



**ENQUETE D'UTILILITE PUBLIQUE
PORTANT SUR LE PROJET DE MISE
EN 2x2 VOIES DE LA ROUTE
DEPARTEMENTALE 769 SECTION
LANN SEVELIN-KERGOAL SUR LA
COMMUNE DE CAUDAN, LA MISE
EN COMPATIBILITE DU PLU DE
CAUDAN ET LE CLASSEMENT
/DECLASSEMENT DE VOIES**

RAPPORT

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

Index des abréviations	p.3	
Chapitre 1 – Généralités		
1.1 Objet de l'enquête	p.4	
1.2 Organisateur de l'enquête	p.4	
1.2.1 Maitrise d'ouvrage	p.4	
1.2.2 Maitrise d'œuvre	p.5	
1.3 Contexte réglementaire	p.5	
Chapitre 2 – Projet		
2.1 Composition du dossier	p.5	
2.2 Analyse du dossier		
2.2.1 Déclaration d'utilité publique.....	p.6	
2.2.2 Mise en compatibilité PLU de Caudan.....	p.13	
2.2.3 Classement et déclassement de voies.....	p.15	
2.3 Avis	p.15	
Chapitre 3 - Déroulement de l'enquête		
3.1 Désignation du commissaire enquêteur	p.16	
3.2 Arrêté prescrivant l'enquête	p.16	
3.3 Publicité de l'enquête	p.16	
3.4 Mise à disposition du dossier d'enquête	p.17	
3.5 Participation du public	p.17	
3.6 Fonctionnement	p.18	
3.7 Chronologie Générale	p.19	
Chapitre 4 – Examen des observations recueillies		
4.1 Observations recueillies	p.20	
4.2 Analyse des observations	p.21	
PIECES JOINTES AU RAPPORT.....		p.33

INDEX des ABREVIATIONS

AE	Autorité Environnementale
CE	Code de l'Environnement
CG56	Conseil Général du Morbihan
CGEDD	Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable
CU	Code de l'Urbanisme
CETUR	Centre d'Etudes des Transports Urbains
DCE	Directive Cadre sur l'eau
DDTM	Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DDRM	Dossier Départemental des Risques Majeurs
DOCOB	Document d'objectifs des sites Natura 2000
DOG	Document d'Orientations Générales (SCoT)
DP	Domaine Public
DPU	Droit de Préemption Urbain
RD	Route Départementale
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
EBC	Espace Boisé Classé
ENS	Espaces Naturels Sensibles
EP	Eaux Pluviales
EU	Eaux Usées
ICPE	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement
M.E.R.	Mémoire En Réponse
MO	Maître d'Ouvrage
OAP	Orientations d'Aménagement et de Programmation
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durables
PAPI	Programme d'Actions et de Préventions des Inondations littorales
PDIPR	Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées
PPA	Personnes Publiques Associées
PPRn	Plan de Prévention des Risques naturels
PPRI	Plan de Prévention des Risques naturels Inondation
PPRL	Plan de Prévention des Risques Littoraux
PC	Permis de Construire
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PREF56	Préfecture du Morbihan
PSG	Plan Simple de Gestion
RD	Route Départementale
SAGE	Schéma d'Aménagement et de gestion des eaux
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de gestion des eaux
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SRCE	Schéma de Cohérence Ecologique
TA	Tribunal Administratif
TVB	Trame Verte et Bleue
ZH	Zone Humide
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique
ZPS	Zone de protection spéciale - Directive oiseaux
ZSC	Zone spéciale de conservation au titre habitat faune flore

Chapitre 1 – Généralités

1.1 Objet de l'enquête

Le département du Morbihan programme et finance l'aménagement et l'entretien des routes départementales. Le conseil départemental a donc validé le programme d'aménagement de la RD769 entre Lorient et Roscoff dont 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 de mise à 2x2 voies de la RD769 entre Lann Sévelin et Kergoal sur la commune de Caudan s'inscrit dans le cadre de ce programme.

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

En l'état actuel, ce projet n'est pas compatible avec le Plan Local d'urbanisme de Caudan et plusieurs autorisations administratives sont requises au titre de la procédure d'autorisation environnementale.

Le dossier soumis à l'enquête comporte trois volets :

- L'utilité publique du projet de mise à 2x2 voies de la RD 769 entre Lann Sévelin et Kergoal ;
- La mise en compatibilité du PLU de la ville de Caudan ;
- La procédure de classement et déclassement de voies.

La prochaine étape consistera aux enquêtes parcellaires et d'autorisation environnementale.

