



Mémoire en réponse aux observations de la commissaire-enquêtrice

RD775 - Mise à 2x2 voies

Section Le Croiso / Kergonioux (La Vraie-Croix)

-

Enquête préalable à l'autorisation
environnementale

Emportant dérogation espèces protégées
et autorisation de défrichement

Sommaire

1	Contexte et objet du document.....	3
1.1	Enquête publique	3
1.2	Rappel de l'objet de la demande d'autorisation	3
1.3	Organisation du document	4
2	Éléments relatifs aux contributions – avis sur le projet	5
2.1	Avis défavorables.....	5
2.2	Sans avis explicite.....	5
3	Réponses du maître d'ouvrage aux observations relevées par le commissaire enquêteur, par thématique.....	6
3.1	Enquête publique / Information / Accès au dossier	6
3.2	Qualité du dossier d'enquête.....	7
3.3	Artificialisation des sols	10
3.4	Biodiversité / Zones Humides / Cours d'eau.....	12
3.5	Mesures éviter / réduire / compenser (ERC)	15
3.6	Qualité de l'air / climat	18
3.7	Circulation et sécurité.....	19
3.8	Nuisances sonores / Merlons acoustiques	21
3.9	Mobilités alternatives.....	22
3.10	Coût du projet.....	24
3.11	Impacts économiques	25
3.12	Variantes.....	26
3.13	Aménagements : passages inférieurs / rond-point / voies de desserte	28
3.14	Divers.....	30
4	Réponses du maître d'ouvrage aux questions du commissaire enquêteur	32
5	Conclusion.....	35

1 Contexte et objet du document

1.1 Enquête publique

Le Département du Morbihan est maître d'ouvrage du projet de mise à 2x2 voies de la RD775 entre Le Croiso et Kergoniou sur la commune de La Vraie-Croix.

Ce projet fait l'objet d'une enquête publique portant sur l'autorisation du projet au titre du code de l'environnement (loi sur l'eau et dérogation pour atteinte aux espèces protégées) et au titre du code forestier (défrichement).

Le Préfet a prescrit l'ouverture de l'enquête par arrêté en date du 30 janvier 2023.

L'enquête a fait l'objet de l'affichage réglementaire préalable sur le site.

Elle s'est tenue du mercredi 1er Mars 2023 9h00 au vendredi 31 mars 2023 à 17h00 et a intégré quatre permanences en mairie de La Vraie-Croix.

Des registres papiers étaient disponibles en mairie ainsi qu'un registre dématérialisé via la plateforme participative « Préambules ».

Le commissaire enquêteur a comptabilisé 235 participations, 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

A l'issue de l'enquête publique, la Commissaire Enquêtrice a remis au maître d'ouvrage le 11 avril 2023 un procès-verbal de synthèse des observations accompagné des pièces jointes suivantes :

- Un tableau récapitulatif des observations synthétisées par ordre chronologique du registre dématérialisé ;
- Un tableau récapitulatif des observations synthétisées par ordre chronologique du registre papier et courrier ;
- Des questions complémentaires.

Le présent document correspond au mémoire du maître d'ouvrage en réponses aux observations et questions complémentaires transmises par la commissaire enquêteur dans son procès-verbal de synthèse.

1.2 Rappel de l'objet de la demande d'autorisation

Le projet porté par le département a été déclaré d'utilité publique par le représentant de l'Etat dans le Morbihan par arrêté du 10 décembre 2019.

Le département a déposé une demande d'autorisation environnementale unique, afin d'autoriser l'intervention sur les milieux naturels et forestiers (boisements, habitats, milieux aquatiques et dérangement de la faune). Le dossier de demande, déposé en septembre 2021, a fait l'objet de compléments dans le cadre de l'instruction menée par les services de la préfecture. Le dossier complété a été déposé en juin 2022.

Le dossier mis à l'enquête est le dossier résultant de ces compléments.

1.3 Organisation du document

Le document est structuré selon les thématiques adoptées dans le PV faisant la synthèse des contributions.

Ces items sont repris dans le chapitre 3.

Les éléments de réponse proposés visent à traiter globalement l'ensemble des remarques et contributions du thème ; il n'y a pas de réponse systématique aux contributions unitaires.

Les réponses aux questions complémentaires de la commissaire enquêtrice sont listées au chapitre 4.

2 Éléments relatifs aux contributions – avis sur le projet

2.1 Avis défavorables

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.

Réponse CD56 : La concertation de 2013 a fait l'objet d'un bilan porté au dossier DUP. Certaines réflexions ont pu être intégrées et faire évoluer le projet.

Une enquête publique pour la DUP a eu lieu en 2019 afin de recueillir à nouveau les avis sur une version reprise et affinée du projet.

L'historique du projet, ses différentes évolutions principales et les comparaisons de parti d'aménagement sont présentés dans le volet B du dossier d'autorisation environnementale, des pages 37 à 42. Les variantes de tracé étudiées sont présentées dans ce même volet p.45 à 66.

2.2 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).

3 Réponses du maître d'ouvrage aux observations relevées par le commissaire enquêteur, par thématique

3.1 Enquête publique / Information / Accès 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).

Réponse CD56 : l'enquête publique a été annoncée sur le site internet de la préfecture le 9 Février et sur celui de la commune de La Vraie-Croix le 16 Février. La commune a de surcroît diffusé une publication sur les réseaux sociaux le 2 Mars et affiché l'information sur le panneau lumineux situé à côté de la mairie.

Les 7 panneaux d'informations réglementaires format A2 ont été positionnés le lundi 13 février 2023 ; soit plus de 15 jours avant l'ouverture de l'enquête. Ils ont été volontairement doublé par des panneaux d'affichage Texto Village de dimensions 86x150mm en entrée et en sortie de la portion du projet. Des avis officiels ont été publiés le 13 février 2023 dans deux journaux d'annonces légales (Ouest-France et Télégramme) soit quinze jours au moins avant le début de l'enquête et à nouveau le 3 mars 2023 soit dans les 8 premiers jours de l'enquête.

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 incompréhensible).

Réponse CD56 : un contributeur s'est effectivement manifesté auprès de la commune. Le relais a été fait avec le département qui a questionné la plateforme du registre dématérialisé, ainsi que la préfecture, dont le site internet est le site source pour les téléchargements. Aucune problématique n'a été constatée par les services dédiés de la préfecture, ni par le département, ni par le site de relais preambules.fr, ni par d'autres contributeurs.

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.

Réponse CD56 : la société GEOFIT EXPERT est en effet intervenue du 20 Mars au 8 Avril 2023 pour une mise à jour du levé topographique, faisant suite à des travaux qui ont eu lieu sur la couche de roulement de la RD775 en 2017. Ces levés ont pour but de mettre à jour les données descriptives de l'état topographique existant, nécessaires aux études des projets, et quel qu'en soit le périmètre exact.

3.2 Qualité du dossier d'enquête

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.

Réponse CD56 : Le département ne peut que confirmer que la demande d'autorisation environnementale (unique) est composée de différentes pièces représentant un total de 1 194 pages au format A3 paysage, et c'est l'ensemble de ce dossier qui est soumis à la consultation du public. Il convient de rappeler que l'ensemble de ces pièces et informations sont exigées par l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Certains volets sont par nature plus facilement appréhendables par des experts, et c'est notamment le cas pour :

- le volet C – Loi sur l'eau,
- le volet D – Dérogation d'espèces protégées
- le volet E – Défrichement / Déboisement

En revanche, le volet A – Note de Présentation Non Technique – de 51 pages, synthétise les informations à destination du public, et le volet B – Pièces Communes – composé de 100 pages, qui, bien que plus technique, permet d'appréhender plus globalement les sujets que portent le projet.

Le département a souhaité autant que possible simplifier la lecture du dossier en intégrant des documents visuels, dont notamment le carnet d'illustrations ainsi que des plans (de synthèses ou plus techniques), ajoutés lors de la demande de complément (volet B p.91 à 100).

L'étude d'impact est accompagnée, dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale, d'une notice explicative portant sur son actualisation (volet F).

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 diminué depuis la mise en service du rond-point du Croiso et la gare de Questembert enregistre un doublement de sa fréquentation.

Réponse CD56 : S'il est vrai que l'étude d'impact, dont sont issus ces données, est un volet du dossier DUP, document rédigé jusqu'en 2019 (DUP 10.12.2019), ces données ont bien fait l'objet d'une actualisation dans le dossier d'autorisation environnementale tel que soumis à enquête publique au travers :

- d'une part, de la notice explicative portant sur l'actualisation de l'étude d'impact concernant l'évolution du tracé du projet (traits d'emprises, positionnement des voies, évitement de zones à enjeux) et sur les mesures environnementales additionnelles ;
- et d'autre part, des différents volets du dossier d'autorisation.

