



**DECLARATION D'UTILILITE
PUBLIQUE DU PROJET DE MISE EN
2x2 VOIES DE LA ROUTE
DEPARTEMENTALE 769 SECTION
LANN SEVELIN-KERGOAL SUR LA
COMMUNE DE CAUDAN**

CONCLUSIONS ET AVIS

Arrêté du Préfet : 28 janvier 2019
Période d'enquête : 25 février au 26 mars 2019
Référence TA : E 18000309/35
Commissaire Enquêteur : Nicole JOUEN

SOMMAIRE

- Preamble
- Déroulement de l'enquête
- Bilan de l'enquête
- Analyse du dossier
- Bilan de la concertation
- Economie générale du projet
- Utilité Publique
- Analyse bilancielle
- Observations du public et questions du commissaire enquêteur
- Conclusions motivées

CONCLUSIONS MOTIVEES RELATIVES A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE MISE A 2X2 VOIES DE LA RD769 SECTION LANN SEVELIN – KERGOAL A CAUDAN

PREAMBULE

Le projet de mise à 2x2 voies de la RD769 entre Lann Sévelin et Kergoal sur la commune de Caudan s'inscrit dans le programme d'aménagement de la RD769 entre Lorient et Roscoff validé par le département du Morbihan. Les enjeux majeurs sont de soutenir le développement socio-économique de la région lorientaise, favoriser la desserte et l'attractivité du centre Bretagne et d'améliorer la mobilité et la sécurité sur cet axe.

Le projet routier a pour but d'améliorer les liaisons péri-urbaines pour rendre plus accessible le bassin d'emploi lorientais. De plus, il permettra d'augmenter la capacité de l'infrastructure et la vitesse autorisée et faciliter les entrées et sorties. La fluidité du trafic en sera améliorée. La sécurité des usagers sera également renforcée. Les dépassements seront rendus plus faciles et sécurisés. L'exclusion des véhicules lents et la création d'échangeurs sont également des éléments permettant d'assurer une plus grande sécurité routière.

Enfin, les objectifs de l'opération de doublement de la RD769 actuelle sont multiples :

- Améliorer les dessertes locales et favoriser le développement des communes limitrophes de la RD769 ;
- Réduire le trafic dans les bourgs, notamment de poids lourds, et les nuisances induites (bruit, air) ;
- Résorber les obstacles à la continuité écologique au niveau des ouvrages de franchissement actuels.

Le projet se décompose comme suit :

- Doublement sur place de la RD 769 à l'Est ;
- Aménagement d'un nouvel échangeur au sud de Caudan ;
- Réaménagement de l'actuel échangeur de Kergoal ;
- Création d'une voie parallèle à la RD769 afin de desservir le hameau de Kerustantin depuis le nouvel échangeur positionné au sud de Caudan.

Le budget, pour les 3.8 km de la section Lann Sévelin- Kergoal est estimé à la somme de 15 M€.

La MRAe a notifié le 14/08/2018 n'avoir aucune observation à formuler à l'évaluation environnementale transmise le 14/06/2018.

L'enquête publique s'est déroulée du 25 février au 26 mars 2019.

DEROULEMENT DE L'ENQUETE

L'accueil du public et son accès au dossier étaient très satisfaisants au rez de chaussée de la mairie, face à l'agent d'accueil. Le maître d'ouvrage avait préparé un plan général des travaux, en grand format, pour une lecture plus lisible.

Les formalités d'affichage ont été respectées. Les panneaux placés sur 3 lieux considérés comme stratégiques étaient particulièrement visibles ainsi que ceux des 3 sites municipaux réservés à cet effet. L'information sur l'enquête a été relayée en annonces légales dans deux quotidiens diffusés dans le département. Il convient de faire état de la présentation de projet dans 2 journaux locaux lors de la première semaine de l'enquête en présence des représentants de la commune et du département. L'ensemble du dossier était en outre disponible en téléchargement sur les sites internet de la préfecture du Morbihan, du département du Morbihan et de la commune de Caudan. Enfin, il était possible d'adresser ses observations par mail.

CONCLUSIONS ET AVIS

Page 3 sur 23

DOSSIER T.A n° E 18000309/35

*Déclaration d'utilité publique du projet de mise en 2x2 voies de la route départementale 769
section Lann Sévelin – Kergoal sur la commune de CAUDAN*

NJ 26/04/2019

Les quatre demies- journées de permanence proposées ont permis de répondre à toutes les demandes de renseignements et offraient un choix de dates satisfaisant. Cependant, une permanence le samedi matin, comme je l'avais envisagé, aurait été appréciée. J'ai rencontré au total 59 personnes et environ 165 visiteurs ont consulté les dossiers pendant toute la durée de l'enquête.

Observation du public : CL12 Mr Mme JAULIN - Regrettent le manque de permanences les jours ouvrables.

Commentaire du commissaire enquêteur

Cette enquête s'est déroulée dans des conditions tout à fait satisfaisantes. J'estime que le public a été informé de façon très convenable ce que prouve sa participation importante. Les quatre permanences et les moyens mis en place (registre, courrier, courriel) ont permis aux citoyens de s'exprimer dans de bonnes conditions et sans aucune restriction. Cependant, je conseille à l'autorité organisatrice et au maître d'ouvrage de veiller à la présence du commissaire enquêteur un samedi matin pour ce type d'enquête. Le dossier, en ligne sur les sites de la préfecture, du département et de la commune a permis aux intéressés de s'approprier le projet avant leur venue aux permanences.

BILAN DE L'ENQUETE

Les observations recueillies sont au nombre de 106 et se décomposent comme suit :

- 6 observations orales
- 41 observations consignées sur le registre
- 22 courriers déposés en mairie
- 37 courriels parvenus via l'adresse dédiée.

Cinq personnes publiques sont intervenues dans le cadre de cette enquête. Il s'agit du maire des communes de Cleguer(C6), de Plouay(C7), d'Inguiniel(R20) et d'un sénateur du Morbihan (R13).

La commune de Caudan m'a transmis le 17 avril un exemplaire de la délibération du conseil municipal qui émet un avis favorable sous réserve de réaliser de nouvelles mesures de bruit, un aménagement phonique sur le linéaire de tout le tracé ainsi qu'une limitation de vitesse à 90 km/h entre Kergoal et le Moustoir.

Trois associations ont consigné des observations sur ce projet : l'association de défense des riverains de Kérourio, (CL2, CL6, CL7), les Amis de Pont Youan/Restendrézen (CL19) et l'Association de Défense de l'Environnement de Caudan(CL17) qui a organisé une réunion au cours de l'enquête.

Les observations orales ou écrites portent sur les thèmes suivants :

Avis défavorable

Avis favorable

Nuisances sonores (tous secteurs confondus)

Nuisances visuelles

Limitation vitesse

Actualiser l'étude de bruit initiée en 2010/2011

Maintien du boviduc à hauteur de Kerustantin

Circulations douces

Parkings relais

Transport collectif

CONCLUSIONS ET AVIS

Page 4 sur 23

DOSSIER T.A n° E 18000309/35

*Déclaration d'utilité publique du projet de mise en 2x2 voies de la route départementale 769
section Lann Sévelin – Kergoal sur la commune de CAUDAN*

NJ 26/04/2019

Réaménagement de l'échangeur Moustoir à Lanester
Aménagement du bassin n°3
Projet global de la RD769 et le devenir des autres tronçons.
Evaluation des biens après travaux
Devenir de l'activité « les Vergers de Kergoal ».
L'accès à la déchetterie
Les protections acoustiques pour les résidents de la ZAC Lenn Sec' h
La signalétique envisagée par le maître d'ouvrage
La pertinence d'effectuer le projet global en 5 sections.

J'ai collationné toutes les observations dans le procès-verbal de synthèse avec mes propres interrogations.

Le procès-verbal de synthèse a été présenté le 1 avril 2019 au représentant du département. Le mémoire de réponse m'est parvenu par mail les 9 et 15 avril 2019.

J'ai eu des réponses à toutes les requêtes de compléments d'information formulées au cours de l'enquête.

