

# **RD 780- Carrefour de Brillac** **Réunion publique**

6 mars 2023





# Déroulement de la réunion

- 1 – Le Contexte
- 2 – Pourquoi un réaménagement ?
- 3 – Les scénarios d'aménagement étudiés
- 4 – La démarche de l'évaluation environnementale
- 5 – Les pistes d'aménagement développées
- 6 – Echanges avec le public



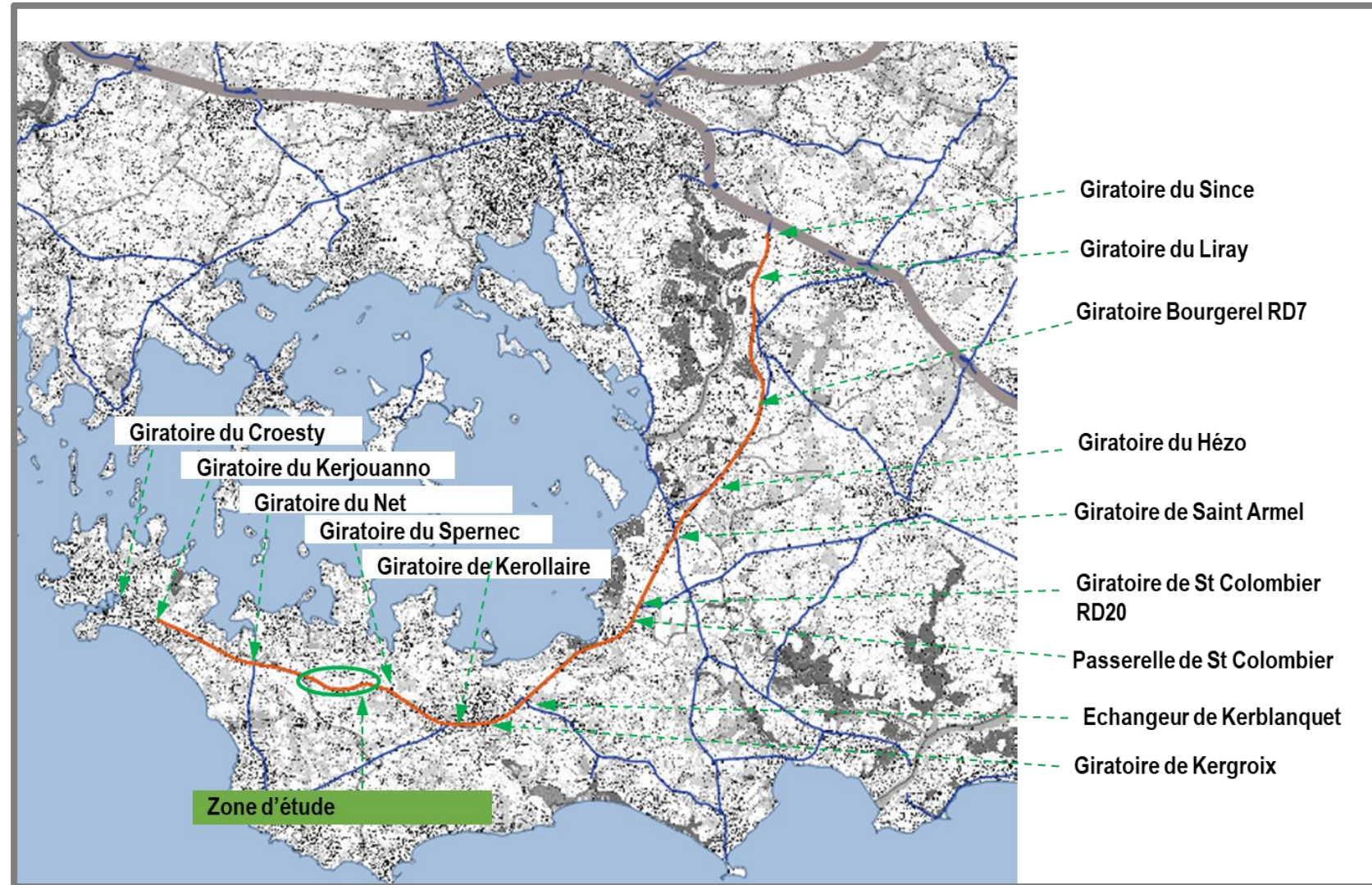
# 1. Contexte

01

# L'axe RD780



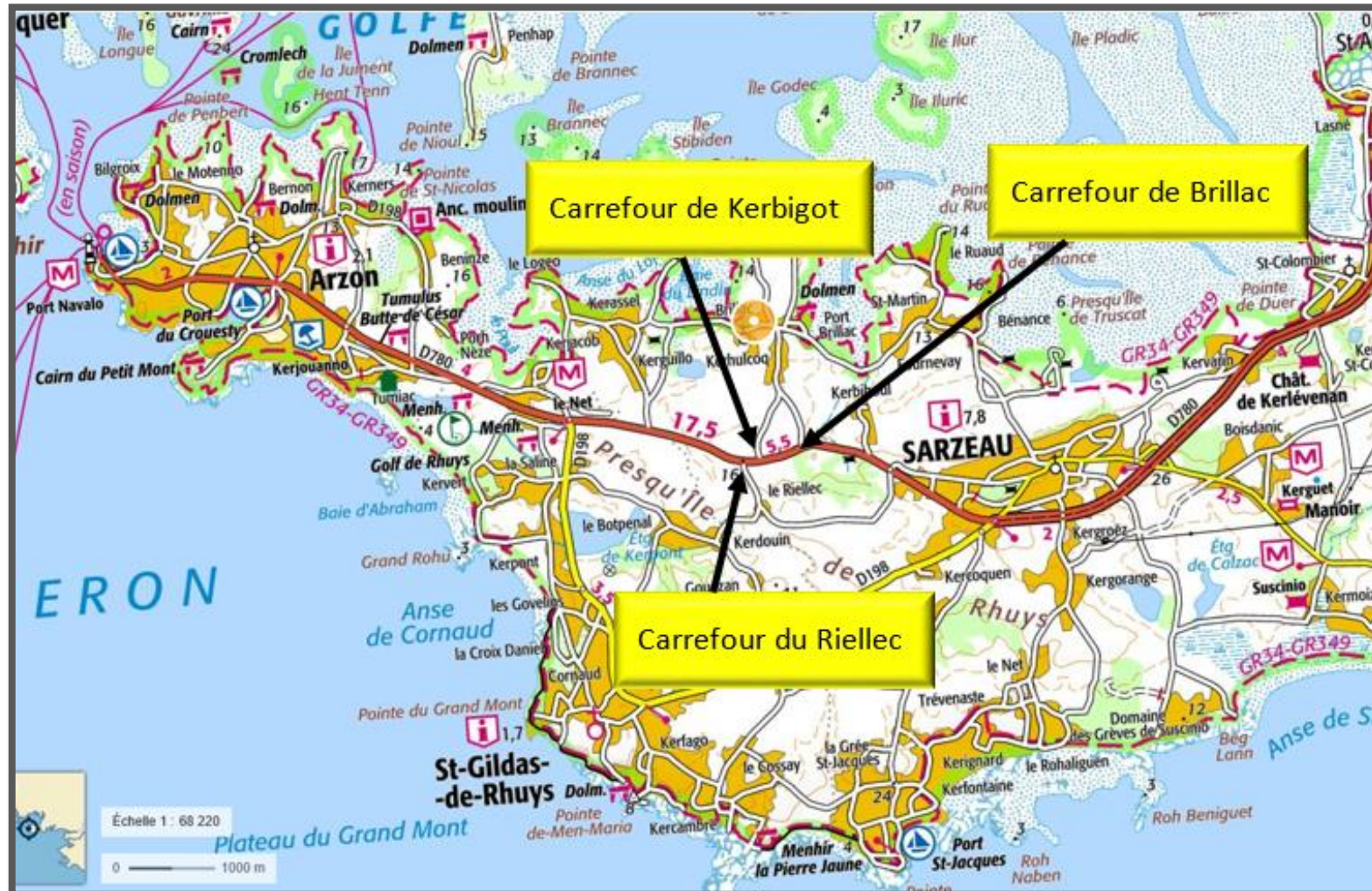
Un itinéraire de 27 km entre la RN165 et Arzon