S'agissant de la répartition des déplacements domicile-travail, celle-ci est présentée p.33 du volet B du dossier d'autorisation environnementale et consolide des données sur la période 2013-2018. Elles ne sont donc pas obsolètes.

Les données de trafic pour l'année 2019 sont toujours cohérentes avec celles présentées dans le dossier ; les données pour 2020 et 2021 ne sont pas représentatives du fait des mesures prises contre la COVID-19 ; les données pour 2022 ne sont pas encore consolidées pour mise à disposition. Toutefois les données brutes pour 2022 au compteur permanent implanté au droit de Malansac indiquent une reprise de l'augmentation du trafic.

De manière générale, le département souhaite porter à connaissance les projections INSEE concernant la démographie du Morbihan, dont la population évaluée à 764 000 habitants au 1^{er} Janvier 2023 est estimée à 890 500 en 2050.

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.

Réponse CD56 : Le Volet Naturel de l'Etude d'Impact qui a conduit au dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées est en effet le fruit de plusieurs années de travail de terrain menées par plusieurs spécialistes.

Comme le précise le dossier, une première phase terrain (2007 à 2009) a consisté à dégrossir les enjeux naturalistes sur un tronçon d'étude plus important que celui de Croazo / Kergoniou, avec des inventaires habitats-Flore. Le but était d'identifier dans un premier temps les secteurs à enjeux potentiels afin de justement les éviter.

Dès 2012, et une fois le tronçon d'étude restreint, les inventaires plus spécifiques de la faune ont été réalisés. S'en sont également suivis des compléments d'étude faune-flore ainsi que des mises à jour d'inventaires. Ils ont permis de conserver des données toujours récentes et d'adapter au mieux le projet. C'est l'esprit de la démarche ERC (Eviter-Réduire-Compenser) que de procéder par étapes successives qui font mûrir le projet d'abord dans les grandes lignes, puis dans le détail de ses composantes. En définitive, ce sont ainsi 70 journées de terrain qui ont été conduites de 2007 à 2019.

S'agissant du nombre d'intervenants différents :

- la temporalité particulièrement longue des études à mener, couplée à la grande superficie d'investigation, demande forcément plus de personnes pour le mener à bien et surtout une forte spécialisation des naturalistes. En effet, chaque groupe d'espèce a un ou deux spécialistes en la matière. Il est donc logique de retrouver 12 intervenants ;
- une personne pourrait éventuellement connaître de très nombreux groupes d'espèces, mais compte tenu du nombre d'espèces par groupe ce n'est pas gage de qualité.

Par ailleurs, l'entièreté des inventaires a été pilotée par un unique bureau d'étude, ce qui a permis de garder un historique précis de ce qui avait été fait jusqu'alors, ainsi qu'une vision globale des enjeux.

S'agissant plus spécifiquement du sujet des inventaires, nous pouvons relever que le dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées a été soumis au CNPN (Conseil National de Protection de la Nature), instance experte en matière de protection de la biodiversité et plus particulièrement de protection des espèces, des habitats, de la géodiversité et des écosystèmes. La méthodologie d'inventaire et les résultats ont fait l'objet de quelques questions en commission, rapidement validés par cette dernière.

Par ailleurs, la compilation de données d'inventaires, menés par des spécialistes, sur une longue période (12 ans), permet d'avoir une réelle connaissance des écosystèmes en place, ainsi que de leur évolution dans le temps.

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 ».

Réponse CD56 : L'ambivalence tient davantage au fait d'amalgamer une 2x2 voies (a fortiori avec des carrefours giratoires) à une autoroute. En l'occurrence, l'aménagement projeté prend la forme physique de 2 voies de circulation par sens de circulation, dédiées à la circulation automobile, sur une « courte » section de 4km et non en continue sur l'itinéraire. Les différents termes utilisés renvoient à des référentiels techniques qui guident le choix de partis d'aménagement et les études de conception. Le « doublement sur place » ne prend pas strictement la forme d'un ajout parallèle de voies sur celles existantes, parti pris en l'occurrence incompatible avec le profil en long existant. En effet, et pour rappel, le profil en long est identifié comme particulièrement « chahuté », et c'est sa reprise générale qui est souhaité à travers l'objectif de sécurisation. Ainsi le « doublement sur place » cité dans ce dossier consiste à mobiliser l'assiette de la voie existante, en contraste avec un parti pris d'aménagement « en ouverture », c'est-à-dire implanté à distance de la voie existante.

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 défont sur une réglementation générale.

Réponse CD56 : Dans son mémoire en réponse à l'avis de la MRAe, page 3, le département précise que le « dossier instruit par la MRAe a fait l'objet d'ajustements et de compléments à la demande des services instructeurs de la Préfecture. Ainsi, postérieurement à cet avis et intégrant ses recommandations, des améliorations ont été apportées au projet et figurent au dossier qui sera communiqué au public ». En effet, l'avis de la MRAe, en date du 10 février 2022, a été formulé sur le dépôt du dossier d'autorisation environnementale initial, déposé le 9 septembre 2021. Le complément, déposé le 16 juin 2022, et porté à l'enquête publique comprend des modifications issues des recommandations de la MRAe.

Le département a pris soin, dans son mémoire en réponse, d'indiquer dans ses observations, lorsqu'une modification et/ou un complément était apporté au dossier initial.

Il en ressort notamment que le dossier complété intègre :

- des éléments concernant les mesures :
 - une nouvelle mesure d'accompagnements MA5 – éradication de la renouée du japon (p.282 volet D),
 - de nouvelles mesures de compensation : les sites de Kergrenouille, Keralvy et La Miauderie ont été rajoutées lors du complément détaillé dans les volets C (p.173 à 199) et volet D (p.254 à 280),
 - ajout de la mesure de réduction MR16 – capture et déplacements de sauvegarde (p.209 volet D),
 - ajout de mesures de suivi, concernant les populations piscicoles, la flore, l'éradication des espèces invasives, le suivi des plantations, le suivi des populations d'insectes et celui des populations de micro-mammifères,
- une reprise de la rédaction de la démarche du projet, notamment quant à la justification et aux objectifs, et au choix du parti d'aménagement, voir volet B p.37 à 44,
- des ajouts facilitants la compréhension, avec la reprise d'illustrations, la mise à jour photographique en vue aérienne et l'ajout d'un carnet d'illustration sous forme de perspectives 3D,
- la correction d'incohérences et de reports erronés entre pièces du dossier,
- l'ajout d'informations sur les conditions de raccordement et exutoires en sortie de bassins,
- une reprise et une consolidation des enjeux et des incidences du projet lié aux haies, en développant la méthodologie et en ajustant les mesures de compensation,
- des précisions sur l'accessibilité de la voie latérale, qui seront non seulement dédiées au rétablissement des accès locaux mais aussi mise à disposition des modes doux, engins agricoles, transports scolaires, accès piétons etc, voir volet B p.77 et 78.

3.3 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.

Réponse CD56 : Les requalifications successives du projet initial au gré des échanges et concertations (réutilisation de l'emprise de la RD actuelle plutôt que tracé en ouverture, puis suppression des échangeurs dénivelés au profit de carrefours giratoires, limitation des voies de desserte locale côté Sud) correspondent déjà à un redimensionnement moins consommateur de foncier.

L'objectif Zéro Artificialisation Nette inscrit dans la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 est un objectif devant être atteint à horizon 2050. Si des objectifs intermédiaires sont prévus dont celui de réduire de moitié la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici 2031 par rapport aux dix années ayant précédé la loi, ceux-ci ne deviendront opposables aux projets que par l'intermédiaire des documents d'urbanisme. Il convient de relever qu'une circulaire du 7 janvier 2022 rappelait que cet objectif ne signifiait « *en aucun cas l'arrêt des projets d'aménagement ou de construction. Ils permettent au contraire de moduler le rythme d'artificialisation des sols en tenant compte des besoins et des enjeux locaux et ainsi de poursuivre les projets qui y répondent* ». Il est à noter qu'à l'heure actuelle, le dispositif ZAN est toujours en cours d'adoption par le parlement, par conséquent les modalités et les calculs à prendre en considération afin de quantifier l'artificialisation pour un projet routier ne sont pas encore effectifs à ce jour.

Par ailleurs, les décomptes de consommation foncière devront faire l'objet d'arbitrages entre acteurs du territoire, avec une comptabilisation à part des projets d'envergure (échelles territoriales à préciser). La réduction de consommation foncière est donc à voir à plus grande échelle.