Commentaire du commissaire enquêteur

Le niveau important de fréquentation lors des permanences et le nombre conséquent d'observations déposées montrent un vrai intérêt pour ce projet initié par le Département du Morbihan depuis de nombreuses années. Cet aménagement routier ne recueille pas l'assentiment général : 32% des intervenants émettent un avis favorable, 14% un avis défavorable et environ 52% demandent des aménagements acoustiques et/ou visuelles pour les nuisances relevées. J'ai constaté une vraie inquiétude sur cet aspect qui a été relayé par les personnes publiques comme par les représentants des associations.

ANALYSE DU DOSSIER

L'énumération des diverses pièces au chapitre 2.1 du rapport, atteste du contenu réglementaire exigé pour un ce type d'enquête. Les documents écrits, en particulier l'étude d'impact étaient clairs, précis et suffisamment détaillés, illustrés de photos, plans et cartes bien légendés. Toutes les différentes pièces du dossier ont bien été mises à disposition du public lors de l'enquête, aussi bien en mairie qu'en totalité sur les sites internet de la Préfecture, du Département et de la Commune. J'ai noté dans le procès-verbal de synthèse une seule remarque concernant ce dossier (**CL34**) à savoir le manque d'avis de la MRAe auquel je souscris absolument. Cette absence d'avis est préjudiciable pour le public mais également pour le commissaire enquêteur. En effet, cet avis destiné à informer le public et à éclairer la décision relative au projet, s'intègre pleinement dans le processus d'amélioration de la prise en compte de l'environnement bien qu'il s'agisse d'un avis simple.

Commentaire du commissaire enquêteur

L'ensemble des documents mis à disposition du public dans le cadre de cette enquête, aussi bien en mairie que sur les trois sites internet me paraissent de nature à avoir permis à chaque personne qui souhaitait s'y intéresser de trouver toutes les informations nécessaires. La conception du dossier, d'une méthodologie rigoureuse, permettait de s'approprier correctement ce projet routier.

BILAN DE LA CONCERTATION

La concertation a été organisée entre le 18 juillet 2014 et le 10 octobre 2014 sur la totalité du projet. Le maître d'ouvrage a invité le public à s'exprimer dans des registres mis à disposition lors des expositions publiques et des réunions à Plouay et Caudan. La participation recensée est estimée à 200 personnes avec 94 interventions dénombrées.

La préoccupation majeure qui émerge de la concertation porte sur le tracé de la voie, le bruit et l'impact acoustique ou encore repris plus globalement la qualité du paysage et du cadre de vie. Le public a très largement confirmé la nécessité de traiter la problématique de desserte et de sécurisation de l'infrastructure actuelle. Le maître d'ouvrage a indiqué dans le dossier les réponses apportées aux observations recueillies.

Commentaire du commissaire enquêteur

Le bilan de la concertation est restitué de façon très complète. Cette concertation a été menée dans de bonnes conditions avec notamment 2 réunions publiques.

Les délais entre la clôture de la concertation, les délibérations des collectivités territoriales concernées et le début de l'enquête publique étaient suffisants pour assurer la prise en compte des éléments recueillis.

Les réponses apportées, aussi bien en réunion, que dans le cadre du dossier, fournissent des précisions sur plusieurs sujets de préoccupation du public.

ECONOMIE GENERALE DU PROJET

Le parti d'aménagement retenu, comme sur la section déjà réalisée (Kercado - Saint-Quoi à Cléguer), est le doublement sur place de la RD769 à l'est de la voie existante. Les principaux carrefours seront rétablis par des échangeurs.

Le tronçon concerné, qui suit l'actuel tracé de la RD769 débute au giratoire existant du Moustoir (Lann-Sévelin), et se termine au nord de l'actuel échangeur de Kergoal.

Le projet prévoit en outre, les aménagements connexes suivants :

- Aménagement d'un nouvel échangeur au sud de Caudan ;
- Réaménagement de l'actuel échangeur de Kergoal ;
- Création d'une voie parallèle à la RD769 afin de desservir le hameau de Kerustantin depuis le nouvel échangeur positionné au sud de Caudan.

Le choix s'est opéré sur les solutions qui permettent de : limiter au maximum les effets de coupure, éviter la destruction des zones bâties, réduire les emprises au sol nouvelles, atteindre un niveau de service adapté aux objectifs.

Le fractionnement du projet global

Le projet global de la mise à 2x2 voies entre Lanester et Plouay s'inscrit dans le cadre du programme d'aménagement de la RD769 entre Lorient et Roscoff. Le tronçon objet de la mise à 2x2 voies d'environ 15 km de la RD769 a été découpé en cinq sections distinctes.

Observations du public : 13 observations favorables au projet (sur les 29) dont celles des maires de Plouay, Cléguer et Inguiniel proposent une réalisation globale de l'opération routière.

J'ai interrogé le maître d'ouvrage (**CE1**) sur les raisons de cette démarche de fractionnement considérant les enjeux majeurs déclinés dans le dossier.

Réponse de la collectivité

Le fractionnement de l'opération est lié à plusieurs problématiques. La difficulté budgétaire et organisationnelle de gérer la totalité des 4 tronçons d'un coup. Le fractionnement des autorisations permet de mieux coller à l'actualité réglementaire.

Le morcellement lié à la capacité d'investissement facilite la répartition équitable de l'effort d'investissement sur tout le territoire Morbihannais.

Les sections sont donc réalisées successivement, du Sud vers le Nord, les sections Sud étant celles qui profitent à tous ceux qui transitent entre l'agglomération de Lorient et le Nord du département, voire les Côtes d'Armor et le Finistère.

L'ensemble de l'opération est bien inscrit à la programmation pluriannuelle d'investissement au titre du plan routier départemental prioritaire

Commentaire du commissaire enquêteur

Je prends acte de cette réponse en considérant, bien évidemment, que les contraintes budgétaires sont essentielles dans la programmation de ce projet routier. J'ai bien noté que l'ensemble de l'opération était inscrit comme prioritaire à la programmation pluriannuelle d'investissement. Cet engagement devrait rassurer une partie des usagers et des habitants du secteur.

Choix du doublement

Le doublement sur place est préféré à l'ouverture d'une nouvelle voie, car l'effet de coupure sur l'environnement naturel et sur les parcelles agricoles est déjà existant, et le réseau de dessertes locales est suffisamment dense.

Ce point n'a soulevé aucune observation, tant orale qu'écrite pendant l'enquête publique.

La variante « est » privilégiée

3 variantes ont été étudiées. Après une analyse multicritère, la variante « Est » a été retenue car elle présente moins de contrainte en termes d'impact sur les secteurs bâtis et permet de préserver le parc public situé entre les quartiers résidentiels de Caudan et la RD 769. De plus, une voie latérale rejoint le hameau de Kerustantin depuis l'échangeur de Restendrézen. Cette solution permet de limiter l'impact des aménagements en termes d'emprise sur les milieux naturels, notamment sur les zones humides.

Observations du public : Les habitants de Kerustantin (C4, CL8, C12) et l'Association de Défense de l'Environnement de Caudan (C17, C36, C11, C8) demandent la modification du tracé le plus possible à l'Ouest afin de limiter l'impact sonore pour les maisons du hameau.

J'ai porté cette sollicitation auprès du département (**CE 9**) car l'étude de cette variante avait été demandée lors de la concertation.

Réponse du maître d'ouvrage

L'hypothèse d'une solution mixte Est-Ouest n'est pas tenable d'une part à cause de la difficulté technique à réaliser des longs biseaux de basculement, mais surtout en raison du phasage des travaux sur une route sous circulation ; à moins de dévier tout le trafic dans le bourg de Caudan pendant de nombreux mois.

En effet, le phasage des travaux nécessitera de conserver le trafic toujours du même côté par rapport aux travaux.