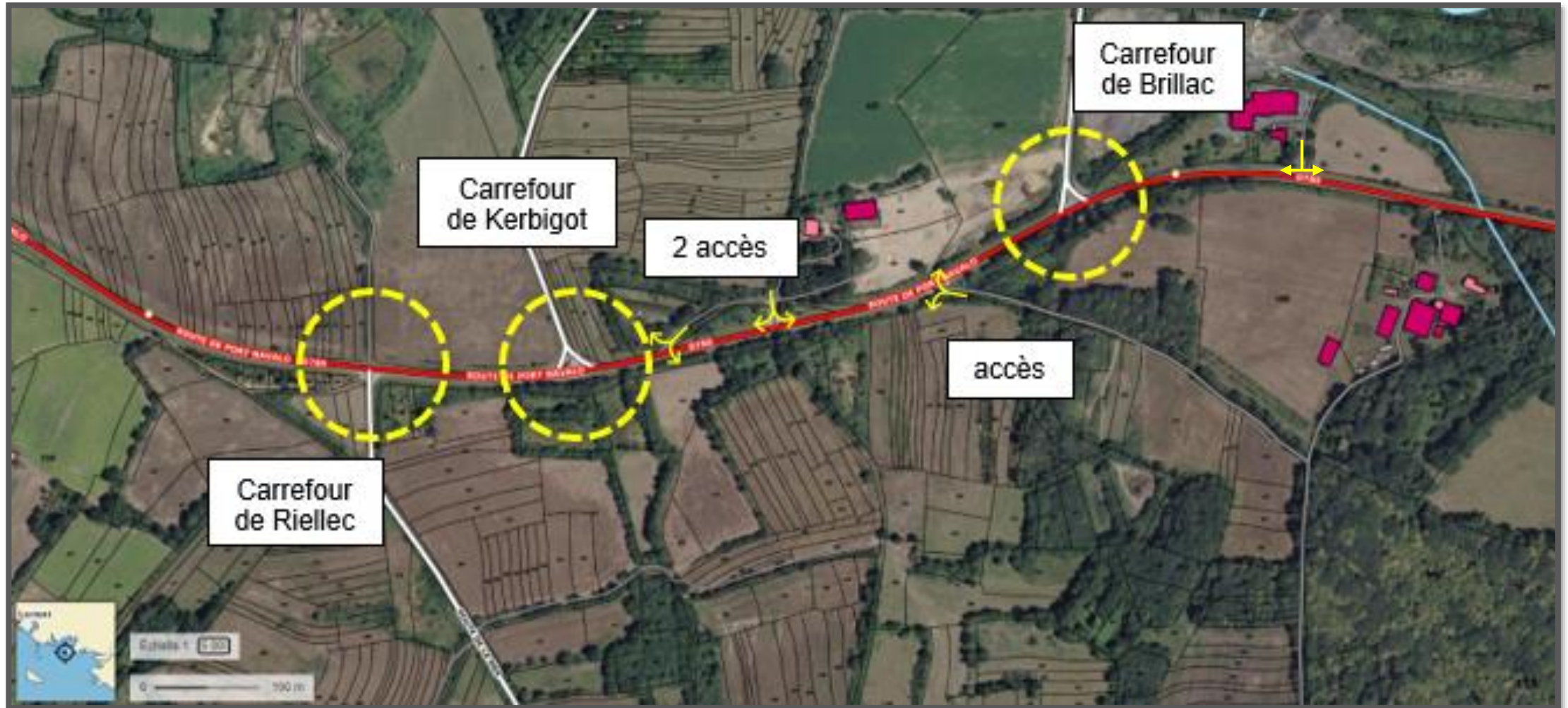


# Périmètre d'étude



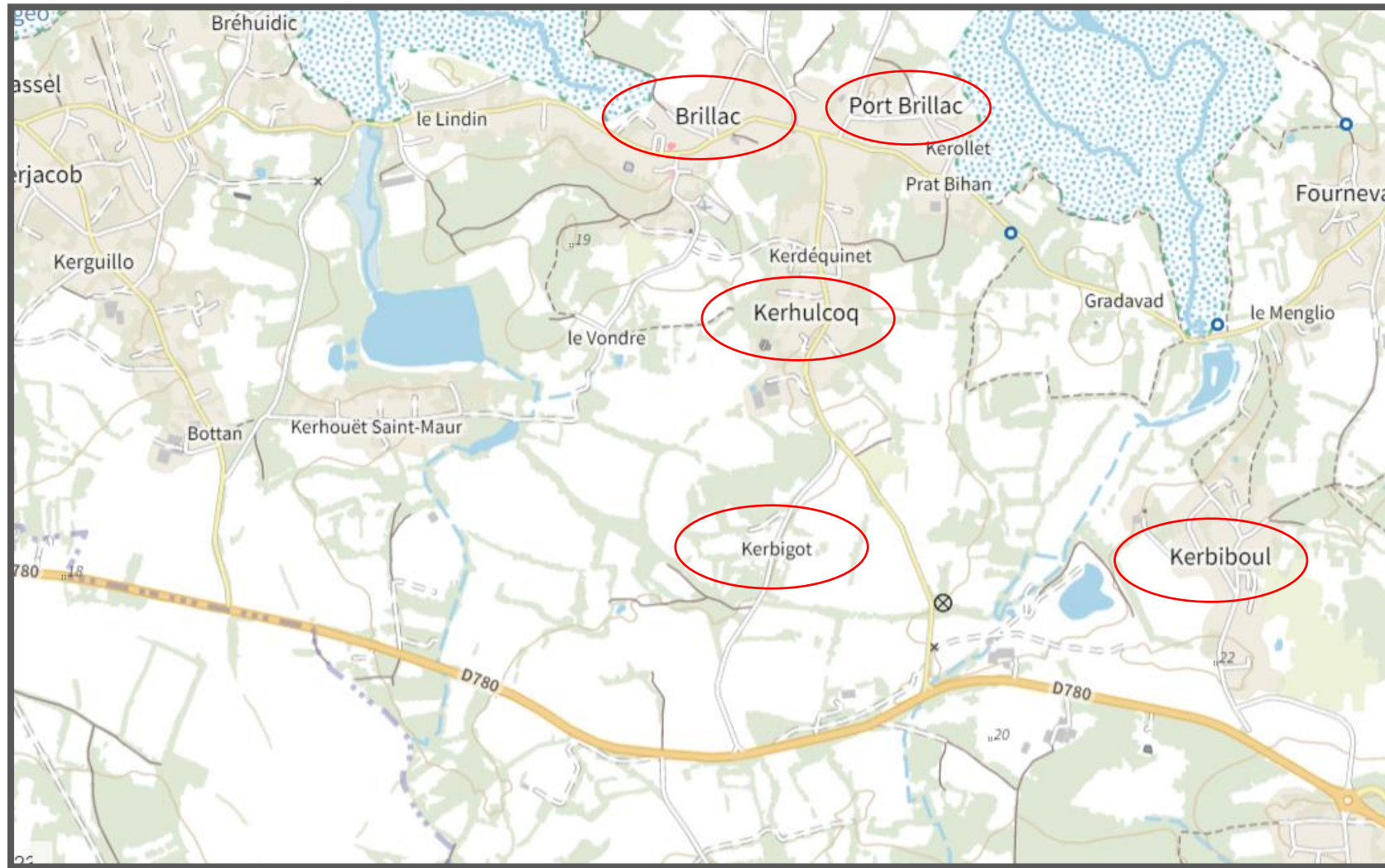


# Le contexte





# Les hameaux





## 2. Pourquoi un réaménagement ?

02



# Constat



## Dangerosité

- Point de conflits
- Différentiel de vitesse
- Effet de surprise



## Aggravation en période estivale

- Insertion difficile
- Temps d'attente
- Comportement inadapté / prise de risque



# Diagnostic

## □ Niveau de trafic

### RD780

#### TMJ Annuel

- Env. 9 500 veh/j

#### TMJ en saison

- Env 15 000 veh/j

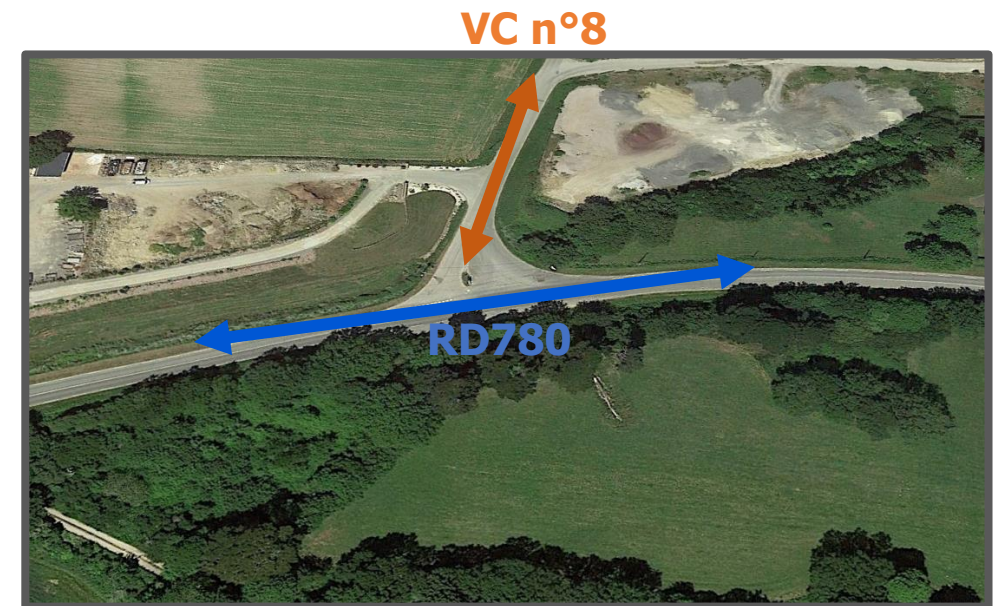
### VC n°8

#### TMJ Annuel

- Env. 1 000 à 1 500 veh/j

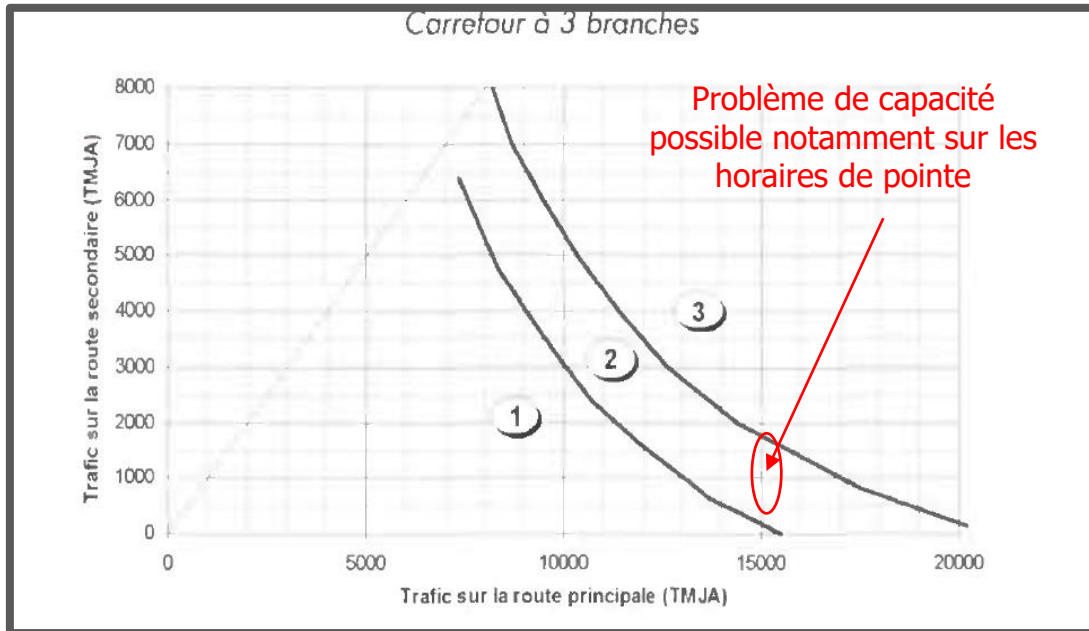
#### Orientation des flux

- 80% vers Sarzeau



# Diagnostic

## Constat corroboré par les référentiels techniques



Extrait du guide technique des carrefours interurbains

### Annexe 3 - Niveaux de trafic selon les types de route

#### Routes principales

	5 000 véh/j	10 000 véh/j	15 000 véh/j	20 000 véh/j
Type 1 - Routes à caractéristiques autoroutières	Vert	Vert	Vert	Vert
Type 2 - Routes à 2x1 voies à échangeurs dénivelés	Vert	Vert	Vert	Vert
Sous-type 3.1 - Artères interurbaines	Vert	Vert	Vert	Vert
Sous-type 3.2 - Routes à 2x1 voie et carrefours plans	Vert	Vert	Vert	Vert
<b>Sous-type 4.1 - Routes ordinaires</b>	Vert	Vert	Vert	Vert
Sous-type 4.2 - Routes à trois voies affectées	Vert	Vert	Vert	Vert