Nonobstant ces remarques, cette thématique apparaît dans le dossier au travers des incidences liées à l'artificialisation des sols :

- Augmentation des volumes ruisselés liés à l'imperméabilisation des sols : cet aspect est traité à la page 23 du volet A, aux pages 25 et 102-103 du volet C,
- Destruction des zones humides situées dans l'emprise directe du projet et perturbation des échanges hydriques à l'échelle du bassin versant : cet aspect est traité aux pages 23 et 27 du volet A, à la page 14 du volet C,
- Destruction de la flore des habitats et risque de destruction de la faune situés dans l'emprise directe du projet : cet aspect est traité au chapitre à la page 27 du volet A, aux pages 134 à 150 du volet D,
- Destruction des continuités écologiques et perturbation des déplacements faunistiques : cet aspect est traité au chapitre aux pages 28 et 31 du volet A, aux pages 13 et 27 du volet C, aux pages 151 à 182 du volet D,
- Perte de surface agricole exploitable : cet aspect est traité à la page 37 du volet A.

Pour ce qui est des surfaces agricoles, ce point est abordé dans le sujet suivant.

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.

Réponse CD56 : Le département s'est engagé, suite à la signature de la charte agricole en 2008, sur la problématique de consommation d'espace à retenir comme principes constructifs :

- l'abandon d'un tracé « en ouverture » au profit d'un doublement de l'infrastructure existante (mobilisation du foncier de la RD775 actuelle),
- la gestion des points d'échanges par des giratoires plutôt que des échangeurs dénivelés,

- l'optimisation des voies de desserte s'appuyant sur le réseau viaire existant, en concertation avec les élus locaux, et le non recours à la réalisation de 2 voies parallèles de part et d'autre (au nord et au sud) de la section courante.

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.

Réponse CD56 : le département a rapporté dans son dossier (volet B p. 35-36 et p. 83-84) les éléments du PLUi (approuvé le 16 décembre 2019) sur lesquels il s'appuie pour proposer une évolution de la route actuelle. En particulier on citera « *Le PADD vise à renforcer les conditions de desserte vers les pôles économiques du territoire et la sécurité routière vers les centralités. Cet objectif s'appuie sur une lisibilité et hiérarchisation de l'organisation des infrastructures routières impactant fortement sur le développement économique actuel et futur du territoire **en intégrant l'évolution et le renforcement du réseau de voirie principal**. L'itinéraire Vannes-Redon est explicitement mis en avant en pointant la nécessité de **repenser la RD775 du fait de sa fonction de transit** et de renforcer le développement le long de l'axe »*

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

Réponse CD56 : le département a travaillé sur la reprise de la coupure existante (RD775 actuelle) plutôt qu'un tracé en ouverture générant une nouvelle coupure afin de limiter les impacts du projet. Par ailleurs, cette reconfiguration a des conséquences bénéfiques sur l'environnement puisqu'il permet de retravailler sur les continuités écologiques : reprendre les franchissements existants (cours d'eau busés, absence de canalisation de la faune) et gérer les eaux de ruissellement (tamponner, traiter et retenir les pollutions accidentelles).

3.4 Biodiversité / 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...

Réponse CD56 : Rappel en préambule, les avis du CNPN et de la MRAe ont été rendus sur le dossier initial soumis aux services instructeurs. Le dossier présenté à l'enquête publique intègre des compléments réalisés dans le cadre de l'instruction (voir aussi le chapitre 1.2 à ce sujet).

Si ces chiffres ne sont pas strictement exacts, il s'agit bien des impacts résiduels du projet sur les milieux. Les études ont précisé l'état et les fonctions de ces milieux, et le programme d'aménagement comprend un ensemble d'actions qui visent à contrebalancer ces effets de sorte d'arriver à un impact global neutre voir positif pour l'environnement (voir notamment pages 186 à 302 du volet D).

A titre d'exemple, l'impact brut sur les 83 pieds d'Asphodèle d'Arrondeau a été intégralement évité en modifiant le tracé de la voie de desserte de Keralvy.

Ces études ont par ailleurs mis en évidence que l'opération est l'occasion d'une mise à niveau environnementale de l'infrastructure qui manque aujourd'hui de transparence écologique. En effet, la réalisation de ce projet permettrait notamment de proposer un système de traitement des eaux de ruissellements, une protection en cas de pollution accidentelle par le biais des bassins de rétention, une meilleure transparence hydraulique des bassins versants, une amélioration des continuités écologiques avec la construction de 8 passages petites faunes, 15 ouvrages hydrauliques et 1 passage toute faune, etc.

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.

Réponse CD56 : L'ensemble des aspects liés aux cours d'eau et aux zones humides est intégré dans le dossier Loi sur l'Eau (volet C), qui développe notamment les enjeux liés aux milieux aquatiques récepteurs et leur analyse détaillée, fruit d'appréciations croisées entre plusieurs acteurs experts. Sont ainsi anticipées l'ensemble des incidences notables du projet sur les milieux aquatiques de sorte que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui en découlent permettent de supprimer les effets négatifs notables du projet. Ces mesures, menées avant ou pendant les travaux sont décrites en pages 102 à 182 du volet C et en pages 193 à 200, 203, 204 puis 235 à 280 du volet D. Elles sont suffisamment détaillées pour comprendre leurs principes et leur application. En effet, il est notamment précisé pour chaque mesure sa localisation, ses modalités de réalisation et son coût. Le dossier loi sur l'eau comprend toutes les informations nécessaires pour la production de pièces techniques détaillées (plans PRO, détails d'exécution, etc), production qui interviendra dans un second temps, après validation desdites mesures.

Outre les inventaires qui ont permis de définir l'état initial des cours d'eau et milieux aquatiques actuels, le projet prévoit des suivis pour l'ensemble des cours d'eau et zones humides impactés : à travers des plans de gestion sur 20 ans pour les sites de compensation, mais aussi à travers des protocoles de suivi spécifiques et sur 20 ans pour l'ensemble des taxons. Le détail de ces mesures est précisé dans le volet D p.297 et suivantes, et notamment les campagnes d'inventaires initiales avant travaux, permettant d'affiner l'état de référence.

A noter en complément que le département a d'ores et déjà prévu de se faire accompagner d'un coordinateur environnemental, bureau d'étude spécialisé, afin de préciser les protocoles de suivi, tout en assurant une réelle expertise environnementale lors des travaux, pour encadrer les interventions des entreprises en charge de les réaliser.

Pour ce qui est du point de départ, avant le projet, rappelons aussi les dispositions limitées au droit de la route existante en matière de gestion de la qualité des milieux récepteurs et des continuités écologiques. Le projet intègre les requalifications qui permettent d'améliorer l'attractivité des franchissements, de garantir la transparence hydrosédimentaire, la continuité des lits mineurs et la gestion des eaux de ruissellement.

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.

Réponse CD56 : Les aspects corridors écologiques sont largement pris en compte dans le volet D, dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées. En effet, le bureau d'étude a travaillé à 4 échelles :

- 1) celle du SRCE (aujourd'hui SRADDET) au niveau régional,
- 2) celle de la communauté de communes avec le SCOT du Pays de Questembert,
- 3) au niveau de l'aire d'étude,
- 4) à un niveau plus local.

Complémentairement à un premier travail d'analyse bibliographique, les données de terrain sont venues recouper l'analyse sur le fonctionnement des corridors écologiques. Ainsi les ruisseaux de Kergounioux, Saint-Just et Keralvy apparaissent comme des continuités écologiques locales avec, avant même les travaux, des ruptures de continuité constatées liées à la RD775 existante. A noter toutefois que le projet n'a pas d'incidence directe sur le ruisseau de Saint-Just, voir volet C p.42 – *absence d'écoulement et remblaiement du cours d'eau sur l'amont du Saint-Just*. Un corridor écologique régional est identifié au nord du Mobihan, constat qui a été confirmé par les inventaires des chiroptères. Ainsi, et conformément aux analyses faites, des ouvrages hydrauliques équipés de banquettes, pour le passage de la faune, ont été prévus pour les ruisseaux de Kergounioux, Saint-Just et Keralvy, identifiés sur la figure 129 – carte des mesures de réduction à l'Est, p.212 du volet D (voir également p.8 du volet C, plan du projet). Il s'agit effectivement des ouvrages hydrauliques OH01 (ruisseau de Keralvy), OH02 (affluent du ruisseau de Keralvy), OH03 (affluent du ruisseau de Kergounioux), OH04 (affluent du ruisseau de Kergounioux), OH05 (affluent du ruisseau de Kergounioux). Ils ont été adaptés avec une participation spécifique du CEREMA, organisme de référence en terme d'environnement et d'infrastructures de transport : ces ouvrages sont adaptés à la topographie locale et viennent gommer les ruptures de continuités identifiées actuellement (voir p.125 du volet C, tableau de synthèse des caractéristiques des ouvrages de rétablissement des écoulements naturels). Enfin, une étude plus détaillée de ces rétablissements de cours d'eau est présentée pour chaque ouvrage (voir volet C, pages 138 à 144) et met en évidence les corrections de profil en long entre la situation actuelle et la situation projetée.