Pour ce qui est de l'usage des terrains, la partie de terre « en friche sans valeur » ainsi que le délaissé de voirie représentent au total 380m sur les 1,5 km de voie entre le Moustoir et l'échangeur de Restendrézen. La solution avancée par le collectif de riverains (merlon du ruisseau jusqu'à l'échangeur)

CONCLUSIONS ET AVIS

Page 7 sur 23

DOSSIER T.A n° E 18000309/35

Déclaration d'utilité publique du projet de mise en 2x2 voies de la route départementale 769

section Lann Sévelin – Kergoal sur la commune de CAUDAN

NJ 26/04/2019

nécessiterait des emprises gigantesques (merlons dans une zone en remblai) et un impact sur zone humide significatif, alors même qu'ils prescrivent la préservation de ce foncier agricole. Le déport correspondant à un élargissement par l'Ouest plutôt que par l'Est est faible et ne générerait qu'un effet psychologique plutôt que mesurable (aux dires du CEREMA qui a réalisé l'étude) étant donné la configuration des lieux.

Commentaire du commissaire enquêteur

La réponse est complète et semble avoir bien été étudiée par le porteur de projet. Ce point aurait dû être mieux précisé dans le dossier d'enquête et présenté aux riverains du hameau de Kerustantin lors des différents échanges intervenus depuis le lancement de l'opération. Les résultats des études de mesure de CERUMA mériteraient d'être présentés ou publiés afin d'éviter des supputations sur « les dires » du bureau d'études. Enfin, il est peu envisageable de dévier le trafic dans le bourg de Caudan sans l'aval de la municipalité, qui par ailleurs, semble soutenir cette demande (avis du conseil municipal du 16 avril 2019).

Une opération identifiée dans les documents d'urbanisme

Le projet est identifié, dans le Scot du pays de Lorient comme nécessaire pour l'amélioration du territoire.

Cette opération s'inscrit dans le cadre des orientations du PADD mais ne respecte pas le classement des terrains en espace boisé classé et de réglementation des emplacements réservés.

Le recours à une déclaration d'utilité publique (DUP) n'est possible que si le projet est compatible avec les documents d'urbanisme : une procédure conjointe de mise en compatibilité a donc été engagée.

Le délai de réalisation

Au cours de l'enquête, un grand nombre de citoyens m'a interrogé sur les délais de réalisation de ce projet routier étant très sceptique sur sa faisabilité. Le maître d'ouvrage m'avait indiqué approximativement, lors de la présentation du dossier, les délais envisagés de commencement des travaux.

Il m'a semblé important d'avoir une indication écrite (**CE1**) avant de donner mon avis sur ce projet.

Réponse de la collectivité

Aucune date n'est en effet proposée dans le dossier car à ce stade, l'horizon est trop incertain pour que le département s'engage sur une date. En effet, il reste l'étape importante du dossier d'autorisations réglementaires (IOTA : loi sur l'eau, dérogation pour atteinte aux espèces protégées et défrichement), l'archéologie préventive et les expropriations (une au moins).

Certains de ces éléments sont dépendants de délai d'instruction ou de risque que le département ne maîtrise pas (risque de fouilles archéologiques ou d'expropriation par exemple). A titre informatif, l'objectif du département est un démarrage des travaux en 2021 avec une mise en service fin 2023 au mieux.

Commentaire du commissaire enquêteur

Le projet a été étudié par le département avec beaucoup de rigueur. Toutes les contraintes budgétaires structurelles et réglementaires ont ralenti la réalisation de cette opération provoquant ainsi un doute chez les citoyens sur la faisabilité de ce projet. La pertinence du doublement de la voie n'a pas été contesté lors de l'enquête. Le choix du doublement à l'Est ne recueille pas l'assentiment de tous et en particulier les résidents du hameau de Kerustantin. Cependant, je note que les compléments

CONCLUSIONS ET AVIS

Page 8 sur 23

DOSSIER T.A n° E 18000309/35

Déclaration d'utilité publique du projet de mise en 2x2 voies de la route départementale 769 section Lann Sévelin – Kergoal sur la commune de CAUDAN

NJ 26/04/2019

d'information apportés dans le mémoire de réponse confortent l'option retenue par la collectivité. Je regrette que tous ces éléments n'aient pas été inclus dans le dossier soumis à enquête publique. Je conseille également au département de fournir à la commune de Caudan et à l'ADEC tous les résultats des mesures réalisées par le CEREMA dans le cadre de ce projet. Enfin, les documents d'urbanisme, du SCoT au POS, ont donc bien pris en compte cette opération routière.

UTILITE PUBLIQUE

Caractère d'utilité publique du projet

Le projet, tel que défini dans le dossier, est conforme aux objectifs poursuivis par le Département, dans le cadre de sa compétence en matière de routes interurbaines. La mise à 2x2 voies de la RD769 permettra le développement économique de ce territoire tout en résorbant l'accidentologie constaté sur cet axe. Les ouvrages de franchissement amélioreront les accès aux dessertes locales qui sont inadaptés actuellement principalement aux heures de pointe. Le trafic dans les bourgs devrait être plus fluide du fait de l'absence notamment des poids lourds. Ce parti d'aménagement est homogène avec le tracé déjà réalisé en 2008 entre Kercado et Saint-Quio sur la commune de Cléguer.

Enfin, la création de quatre bassins, avec volume mort, ayant les fonctions de rétention, de traitement de la pollution chronique et / ou accidentelle devrait faciliter les écoulements naturels et piéger les éventuelles contaminations.

Observations du public : 21 observations favorables au projet (sur les 29) estiment que ce projet aura un effet positif sur le développement économique du secteur, améliorera les conditions d'accès aux bourgs et sera beaucoup plus sécuritaire.

13 observations défavorables considèrent ce projet obsolète, coûteux et ne respectant pas la transition écologique.

Réponse du maître d'ouvrage

La position du département est qu'il est toujours pertinent aujourd'hui de sécuriser les déplacements, d'accompagner le développement des territoires, d'exercer pleinement ses compétences dans son périmètre d'intervention et d'adapter son réseau en réponse à la croissance constatée du trafic (à infrastructure constante).

Le développement durable, dans lequel s'inscrit la transition écologique, embrasse 3 dimensions simultanément : l'environnemental, l'économique et le social. A ce titre, le développement économique des territoires et leur vitalité est aussi importante que la préservation des environnements ; l'amélioration de la desserte du Centre Bretagne est donc à apprécier également.

Par ailleurs, l'infrastructure ne contraint pas les usagers (privés ou publics) dans le choix des moyens de transport qu'ils utilisent (covoiturage, bus, cars, véhicules électriques...). La transition écologique est un effort collectif, mais aussi individuel.

Commentaire du commissaire enquêteur

La RD769 est un itinéraire de transit, d'échanges et de trafics locaux qui supporte une fréquentation très importante, notamment de poids lourds, et se caractérise par une détérioration de la sécurité routière. Ce projet permet une meilleure prise en compte des utilisateurs, donne un intérêt majeur au développement économique et améliore la fluidité du trafic. La mise en 2 fois 2 voies doit s'apprécier comme une réalité évidente permettant de doter le territoire breton d'un axe central conforme aux standards contemporains en matière de liaison routière. L'utilité partagée du projet s'inscrit dans sa vocation d'aménagement du territoire de la péninsule bretonne.

CONCLUSIONS ET AVIS

Page 9 sur 23

DOSSIER T.A n° E 18000309/35

*Déclaration d'utilité publique du projet de mise en 2x2 voies de la route départementale 769
section Lann Sévelin – Kergoal sur la commune de CAUDAN*

NJ 26/04/2019

ANALYSE BILANCIELLE

Inconvénients

- Inconvénients d'ordre sociétal

- Nuisances sonores

Les nuisances sonores sont générées par le flux automobile. La nouvelle infrastructure routière ne devrait pas générer de trafic supplémentaire ; cependant il est constaté une progression régulière des flux routiers au cours de ces dernières années. Même s'il est évident que les riverains perçoivent déjà nettement les émissions sonores provenant de la RD769, le ressenti pourrait s'avérer plus important.

Ces inconvénients seront atténués par plusieurs dispositions :

- ❖ Pour la zone du Moustoir : l'isolation acoustique des façades de 3 bâtiments.
- ❖ Pour le hameau de Kerustantin : un merlon de 4 mètres de hauteur et l'isolation acoustique d'un bâtiment.
- ❖ Pour la zone de Restendrézen : un écran de 3 mètres de hauteur et l'isolation acoustique du premier étage d'un des bâtiments.
- ❖ Pour la zone au sud du pont de Saint Joseph : un écran de 4 mètres de hauteur et l'isolation acoustique du premier étage d'un des bâtiments.