↓

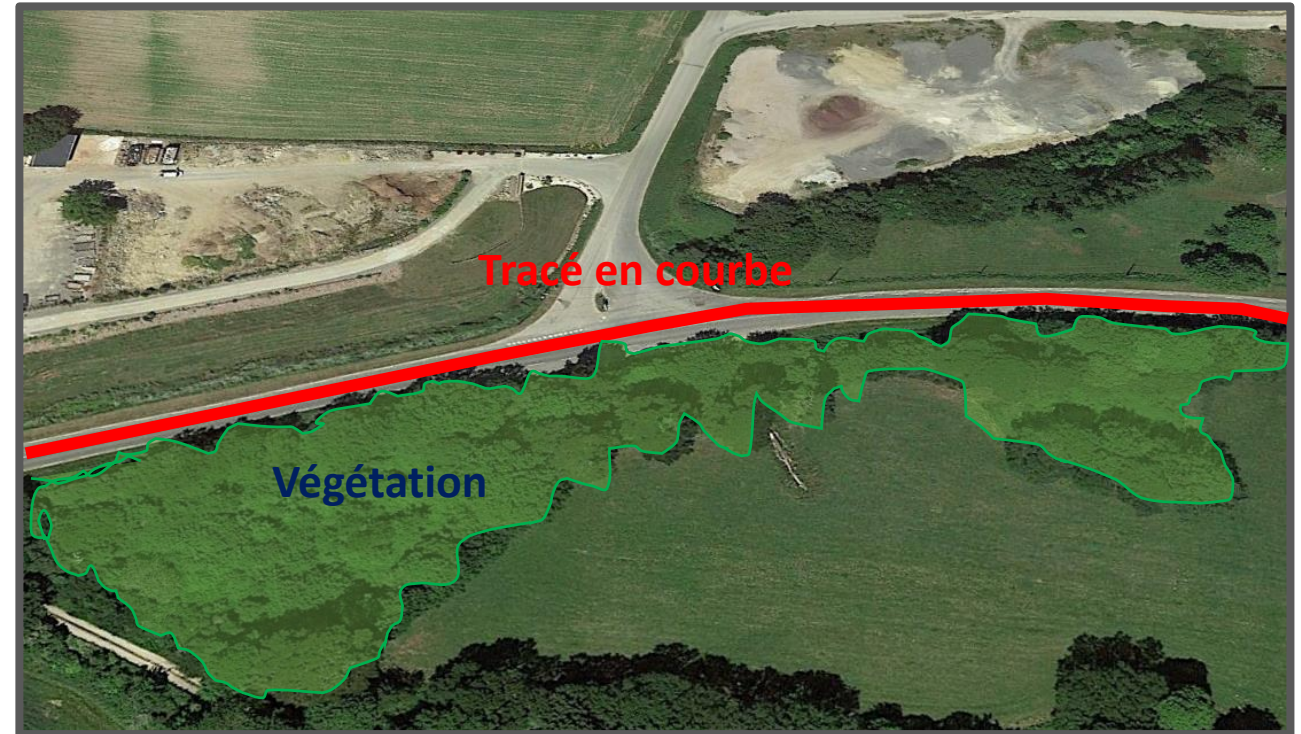


# Diagnostic

## ☐ Visibilité (masque, courbe, etc.)

### Visibilité NON CONFORME

- Tracé en courbe
- Masque de végétation
- Accès riverain / chemin

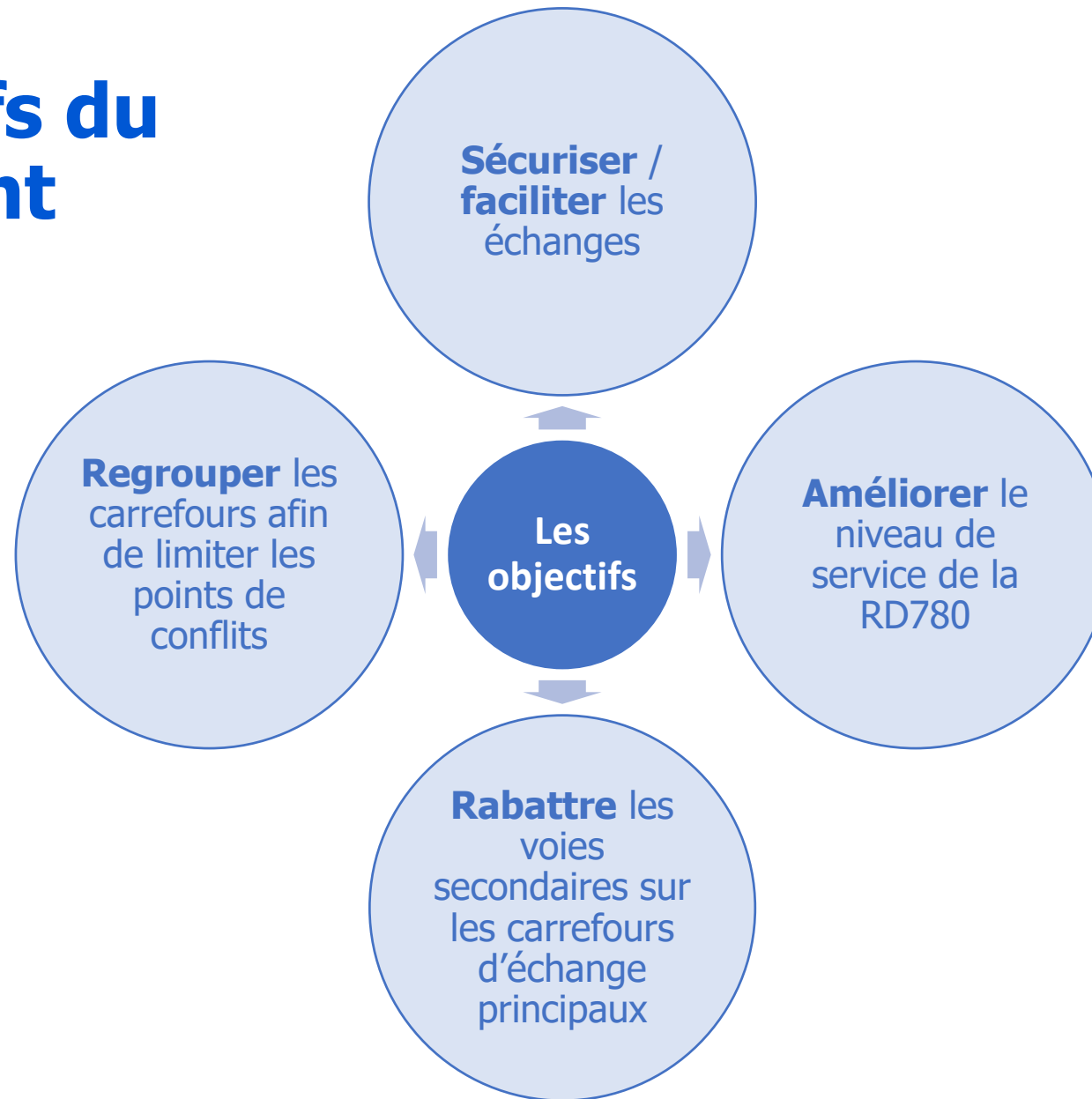


## ☐ Accidentologie

Aucun accident corporel récent n'a été identifié sur le carrefour de Brillac. Cinq accidents sont recensés à proximité des carrefours pour la période 2003-2017 (deux blessés hospitalisés).



# Les objectifs du département





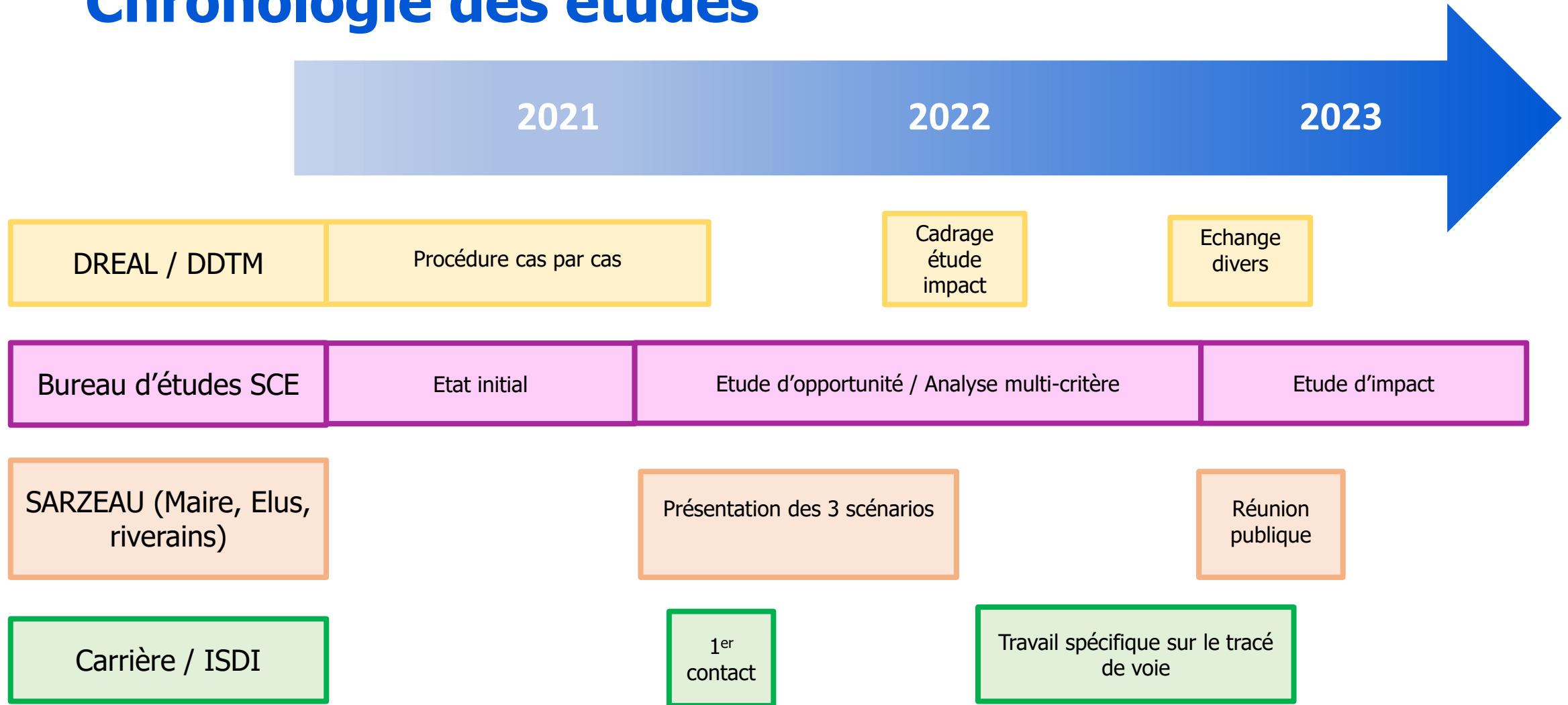
# Les objectifs départementaux sur l'axe RD780





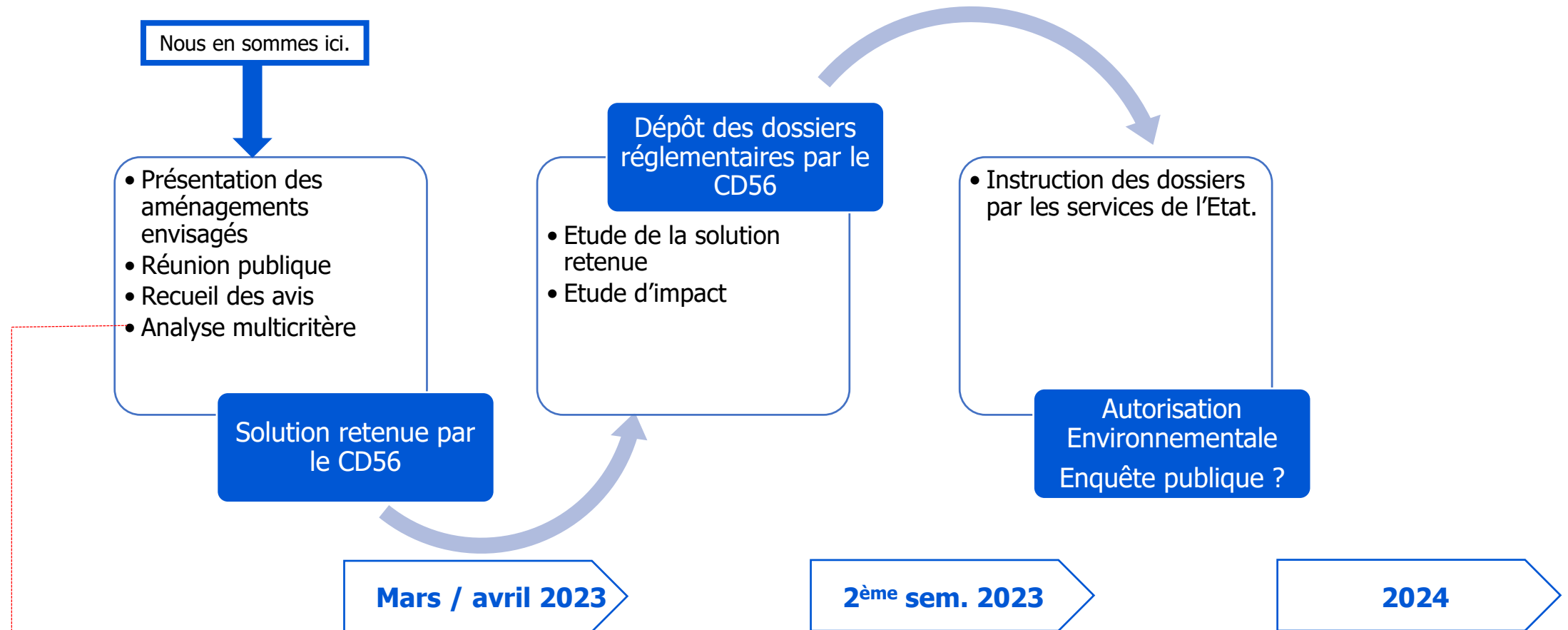


# Chronologie des études





# Après la réunion d'informations du public



Recueil des avis : [routes@morbihan.fr](mailto:routes@morbihan.fr)