Par ailleurs, les mesures incorporent des dispositifs de canalisations de la faune (MR9 et 10) ainsi qu'une amélioration de la transparence à la petite faune et aux batraciens en complément des ouvrages hydrauliques (MR15).

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 surnageant, 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 ?

Réponse CD56 : S'il est vrai que le projet va augmenter la surface imperméabilisée du secteur, le projet comporte également des mesures qui visent à en neutraliser les effets en matière d'augmentation des volumes ruisselés (fonction « tampon » des bassins de traitement). Il faut noter que de tels ouvrages n'existent pas pour la route actuelle ; il s'agit donc d'une évolution positive par rapport à la situation existante.

Le projet se conforme aux règles de l'art en la matière pour l'aménagement de voies nouvelles.

Comme indiqué en pages 80-81 du volet B du dossier d'autorisation environnementale, le « *maître d'ouvrage assurera des opérations d'entretien adaptées aux constats effectués lors des visites de surveillance régulières, notamment lors de la première année de fonctionnement. Les opérations d'entretien et de suivi sont inscrites sur un registre d'entretien permettant de vérifier pour chacun des ouvrages, la périodicité des interventions. Ce registre permet également de répertorier les faits marquants (pollutions accidentelles, dysfonctionnements...). Les ouvrages ainsi surveillés et entretenus sont les ouvrages de collecte (fossés et cunettes enherbés, grilles, avaloirs, canalisations, etc.) et les ouvrages de rétention et de traitement (bassins avec volume mort). Le département dispose d'une politique d'entretien de son réseau routier. La RD775 fait partie du réseau prioritaire, celui disposant du plus haut niveau de service* ».

L'entretien des ouvrages sera assuré par les agents du département basés au site d'exploitation de Questembert, situé à proximité du projet.

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

Réponse CD56 : Dans une réponse précédente (voir thématique 2 – Qualité du Dossier), le département a fait état espèce par espèce des « lacunes » supposées dans la contribution du dossier naturaliste L9.

3.5 Mesures éviter / réduire / 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.

Réponse CD56 : Il est vrai que, de prime abord, le projet peut être perçu comme impactant pour la biodiversité. Les impacts bruts, c'est-à-dire les impacts avant mesures d'évitement, de réduction et de compensation, sont effectivement forts pour plusieurs groupes d'espèces, et c'est d'ailleurs ce qui est retranscrit dans les tableaux de synthèse des effets bruts, volet D p.183 à 185.

Par contre, le département rappelle que l'essence même du dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées est d'intégrer une réelle réflexion sur les mesures d'évitement dans un premier temps, les mesures de réduction dans un deuxième temps pour les effets n'ayant pour être évités puis de compensation dans un troisième temps si les mesures précédemment appliquées ne sont pas suffisantes. Au total, au-delà des recherches d'évitement citées au volet D p.187, 16 mesures de réduction, 6 mesures de compensation et 5 mesures d'accompagnement seront mises en place. Ces mesures représentent un engagement foncier, temporel et financier de la part de la collectivité. De la même manière, des tableaux retranscrivant les impacts après application des mesures, par type d'habitat naturel et par taxons, sont intégrés au volet D :

- après mesures d'évitement et de réduction p.214 à 229,
- puis après mesures de compensation et d'accompagnement p.291 à 296.

Ce sont bien les impacts nets - après application de la totalité des mesures - qui sont définis comme négligeables à positifs, à ne pas confondre avec les impacts bruts.

En ce qui concerne le caractère « souvent inopérant » des mesures de compensation et au-delà de l'aspect 'généralités' du propos, la contribution ne permet pas de savoir quel aspect de quelle mesure est remis en cause ni pourquoi. Bien au contraire le maître d'ouvrage s'engage bien à rendre compte de l'effectivité de ces mesures et, si tant est que des écarts soient alors constatés, à apporter des mesures correctrices.

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

Réponse CD56 : Des intervenants ont effectivement proposé une solution d'évitement, laquelle serait d'abandonner le projet, mais il s'agit en fait de requestionner l'opportunité du projet ; cela ne permettrait pas d'arriver aux objectifs poursuivis par l'aménagement. Un évitement peut être technique, géographique ou temporel et se traduit par l'adaptation d'une caractéristique du projet ou son calendrier de réalisation.

La démarche « Eviter – Réduire – Compenser » a été appliquée sur la base des enjeux identifiés de la zone d'études, notamment sur l'aspect biodiversité. Lorsque les règles de conception routière ne permettaient pas d'éviter les zones d'enjeux écologiques (en particulier zones humides et bois), le département s'est attaché à réduire les effets du projet avant d'envisager en dernier recours des mesures compensatoires. Les impacts qui n'ont pu être évités ni réduits sont compensés par la création d'habitat et le renforcement des continuités écologiques. Ces mesures s'accompagneront d'un suivi sur plusieurs années.

Pour information générale, la démarche ERC ne s'est pas arrêtée une fois le tracé du projet routier défini mais s'est logiquement poursuivie tout au long de la progression des études de conception, et parallèlement à l'avancement des études environnementales :

- implantation du giratoire de Kergrenouille le plus au nord possible, en utilisant les emprises de voirie existante, construit avec un rayon minimum de 20m, en cherchant à éviter les zones humides et mégaphorbiaie du secteur,
- le bassin n°2 situé à Kergrenouille a été implanté en dehors de ce même périmètre sensible
- acquisition d'une habitation à Kergrenouille le long de la RD139 afin de chercher à éviter ces mêmes milieux sensibles, ainsi que les haies existantes,
- le giratoire de Kergonioux, à l'est du projet, a été positionné en dehors des zones humides, sur des zones d'enjeux plus modérés,
- la voie de desserte du hameau de Keralvy a été remontée plus au nord par rapport aux premières versions de plans afin d'éviter la fragmentation de la parcelle agricole ainsi que l'impact sur la principale station d'Asphodèle d'Arrondeau (83 pieds), espèce floristique protégée,
- la voie de desserte du hameau de Brohel a été géométriquement reprise afin d'éviter les impacts sur les zones humides et sur l'affluent du ruisseau de Keralvy.

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...

Réponse CD56 : Outre les questions concernant la séquence ERC, et notamment les impacts sur la biodiversité, dont le détail a précédemment été donné, l'intervenant questionne sur les compensations de plantations de boisements et de haies. S'agissant de ces thématiques, les études menées intègrent effectivement le temps de croissance des arbres, de sorte qu'un ratio plus fort de compensation est appliqué pour les haies et boisements d'enjeu fort et dont les essences poussent moins vite ; de la même manière, le ratio de compensation est moindre pour des essences qui poussent plus vite. Ce décalage temporel est donc compensé par la plantation de 1.9 fois plus de haies que ce qui est coupé et 1.99 pour les boisements, étant précisé que ces ratios sont le produit d'un travail d'appréciation de l'équivalence fonctionnelle des mesures.

Enfin, de manière plus générale, le département souhaite apporter une précision importante dans le sens où les mesures compensatoires sont réalisées sur des parcelles dont le département a ou aura la maîtrise foncière. Ces mesures seront d'ailleurs formellement reprises, voire complétées dans l'arrêté préfectoral autorisant le projet. Après réalisation du projet, des suivis naturalistes seront menés pour suivre leur bonne évolution, et les mesures seront réajustées si des écarts sont constatés. Le maître d'ouvrage, visé par une obligation de résultat vis-à-vis de la mise en place de ses mesures de compensation (Loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages), est également tenu de rendre compte de l'effectivité de ce suivi au travers de comptes rendus de suivis et de rapports annuels. Ces documents sont transmis aux services préfectoraux qui contrôlent la bonne mise en œuvre de l'arrêté et notamment l'effectivité des mesures.

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.

Réponse CD56 : Le département a conduit ses études en lien avec des objectifs poursuivis, auxquels les options de projet et partis d'aménagement doivent répondre. La démarche est présentée dans le

volet B (p.16 et suivantes). Cette démarche a été davantage formalisée dans le dossier d'autorisation environnementale en réponse à des attentes exprimées au stade de la DUP.

A noter que pour la deuxième étape citée, cela correspond aux requalifications successives opérées par le département sur son projet initial au gré des échanges et concertations : réutilisation de l'emprise de la RD actuelle plutôt que tracé en ouverture, puis suppression des échangeurs dénivelés au profit de carrefours giratoires, limitation des voies de desserte locale côté Sud. De même la troisième étape correspond à la présentation des mesures de réduction et de compensation portées au dossier.

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.

Réponse CD56 : Toutes les mesures de compensation font l'objet d'un état initial de la parcelle les recevant. Chaque mesure a des objectifs attirés pour un ou plusieurs groupes d'espèces. Des suivis naturalistes sont menés pour les vérifier. Le cas échéant, les mesures peuvent être adaptées lorsque les objectifs visés ne sont pas totalement atteints.