Ces aménagements sont insuffisants pour la majorité des citoyens présents lors de l'enquête d'où un grand nombre de contributions réclamant des isolations complémentaires.

Observations du public : 58 observations sont relatives aux nuisances sonores avec des points de crispation pour les secteurs Camélias (**10**) et Kergoal (**11**) comme par ailleurs le conseil municipal de Caudan (DCM du 16/4/2019).

J'ai également relayé cette demande (**CE3**) au vu des interrogations exprimées largement pendant l'enquête.

Réponse du département

Tôt dans les études le département s'est intéressé à cette problématique, identifiée comme un point sensible. En 2011, le CEREMA réalise une caractérisation de l'environnement sonore. Cette étude se traduit par un vaste aperçu de l'ambiance sonore préexistante pour servir de référence pour le calage de la modélisation numérique utilisée dans l'étude acoustique, en corrélation des niveaux de trafic.... Cette partie réalisée en 2011 est retranscrite au chapitre « *II Analyse de l'état initial* » de l'étude d'impact.

Ensuite le CEREMA a caractérisé la transformation significative. Pour cela il a appliqué les trafics prévisionnels en 2035 pour le projet et pour la route existante sans projet. La comparaison des deux permet de vérifier l'écart entre les deux situations. En application de la réglementation, la transformation significative est avérée lorsque l'écart entre les deux dépasse 2 dB(A).

Pour les habitations concernées par une transformation significative, le niveau de contribution sonore de la voie définit trois catégories différentes de prescriptions formant les objectifs du maître d'ouvrage pour les dispositifs de protection acoustique.

Le CEREMA propose alors des dispositifs adaptés à chaque secteur, à chaque situation et à chaque contexte : isolations de façade pour des habitations isolées, merlons acoustiques lorsqu'il y a de l'espace disponible, écrans acoustiques en dernier ressort. Cette palette graduée permet d'adapter l'effort financier et foncier : outre le souci du bon emploi de l'argent public, il faut aussi contenir les emprises sur le foncier agricole ou les zones humides.

Ainsi la réaction de nombreux riverains de Kergoal, de Restendrézen et de la rue des Camélias trouve sa source dans la définition initiale de ce qui constitue une obligation réglementaire : la caractérisation de la transformation significative.

A Lenn Sec 'h, le quartier étant postérieur à l'arrêté de classement sonore de la RD769 (01 décembre 2003), le principe d'antériorité s'applique et le département n'a pas à prévoir de protections acoustiques réglementaires. Ce quartier bénéficiera toutefois des effets acoustiques probables des aménagements paysagers projetés du fait de la marge de recul.

Pour Kerustantin, le hameau dispose d'un merlon de 4m de haut. De plus, il n'est pas avéré qu'un élargissement par l'Ouest produirait une amélioration significative de la perception sonore par les habitants du hameau.

Pour ce qui est de la demande d'un revêtement anti-bruit, la proposition du département est de mettre en œuvre un béton bitumineux très mince (BBTM) en couche de roulement au lieu du BBSG. Cet enrobé possède une granulométrie plus ouverte et qui permet de limiter les émissions sonores.

Le département se conforme à la réglementation, toute la réglementation, mais rien que la réglementation. En effet, le risque en accordant ça ou là plus que le réglementaire, c'est de créer un précédent qui ne manquera pas de générer de multiples demandes sur tout le territoire morbihannais. La seule garantie d'une équité de traitement sur toutes les parties de tous les projets routiers du département (qui gère plus de 4000 km de routes), c'est de s'en tenir à des règles communes et invariables. Les élus départementaux, requestionnés en janvier 2017 (préparation du dossier DUP) à travers la commission des infrastructures routières, ont confirmé le parti pris du département qui est d'appliquer strictement la réglementation

Le département s'engage également à réaliser un suivi pour vérifier que les protections prévues permettent effectivement de respecter les niveaux maximaux de contribution sonore définis.

Commentaire du commissaire enquêteur

*Ce projet a des impacts sonores non négligeables. Dans son mémoire de réponse, le département apporte une réponse très technique sur la méthode de calcul des mesures de bruit et sur l'aspect réglementaire qu'il ne faut pas oublier, j'en conviens tout à fait. Cependant, j'ai perçu une très grande inquiétude sur cet aspect de la part des habitants certes, mais également des représentants de la commune et des 3 associations communales. Je demande au département d'envisager des aménagements acoustiques sur tout le tracé du projet. Les élus départementaux pourront tout à fait justifier leur bonne foi sur cette éventuelle dérogation sans remettre en cause les principes de fonctionnement de la collectivité. Ce point fera l'objet d'une **recommandation**.*

○ Etude de bruit

Les mesures de bruit référencées dans le dossier ont été réalisées en 2010 et 2011. Des relevés acoustiques sont nécessaires et ce avant le début des travaux.

Observations du public : L'association de Défense de l'environnement de Caudan, le conseil municipal et un grand nombre d'habitants demandent de nouvelles mesures de bruit et ce sur tout le tracé du projet.

J'ai soutenu cette sollicitation (**E2**) dans le procès-verbal de synthèse constatant un non-respect des engagements énoncés dans le bilan de concertation.

Réponse du maître d'ouvrage

Les mesures in situ réalisées en 2011 ont pour principal objet de caler la modélisation en rectifiant les imprécisions du modèle numérique de terrain qui sert à calculer la propagation des bruits. Elles sont redressées pour tenir compte de la météo et des conditions de trafic effectives lors des mesures.

Tant que la configuration du terrain est inchangée, ces mesures n'ont pas lieu d'être refaites.

CONCLUSIONS ET AVIS

Page 11 sur 23

DOSSIER T.A n° E 18000309/35

*Déclaration d'utilité publique du projet de mise en 2x2 voies de la route départementale 769
section Lann Sévelin – Kergoal sur la commune de CAUDAN*

NJ 26/04/2019

L'étude de bruit a été finalisée en mars 2017 lors de la rédaction de l'étude d'impact. Elle n'est donc pas ancienne. Il ne s'agit que d'une projection la plus fine possible, mais issue d'une simulation numérique. Des mesures in Situ seront faites après la mise en service pour vérifier l'efficacité des dispositifs.

Commentaire du commissaire enquêteur

*Cette réponse, une nouvelle fois très technique et sans aucune complaisance à l'égard des habitants n'est pas cohérente et manque de bienveillance. Le département pourrait faire preuve d'un minimum de compréhension pour tenir compte des inquiétudes des riverains face au bruit. C'est pourquoi, je demande au département de réaliser des mesures de bruit dès que possible, sur tout le tracé du projet routier. Cette étude devra être présentée et commentée au conseil municipal de Caudan et aux associations locales qui se sont exprimées lors de l'enquête. Ce point fera l'objet d'une **réserve**.*

○ Nuisances visuelles

Cette opération changera également l'aspect du secteur. Les habitants, les randonneurs et/ou les usagers de la route constateront une modification sensible du site. Il est donc indispensable pour l'aménageur de veiller à un traitement paysager de qualité.

C'est ainsi qu'un certain nombre d'habitants sont intervenus sur ce sujet en demandant des aménagements spécifiques.

Réponse du maître d'ouvrage

Un écran végétal au Sud de Kerustantin côté Est jusqu'au merlon est possible ; il sera intégré au projet d'aménagement paysager en complément des intentions paysagères affichées dans l'étude d'impact. Le bassin n°3 sera implanté de manière à ne pas supprimer la haie existante ni le merlon situé entre les riverains de la rue des Camélias et la zone humide. Le projet ne prévoit donc pas d'impacter la zone boisée située sur la parcelle communale ZP 636. Le long de la ZAC de Lenn Sec 'h, l'existence d'une marge de recul permet de proposer une action volontaire d'insertion paysagère par le département : modelage paysager sur la partie Sud et talus de 1m de haut en épaulement le long de la bretelle d'insertion depuis l'échangeur de Kergohal. Toutefois, la présence d'une zone humide au passage du ruisseau limitera l'étendue de l'intervention (coupure) afin de contenir l'impact sur ces milieux.

