et nécessiteront un curage occasionnel. Par ailleurs, la décantation ne permettra pas de bloquer les éléments surnageants, notamment les hydrocarbures, qui seront retenus en amont de la cloison siphonée. Cela fonctionne bien en théorie, il revient alors à l'exploitant d'assurer le bon entretien de ces ouvrages pour s'assurer que dans la pratique il n'y aura pas de déversement / fuite / débordement accidentel de ces pollutions qui réduiraient tous ces efforts à néant. Et c'est souvent là que le bât blesse. Si des mesures de suivi sont prévues au projet, un audit des installations similaires déjà mises en œuvre localement a-t-il été réalisé pour vérifier leur bon entretien, la bonne qualité de eaux en sortie de dispositif, l'absence de pollution aux abords, ainsi que la bonne gestion de ces effluents ? Cela semble indispensable pour éviter de constater les dégâts dans quelques années.</p> <p>De manière plus générale, quelle assurance pouvons-nous avoir sur l'entretien/maintenance des infrastructures et le suivi des mesures compensatoires ? De nombreuses dispositions sont prévues pour compenser les graves atteintes environnementales de ce projet de 2x2 voies. Des mesures de suivis sont également prévues, mais qui sera chargé de contrôler que des mesures de suivi sont effectivement réalisées ? Les rapports de suivi seront-ils publics ? Quelles sont les obligations de résultats ? Des actions correctives sont-elles prévues si les résultats atteints sont insuffisants ?</p> <p>Enfin, en ce qui concerne la phase chantier, les mesures de suivi sont faibles et n'intègre aucune action corrective et aucune sanction.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ce projet va entraîner la destruction de plus de 16ha de terres agricoles, c'est un non-sens dans un contexte de difficultés d'accès à la terre pour de jeunes agriculteurs qui cherchent à s'installer pour développer une activité économique locale et améliorer la souveraineté alimentaire du territoire. - Enfin, ce projet aura un impact certain sur la biodiversité locale : destruction de 24ha d'habitats naturels, 16ha de terres agricoles, 3,5km de haies, 550m² de mégaphorbiaies que la France s'est pourtant engagée à protéger dans le cadre de l'Union Européenne, 3ha boisement, 1,5ha de zone humide, destruction d'un lit majeur de cours d'eau sur 2700m², destruction de 240m linéaire de cours d'eau, impacts sur plusieurs espèces de faune et de flore protégées, sans parler de la fragmentation des milieux de l'impact des pollutions lumineuses, acoustiques, vibratoires, de la dégradation de la qualité de l'air, des pollutions possibles des eaux et des sols... Plusieurs manquements sont relevés par le CNPN. <p>On a également pu observer les conséquences d'aménagements dans le lit de rivière lors des inondations en Allemagne en Juillet 2021, notamment dans la petite ville d'Altenahr --> en cas d'orages importants, la rivière fini par retrouver son lit initial. Renaturer des cours d'eau, c'est bien quand c'est bien fait -> le CNPN formule une remarque à ce sujet. Mettre des petits passages pour la faune, quelques haies et bosquets, c'est bien aussi. Mais ne trouvez-vous pas que c'est un peu cosmétique, voire caricatural de replanter 2 haies et d'installer 3 crapauducs pour se donner bonne conscience de la destruction de leurs habitats ? Dans le même style, j'ai une autre idée qui devrait vous plaire : planter des arbres pour compenser les émissions carbonées liées à l'augmentation du trafic sur la 2x2voies !</p> <p>Plus sérieusement : ce projet n'a aucune réelle utilité, mais aura des impacts forts sur la biodiversité et ce ne sont pas quelques</p>																	
----	---------	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