Réponse CD56 : le département souhaite porter à connaissance plusieurs erreurs de report relevées dans le dossier :

- concernant les équivalences de zones humides : la surface de restauration de zone humide sur le site de Kergrenouille est de 1 730m² (volet D p.294 à 296 ; volet C p.242), pour une augmentation totale de zones humides restaurées de 20 691m² (volet A p.28 et volet D p.291). Dans le volet C, le département a identifié une erreur de report. Effectivement à la page 252, la zone humide de Kergrenouille affiche une surface erronée de 2 230m². Ces 500 m² supplémentaires sont répercutés, dans ce même volet C, sur la surface totale de zones humides restaurés (21 188m² à la page 252), et sur le gain fonctionnel affiché à 19 363 m² (volet A p.27, volet C p.254 et volet F p.5).
Or, c'est bien 18 863 m² de gain fonctionnel qui sont à prendre en considération.
A noter que le bilan de la compensation est par ailleurs toujours satisfaisant.
- concernant les boisements : la valeur de la compensation est de 9ha plantés dont 2,01ha de bois d'œuvre et 6,99ha en faveur de la biodiversité (volet E p.7 et volet A p.27). Dans le volet D, le département a identifié une erreur de report de la valeur de la compensation en faveur de la biodiversité puisqu'il est affiché 5,99ha aux pages 231 et 292.

3.6 Qualité 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.

Réponse CD56 : Dans sa réponse à l'avis de la MRAe, le département précise que l'étude d'impact (volet F de la DUP) traite de la qualité de l'air aux chapitres :

- II.4.5 p.106 à 109 :
 - o rappel du contexte réglementaire,
 - o définition du niveau d'étude air,
 - o généralité sur les polluants atmosphériques,
 - o sources de pollutions sur l'aire d'étude
 - o les principaux seuils communautaires
 - o la population exposée
 - o surveillance régionale de la qualité de l'air,
- IV.1.3.5 p.183 : effets du projet sur la qualité de l'air
- IV.2.3 p.191 : effet du projet sur la qualité de l'air lors des travaux
- VI.1&2 p.196 et 197 : impacts du projet concernant la pollution de l'air
- IX.1.4.5 p.246 : mesures relatives aux effets permanents du projet sur l'environnement – qualité de l'air
- IX.2.3.5 p.255 : mesures relatives aux effets temporaires en phase chantier – qualité de l'air

L'analyse s'est conformée aux attendus réglementaires en la matière, formalisée dans le dossier DUP en 2019. Ces éléments n'ont fait l'objet d'aucune observation lors des démarches préalables à la déclaration d'utilité publique. Il n'y a pas eu d'évolution du projet générant un nouvel impact sur cette thématique, elle n'a donc pas fait l'objet d'une mise à jour au moment de solliciter les autorisations au titre de la loi sur l'eau (volet C), de la dérogation pour atteinte aux espèces protégées (volet D) et du défrichement (volet E).

La réduction de la demande et l'amélioration de l'efficacité énergétique relèvent d'autres acteurs : les Autorités Organisatrice de la Mobilité (AOM : la Région Bretagne et Questembert Communauté) et les constructeurs de véhicules. Pour ce qui est de l'adaptation des infrastructures et en particulier du déplacement de personnes, le développement des transports en commun relève également des AOM ; pour ce qui est des transports actifs et de la mobilité locale partagée, le département indique que le projet permet à la fois de déployer une offre de mobilité douce sur la voie parallèle au Nord et en continuité jusqu'à la Vraie Croix, ainsi qu'une sécurisation des arrêts de car, du transport scolaire et des franchissements au Fozo. Ce que ne permet pas l'infrastructure existante. A souligner également que le département a contribué à lutter contre l'autosolisme en aménageant l'aire de covoiturage du Croiso, équipement pérenne qui restera compatible avec le projet.

3.7 Circulation et sécurité

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.

Réponse CD56 : Les données de trafic et l'analyse des conditions de circulation sont disponibles dans le volet B pages 24 et 25. Des comptages ont été réalisés la semaine du 11 au 15/05/2017 – voir *tableau 4 (volet B page 25) – conditions de circulation*. Il en ressort que la circulation est dense le matin et le soir de semaine, aux heures de pointe, et qu'une gêne notable est constatée de manière plus globale en dehors de la pause méridienne. Ces résultats ont amené le département à réfléchir à des solutions permettant la fluidification du trafic aux périodes de pointe, et donc à améliorer les conditions de circulation, de sorte à tendre vers une régularité du temps de parcours, et non à un gain de temps substantiel.

Le dimensionnement des seuils de gêne s'appuie davantage sur les trafics horaires que sur le trafic moyen journalier annuel (TMJA) ; cela est décrit dans le volet B p.23 à 25. S'agissant du trafic annoncé par le département en 2021, il est effectivement porté à 7690 véhicules/jour (TMJA) dont 561 camions au PR 35+0 de la RD775 (contre 8 204 véhicules/jour (TMJA) dont 574 camions en 2019, p.24 du volet B), mais ce chiffre est à prendre avec précaution compte tenu des restrictions de déplacement liées à la pandémie Covid mises en place sur le premier semestre et notamment :

- la limitation des déplacements de début janvier à début mai 2021,
- le couvre-feu nocturne jusqu'au 20 juin 2021.

L'année 2021 (tout comme l'année 2020) n'est donc pas représentative des conditions de circulation normales ; c'est-à-dire hors pandémie.

Par ailleurs, et comme indiqué dans la partie « 3.2 Qualité du dossier d'enquête » du présent mémoire, les données brutes pour 2022 au compteur permanent implanté au droit de Malansac indiquent une reprise de l'augmentation du trafic.

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.

Réponse CD56 : Comme le département l'avait précisé dans sa réponse à l'avis de la MRAe p.9, les aménagements ne consistent pas en la création d'un axe nouveau maillant de nouvelles liaisons, mais d'une amélioration de l'existant, qui n'aura pas d'effet aggravant sur les évolutions de trafic. Il n'y avait pas lieu de réaliser une modélisation de trafic particulière dans ces conditions.

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.

Réponse CD56 : Le département cherche bien à sécuriser les conditions de circulation. En effet, la configuration de l'axe routier est bien de nature à avoir une incidence sur les comportements des usagers. Or, l'offre de dépassement à l'échelle d'un itinéraire est bien un facteur important contribuant à apaiser les comportements. Au-delà de ce projet, cet axe continuera de faire l'objet d'améliorations de la sécurité des usagers et des riverains.

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...).

Réponse CD56 : Chaque axe a ses particularités, chaque projet est unique et « sur mesures » ; les solutions pertinentes dans un contexte ne sont pas toujours transposables dans d'autres. Le projet s'inscrit sur un axe inter-départemental (réseau prioritaire du département) pour lequel certains objectifs sont visés, et avec des contraintes spécifiques (accès, dessertes, configuration des environnements...) qui nécessitent des réponses spécifiques. Celles retenues par le département à ce stade sont présentées dans le dossier.

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

Réponse CD56 : L'historique des réflexions pré-opérationnelles est synthétisé dans le volet B p.37 et suivantes. Il y est expliqué comment la collectivité a fait évoluer son approche depuis le début des années 2000, c'est-à-dire à l'époque de la réalisation de l'aménagement de Malensac et l'effacement de passages à niveaux ferroviaires, jusqu'au parti pris de resserrer le périmètre d'aménagement à la section Croiso/Kergonioux.

3.8 Nuisances sonores / Merlons acoustiques

Des riverains s'inquiètent de la détérioration de leur cadre de vie notamment au niveau sonore. L'aménagement de l'axe entrainera 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.

Réponse CD56 : Une étude acoustique spécifique a été menée en 2017 par le CEREMA, voir Etude d'Impact (état initial p109 à 111, état projeté p.183 à 184). Ces études ont pour but de caractériser l'état actuel de l'environnement sonore (état initial), puis de proposer les projections des niveaux sonores aux abords de l'aménagement, à la mise en service de l'infrastructure, et à long terme (horizon 2038). Les protections figurant dans les documents graphiques ont été dimensionnés en fonction de ces résultats.

Les engagements pris en terme de nuisance acoustique par la collectivité sont conformes aux articles L571-9 et R571-44 à R571-52 du code de l'environnement. A ce titre, comme indiqué en page 183-184 de l'étude d'impact, les protections acoustiques ont été positionnées dès lors que le seuil maximum réglementaire de 60 LAeq était dépassé (dans le cas d'une transformation significative avérée).