# 3 . Les scénarios d'aménagement étudiés

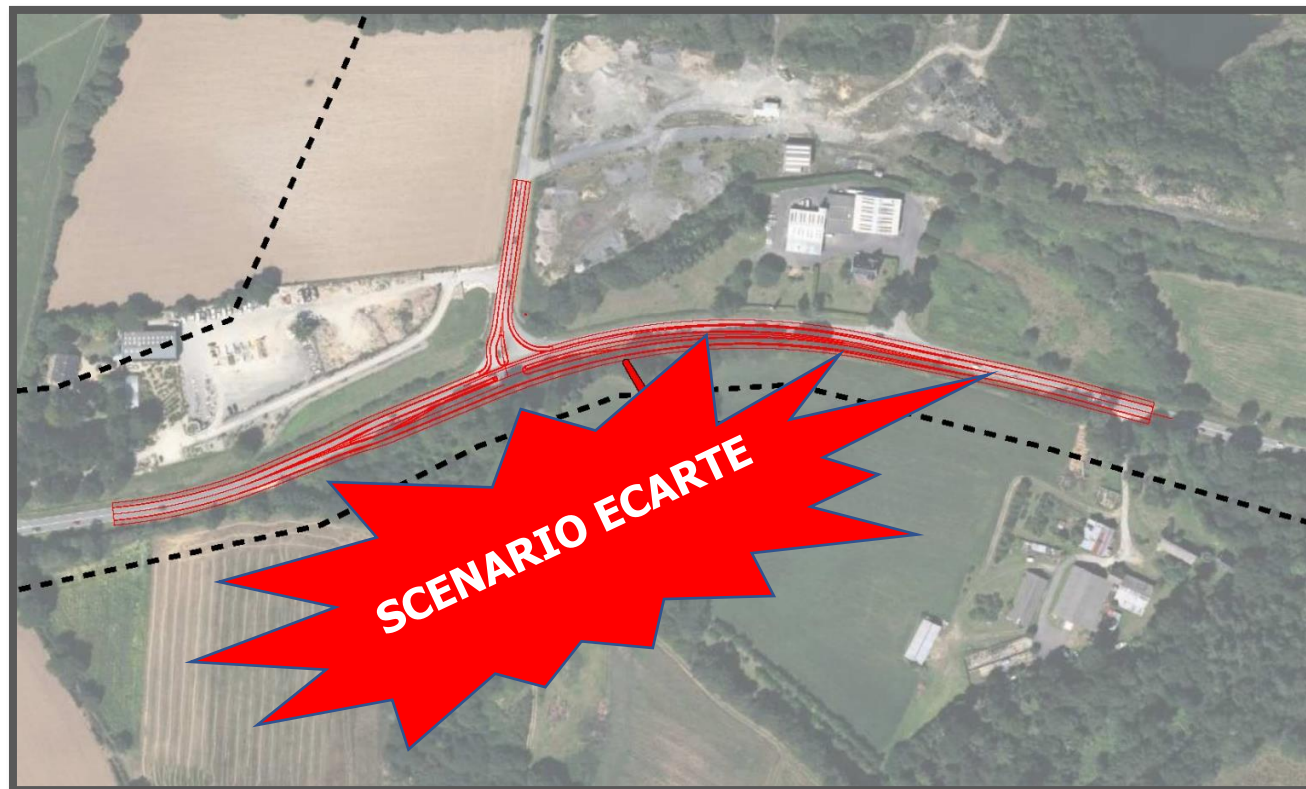
03



# Scénario n°1 : Tourne-à-gauche et voie d'insertion à gauche

- Solution initialement exprimée
- Parti pris technique proscrit

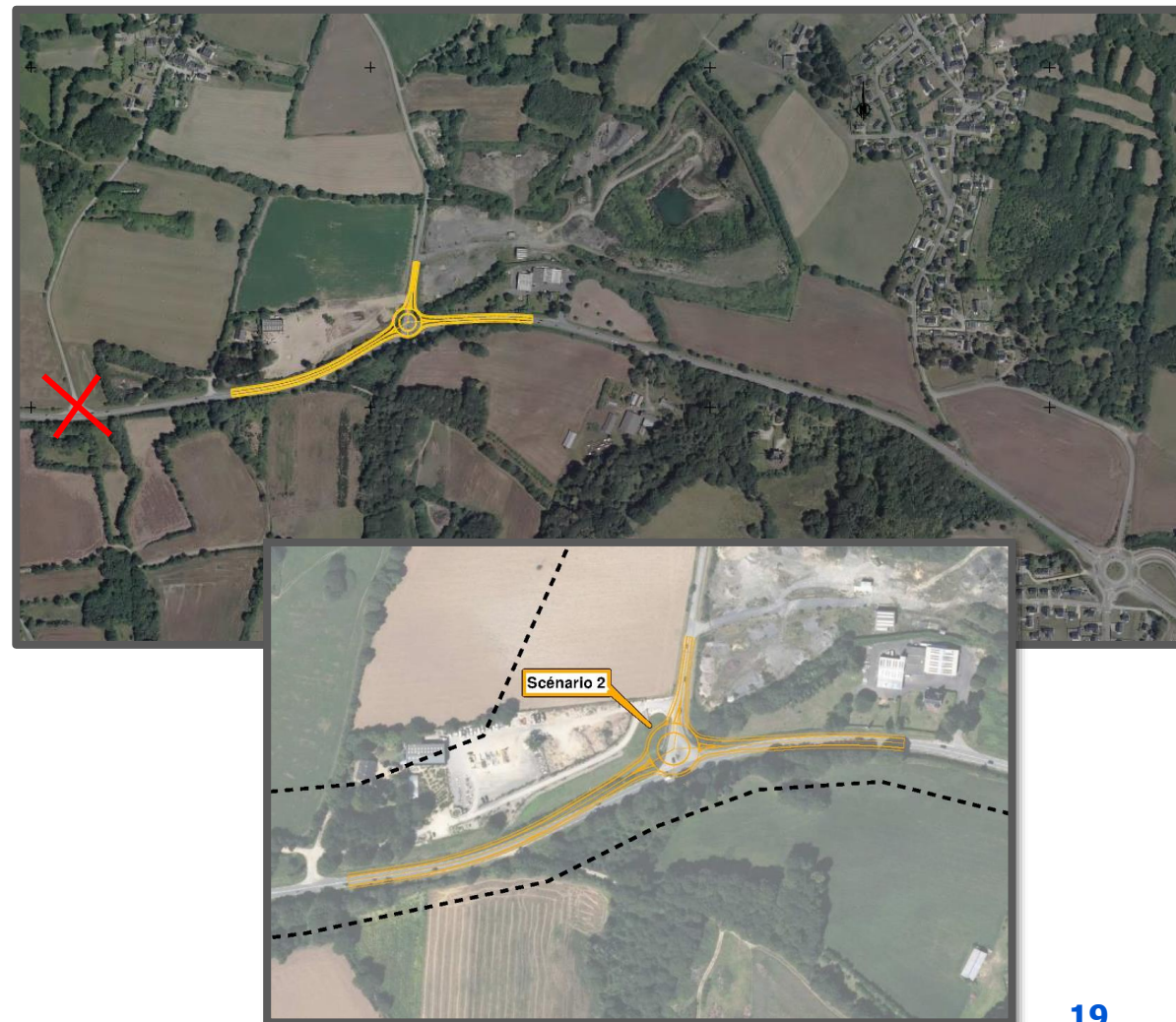
→ Ne répond pas aux objectifs



## Scénario n°2 : le giratoire

- Sécurisation avec création d'un giratoire supplémentaire sur l'axe
- Surdimensionnement de l'aménagement par rapport au trafic d'échange (1000 à 1500 veh/j)
- Maintien d'un point d'échange
- Nième giratoire sur l'axe (à 1 km du giratoire du Spernec)

→ Répond partiellement aux objectifs





## Scénario n°3 : La voie de desserte

- Sécurisation de la RD780 sans création d'aménagement supplémentaire sur l'axe
- Optimisation d'un point d'échange existant, le giratoire du Spernec
- Limitation de la densité des points d'échange par suppression des carrefours de Brillac et de Kerbigot
- Amélioration du niveau de service sur l'axe



→ Répond aux objectifs







# Comparaison de l'analyse fonctionnelle des trois scénarios

Thèmes \ Variantes	Scénario 1 : Tourne à gauche avec voie d'insertion par la gauche	Scénario 2 : Giratoire déporté au nord	Scénario 3 : Desserte locale depuis le rond-point du Spernac et la route de Kerbiboul
<b>VIE DES TERRITOIRES = REPONSE AUX OBJECTIFS DU PROJET</b>			
<b>ÉCOULEMENT DU TRAFIC (SYNTHESE)</b>			
Accessibilité et mobilité locale	Situation inchangée concernant les remontées de files venant de la VC8	Amélioration notable Gain de temps pour les riverains	Amélioration notable Allongement de parcours pour les usagers venant d'Arzon
Transit : rendre la RD780 plus confortable	Situation inchangée, le point de conflit reste Le transit n'est pas perturbé	Perturbation du flux de transit du fait de l'ajout d'un giratoire supplémentaire sur l'itinéraire Dégradation du temps de parcours	Flux de transit non perturbé Fiabilité du temps de parcours pour tous les usagers (Flux locaux et ceux en transit) Optimisation de l'existant / giratoire de Spernac
<b>BONNES CONDITIONS DE SECURITE (SYNTHESE) : LIMITER LES POINTS D'ENTREE SUR LA RD780</b>			
Riverains	Situation légèrement améliorée mais carrefour restant accidentogène	Situation améliorée	Situation améliorée
Usagers en transit	Situation légèrement améliorée mais carrefour restant accidentogène	Maintien d'un point d'échange avec la VC n°8, potentiel point de conflit	Situation améliorée Limitation des carrefours sur la RD780



# 4. La démarche de l'évaluation environnementale





# Principe – Intérêt - Enjeu



Intégrer l'environnement dans l'élaboration, la réalisation et l'exploitation de l'infrastructure