20	Boulay	<p>A la lecture des contributions déjà indiquées dans le registre et en ligne, il s'avère que bien des interventions traitent et doutent du bien-fondé de l'aménagement prévu par le projet.</p> <p>Il apparaît ainsi que de nombreuses personnes, au-delà des nuisances environnementales locales, au-delà de la décision prise suite à la précédente enquête, ne comprennent pas comment la solution d'une infrastructure quasi-autoroutière d'une 2x2 voies + 2 voies de desserte et 3 giratoires sur 3,8 km à plus de 16 M€ a pu être imaginée, conçue et validée pour répondre à des besoins, justifiés par ailleurs, qui auraient pu être satisfaits par des solutions bien moindres en termes de nuisances, de pollutions, de coûts, de transformations de paysages, d'atteintes à la biodiversité, avec des niveaux d'exigence quasi-similaires ... On nous propose une bombe atomique pour tuer un lapin !</p> <p>Ce projet n'est pas qu'une ineptie routière, parlons donc environnement :</p> <p>C'est aussi une incitation au développement du transport routier, sources de nuisances par la pollution atmosphérique de particules fines ou dégagement gazeux, source de consommation énergétique importante, alors qu'une ligne de chemin de fer existe sur le parcours de cet aménagement.</p> <p>C'est aussi un motif d'incompréhension. De partout (associations, collectivités locales, agences nationales, directives gouvernementales, ...) les consignes sont lancées pour que chacun puisse se sentir motivés à préserver les ressources naturelles, à préserver la biodiversité, à considérer que la planète à ses limites. Et puis, il y a les actions comme ce projet en dehors de toute logique de sobriété. Où est la cohérence ?</p> <p>Alors oui, si l'on est procédurier, on pourra indiquer que le bienfondé de ce projet a déjà été validé par une précédente enquête et qu'il ne s'agit ici que de traiter de l'aspect purement environnemental.</p> <p>Mais comment trouver des compensations techniques au réchauffement climatique, à la destruction définitive d'un paysage, à l'artificialisation de terres agricoles, à l'atteinte à la biodiversité, si l'on ne remet pas en cause le surdimensionnement de ce projet ?</p> <p>Les experts du GIEC nous indiquent que sur le plan climatologique, nous allons droit dans le mur – à 80 km/h. Mais cela ne suffit plus, il nous faut construire des infrastructures qui permettent d'y aller à 110 km/h ...</p> <p>Un seul mot pourrait suffire à qualifier ce projet : "Inadaptation" : au trafic routier, au développement local, aux nuisances et pollutions, aux contraintes de sécurité, à l'argent public, au dérèglement climatique, ...</p> <p>Les rapports de la MRAe et du CNPN sur les atteintes à l'environnement (que je ne détaillerais pas) sont éloquentes et les réponses du Département (lorsqu'elles existent) ne répondent pas aux problèmes soulevés, ou sont biaisées par l'assurance de répondre aux normes minimalistes.</p> <p>Pour toutes ces raisons et aussi bien d'autres, pour envoyer un signal positif face aux problèmes environnementaux et écologiques, il serait bon, Madame la Commissaire Enquêtrice, que ce projet ne puisse pas bénéficier d'un avis favorable.</p>	X														X
19	Anonyme	<p>Je ne comprends pas pourquoi on continue d'artificialiser les sols pour promouvoir les déplacements en véhicule alors qu'il faut absolument réduire les émissions de co2. Tout cet argent serait plus utile pour développer les transports en commun et les terrains utilisés pour nourrir les populations. Abandonner ce projet à contresens des rapports du GIEC ;</p>	X			X				X		X					
18	Beaucamp Emmanuelle	<p>A l'heure où le GIEC alerte une nouvelle fois sur la nécessité de se préparer au réchauffement climatique à venir et publie de nouvelles recommandations, je ne comprends pas ce projet de sur-urbanisation au détriment encore une fois de la nature. De plus, ce projet aura un coût important qui pourrait être plus utile à favoriser les mobilités douces sur notre territoire (augmentation de services de petits bus, train,...).</p> <p>https://www.ecologie.gouv.fr/publication-du-6e-rapport-synthese-du-giec</p> <p>En espérant que les différentes communes, les conseillers départementaux ainsi que le préfet sauront revenir sur un projet qui n'a plus lieu d'être.</p>	X			X				X		X					