- S'agissant du hameau de Ker Lapin, la section courante se trouvera en déblai et plus éloignée par rapport à la RD775 actuelle (plus au sud). Par conséquent, le récepteur R9 a relevé 54,5 LAeq à l'état initial, pour une projection à 54 LAeq avec modélisation du projet routier à horizon 2038.
- S'agissant de la propriété à l'est du Croiso, le récepteur R203 a relevé 58,9 LAeq à l'état initial, pour une projection à 59,4 LAeq avec modélisation du projet routier à horizon 2038.

Des merlons complémentaires pourront être réalisés soit sur des zones mises à disposition par les riverains, soit sur des espaces délaissés, dans le respect des enjeux environnementaux du site et dans la limite des autres engagements du département sur ce site.

A noter que des campagnes de mesures post-travaux seront menées et des actions correctives seront engagées le cas échéant.

3.9 Mobilités 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.

Réponse CD56 : Les politiques de transports et mobilités doivent en effet prendre de nouvelles trajectoires et le département s'y attache. Pour autant la route demeurera un support privilégié pour se déplacer au quotidien. En complément, le projet permet à la fois de déployer une offre de mobilité douce sur la voie parallèle au Nord et en continuité jusqu'à la Vraie Croix, ainsi qu'une sécurisation des arrêts de car, du transport scolaire et des franchissements au Fozo.

Par ailleurs le report modal ne gomme pas pour autant les problèmes de sécurité sur cette infrastructure.

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.

Réponse CD56 : Le développement des modes alternatifs et l'évolution des pratiques est en effet une réalité, qu'il faut par ailleurs développer encore davantage. Le département n'a cependant qu'un pouvoir d'action très limité en la matière n'étant pas en responsabilité des transports collectifs et notamment ferroviaires, tout comme il n'est pas autorité organisatrice des mobilités (voir Volet B - p.16). Le projet prend bien en compte les enjeux liés aux modes doux, la voie de desserte locale étant notamment reconfigurée en chaussée à voie centrale banalisée (« chaucidou ») permettant ainsi de dédier un espace aux usages cyclistes (voir Volet B – p.78), ce que ne permet pas la voie actuelle. L'amélioration de l'axe RD775 est par ailleurs portée dans le PLUi de Questembert Communauté (voir éléments rapportés au volet B p.35+36).

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.

Réponse CD56 : L'objectif majeur de l'aménagement de cette portion est de sécuriser les déplacements. Le parti d'aménagement proposé permet en outre de déployer une offre de mobilité douce sur la voie parallèle au Nord et en continuité jusqu'à la Vraie Croix, ainsi qu'une sécurisation des arrêts de car, du transport scolaire et des franchissements au Fozo.

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.

Réponse CD56 : Le département n'a pas la compétence du transport ferroviaire (voir rappel préliminaire en p.16 du volet B relatif au rôle des AOM : la Région Bretagne et Questembert Communauté). En tout état de cause, la sécurisation d'un axe routier ne vient pas « *percuter un développement ferroviaire* ». La sécurisation de la RD775 n'est pas un objectif opposé au développement d'alternatives modales.

D'autant que le département s'engage à participer financièrement au développement du TER breton. Cet engagement sera notamment repris dans son schéma des mobilités départemental qui sera validé en juin 2023. Il participe bien au développement de l'offre multimodale.

3.10 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...

Réponse CD56 : Le département est compétent dans de multiples domaines. A ce titre, il exerce pleinement ses compétences en matière de protection de l'enfance, d'action sociale, de collèges, ... et de gestion du réseau routier départemental.

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.

Réponse CD56 : Les estimations financières des opérations sont régulièrement mises à jour au vu de l'évolution des prix constatés dans les marchés de travaux routiers passés par le département. Une mise à jour financière du projet a été menée début 2022 et elle ne remettait pas en cause les précédentes évaluations financières.

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 €.

Réponse CD56 : L'opération à laquelle il est fait référence, réalisée en 2016, portait sur l'aménagement de la section située immédiatement à l'ouest du projet et qui visait en premier lieu à sécuriser le carrefour de La Hutte, carrefour principal d'accès au bourg de La Vraie Croix. Cette opération, d'un coût global de 730 000€ comprenait un ensemble de mesures, parmi lesquelles le giratoire actuel du Croiso (dans l'emprise du carrefour existant), l'aménagement du carrefour de la Hutte et de l'aire de covoiturage adjacente (voir volet B p.17). Or, les deux derniers aménagements sont bien conservés dans le projet actuel. Ce point avait déjà fait l'objet d'un questionnement lors de l'enquête publique pour la DUP.

Des contributions ont relevé que la réalisation de ce giratoire provisoire avait permis de contribuer à une première étape de sécurisation (Chapitre 2, 2^o item) ; son apport a donc été positif, en attendant la réalisation d'une action plus globale sur le secteur.

3.11 Impacts économiques

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 ?

Réponse CD56 : L'objectif du projet n'est pas strictement le développement économique, mais le projet permet d'améliorer l'accessibilité du territoire (volet B p.32 à 37). La RD775 est un axe structurant dans la hiérarchie du réseau routier départemental (réseau prioritaire), axe stratégique dans la desserte du territoire qui dessert le bassin de vie de Questembert et au-delà jusqu'à Redon. Cette route est par ailleurs classée Route à Grande Circulation et est explicitement citée dans le SCOT du Pays de Redon et dans le PLUi de Questembert Communauté.

Le projet ne s'inscrit donc pas seulement à l'échelle des principaux pôles économiques locaux, mais bien sur une envergure à l'échelle d'un bassin de vie extra-communautaire.

3.12 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, 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).

Réponse CD56 : Le parti d'aménagement a été retenu au stade de la DUP. L'étape actuelle est celle des autorisations environnementales et le niveau de détail des études et investigations a été augmenté, sur cette même base. Les éléments d'analyse des différents partis d'aménagement, rappelés dans le dossier, ont permis au département d'effectuer un choix au moment de la DUP. En effet, outre l'analyse des différents partis d'aménagement figurant dans l'étude d'impact (notamment aux pages 135 et suivantes), le département a rappelé dans le volet B du dossier d'autorisation environnementale les différents partis d'aménagement étudiés et les raisons ayant conduit au choix du doublement de la RD 775 sur la section concernée (Cf. pages 39-42 du volet B).

Il ressort de cette analyse que les variantes écartées par le département ne permettaient pas de répondre de manière satisfaisante à la finalité du projet consistant notamment à assurer « *la sécurisation et la fluidification de l'infrastructure existante : visibilité, possibilités de dépassement et nombreux carrefours non adaptés au trafic actuel* ».

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.

Réponse CD56 : Le département, à travers son dossier volet B p.39 à 44 a souhaité récapituler les différentes démarches qui ont conduit à la proposition de ce projet. Comme indiqué précédemment, les propositions alternatives qui ont été faites ne permettaient effectivement pas d'atteindre les objectifs visés pour la sécurisation du tronçon compte tenu en particulier de la non prise en compte du rabattement des accès directs des hameaux en dehors de la voirie actuelle. Effectivement, le prérequis pour proposer des créneaux de dépassement consiste à supprimer tout accès direct à l'infrastructure au droit du créneau de dépassement, de sa zone de rabattement et de ses abords immédiats. Au-delà des aspects fonctionnels, la question des modalités de réalisation est aussi à intégrer pour évaluer la faisabilité d'une option, en particulier dans le cas de l'intervention sur une route existante (travaux sous circulation).

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 du 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.

Réponse CD56 : Les remarques des services préfectoraux et organismes associés à l'instruction ont en effet fait l'objet de rédactions complémentaires. La description du parti d'aménagement et la chronologie d'études des variantes a été rédigées plus explicitement dans le volet B, p.37 à 44. S'agissant des remarques portant sur l'évaluation des incidences du projet et des solutions alternatives concernant les zones humides, le département renvoie aux tableaux de comparaison des variantes volet B p.50 à 65 qui reprennent un critère « habitats naturels global » dont font partie intégrante les zones humides. Le volet C présente par ailleurs l'évaluation d'alternatives visant à éviter les zones humides (p. 214-215) puis les recherches de réduction des impacts (p.216-217).

Le dossier contient ainsi des rédactions en lien avec l'objet du dossier (autorisations environnementales) et d'autres visant à formaliser davantage un processus qui s'est étalé sur une période assez longue (plus de 10 ans).

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.

Réponse CD56 : La variante en question présente en effet des atouts et un niveau de réponse passable aux objectifs portés par le projet. Néanmoins le département a estimé que le rapport bénéfice/impact/coût était plus intéressant pour la variante B, qu'il a privilégié. Cette appréciation se fonde notamment sur le gain relativement faible qu'elle présente en matière de consommation foncière et de coût rapporté à la diminution de l'offre de dépassement à l'échelle de l'axe (au regard des 20km sans créneau sécurisé entre la RN165 et le créneau de Malansac) et plus globalement, de niveau de service. Comme indiqué en page 136 de l'étude d'impact, l'offre « *de dépassement est multipliée par 2 à 3 en retenant le parti 2x2 voies* ».