Eclairer le décideur sur la décision à prendre

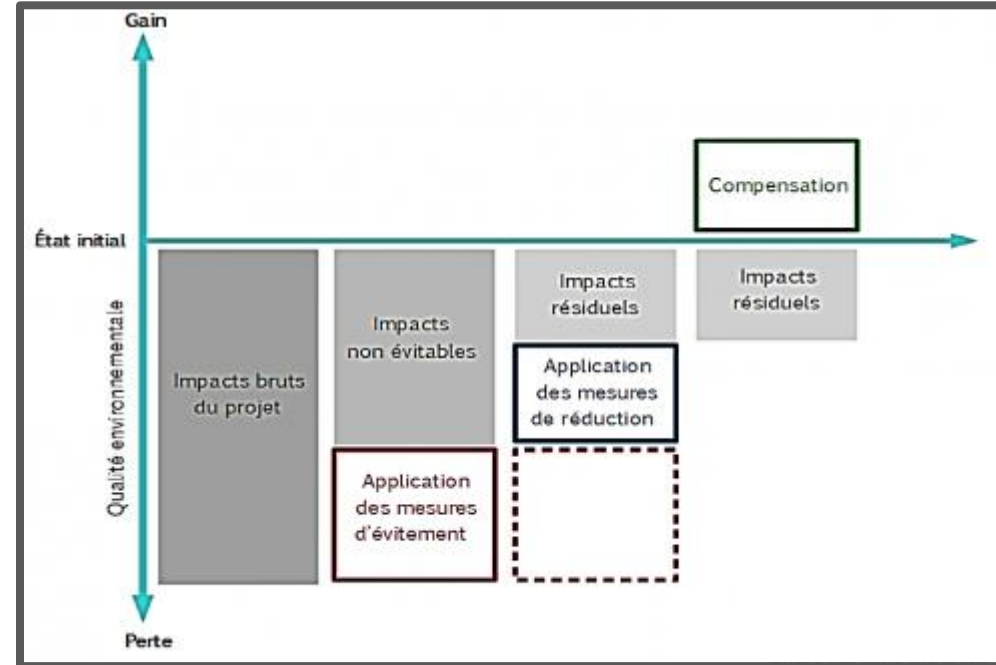
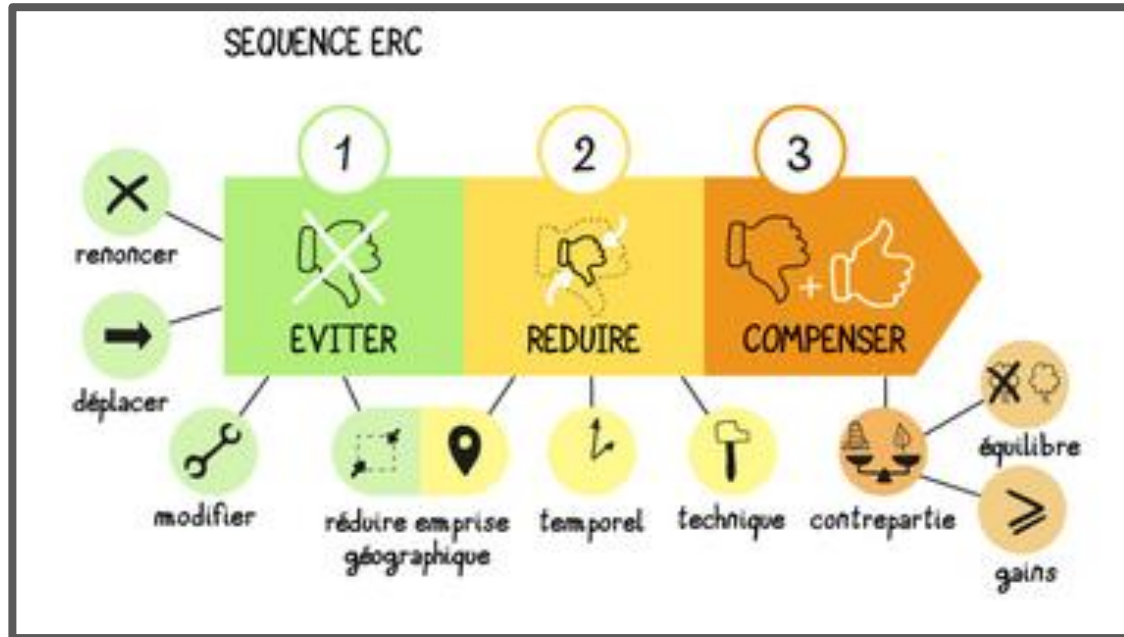


Je participe

Garantir l'information et permettre la participation du public à l'élaboration du projet



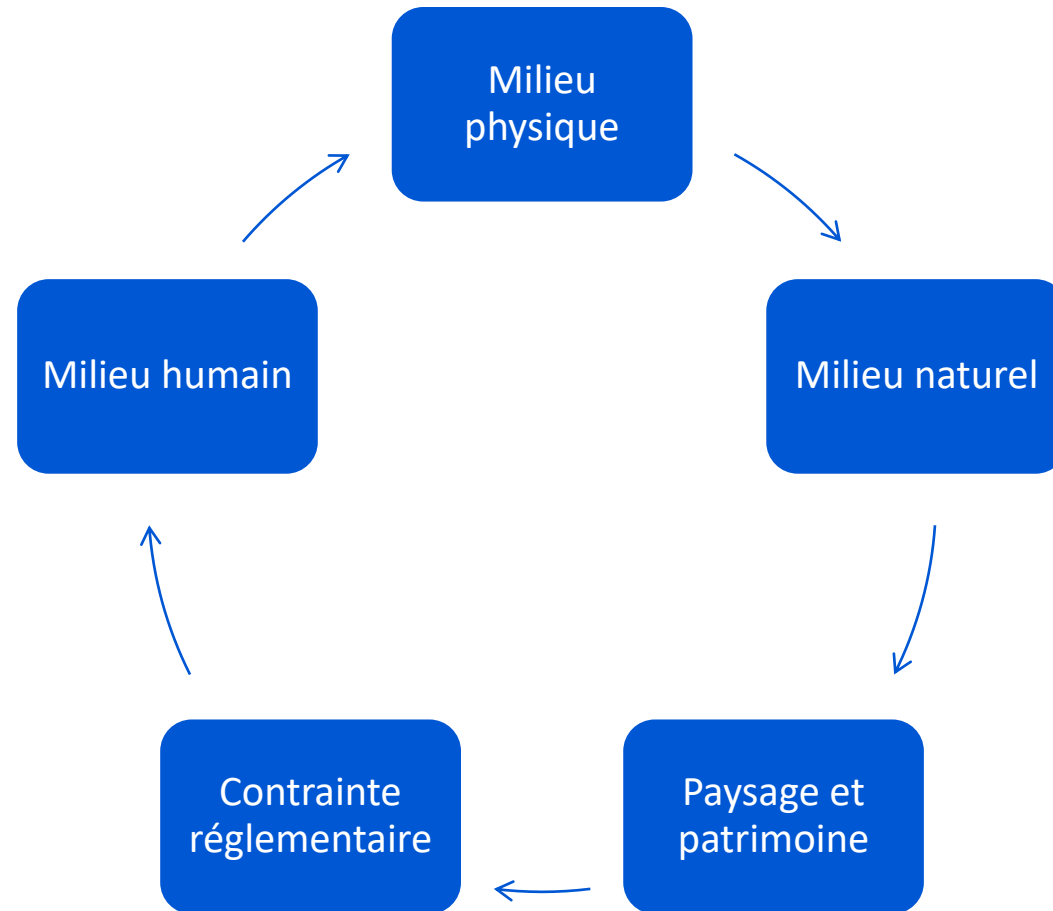
# La démarche Eviter - Réduire – Compenser





# La qualification des enjeux

□ Les thématiques suivantes ont été analysées dans le cadre d'un diagnostic sur le périmètre d'étude :