17	Gousset Mickael	<p>Je me permets de vous contacter concernant "la mobilité douce" et plus précisément la circulation des vélos en entrée et sortie de projet.</p> <p>Je constate que des dispositions sont prises concernant la circulation des vélos sur la route secondaire longeant le projet des 2x2 voies.</p> <p>Par contre, je trouve difficile pour un vélo (classique, à assistance électrique...) de récupérer la route départementale au niveau de Kergounioux en allant vers Questembert, par exemple le futur rondpoint de Kergounioux ne parait pas adapté aux vélos, ceux-ci rejoindraient des voitures qui s'élancent sur une voie express...</p> <p>Si le projet facilite la circulation des vélos de son point A à son point B, je trouve dommage que l'on laisse les vélos livrés au trafic routier d'une départementale et par conséquent sa dangerosité en sortie de projet...</p> <p>Ne pourrait-il pas y avoir une logique globale de "mobilité douce" pour permettre aux habitants de Larré et La Vraie Croix de rejoindre Questembert (et sa gare) à vélo en toute sécurité (ou inversement) ?</p>								X							
16	Manon Lvt	<p>Ce projet est clairement inutile et je m'associe aux collectifs qui se sont mobilisés pour le dénoncer. La route actuelle est amplement suffisante par rapport au trafic rencontré. Le ridicule gain de temps qu'une nouvelle route occasionnerait est dérisoire par rapport au désastre environnemental qui en découlerait.</p>				X											

9	Daguin Linares Cécile	<p>Une nouvelle enquête publique nous est proposée, concernant la partie environnementale du projet 2*2 voies. Nous avons déjà soulevé de nombreux éléments lors de l'Enquête d'Utilité Publique, éléments qui n'ont pas été retenus, ou pour lesquels nous avons reçu des réponses sensées balayer nos doutes.</p> <p>Personnellement, je ne puis contre argumenter un dossier de plus de 1000 pages, ayant un travail et une famille à gérer, comme de nombreux citoyens. Donc, seuls des spécialistes peuvent faire le travail, et les spécialistes, il faut les rémunérer. Ainsi, sous couvert de consultation, on fait croire au citoyen lambda qu'il peut s'exprimer mais il en n'a pas les compétences techniques ni bien souvent le temps.</p> <p>Cependant, j'ai un cerveau. Je peux me forger une opinion politique sur le projet, en discutant avec les collègues paysans, les riverains et citoyens qui défendent la terre.</p> <p>On nous répète inlassablement que chaque petit geste compte pour la planète, trier nos déchets, économiser l'eau, utiliser des produits respectueux de l'environnement, etc. ; ce que nous faisons, bien conscients de l'enjeu.</p> <p>Notre commune et celles environnantes font également des petits gestes : crèche en bois, végétalisation d'espaces, plantage d'arbres et de haies, densification de l'habitat, etc.</p> <p>Et à côté de ces communes, est décidé la construction d'une 2*2 voies mettant très à mal tous ces petits gestes individuels et collectifs. En fait, on nous demande de préserver la terre, mais cela s'arrête très très rapidement quand des enjeux autres qu'environnementaux entrent en considération.</p> <p>L'économie supplante encore et toujours l'environnement.</p> <p>Malgré toutes les connaissances accumulées sur les enjeux climatiques, sur les enjeux alimentaires, le département s'évertue à vouloir conserver et réaliser ce projet coûteux et d'un autre âge.</p> <p>Je comprends ainsi que malgré les beaux discours, l'argent est le premier enjeu, reste roi, bien avant la terre et les hommes.</p> <p>Nous fonçons vers notre propre destruction, chaque jour un peu plus, par de gros gestes en incohérence totale avec nos petits gestes. Et sans une volonté beaucoup plus grande d'inverser la tendance, on peut toujours continuer à trier nos déchets, la vie sur terre deviendra impossible.</p> <p>Et ça commence dans nos maisons, dans notre commune, dans notre communauté de commune, dans notre département, etc...</p> <p>Sachez, madame qui devez donner un avis sur cette enquête environnementale, que notre colère est grande et notre incompréhension totale.</p>																	