Commentaire du commissaire enquêteur

L'aspect paysager est convenable et devrait satisfaire les riverains les plus proches. Ce point me paraît bien appréhendé par le maître d'ouvrage et n'appelle pas de commentaires particuliers

○ Emissions de gaz à effet de serre

Tout accroissement de la circulation induit également des émanations supplémentaires de gaz à effet de serre qui peuvent provoquer certains troubles mineurs qu'il convient d'évaluer.

D'une façon formelle, une seule contribution (**C20**) évoque ce problème. Cependant, il convient de préciser que beaucoup de remarques évoquent les effets induits de ce projet sur la santé publique.

J'ai questionné le département (**CE6**) pour connaître les mesures prises pour limiter toute pollution.

Réponse du maître d'ouvrage

Le département apporte peu de réponses dans le cadre du dossier.

Cependant, l'impact est à apprécier dans sa globalité, notamment au regard des objectifs du maître d'ouvrage qui sont aussi d'ordre économique et social ; sur le plan environnemental, d'autres thèmes

sont traités et vont au-delà de la simple compensation, permettant de résorber des situations aujourd'hui problématiques (transparence écologique aux traversées par exemple).
Surtout, la sécurisation de l'axe est un enjeu qui dépasse le différentiel d'émissions de gaz à effet de serre, au même titre que l'augmentation des consommations liées à l'alourdissement par embarquement de dispositifs de sécurité actives et/ou passives dans les véhicules.
Enfin, le rehaussement de la vitesse maximale autorisée n'est en aucun cas une obligation et les nombreux usagers s'inquiétant de la transition écologique pourront librement emprunter l'itinéraire à une vitesse de 80 ou 90 km/h pour participer à l'effort collectif.

Commentaire du commissaire enquêteur

Ces nuisances restent acceptables au vu des conclusions de l'étude d'impact. Les émissions ne sont pas quantifiées actuellement mais devrait l'être dans le cadre de la procédure environnementale. Ce point est essentiel dans le cadre de la protection de la santé publique. Je pense que tout citoyen devrait pratiquer un comportement de conduite citoyenne (écoconduite) afin de limiter l'émission de gaz à effet de serre.

○ Limitation de vitesse

Sur les voies de transit départementales et interdépartementales, la vitesse autorisée est limitée à 110km/h.

Ce point est largement contesté dans le cadre de l'enquête tant par les citoyens, les élus locaux, que par les représentants d'associations de défense de l'environnement.

Réponse du maître d'ouvrage

Le parti d'aménagement retenu est un tracé à 2x2 voies limitées à 110 km/h, avec échanges dénivelés. C'est le même parti d'aménagement que pour la section déjà réalisée entre Kercado et St-Quio en 2008. C'est également le parti choisi pour les autres opérations à fort trafic du plan routier départemental prioritaire. Il s'agit d'un itinéraire de transit départemental et interdépartemental. Il ne s'agit pas d'une desserte périurbaine présentant un niveau de trafic énorme et générant beaucoup d'entrecroisements entre accès rapprochés.

L'implantation du panneau B14 « 90 » indiquant le début de la séquence de décélération sera implanté à environ 285m du giratoire du Moustoir, c'est-à-dire juste au Sud de la sortie directe vers la ZI de Lann Sévelin. Les remontées de file seront plus limitées que l'existant du fait du stockage bien plus important avec le doublement des voies. Cependant, le département procèdera à un monitoring pour vérifier un éventuel besoin de compléter le dispositif par un système dynamique d'alerte en cas de bouchon, pour avertir les usagers afin qu'ils adaptent leur comportement.

Au passage, une limitation globale de la vitesse à 90 km/h s'accompagnerait d'une limitation (voire d'une suppression) des protections acoustiques prévues dans le cadre du projet, du fait que les critères réglementaires ne seraient plus atteints, ce qui va à l'encontre des attentes exprimées.

Commentaire du commissaire enquêteur

La mise à 2x2 voies de la RD 769 est un axe de transit départemental puis interdépartemental. La vitesse limitée à 110 km/h me semble cohérente avec le statut de la voie. Il conviendra d'implanter une signalétique adéquate afin que cette limitation soit bien respectée. Les automobilistes ont d'une façon générale un comportement à risque et ne tiennent pas compte naturellement du code de la route. La demande de baisse de la limitation de vitesse est liée aux nuisances sonores occasionnées d'où la nécessité de créer des aménagements acoustiques.

- impact agricole

Le projet prévoit la perte de 7.4 ha de terres agricoles qui sont actuellement exploitées. Le maître d'ouvrage prendra l'attache des exploitants, qui connaissent l'existence de cette opération routière, lors des enquêtes suivantes.

Observations du public : L'impact agricole a été soulevé par un certain nombre de participants, une seule personne considère que le projet est destructeur de terres agricoles (R40), un agriculteur concerné émet un avis favorable (C11) et une observation s'inquiète du passage des engins agricoles (CL13).

Réponse du département

La solution de type élargissement est bien moins gourmande en emprise qu'un tracé neuf et l'effet de coupure est déjà existant.

Le projet comporte déjà des mesures de limitation des impacts aux exploitants, comme par exemple la réalisation d'accès sécurisés aux vergers de Kergohal des deux côtés ou le remplacement d'un boviduc par un passage inférieur de 2,5m de large à Restendrézen.

En complément, la voie latérale vers Kerustantin va être accolée à la RD769 pour limiter davantage l'emprise sur les terres agricoles.

Aussi, le système de collecte des eaux de ruissellement de plateforme va être dimensionné finement pour limiter la taille totale en largeur, en limitant les cunettes à 1,65m au lieu de 2,20m là où les calculs le permettent. De la même manière, dans le secteur des vergers de Kergohal, ce dispositif de collecte sera bétonné pour limiter sa largeur (augmentation de la capacité hydraulique).

Pour assurer la dissociation des flux et éviter que les bovins n'empruntent la voie latérale, un cheminement est prévu en pied de remblai de la voie latérale entre le passage inférieur à Restendrézen et Kerustantin.

L'interdiction aux engins agricoles est par ailleurs bien prévue au titre de la sécurisation de l'axe, dans la mesure où les accès sont possibles ou recréés par ailleurs. C'est un objectif pour l'ensemble de l'opération de Lanester à Plouay.

Commentaire du commissaire enquêteur

La vocation agricole des terrains était condamnée à disparaître pour partie à terme, sans objection de la chambre d'agriculture.

La collectivité devra trouver un consensus avec les occupants des terres et les propriétaires dans le cadre des enquêtes parcellaires. Je n'ai perçu aucune inquiétude sur ce sujet car un seul agriculteur a manifesté un accord tacite.

La consommation des terres agricoles, importantes a priori, ne peut être ignorée. Cependant les dispositions adoptées par le Département en limitent l'impact négatif.

- Coût

Le budget prévisionnel du projet section Lann-Sévelin – Kergoal pour la réalisation de 3.8 km est estimé à 15M €. Les mesures en faveur de l'environnement s'élèvent à la somme de 4 130 000 € dont 1 500 000€ pour les protections acoustiques.

Cet aménagement est financé par le département.

Les opposants au projet (avis défavorable) estiment cette opération trop onéreuse.

Commentaire du commissaire enquêteur

Ce budget paraît bien évidemment très élevé mais il s'agit d'une estimation qui tient compte des dépenses liées aux acquisitions foncières, aux études et travaux et aux mesures compensatoires. Cette

estimation évoluera au fur et à mesure de l'avancement du projet. Nul n'est sensé ignorer que la sécurité routière a un coût que le département a l'obligation d'assurer.

- Inconvénient d'ordre environnemental

Les travaux sur le site nécessitent la destruction de zones humides, de haies, de massifs et de boisements qui sont des habitats pour les espèces protégées.

Le projet prévoit la compensation de la zone humide détruite, la plantation de haies et massifs le long du linéaire de voirie ainsi que l'aménagement de gîtes sur les délaissés routiers.