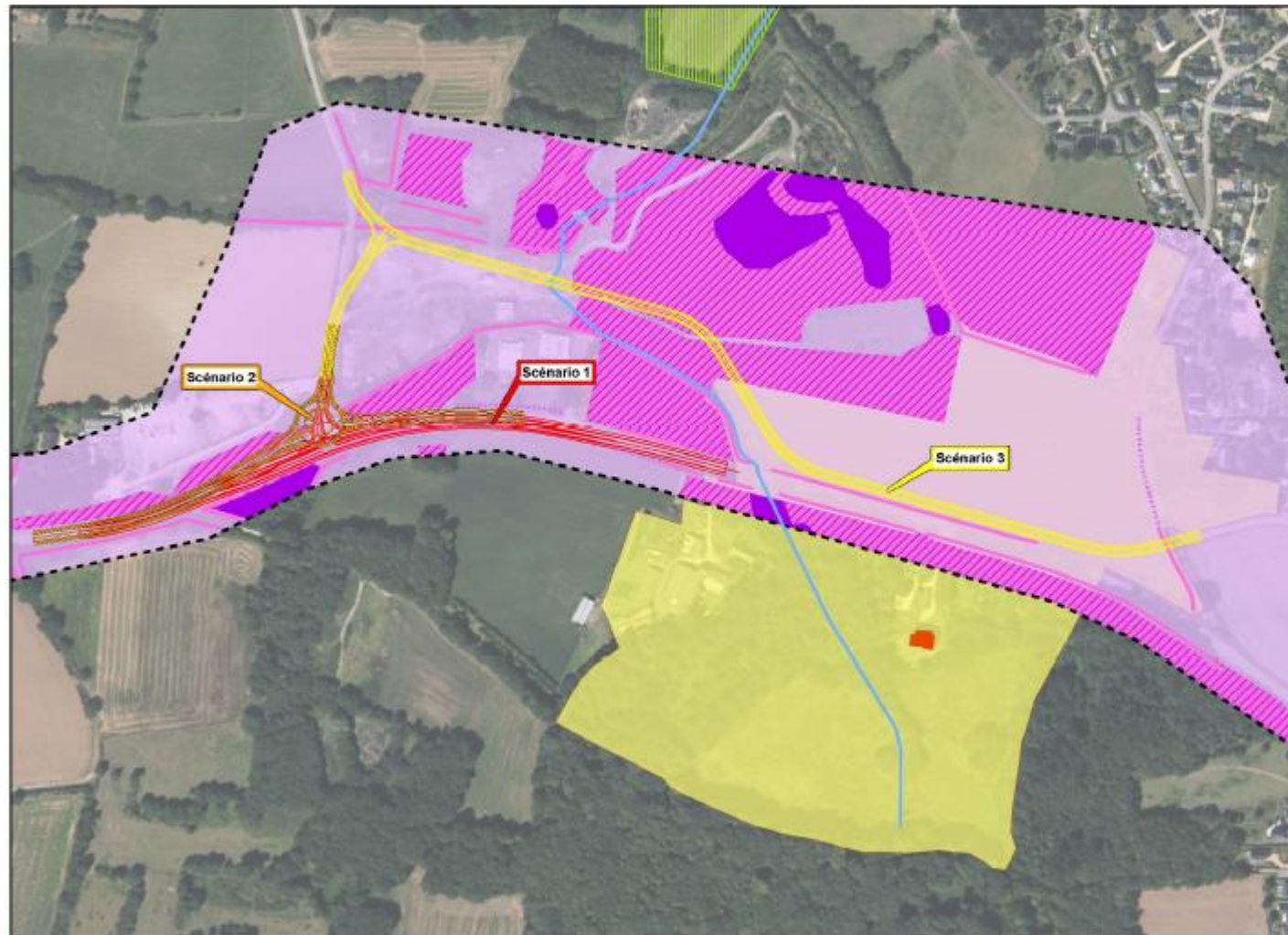


# La qualification des enjeux (extraits)




THÈME	DESCRIPTION DE L'ENJEU	Enjeu sur le périmètre d'étude
Habitat	Sarzeau compte principalement des résidences secondaires	Moyen
Tourisme et loisirs	La zone d'étude se situe sur un point stratégique du tourisme de la Presqu'île de Rhuy et plus généralement du golfe du Morbihan. La presqu'île étant un des secteurs clés du golfe.	Faible
Documents de planification urbaine	Plusieurs haies, constituant des éléments du paysage à protéger sont disposées le long de la RN 780. Des zones humides sont également identifiées de manière plus ponctuelle	Moyen
Eaux superficielles	Présence du ruisseau de Kerlin qui traverse la RD780 et la carrière  Le SDAGE et le SAGE ont une portée juridique. Le projet doit être compatible avec leurs objectifs	Moyen
Habitats et zones humides	Environ 1 ha de zones humides identifiées au sein de l'aire d'étude. Certaines zones humides sont sous couvert de boisements et prairies présentant des fonctionnalités hydrologiques et biologiques fortes	Fort
Faune/flore	Les groupes d'espèces présentant les enjeux écologiques les plus forts au sein de l'aire d'étude sont : <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ L'avifaune : 48 espèces d'oiseaux ont été identifiées sur l'ensemble des inventaires. Les enjeux concernent la présence de 7 espèces d'oiseaux nicheurs et patrimoniales car elles ont un statut de conservation national et/ou régional défavorable.</li> <li>▶ Les amphibiens : 7 espèces protégées sont inventoriées au sein des zones humides de l'aire d'étude.</li> <li>▶ Les reptiles : seules 2 espèces de lézards protégées</li> <li>▶ Les chiroptères : 15 espèces fréquentent le site d'étude et 7 ont potentiellement un ou des gîtes estivaux et/ou hivernaux dans ou à proximité de l'aire d'étude.</li> </ul>	Fort
Patrimoine naturel	Le secteur est compris dans le parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan	Moyen
Bruit	Environnement bruyant à modéré à proximité de la voie (entre 15 et 50 mètres) calme au-delà.	Moyen
Air	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ La zone d'étude s'inscrit dans un milieu rural où les principales sources d'émissions de polluants sont l'activité agricole, le trafic routier supporté par la RD780, ainsi que l'activité de la carrière de Kerlin. La zone urbanisée de Sarzeau, plus éloignée, est également à l'origine d'émissions en lien avec l'utilisation des chauffages.</li> </ul>	Faible
Agriculture	Parcelles de 3 exploitations présentes sur l'aire d'étude	Moyen
Patrimoine	Présence du monument historique la « Villa Coëtihuel	Moyen









# La synthèse des enjeux








## Enjeux écologiques

-  Enjeux forts : Existence d'une sensibilité du territoire et/ou d'une préoccupation telles que la réalisation d'un projet risque la dégradation totale du milieu et/ou l'augmentation forte de la préoccupation.
-  Enjeux moyens : Existence d'une sensibilité du territoire et/ou d'une préoccupation telles que la réalisation d'un projet risque la dégradation partielle du milieu et/ou l'augmentation moyenne de la préoccupation.
-  Enjeux faibles : Existence d'une sensibilité du territoire et/ou d'une préoccupation telles que la réalisation d'un projet est sans risque de dégradation du milieu ni d'augmentation de la préoccupation

## Enjeux liés au patrimoine naturel

-  Zones humides RAMSAR
-  Arrêté de protection de biotope
-  Réserve de chasse et de faune sauvage
-  Zone de protection spéciale
-  Zone spéciale de conservation
-  Principaux corridors / Ensembles fonctionnels

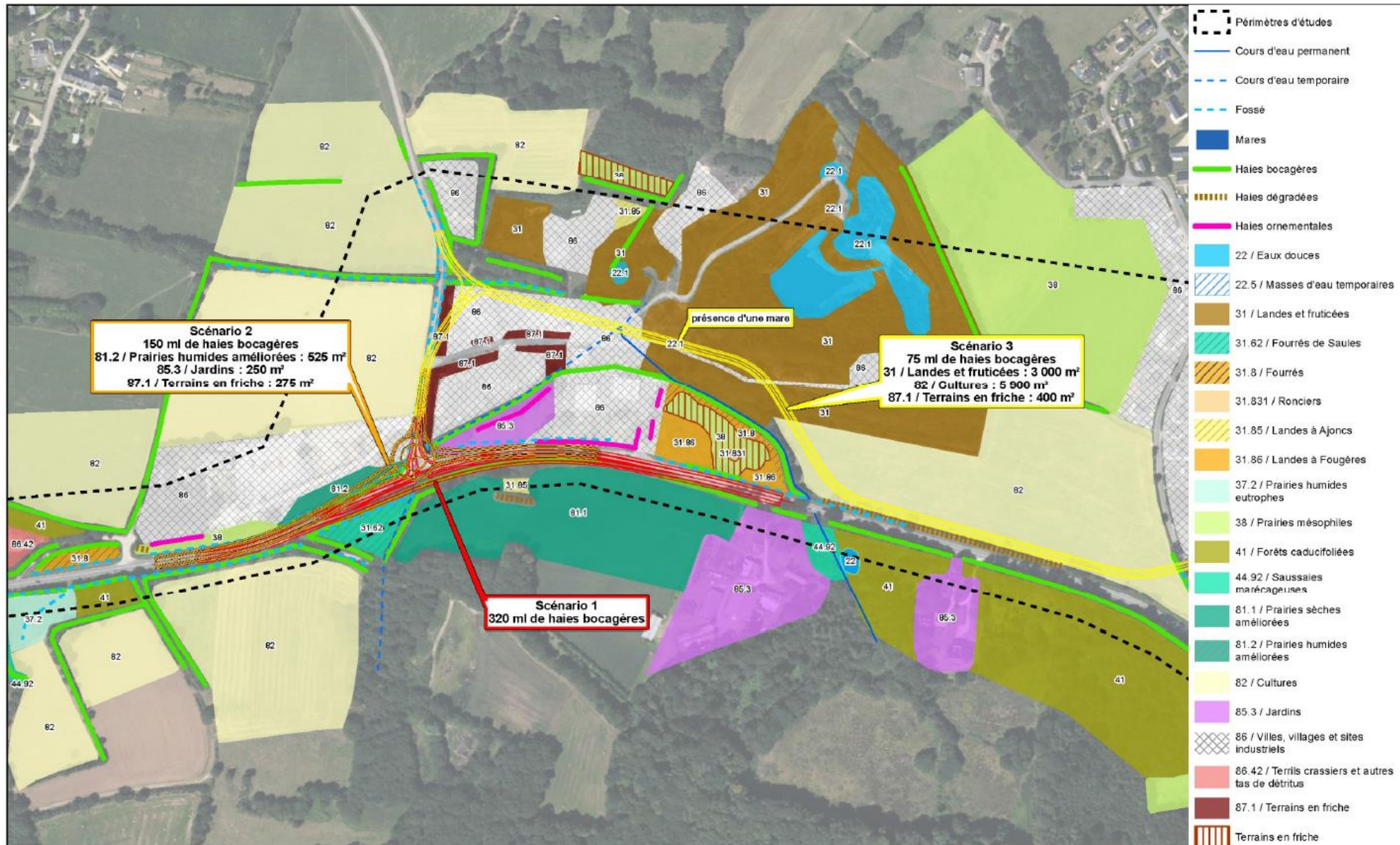
## Enjeux liés au patrimoine culturel et archéologique

-  Immeubles
-  Zone de Présomption de Prescription Archéologique
-  Site inscrit
-  Site classé
-  Protection au titre des abords de Monuments Historiques

-  Bande littorale de 100m
-  Plans d'eau
-  Cours d'eau
-  Périmètres d'études



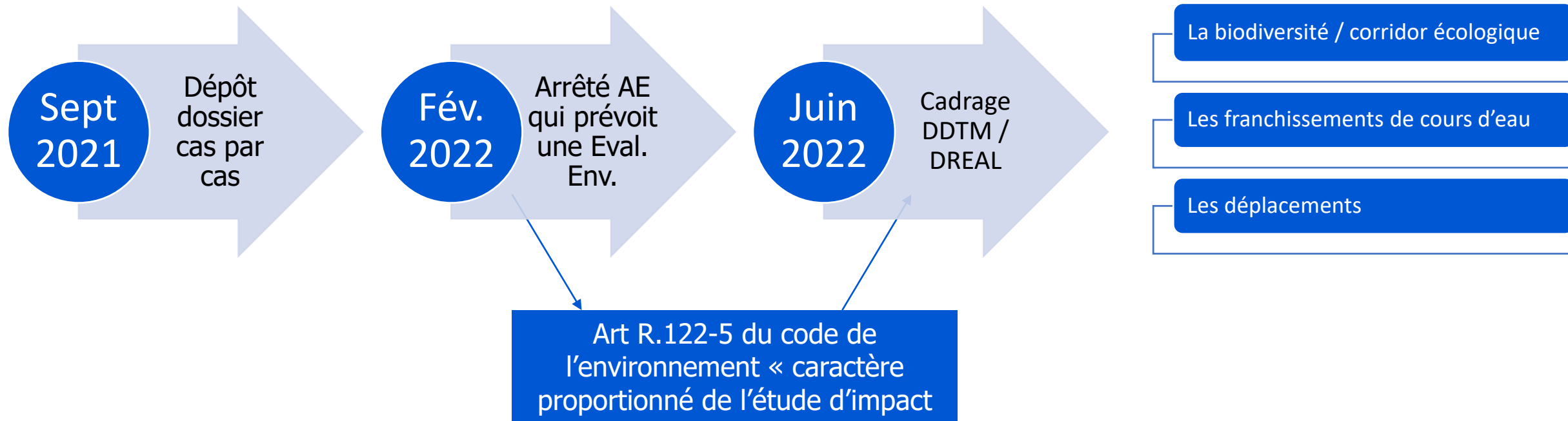
# La quantification sommaire des impacts sur les habitats







# Le cadrage réglementaire





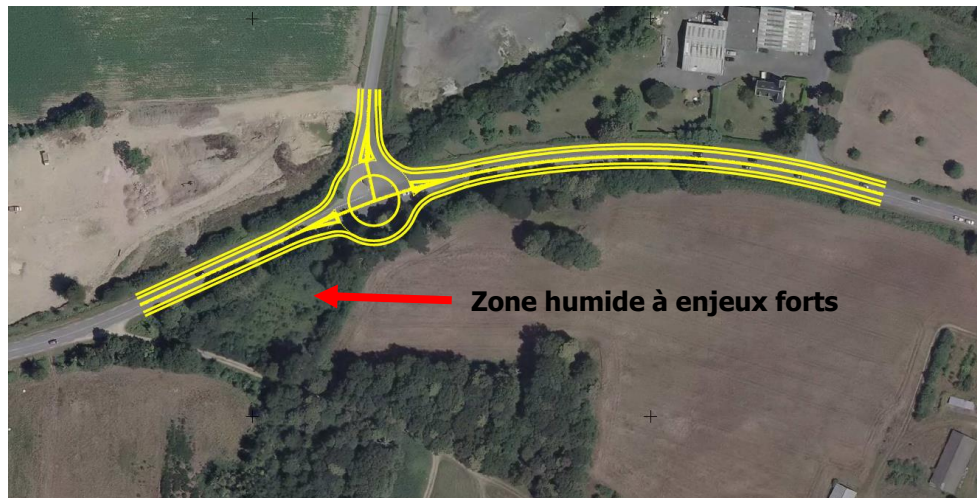
# 5 – Les pistes d'aménagement développées