8	Anonyme	<p>L'humain ne serait-il pas l'espèce à protéger ?</p> <p>Voilà un commentaire qui ressort de la lecture des documents de cette enquête publique.</p> <p>Je suis habitante du hameau des Claies à La vraie Croix, je me trouve au bord de cette future 4 voies. Lorsque nous sortons de chez nous, nous empruntons l'actuelle RD775, nous voyons des champs, deux ruisseaux, des arbres centenaires parfois des chevreuils. Tout un écosystème.</p> <p>Lorsque nous sortirons de chez nous après ce projet, nous verrons un merlon acoustique (un gros tas de terre de 2m50 x 10m x 285m), nos ruisseaux auront été remblayés et asséchés, les animaux devront aller traverser sous un tunnel prévu pour eux au niveau de Croizo (mais aussi prévu pour les voitures et tracteurs), les zones humides seront détruites, les arbres arrachés.</p> <p>Nous devons par ailleurs supporter les nuisances sonores des voitures qui accélèrent et décélèrent pour arriver à la vitesse de 110km en moins de 2 km pour arriver au rond-point suivant.</p> <p>Notre air sera pollué par le CO2 des voitures qui s'élanceront et qui s'ajoutera à ces fameux gaz à effet de serre. Le rapport parle d'une augmentation de 20 % de la consommation énergétique à l'horizon 2045, suite à l'élargissement de la route.</p> <p>Quelle ironie lorsque nous savons que notre planète est mal en point. L'eau devient un enjeu majeur, c'est une denrée rare.</p> <p>Il suffit d'allumer la radio pour entendre parler de restrictions d'eau inédites au mois de mars et des préfets qui tentent de faire face à cette menace. Nous savons que 80 % des nappes phréatiques ne sont pas remplies à leur maximum, et que le plus dur reste à venir.</p> <p>Nous apprenons dans le dossier que les ruisseaux de Kergounioux, Saint-Just et Keralvy, sont identifiés comme des réservoirs biologiques par le SDAGE Loire-Bretagne, qu'ils contribuent à la formation de corridors écologiques locaux, voire d'intérêt régional,</p> <p>Nous apprenons aussi que les eaux superficielles sont susceptibles d'être altérées par les eaux polluées de voirie, que ce soit de façon chronique ou accidentelle.</p> <p>Et la réponse du département est de remblayer les cours d'eau, de détruire 14 000m² de zones humides, de supprimer 3370m de haies, de détruire 24 ha de milieux naturels dont 16ha de terres agricoles.</p> <p>Nous devons même envisager que de devenir une zone de crue : « 2 700 m² de lit majeur seront remblayés avec l'agrandissement de la voirie actuelle ». L'incidence de ces remblais sur les niveaux de crue et les éventuels risques d'inondation ne sont même pas analysés dans le dossier.</p> <p>Ne pouvons-nous pas apprendre de nos erreurs ?</p> <p>Tout cela pour gagner quelques secondes pour circuler entre Vannes et Questembert... Et, ah oui, pour « sécuriser » !</p> <p>Pour sécuriser, il existe d'autres moyens que ceux évoqués. Le département ne s'est même pas intéressé aux variantes proposées, beaucoup moins néfastes, qui permettrait d'atteindre cette sécurisation demandée par tout le monde, y compris nous, les riverains.</p> <p>La vérité est ailleurs : comment arrêter un projet qui a déjà tant coûté ? Des terres ont déjà été rachetées, des maisons expropriées. Impossible de tout stopper. L'étude des variantes ne se fait pas car il faudrait lancer une nouvelle étude, que cela prendrait des années, coûterait de l'argent, alors, non, le département n'en a pas envie.</p> <p>Il est par contre de bon ton de se demander « comment rendre les transports du quotidien plus accessibles et plus propres », de demander aux habitants de La vraie Croix de ne pas tailler leur haie au printemps, « si vous aimez les oiseaux ». Quelle ironie du</p>		X	X	X	X				X		X	X		X		X	X

		<p>sort...</p> <p>L'enquête publique porte sur l'aspect environnemental et les espaces protégés. Des compensations sont proposées, des zones seront reboisées, des zones humides recrées. Mais comment réagira la nature ? Quels sont les effets à long terme ? Aucun point n'aborde cette question.</p> <p>Les émissions relatives au trafic sur l'infrastructure ne sont pas quantifiées, tout comme leurs évolutions avec la mise en œuvre du projet. Pire, en ce qui concerne les incidences résiduelles, le dossier qualifie souvent les effets du projet comme étant « positifs » ! (par exemple pour les écoulements, pour la qualité de l'eau, pour les déplacements d'amphibiens ou pour les habitats).</p> <p>Nous n'avons aucune garantie que les compensations envisagées suffiront.</p> <p>Les zones humides et les cours d'eau pourront-ils survivre à une forte concentration en métaux (cuivre et zinc) ? Ne peut-on pas éviter toutes ces destructions pour un projet démesuré, et démodé ?</p> <p>Ce projet ne correspond plus aux enjeux climatiques, il fait grandir la menace qui pèse sur nos têtes.</p> <p>Il n'est pas trop tard pour l'arrêter et retrouver la raison. L'humain doit faire preuve de bon sens et mesurer l'importance de ses choix.</p> <p>Famille Meunier</p>																	