Commentaire du commissaire enquêteur

Les mesures compensatoires du type ERC (éviter, réduire et compenser) sont énoncées dans ce dossier et répondent aux besoins. Elles devraient être complétées et affinées dans le cadre de la procédure environnementale qui interviendra après la déclaration d'utilité publique mémoire en réponse. Leurs effets devront cependant être soigneusement analysés.

Avantages

- Développement des communes limitrophes

Cet axe routier joue un rôle de désenclavement mais a également vocation à favoriser des échanges infra-territoriaux et interurbains. Le Centre Bretagne a une économie axée sur l'agro-alimentaire ce qui entraîne des besoins relativement importants en matière de transport. En effet, la chaîne logistique des activités agricoles est importante en amont ainsi qu'en aval de la production. Ceci implique, pour assurer son niveau d'activité et son développement, de disposer d'une infrastructure routière répondant à des préoccupations optimum en termes économiques et de sécurité. La portion réalisée, sur la commune de Cléguer, semble déjà avoir amélioré la vitalité du secteur.

Commentaire du commissaire enquêteur

Les communes, éloignées de l'agglomération de Lorient et en retrait du littoral, doivent pouvoir se développer et accueillir des activités économiques. La mise à 2x2 voies de la RD769 est donc vitale. Ce projet apporte un intérêt important au développement économique en favorisant l'attractivité des pôles à proximité des futurs accès de cette voie.

- Renforcement de la sécurité

Cet aménagement routier est un atout essentiel à la sécurité. La création d'un séparateur central entre les deux sens de circulation et le dépassement des véhicules sont des facteurs réduisant les accidents. Le croisement des véhicules avec un certain confort permet une mobilité plus fluide sans freinage intempestif des conducteurs. Le comportement des usagers de la route paraît plus serein du fait de la suppression d'accès à niveau. Les services de l'Etat, du Département ont recensé un nombre conséquent d'accidents sur la RD769 qu'il est nécessaire de résorber.

Observations du public : la majorité des observations pointe la sécurité de cet axe et demande des aménagements sécuritaires.

Commentaire du commissaire enquêteur

Les nouvelles caractéristiques du projet ainsi que le parti d'aménagement en matière de carrefours, d'échangeurs, de traversées permettent à l'usager de bien comprendre sur quel type de route il circule, d'adapter son comportement et de ne pas se trouver piégé par des points singuliers. C'est un vrai gage de sécurité.

- Amélioration des échangeurs et des accès.

Les points d'échange existants subissent un certain nombre de modifications, à savoir :

- échangeur dénivélé au Sud de Caudan transformant le tourne-à gauche
- suppression de l'insertion vers Lorient depuis la Zone Industrielle de Lan Sévelin avec conservation de l'accès venant du Nord pour la déchetterie
- création d'un accès vers la ZAC de Lenn Sec' h depuis Kergoal
- accès au bourg depuis l'Est via le passage supérieur de St Joseph est conservé
- création d'une voie latérale depuis l'échangeur de Restendrézen pour rejoindre le hameau de Kerustantin.

Observations du public : Ces modifications semblent satisfaire la majorité des participants à l'enquête principalement la création d'une bretelle pour la ZAC de Lenn Sec' h et la suppression du carrefour dangereux de Kerustantin (**CL23**).

Le maître d'ouvrage n'envisage pas de repositionner le giratoire Ouest de l'échangeur de Restendrézen car même si la réduction du dispositif aurait un léger effet positif sur les terrains agricoles, l'accès à la rue des ajoncs serait supprimé.

Commentaire du commissaire enquêteur

La création du nouvel échangeur au Sud de Caudan et le réaménagement de l'existant à Kergoal apportent aux usagers une mobilité beaucoup plus fluide, en période dense, et plus sécuritaire. Je considère que ce projet a pris en compte tous les accès indispensables sur la globalité du tracé. Les habitants du hameau de Kerustantin devraient accéder à leur résidence en toute sécurité, ce qui n'est pas le cas actuellement. Au cours de mes échanges lors des permanences, j'ai noté un consensus apprécié sur cet équipement.

- Aménagements environnementaux

Les zones humides détruites seront compensées par la restauration d'une zone humide remblayée sur le site de Kerustantin légèrement supérieure en superficie et la préservation de celle de Kergoal malgré l'aménagement de l'échangeur avec bassin.

Des plantations de haies, massifs et boisements seront implantées le long du tracé de l'axe routier et sur certains délaissés routiers.

Afin de rétablir les principaux cours d'eau et écoulements naturels, 11 ouvrages hydrauliques seront créés ainsi que 4 bassins (inexistants actuellement) avec volume mort qui assureront la décantation des eaux pluviales et le piégeage d'une éventuelle pollution accidentelle.

Observations du public : Les riverains (8) du futur bassin n°3 du secteur des Camélias demandent l'implantation de végétaux sur ce bassin.

Réponse du Maître d'ouvrage

Le bassin n°3 est situé à l'approche du point bas de la route dans le vallon de Caudan. Il est réalisé pour assurer plusieurs fonctions : la rétention (effet tampon pour résorber les effets de l'imperméabilisation), le traitement de la pollution chronique par décantation et séparation de la lame d'huile, et la pollution accidentelle par l'adjonction d'un système de dérivation et de vannes de fermeture. Ces ouvrages sont indissociables d'une infrastructure actuelle et contribue à résorber les imperfections de la situation existante.

Son positionnement est conditionné par la route à l'Est, par la zone humide au Sud et par le point bas de la route.

Le bassin sera réalisé en fonction de ces contraintes et contre le talus boisé existant qui longe le merlon planté séparant la rue des Camélias de la RD769. Ainsi, une frange boisée sera maintenue.

Commentaire du commissaire enquêteur

*L'ensemble des aménagements prévus permet de ne pas bouleverser le paysage original du secteur. La taille des zones humides semble suffisante pour conforter leur existence à long terme en assurant une forme d'autonomie favorable au développement d'un nouvel équilibre écologique. La gestion des eaux pluviales est confortée par la réalisation de 4 bassins suffisamment dimensionnés pour recevoir les écoulements des eaux naturelles. Ainsi, la saturation des sols devrait être évitée. C'est pourquoi, la réalisation d'un aménagement paysager conséquent sur le bassin n°3 ne devrait pas perturber les écoulements naturels. Cet écran protégera les riverains sur un plan sonore et un plan visuel. Ce point fera l'objet d'une **recommandation**.*

Commentaire sur le bilan avantage/inconvénient

Le projet a des impacts visuels, sonores, environnementaux non négligeables qui ne sont pas tous résolus dans le cadre de cette procédure mais qui peuvent être améliorés par le département sans mettre en péril le budget prévisionnel. Les atteintes à l'équilibre actuel, vont cependant permettre aux habitants du secteur Lanester-Plouay de bénéficier d'un axe routier plus fluide et plus sécuritaire. Cette nouvelle voie permettra un déplacement plus aisé des populations et favorisera le développement économique des communes éloignées du centre Bretagne. De nombreux utilisateurs empruntent la RD 769 actuellement, ce qui devrait perdurer une fois l'aménagement réalisé. L'atteinte à la propriété privée reste acceptable et les mesures compensatoires proposées par le maître d'ouvrage enrayeront les dégradations sur les zones naturelles.

OBSERVATIONS DU PUBLIQUE ET QUESTIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Réaménagement de l'échangeur du Moustoir à Lanester

Le trafic dense de cet échangeur à certaines heures de la journée a été évoqué par l'ADEC, les riverains du hameau de Kerustantin, d'un certain nombre de citoyens.

J'ai donc sollicité le département (**CE4**) afin de savoir si des échanges étaient intervenus avec les services de l'Etat dans le cadre de la préparation de cette enquête.

Réponse du Maître d'ouvrage

Le carrefour giratoire du Moustoir correspond à l'extrémité de l'opération et constitue son point de connexion aux autres réseaux : Etat, communes et agglomération.

Le sujet de l'engorgement sur ce nœud complexe est à traiter à un autre niveau que celui du département, qui ne pourrait agir seul. Lier les deux sujets conduirait à repousser l'opération de plusieurs années.