Illustrations



## Scénario 2 : le giratoire

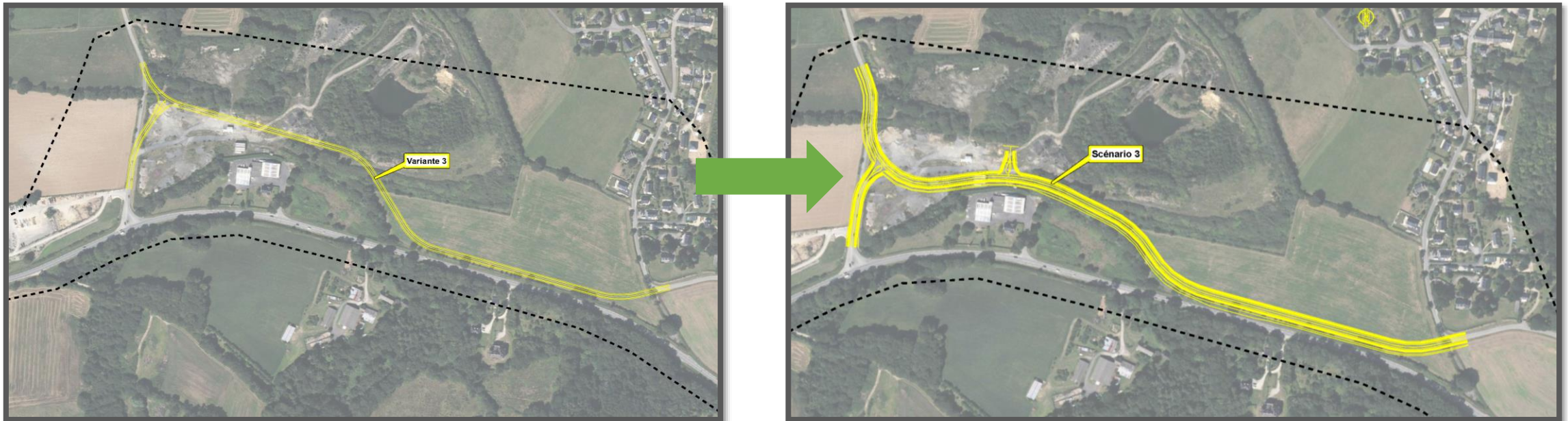
### L'Évitement : adaptation du tracé



- Évitement de la zone humide et de haies situées en rive sud de la RD780
- Prise en compte des normes de visibilité

# Scénario 3 : la voie de desserte

## L'Évitement : adaptation du tracé

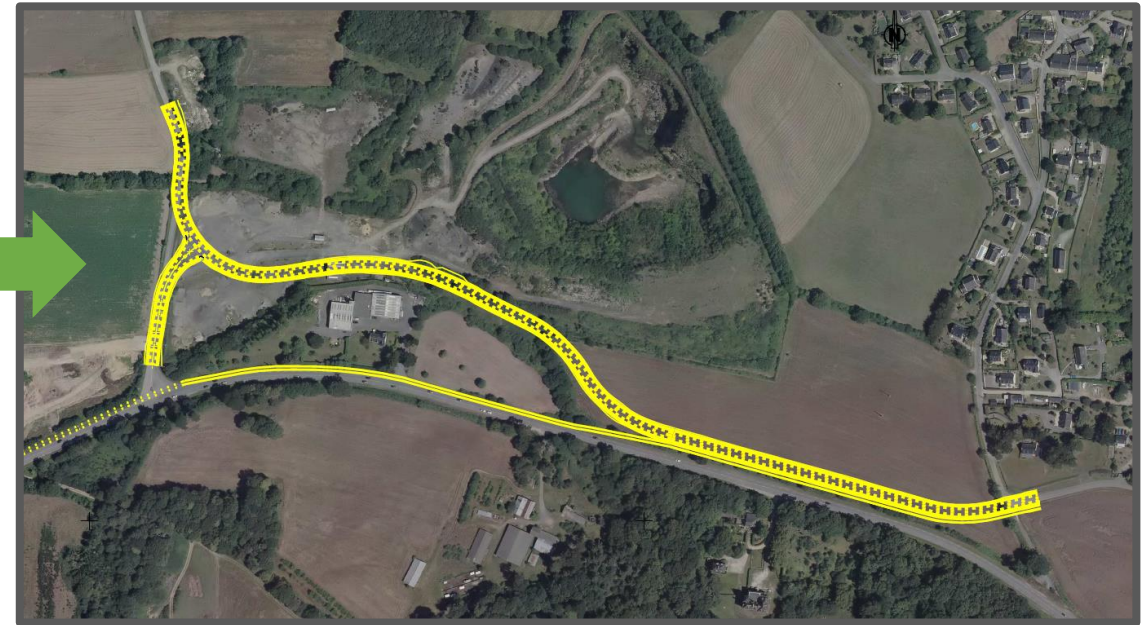
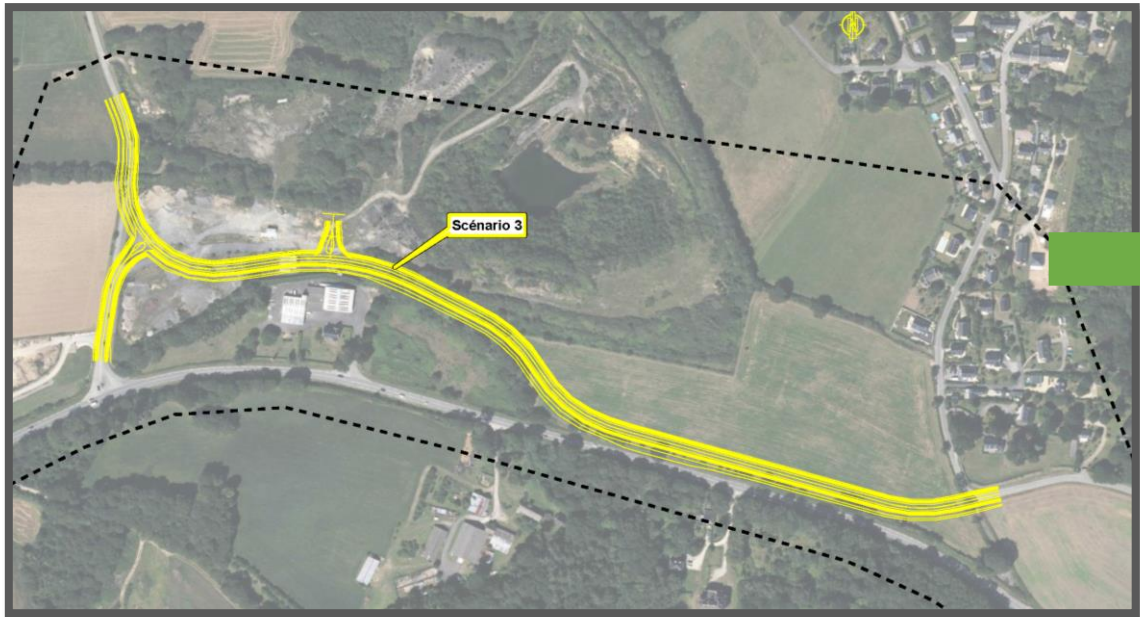


- Préservation des haies existantes
- Compatibilité avec l'exploitation du site de l'ISDI (Installation de Stockage de Déchets Inertes)
- Adaptation de la sinuosité en conciliant l'usage agricole



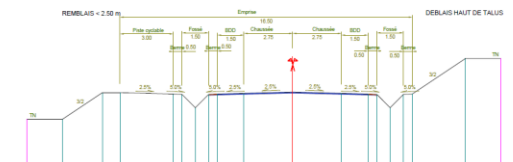
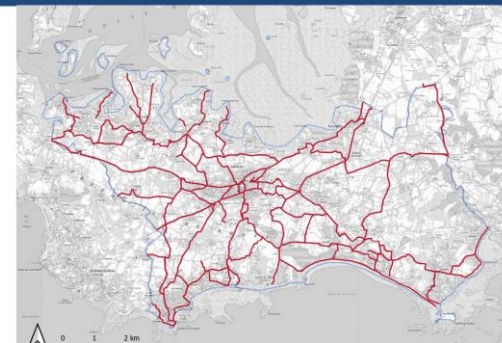
# Scénario 3 : la voie de desserte