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).

Réponse CD56 : La procédure d'autorisation environnementale et l'enquête publique qui l'accompagne est un long processus au terme duquel le maître d'ouvrage, en l'occurrence le département, sera amené à prendre des décisions.

3.13 Aménagements : 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.

Réponse CD56 : S'il est vrai que la faune aura à traverser la voie latérale pour rejoindre le passage faune, il faut préciser que cette voie sera dédiée aux usages spécifiques tels que modes doux, engins agricoles et circulations légères pour desservir les hameaux. Le trafic sera donc particulièrement réduit sur cette portion et le risque de collision par conséquent très faible, d'autant plus la nuit ; en tous cas bien moindre que dans la configuration actuelle. Les animaux seront dirigés vers ce passage inférieur par des clôtures associées à un maillage de végétation et haies. Au sein de l'ouvrage, des revêtements de sols différenciés, des dispositifs de guidage (haies et séparateur) seront mis en œuvre pour dissocier les usages. La circulation sous l'ouvrage, dont la largeur dédiée aux véhicules est de 3m sur une largeur totale de 11m (voir MR15 p.207 à 209) ne sera autorisée qu'aux véhicules légers, au profit de la desserte locale des hameaux (Bot Largouet et Le Fozo), et aux engins agricoles de faible hauteur (hauteur de 3m50). Rappelons également que les animaux qui traversent aujourd'hui le font en l'absence de mesure de protection à leur rencontre.

S'agissant des recommandations du CEREMA dont fait part le contributeur, le département précise que l'ouvrage d'art, ainsi que ses abords et son accès par la faune sauvage, sur lequel porte la remarque a été effectivement dimensionné suivant des guides de conception, et que le CEREMA lui-même a participé aux études dans le cadre des compléments apportés au dossier pendant l'instruction.

Par ailleurs, les ouvrages de style « écoduc » seraient disproportionnés dans le cas présent. Il s'agit d'ouvrage de génie civil sans commune mesure en terme de dimension et de coût, qui sont envisagés dans le cadre de couloir de circulation faunistique majeur. Pour le coup, cela nécessiterait des emprises conséquentes, qui plus est dans ce cas de figure car la topographie locale n'y est pas favorable.

Enfin, il faut souligner que cette appréciation a été partagée avec des acteurs locaux (représentant de la société de chasse et de la fédération de chasse 56), notamment pour l'identification des couloirs de circulation de la faune. Une rencontre spécifique a également été organisée en mairie de La Vraie Croix le 16 juin 2022, en présence des propriétaires exploitants, du maire, de la société de chasse et de la FDC56.

Pour accentuer l'efficacité de cet ouvrage, une action visant à renforcer le couloir de circulation au nord est en effet prévue, elle consiste à accroître le maillage et l'épaisseur des haies existantes. Un déplacement de cette haie au sud de la parcelle pourra être présenté à la DDTM pour validation.

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.

Réponse CD56 : Comme le CNPN le précise dans son avis en date du 20 Octobre 2022 « *il [CNPN] salue l'effort du pétitionnaire pour réduire l'impact du projet sur les continuités écologiques locales par la réalisation de nombreux passages à faune (passages toute faune, passages petite faune et batrachoducs, expérimentation d'une zone de transit supérieur privilégiée pour les chiroptères* ». Les ouvrages de transparence pour la petite faune comprennent à la fois des passages toute faune et des ouvrages plus orientés pour les batraciens (positionnement en continuité des habitats humides et aquatiques). Rappelons que la route existante ne comporte aucun dispositif de transparence ni de protection/guidage.

Si la mise en place des 3 franchissements supérieurs à chiroptères se fait sur la base d'une expérimentation, il n'en demeure pas moins la volonté du département que la solution technique choisie soit efficace, c'est pourquoi un accompagnement spécifique par des chiroptérologues est prévu, dans le cadre d'un marché d'assistance à maîtrise d'œuvre études, travaux et suivi. Des suivis acoustiques et visuels de l'activité chiroptérologique sont ainsi prévus, comme indiqué en pages 204-205 du volet D du dossier d'autorisation environnementale.

En effet, il n'existe pas à ce jour de dispositif standardisé permettant de manière certaine de rétablir les continuités de franchissement supérieur pour les chiroptères. La démarche revêt donc nécessairement un caractère expérimental ; la réponse a été adaptée à l'enjeu évalué sur ce projet.

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).

Réponse CD56 : Des échanges entre le département et M. QUATREVAUX, M.LINO et MME. LE REGENT-NOBLET ont eu lieu sur site le 21/03/23. La collectivité entend répondre favorablement à la demande formulée, et le tracé de la voie P sera modifié à l'ouest des bâtiments.

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

Réponse CD56 : M.LE VIAVANT a été rencontré le 01/03/23, afin de confirmer le positionnement de l'accès au hameau de Brohel. L'accès se fera par Boroger (RD139), tel que figuré sur les plans du dossier, volet B p.93.

3.14 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.

Réponse CD56 : En effet Questembert Communauté est Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) à l'échelon local (périmètre du Pays de Questembert, traversé par la RD775).

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.

Réponse CD56 : Les conditions de sécurité et de confort sur la portion de la RD775 entre le Croiso et Kergonioux sont aujourd'hui insuffisantes. Des nuisances (bruit, pollution) préexistent le long de cet itinéraire de transit routier, qui plus est, sont aggravées aux heures de pointe. Le projet propose une sécurisation de la desserte des hameaux, éloigne physiquement et visuellement l'infrastructure des habitations et prévoit des protections acoustiques lorsque cela est nécessaire. Le projet fait globalement l'objet d'un traitement paysager pour favoriser son intégration. Aussi le projet tend davantage à atténuer l'environnement routier immédiat aux abords des hameaux plutôt qu'il ne l'accroît.

Le projet départemental figure dans les documents d'urbanisme et de planification urbains locaux depuis de nombreuses années, qui plus est le projet a été déclaré d'utilité publique en 2019 après enquête publique, l'information est donc accessible aux professionnels de l'immobilier comme au public.

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 ?)

Réponse CD56 : Le maintien de la circulation sur l'axe pendant toute la durée des travaux est une considération importante pour le département : où circuleront les véhicules pendant les travaux? A noter que cette considération a d'ailleurs conditionné certaines possibilités et partis pris techniques : en effet, l'impact d'une voie provisoire parallèle pour maintenir la circulation pendant la durée des travaux serait très fort.

Le phasage du projet se décline de la sorte : les premières phases de travaux auront pour but de construire la voirie latérale, puis d'intervenir sur les différents points d'échange (giratoires et voies annexes), et enfin de réaliser la plateforme de la nouvelle RD775. Les travaux devraient s'échelonner sur 3 à 4 ans.

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

Réponse CD56 : L'avis du CNPN ne formule pas de manquements ni de réserves. Le CNPN a formulé un avis favorable sous condition de prendre en compte certaines recommandations. Tout au plus il émet des regrets relevés lors de son instruction du dossier. Le CNPN pointe notamment des éléments dus principalement au morcellement des dossiers, ainsi qu'à des difficultés de transmissions de documents avec les services de la préfecture. Comme le précise le département dans son courrier au Préfet, en date du 12 décembre 2022, en réponse à la transmission de l'avis du CNPN, « par souci de ne pas gonfler encore davantage le volume [du dossier] à appréhender, le parti pris du département est de ne pas répéter les mêmes éléments dans les différentes sous-parties lorsque cela peut être évité. Aussi la recommandation du CNPN quant à la complétude / autoportante de chaque

pièce des dossiers d'autorisation environnementale s'accommoderait mal de l'enjeu de faciliter l'accès au public».

S'agissant du CERFA manquant, le département rappelle qu'il a correctement été transmis dès le dépôt et figurait bien au dossier.

4 Réponses du maître d'ouvrage aux questions du commissaire enquêteur

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

Réponse CD56 : Les merlons figurant dans les documents graphiques ont été dimensionnés en fonction de la nuisance sonore engendrée par le projet de la RD775. Les engagements pris en terme de nuisance acoustique par le département sont conformes aux articles L571-9 et R571-44 à R571-52 du code de l'environnement. En fonction des emprises disponibles et des enjeux identifiés, le département étudiera la faisabilité de protections acoustiques supplémentaires (non imposées par la réglementation) et pourra, le cas échéant, procéder à des adaptations.

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 ?

Réponse CD56 : Une contre-expertise naturaliste a été réalisée par l'association, vraisemblablement sans réel protocole ni rigueur méthodologique, ce qui est fort normal puisque de tels moyens ne sont pas mobilisables au « pied levé ». Cette contre-expertise se fonde essentiellement sur des références bibliographiques pointant des potentialités et est « à dire d'expert ».