Pour ce qui est du parti d'aménagement à l'approche de cette extrémité, le projet doit être compatible avec des options de modifications plus lourdes à long terme, y compris par exemple le remplacement du giratoire par un système d'échange plus fluide et plus globalisé ; la 2x2 va donc jusque-là.

Le département doit préserver l'avenir et une solution à minima à l'approche du giratoire (comme conserver la 2x1 voies) serait une mauvaise anticipation et conduirait à se priver d'autres possibilités d'aménagement futur, ou alors au prix de douloureuses expropriations. Le manque d'anticipation du département serait alors pointé du doigt.

CONCLUSIONS ET AVIS

Commentaire du commissaire enquêteur

Je prends acte de cette réponse qui n'appelle pas de commentaires supplémentaires particuliers. Il est évident que des discussions avec l'Etat repousseraient l'opération ce qui ne me semble pas envisageable.

Circulations douces, Transport collectif/Parking relais

Les opposants au projet préfèrent la mise en place de transports collectifs, d'aires de covoiturage, de parking relais, de circulations douces, voire de piste cyclable pour vélos électriques.

Réponses du maître d'ouvrage

Ces points ne sont pas de la compétence du département qui a apporté tout de même un certain nombre d'éléments dans son mémoire de réponse.

La prise en compte dans le projet de la RD769 d'une circulation douce ferait double-emploi avec la « voie verte » Kergoff-Kergouaran déjà réalisée depuis le bourg de Caudan ; et la proximité d'une 2x2 voies serait bien moins attractive pour les usagers.

Le département a décelé une zone propice à l'installation d'une halte multimodale à proximité de l'échangeur de Kergohal. La région Bretagne et la commune ont été informés à l'été 2018 de cette possibilité afin qu'ils s'en saisissent dans le cadre de l'exercice de leurs compétences.

A notre connaissance, la réflexion est en cours entre la région et Lorient Agglo.

Par ailleurs, on peut citer l'action conjuguée du département sur cette même aire du Moustoir où une cession de foncier va permettre à Morbihan Energies d'installer une station de Gaz Naturel Véhicules. La sécurisation et la fluidification de l'axe ne s'opposent pas au déploiement de modes collectifs de transport ; la route est flexible et accueille les véhicules autorisés, quelle que soit leur motorisation ou le nombre de personnes transportées.

Commentaire du commissaire enquêteur

Des éléments de réponse, très intéressants, qui démontrent que les services départementaux ont parfaitement étudiés ces aspects dans le cadre du dossier. La compétence relevant de la Région et de Lorient Agglo, il serait pertinent que les élus municipaux appuient ces demandes d'autant que rien ne s'oppose à l'utilisation de cette 2x2 voies par les transports collectifs.

Boviduc de Kerustantin

L'opération ne prévoit de remplacer le boviduc de Kerustantin, par contre celui de Kergoal sera réaménagé avec l'ouvrage hydraulique.

L'Association de Défense de l'Environnement et un certain nombre de ses adhérents, les résidents du hameau de Kerustantin et la commune de Caudan demandent le maintien du boviduc pour le passage de piétons et favoriser un chemin de randonnées.

Réponse du département

Le boviduc de Kerustantin ne sera pas remplacé. Les véhicules motorisés emprunteront la voie latérale. Pour les autres usages (vélos, piétons entre Kerustantin et le bourg), ils emprunteront aussi la voie latérale qui est désormais dédiée à l'accès au hameau. Arrivés à hauteur du nouveau passage inférieur, soit ces usagers poursuivront sur la voie latérale puis le nouveau pont au-dessus de la RD769, soit ils emprunteront le passage inférieur pour rejoindre la route historique de Caudan côté Ouest, mais en acceptant la cohabitation avec l'usage agricole.

Pour assurer la dissociation des flux et éviter que les bovins n'empruntent la voie latérale, un cheminement est prévu en pied de remblai de la voie latérale pour la continuité d'accès des bovins aux pâturages situés au Sud ; ce cheminement pourra être emprunté par les autres usagers depuis la bosse de Kerustantin (point haut local boisé) où ils quitteront la voie latérale, jusqu'au passage inférieur.

Commentaire du commissaire enquêteur

Cette réponse n'appelle pas de commentaires particuliers. Je note que le cheminement piéton est maintenu ce qui me semble utile.

Evaluation des biens après travaux

Cette observation est formulée principalement par les riverains du secteur des Camélias et les résidents du hameau de Kerustantin

Réponse du maître d'ouvrage

Le projet est envisagé dans l'intérêt général, motivant cette enquête en vue de la déclaration d'utilité publique.

L'impact direct en foncier sur les propriétés (bâties ou non) fera l'objet d'indemnisations dans le cadre des dispositions prévues par le code de l'expropriation, à savoir les préjudices directs, matériels et certains.

Les exploitants agricoles sont également concernés par des procédures d'indemnisation.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je prends acte de cette réponse qui n'appelle aucun commentaire

Les zones indicatives de remodelage

J'ai remarqué sur le plan prévisionnel des travaux des « zones significatives de remodelage dont l'impact sera réévalué ultérieurement ». J'ai donc sollicité le département (**CE7**) dans le cadre du PV de synthèse afin de connaître les délais de réalisation de ces zones.

Réponse du maître d'ouvrage

Ces zones ont été identifiées dès la phase de la DUP afin de permettre une information la plus large possible au moment de la consultation du public.

Cependant, cette approche résulte d'une analyse qui prend du temps et qui n'a pu être finalisée avant l'étude des impacts au titre du dossier DUP ; c'est habituellement une phase qui vient plus tard dans la définition technique du projet.

Le dossier précise (p.125) que ces éléments font partie de la mise à jour de l'étude d'impact dans le dossier d'autorisations réglementaires qui sera déposé courant 2019 ; son dépôt étant conditionné par l'issue de l'enquête DUP, pour que le maître d'ouvrage soit sûr de disposer de toutes les informations susceptibles de modifier les contours du projet.

S'agissant de modelages à vocation d'intégration paysagère, ils ne sont pas listés dans les mesures associées aux dispositifs acoustiques du projet, bien que certains auront un effet favorable sur ce point.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je prends acte de cette réponse. Il convient de préciser que certaines de ces zones pourraient tout à fait être aménagées par des dispositifs acoustiques et visuels. Il me semble, pour des raisons financières évidentes, qu'il conviendrait de prescrire les études dès à présent.

Activité « Les Vergers de Kergoal »

Cette activité est impactée par le projet puisque les parcelles sont de par et d'autre de la voie. Dans le cadre de l'enquête, le propriétaire (**R 3**) demande la réalisation de certains travaux comme tunnel et parking. De plus, certains riverains (**CL33, CL32**) craignent des nuisances supplémentaires liées à l'activité et ainsi demandent le déplacement (**CL3, C22**) de cette activité vers une zone d'activité. J'ai considéré que la propriétaire/gérante méritait une réponse précise à ces demandes (**CE8**).

Réponse du département

Cette activité agricole est fortement impactée, du fait de la nature des cultures et de la situation de l'exploitation. Des contacts ont été pris très en amont avec les exploitants afin de rechercher des solutions pour limiter les impacts, voire améliorer la situation existante.

Aujourd'hui l'exploitation s'est développée des deux côtés de la route, avec un choix de lier les deux portions par des accès à niveau sur la RD769, empruntés en traverse par des engins agricoles spécifiques non homologués.

Cet usage de fait est dangereux pour l'exploitant comme pour les usagers de la RD769.

L'accès à l'exploitation depuis la RD769 est également dangereux pour les exploitants comme pour les fournisseurs, livreurs et clients qui viennent en vente directe.

Le projet supprime les deux accès à niveau et rétablit un accès distinct pour chaque zone d'exploitation, totalement sécurisé :

- Côté Ouest sur 100m depuis le CE135,
- Côté Est depuis le nouvel échangeur malgré un impact en zone humide que le département doit compenser par ailleurs,
- La traversée se fera par le passage inférieur de l'échangeur (PI de Kergoal).