7	Fridman Eric	Je suis un utilisateur régulier de ce tronçon de départementale (3 à 6 fois par semaine), je ne vis presque aucun problème de circulation ou de sécurité quel que soit l'horaire. Le projet me semble complètement inutile, un vrai et grand gaspillage de l'argent public.				X	X												X
6	Anonyme	Je trouve ce projet de 2x2 voies démesuré pour gagner qq minutes de notre temps. J'habite Malansac et je vais régulièrement à Vannes, je n'ai aucun besoin de gagner qq minutes en détruisant la faune et la flore et en dépensant des millions qui pourraient largement être utile à des actions bien plus prioritaires.				X	X												
5	le regent christophe	Depuis quelque temps j'ai entendu parler d'une enquête publique de la RD 775 pour une éventuelle mise à 2 fois 2 voies, moi qui empreinte cette route pour travailler sur Elven, je ne vois pas l'intérêt, je trouve cela inutile, la route est belle et par moment c'est bien calme sauf le matin ou le soir quand les gens vont et sortent du travail mais c'est peu envers d'autre secteur. C'est un projet qui va avoir un impact très très négatif pour l'environnement, prendre encore des terres agricoles, nos amis les arbres qui vont disparaître, prendre l'argent du contribuable et surtout ça ne contribue pas au réchauffement climatique. Faux plutôt entreprendre par voie plus douce, y a un moyen qui émet beaucoup moins d'émission que par la route, le ferroviaire, y a les infrastructures, gare de Questembert même il pourrait y avoir un arrêt à la Vraie-croix et Vannes alors il est temps de ce rediriger vers le rail comme dans le passé.		X		X	X					X							
4	Anonyme	Je prends cette route tous les jours pour aller travailler à cote de vanne. Ce projet va détruire des zones humides et des terres agricoles pour gagner 20 secondes sur une route jamais bouchée!!! Destruction de la nature et dépense d'argent inutile		X	X	X	X												
3	Joseph LG	Une enquête publique organisée en catimini. Aucune communication de l'existence de ce registre en ligne sur le site de la commune de LA Vraie Croix ni sur le site du département ni sur le site de la communauté de Questembert. On cache ces procédures du public pour éviter que les habitants en aient connaissance! Honteux										X							
2	Anonyme	Ridicule les sommes pourrait servir à autres choses que gagner 3mn sur le parcours					X												
1	Bach Julien	Après consultation des différents dossiers, j'en suis arrivé à la conclusion que le projet était désormais acté. Permettez-moi tout d'abord de vous dire qu'il me semble aller complètement à l'encontre du sens de l'Histoire. Un projet de route 2+2+2 voies, au milieu de rien, qui va de nulle part à nulle part et qui coûte plusieurs millions d'euros à la collectivité semble déjà complètement incohérent, mais si en plus on le regarde au prisme des perturbations qui s'annoncent je crois qu'on est typiquement dans le cadre d'une erreur historique. Apparemment il est n'est pas encore arrivé aux oreilles de décideurs, les problèmes qui s'annoncent, liées : - au dérèglement climatique (réchauffement des températures, perturbation du cycle de l'eau, pertes de biodiversité) - à l'artificialisation des sols - aux problèmes de pollution, de l'air mais aussi de bruit - aux bouleversements de la société (place de la voiture toujours plus importante à un moment ou l'énergie devient de plus en plus rare), nécessité de repenser les mobilités. Etc etc ... Bref, ceci étant dit, je suis également directement impacté par le projet. Je constate sur les plans qu'il est prévu d'installer un merlon acoustique face au hameau du croiso, mais qu'en est-il de la maison située quelques dizaine de mètre plus loin ? Comme vous pouvez le voir sur le plan, la maison entourée en rouge ne bénéficie pas de mesure de protection liée au bruit ? Pouvez-vous m'expliquer ce qui a conduit à cette décision, et ce qui pourrait être fait pour y remédier ?		X			X				X	X	X						