Pour autant que certaines remarques puissent être pertinentes, elles ne remettent pas en cause l'évaluation menée et les dispositions prévues. Comme indiqué dans la partie « 3.4 Biodiversité/zones humides/cours d'eau » du présent mémoire, les études écologiques qui ont été menées par des bureaux d'études spécialisées ont répété et croisé les analyses, ils ont précisé et confirmé les évaluations... Il s'agit d'un travail accompli sur plusieurs années. Cette évaluation n'est donc en aucun cas bâclée et négligée. L'ensemble est présenté de manière détaillée (qui, quoi, comment où, quand) dans le dossier. Qui plus est, ce travail a été évalué puis validé par le Conseil National de Protection de la Nature dans son avis du 20 octobre 2022.

Par conséquent le maître d'ouvrage ne remet pas en cause l'évaluation et les mesures qu'il présente dans ce dossier.

A quel échéancier les plantations seront réalisées ?

Réponse CD56 : S'agissant des mesures de compensation MC1 – plantations de haies et MC2 – plantations de boisements, et tel que le département s'y est engagé auprès du préfet dans son courrier en date du 12 Décembre 2022, et après réception de l'avis favorable sous conditions du CNPN, les plantations seront autant que possible anticipées dans la mesure où elles seront compatibles / pertinentes avec l'ordonnancement des travaux ; pour le moins, elles seront réalisées au fur et à mesure de l'avancement de travaux.

Plus de la moitié des boisements compensateurs se situent sur des parcelles hors emprise travaux, ce qui permettra d'anticiper les plantations dès l'automne/hiver suivant la réception de l'arrêté d'autorisation.

Pour les plantations de haies sur des parcelles à distance suffisante des travaux, elles seront envisagées elles aussi à l'automne/hiver suivant la réception de l'arrêté d'autorisation, afin de permettre aux plants de s'implanter suffisamment avant travaux. A noter que les haies les plus proches des zones de travaux sont à visées paysagères et ne rentrent pas en compte dans le calcul des compensations (7km de haies de compensation et 1,8km de haies paysagères complémentaires).

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 ?

Réponse CD56 : Comme indiqué en page 16 du volet E du dossier d'autorisation environnementale, le département s'appuiera sur les prescriptions techniques du cahier des charges « Breizh forêt bois » en vigueur et contractualisera dans ce sens avec les bureaux d'études et les paysagistes qui seront amenés à intervenir pour la réalisation de ces travaux. En complément il prévoit dans le cadre d'un marché spécifique de coordination environnementale, de se faire accompagner en phase étude, travaux puis suivi, par un bureau d'étude spécialisé en environnement, et notamment concernant les compensations de boisements. Par ce biais, le bureau d'étude propose des solutions techniques et l'ONF donne son avis d'expert forestier. Il en va de même lors du suivi des plants. A noter que le département entretient déjà des relations étroites avec l'ONF par le biais d'un partenariat sous forme de convention avec les services techniques départementaux, notamment le Service des Espaces Naturels Sensibles et Randonnées (ENSR), également à travers la rédaction d'un document d'aménagement forestier départemental.

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 ?

Réponse CD56 : Le département prévoit de se faire accompagner pour la définition, la mise en œuvre, et le suivi de l'ensemble des mesures ayant trait à l'environnement, par un bureau d'étude spécialisé. Sont envisagés pour chaque plan de gestion de site de compensation, et pour les protocoles de suivi de chaque taxon, des campagnes d'inventaires, une mise à jour des documents d'analyse afin de vérifier l'atteinte des objectifs, la production d'un rapport annuel, et la présentation des rapports à un comité de suivi. Ces mesures de suivi sont détaillées plus précisément en pages 297 à 301 du volet D du dossier d'autorisation environnementale. Le contrôle par les services préfectoraux permettra d'étudier les éventuelles modifications ou mesures complémentaires à mettre en œuvre pour garantir l'effectivité des réductions et compensations.

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

Réponse CD56 : Dans sa délibération datant du 18 octobre 2019, et faisant suite à l'enquête publique de la DUP, la commission permanente du conseil départemental s'est engagée à répondre favorablement à la demande de la commissaire enquêtrice, dont une des recommandations portaient sur la réalisation de nouvelles mesures sonores après les travaux.

Une campagne de mesures au moment de la mise en service sera donc réalisée afin de contrôler l'efficacité des mesures. Le cas échéant des actions correctives seront mises en place ; l'étude acoustique prospective (cf. étude d'impact) a pour but d'anticiper la réalisation des protections qui seront vraisemblablement nécessaires à terme. Comme indiqué en page 81 du volet B du dossier d'autorisation environnementale, des campagnes de mesures ultérieures seront également réalisées afin de confirmer les données précédentes. Les rapports de suivi seront transmis auprès de la commune de La Vraie-Croix.

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 ?

Réponse CD56 : Comme indiqué dans la partie « 3.4 Biodiversité/zones humides/cours d'eau » du présent mémoire, les corridors écologiques ont été identifiés à 4 échelles différentes avec une analyse recoupée avec les inventaires de terrain. Certains secteurs sont des zones de transit pour les chauves-souris, d'autres pour les amphibiens, ou d'autres pour les mammifères etc. Le travail conjoint du bureau d'étude, du département du Morbihan et du CEREMA a permis d'aboutir à la mise en place de 15 ouvrages hydrauliques dont 5 équipés de banquettes favorables à la faune, 8 passages petite faune, 3 passages pour chiroptères et 1 passage toute faune sur l'ensemble de l'aire d'étude (voir volet D du dossier d'autorisation environnementale, description des MR 6, 8, 9, 10 et 15 au chapitre VII.3), soit un ouvrage tous les 240m environ, répartis en fonction des zones à enjeux, et s'agissant de la section

courante RD775 . Ces passages sont adaptés à la faune identifiée, d'où la création d'un chiroptéroduct, de batrachoducs, et du passage inférieur, etc.

Le département rappelle toutefois que de nombreuses ruptures de continuité sont identifiées sur site à l'état initial, et que les travaux permettront de gommer ces ruptures par la mise en place de dispositifs bien plus adaptés malgré l'augmentation de la largeur à franchir. Le niveau de fragmentation induit par la RD 775 actuelle est souvent sous-estimé : avec la circulation enregistrée, la petite faune terrestre y trouve un obstacle presque infranchissable, avec des ouvrages pour franchissement peu attractifs et une gestion des écoulements de bassins versants assurée à ce jour par de simples buses béton (voir liste des discontinuités volet C p.42 à 45, et plan récapitulatif des bassins versants interceptés par la RD775 p.52 volet C également). En définitif, le projet prévoit une voie certes plus large, mais avec des ouvrages de franchissement mieux adaptés, ce qui aura pour effet un abaissement de l'effet de fragmentation.

5 Conclusion

Le département a bien pris connaissance des avis formulés lors de l'enquête publique. Une majorité de ces avis ou contributions a été classée en avis défavorables, dont certains concernent des sujets qui excèdent le périmètre de la demande d'autorisation objet de l'enquête.

Pour autant le département espère avoir pu rassurer sur l'ensemble des sujets en complétant par ce mémoire l'appropriation que les riverains et parties prenantes ont pu réaliser à travers leur lecture des différentes pièces constituant le dossier.

Il est normal que des inquiétudes se fassent jour à travers les enquêtes publiques au-delà du périmètre concerné, ou au-delà des acteurs concernés ; la répartition des compétences n'est pas toujours très lisible pour les usagers. Le département espère que ses réponses, complétant les éléments de son dossier, permettront de mieux cerner les acteurs concernés par certaines attentes exprimées (gestion plus générale des mobilités).

Les sujets abordés sont parfois très techniques, se rapportant à des notions réglementaires assez fines et ne se prêtent pas toujours à une appropriation facile par les usagers et riverains (impacts et mesures sur zone humide, continuités écologiques, boisements, bruit routier, typologie des voies...).

Le département espère que ses réponses ont pu éclairer davantage sur certaines incompréhensions dans les éléments tels qu'ils étaient rédigés dans le dossier, ou répartis entre ses différentes pièces. Il s'agit d'objectiver les échanges, notamment pour les sujets passionnels comme le sont les nuisances pour les riverains (bruit routier, qualité de l'air), et *in fine* de retrouver davantage de confiance dans la démarche menée par le département.

Pour ce qui concerne plus particulièrement le parti d'aménagement, le département s'est attaché à améliorer la situation existante sur son périmètre de compétences – les routes hors agglomérations - en s'appuyant sur la doctrine nationale et en contactant les autres collectivités pour les domaines qui sortent de son périmètre : intégration dans un schéma de mobilité plus global.

La procédure d'autorisation environnementale en cours conduira prochainement le département à se prononcer formellement sur la suite qu'il entend donner au projet au travers de la déclaration de projet.