En complément, le projet permettra l'usage de stationnements pour la clientèle à proximité immédiate de l'accès Est soit via le parking de l'aire de covoiturage avec des places réservées, soit si l'aire de covoiturage ne se fait pas, un transfert de foncier pourra être envisagé avec les exploitants des vergers. Pour ce qui est de l'irrigation, le département s'engage à poser une buse d'un diamètre conforme aux souhaits des exploitants sous la portion de route réalisée dans le cadre de l'élargissement.

Au sujet du transit entre les deux parties de l'exploitation, la topographie ne permet pas de positionner un passage inférieur avant l'extrémité du projet, dont les caractéristiques dimensionnelles seraient compatibles avec le passage d'engins agricoles, sans compromettre les possibilités de variantes du tronçon suivant. Le département va donc poursuivre les échanges avec l'exploitant.

Commentaire du commissaire enquêteur

J'ai bien noté que le département entend maintenir des échanges avec l'exploitant afin de trouver des solutions afin de ne pas perturber cette activité, reconnue dans cette zone. Il est indispensable de sécuriser les accès pour tous. La proposition de certains pour un déplacement en zone industrielle ne peut être envisagée. D'une part, la collectivité m'a indiqué que la zone en cours de réalisation ne recevrait ce genre d'exploitation et d'autre part, les actinidias produisent après de nombreuses années ce qui impliquerait un arrêt de l'exploitation. Cette solution n'est pas envisagée par le cultivateur.

CONCLUSIONS MOTIVEES

Mes conclusions ont été établies après avoir pris en considération :

- Les éléments du dossier ainsi que les compléments apportés par le maître d'ouvrage.
- Les observations du public.
- Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage.
- Les commentaires rédigés ci-dessus

L'enquête a été correctement organisée et toutes les conditions étaient réunies afin que le public puisse s'exprimer correctement, tant physiquement que par voie informatique.

La concertation amont a été menée en conformité avec les principes définis initialement et ses résultats ont été pris en compte dans l'élaboration du projet soumis à l'enquête publique.

La forte fréquentation tant pour la consultation du dossier que dans l'implication aux permanences prouve l'attachement à ce projet. Les avis favorables représentent environ un tiers des observations collationnées pendant l'enquête. Les oppositions formelles, d'environ 13%, estiment cette opération routière obsolète, couteuse et ne respectant la transition écologique. Les autres contributions relèvent essentiellement les nuisances induites par le projet.

Cet aménagement de mise à 2x2 voies, d'un tronçon de 3.8 km, s'inscrit dans le cadre du projet global de la RD 769 entre Lorient et Roscoff ayant comme vocation l'aménagement du territoire du centre Bretagne avec une infrastructure routière dont le gabarit permet une circulation plus aisée et plus sécurisée.

L'engagement formel du Département, par l'inscription prioritaire de l'opération de la RD 769 de Lanester à Plouay aux programmes pluriannuels d'investissement du plan routier départemental est une garantie pour tous les citoyens ayant exprimés un certain scepticisme sur la réalité de ce projet.

Ce projet permet une meilleure prise en compte des utilisateurs, donne un intérêt majeur au développement économique local et devrait favoriser l'attractivité des communes à proximité des échangeurs.

La pertinence du choix du doublement à l'« Est », résulte d'une réflexion initiée très en amont. Les éléments complémentaires transmis par le maître d'ouvrage dans son mémoire de réponse démontrent que cette variante est la moins impactante sur l'environnement et les secteurs urbanisés. L'option « Ouest-Est » proposée dans le cadre de l'enquête induira des travaux supplémentaires et une gestion des usagers de la route plus compliquée.

Ce projet a des impacts sonores et visuels non négligeables. La tendance générale relevée dans les observations du public vise à obtenir une protection maximum, et en tout cas plus importante que celle prévue dans le projet. De nouvelles mesures de bruit, sur la longueur du tracé, devraient permettre l'aménagement de protections acoustiques en cas de besoin. Même avec les textes et les calculs, rien n'empêche le maître d'ouvrage d'être ambitieux afin d'amoindrir cette sensibilité au bruit.

La vitesse, communément adoptée sur ce type de voirie est de 110 km/h. Il s'agit d'un axe de transit départemental et interdépartemental. L'implantation de la signalétique, à proximité des échangeurs, permettra aux conducteurs de respecter les consignes de sécurité.

CONCLUSIONS ET AVIS

Page 21 sur 23

DOSSIER T.A n° E 18000309/35

*Déclaration d'utilité publique du projet de mise en 2x2 voies de la route départementale 769
section Lann Sévelin – Kergoal sur la commune de CAUDAN*

NJ 26/04/2019

La redistribution des échangeurs remplit, en améliorant l'existant, les fonctionnalités suivantes : fluidité des véhicules, sécurité confortée, accès vers des zones d'habitats : Kerustantin et/ou ZAC de Lenn Sec' h, accès cheminement piéton.

La création d'un échangeur au sud de Caudan et le réaménagement de celui de Kergoal permet dorénavant de desservir le bourg par deux accès directs et sécurisés à la RD769.

Le tracé s'adapte aux différentes contraintes environnementales rencontrées. Les zones humides sont préservées et/ou restaurées, des haies et boisements seront implantés le long du trajet routier, les délaissés de terrain seront paysagers. L'écoulement des eaux naturelles sera plus performant avec la création de quatre bassins.

Le Département a pris l'attache de la Région et de Lorient Agglo afin d'envisager la réalisation d'aire de covoiturage ou de parking relais sur les délaissés de terrain, permettant ainsi de répondre aux attentes des usagers de la route.

Les engagements pris par le porteur de projet pour d'une part limiter les impacts négatifs sur l'activité des « vergers de Kergoal » et d'autre part, effectuer des travaux sur le terrain impacté est une réponse pertinente pour répondre aux préoccupations légitimes de l'exploitant.

Les propriétaires fonciers, qui recherchent l'impact du projet routier sur leurs biens, trouveront satisfaction dans le cadre de la procédure d'expropriation.

Les atteintes à la propriété privée, pour l'élargissement de la voie existante, n'ont soulevé aucune observation, voire aucune objection durant l'enquête.

Ce projet possède incontestablement un caractère d'intérêt public puisque l'aménagement de la mise à 2x2 voies induira des améliorations sur la fluidité des véhicules, l'accès aux différents hameaux, la sécurité routière, le partage des différents transports mais aussi parce qu'il peut être un vecteur du développement économique local.

L'analyse bilancielle permet de considérer que les avantages du projet l'emportent sur ses inconvénients, malgré des protections acoustiques à améliorer.

Le soin apporté par le maître d'ouvrage à la préservation de l'environnement et à la réalisation de l'opération routier justifie le cout global de l'opération.

Le maître d'ouvrage a répondu aux observations du public dans son mémoire de réponse. Les éléments complémentaires transmis m'ont permis de détailler mes conclusions ainsi que mes visites sur le terrain.

L'ensemble de ces considérations m'amène à formuler un **AVIS FAVORABLE** à la déclaration d'utilité publique du projet de mise à 2x2 voies de la RD 769 section Lann Sévelin-Kergoal sur la commune de Caudan assorti **des réserves et recommandations suivantes** :

Réserve

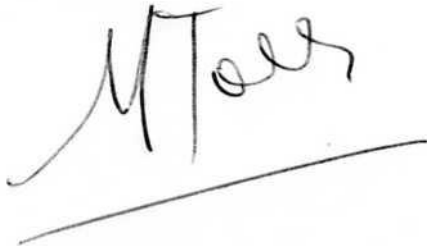
- Réaliser un audit de bruit avant le début des travaux sur tout le tracé du projet routier et le présenter aux représentants de la commune de Caudan et des trois associations de défenses de l'environnement participant à l'enquête.

Recommandations

- Envisager des protections acoustiques sur le tracé afin de répondre à l'inquiétude des riverains.
- Mettre un écran végétal sur le bassin n°3 afin de protéger des nuisances sonores et visuelles les résidents du secteur des Camélias
- Prendre en compte mes appréciations individuelles portées sur les observations recueillies pendant l'enquête.

Fait à Muzillac, le 26 avril 2019

Nicole JOUEN
Commissaire enquêteur.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Nicole Jouen', is written above a horizontal line.