## L'Evitement : adaptation du tracé



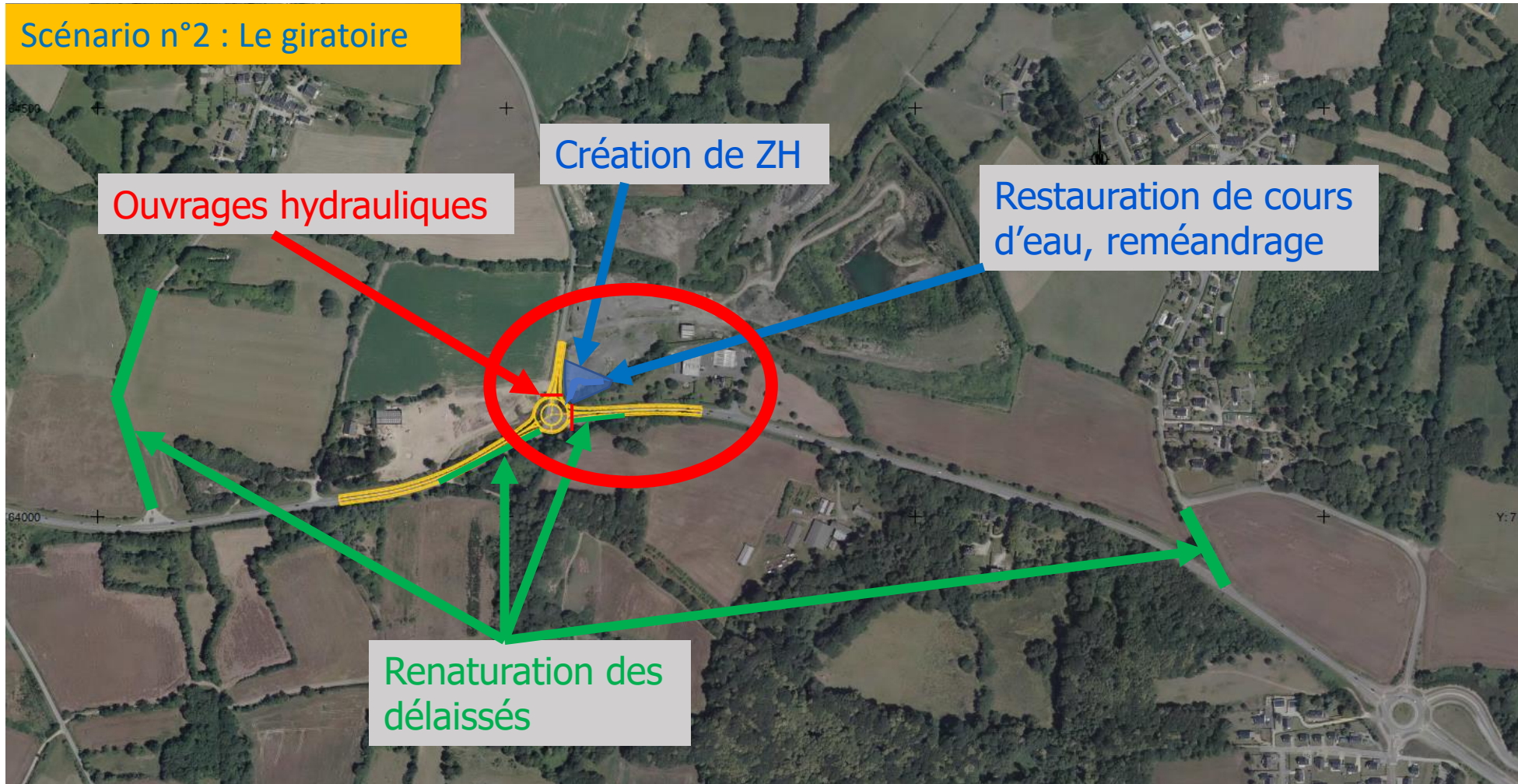
- Intégration d'une piste cyclable

RÉSEAU CYCLABLE SARZEAUTIN - 2025



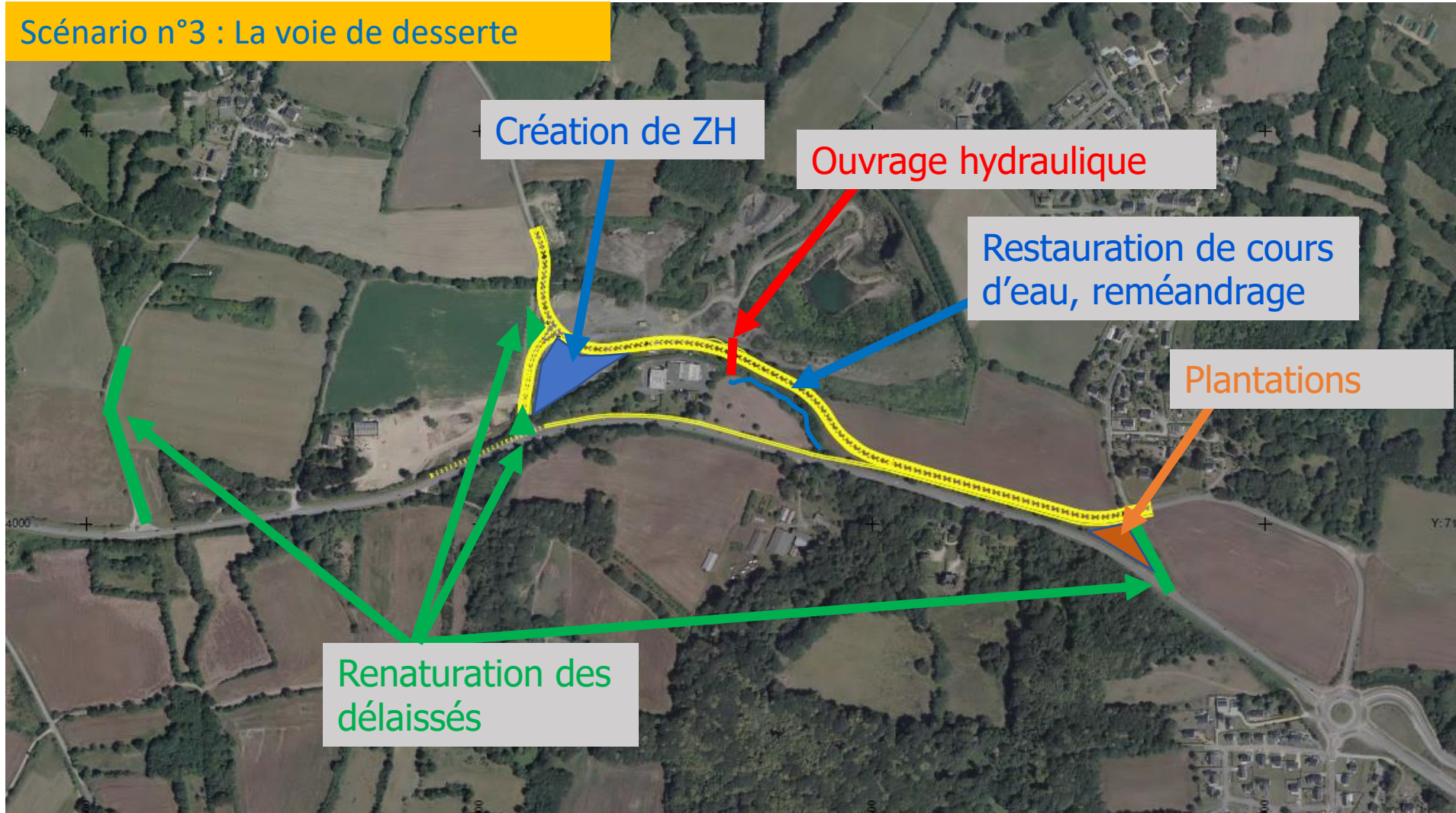


# Les mesures d'accompagnement et de compensation

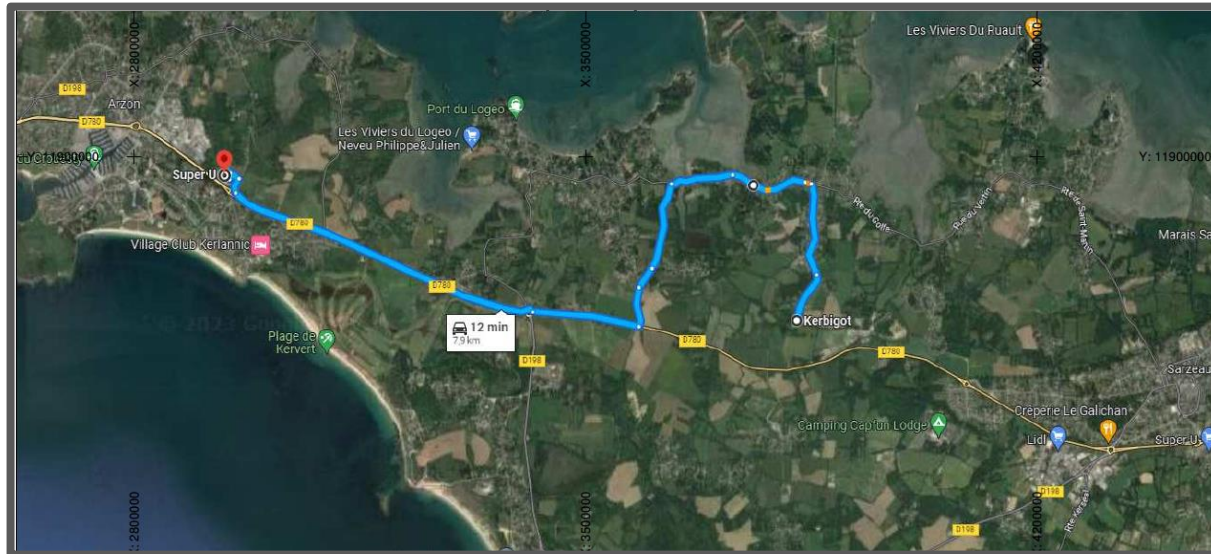




# Les mesures d'accompagnement et de compensation

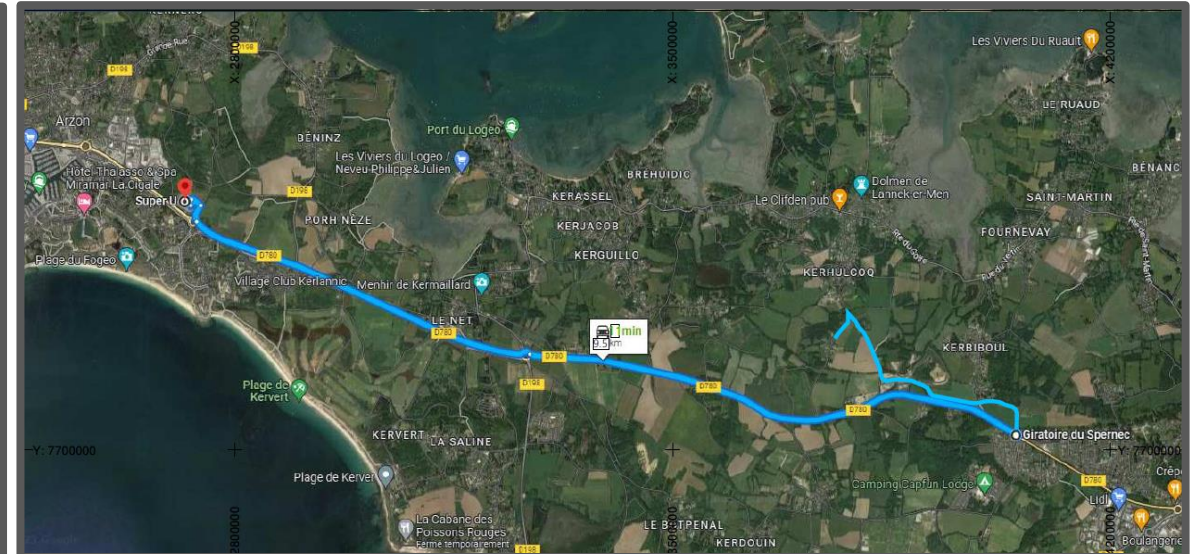


# Les déplacements (Kerbigot – Arzon superU)



Par le nord

- 7,7 km
- 12 minutes



Par la voie de desserte

- 9,5 km
- 11 minutes



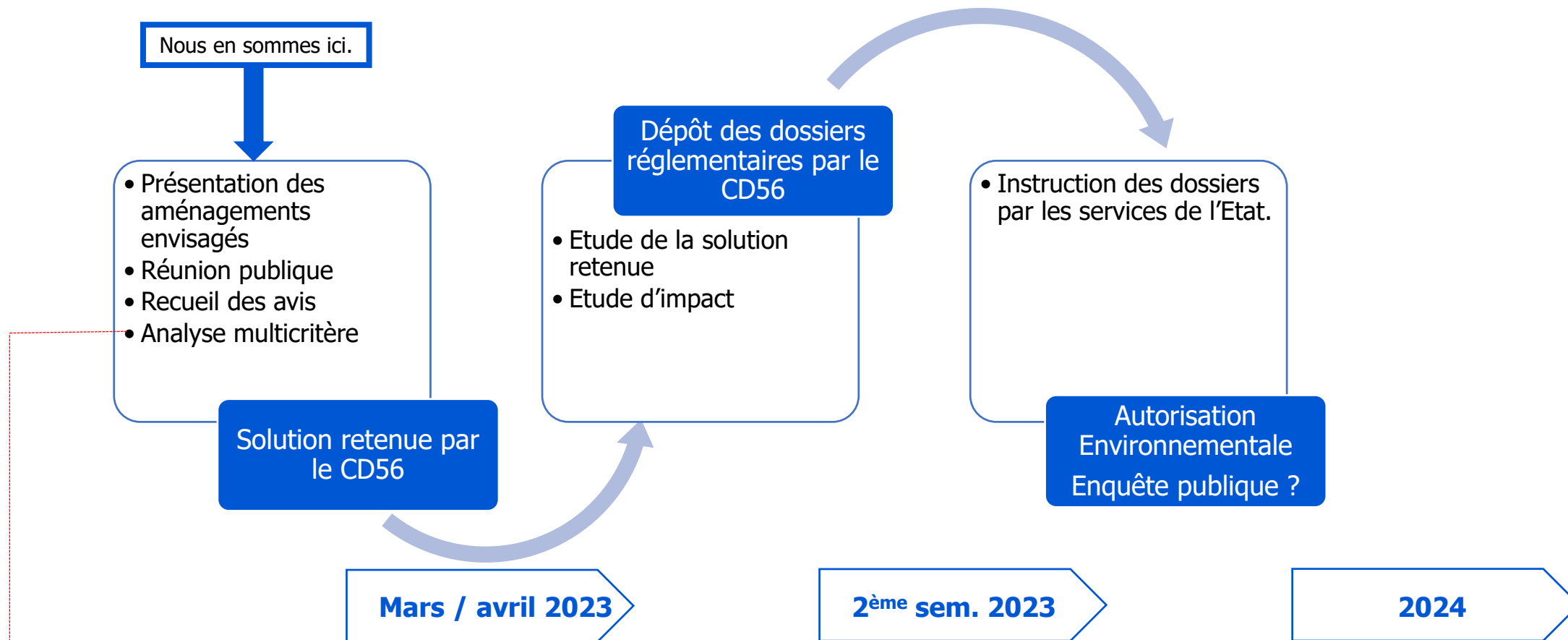


# 6 – Echanges avec le public





# Après la réunion d'informations du public



Recueil des avis : [routes@morbihan.fr](mailto:routes@morbihan.fr)



**MORBIHAN**