La MRAe a notifié les 14/08/2018 et 14/09/2018 n'avoir aucune observation à formuler à l'évaluation environnementale transmise le 14/06/2018.

Une seule enquête a été retenue pour traiter ces trois consultations. Il est pertinent de rappeler que « l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement, mentionnées par le code de l'environnement ».

L'enquête publique a eu lieu du 25 février au 26 mars 2018.

1.2 Organisateur de l'enquête

Monsieur le Préfet du Morbihan est l'organisateur de l'enquête

1.2.1 Maitrise d'ouvrage

La procédure de mise à 2x2 voies de la RD 769 entre Lann Sévelin - Kergoal sur le territoire de Caudan, une opération réalisée sous maîtrise d'ouvrage départementale. Le pôle Direction des Routes assure les aspects techniques et administratifs de ce dossier.

1.2.2 Maîtrise d'œuvre

Afin d'assurer la mission de maîtrise d'œuvre, le maître d'ouvrage s'est entouré des services du bureau d'études ALTHIS à Pluneret.

1.3 Contexte réglementaire

Monsieur le Préfet du Morbihan rappelle dans son arrêté du 28 janvier 2019 les textes régissant la mise en œuvre de cette enquête publique.

Parmi ceux-ci, il convient de rappeler en amont la loi relative à la démocratie de proximité et la protection de l'environnement ainsi que les dernières évolutions législatives à savoir les lois « Grenelle », « ALUR » ainsi que la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques dite « loi Macron ». Sont également cités le droit à l'accès à l'environnement, l'enquête publique, l'action des collectivités en matière d'urbanisme et la loi sur l'eau.

J'ai pris note plus précisément des références suivantes :

CODE DE L'EXPROPRIATION

- Articles L.1 ; L.110.1 Déclaration d'utilité publique

CODE DE L'ENVIRONNEMENT

ORGANISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE

- Articles L.123-1 à L.123-19 Champ d'application et objet de l'enquête publique.
- Article L.123.6 Champ d'application de l'enquête publique unique
- Articles R.123-1 à R.123-27 Champ d'application de l'enquête publique (réglementation)
- Article L.126.1 Déclaration de projet

ETUDES D'IMPACT

- Articles L.122.1 à L.122.3.3 Etudes d'impact des travaux
- Articles R.122.1 à R.122.15 Etudes d'impact des travaux (réglementation)

EAU ET MILIEUX AQUATIQUES

- Article L.214.1 à L.214.6 Régime d'autorisation ou de déclaration

CODE DE L'URBANISME

- Article L.1153.55 Mise en compatibilité des PLU

CODE DE LA VOIRIE ROUTIERE

- Article L.131.1 Classement/déclassement routes départementales
- Article L.141.3 Classement/déclassement routes communales

Chapitre 2 – Projet

2.1 Composition du dossier

Pièces administratives de l'enquête

- Arrêté du 28 janvier 2019 du Préfet du Morbihan prescrivant l'ouverture de l'enquête d'utilité publique
- Décision du Tribunal Administratif en date du 21 janvier 2019 désignant le commissaire enquêteur
- Avis d'enquête publique (affiche)
- Copie des insertions des 7 et 27 février 2019 dans les journaux (Télégramme et Ouest France)

Pièces du dossier

- A - Objet de l'enquête, mentions juridiques et administratives
- B - Plan de situation

RAPPORT

Page 5 sur 33

DOSSIER T.A n° E 18000309/35

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

NJ 26/04/2019

- C- Plan prévisionnel des travaux
- D - Résumé non technique de l'Etude d'Impact
- E - Appréciation sommaire des dépenses
- F - Etude d'Impact
- G - Mise en compatibilité du PLU de Caudan incluant l'Etude Environnementale
- H - Classement et déclassement de voiries
- I - Bilan de la concertation
- J - Mentions des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet
- K - Notice explicative
- L - Avis émis sur le projet : MRAe de Bretagne, Commission de la Nature des Paysages et des sites, Personnes Publiques Associées.

Registres

- 3 registres d'enquête (modèle Berger Levraut) destinés à recevoir les observations du public.
 - DUP comportant 16 feuillets non mobiles cotés et paraphés par mes soins,
 - Mise en compatibilité du PLU comportant 24 feuillets non mobiles cotés et paraphés par mes soins,
 - Classement /Déclassement comportant 24 feuillets non mobiles cotés et paraphés par mes soins.

2.2 Analyse du dossier

2.2.1 Déclaration d'utilité publique

Notice explicative

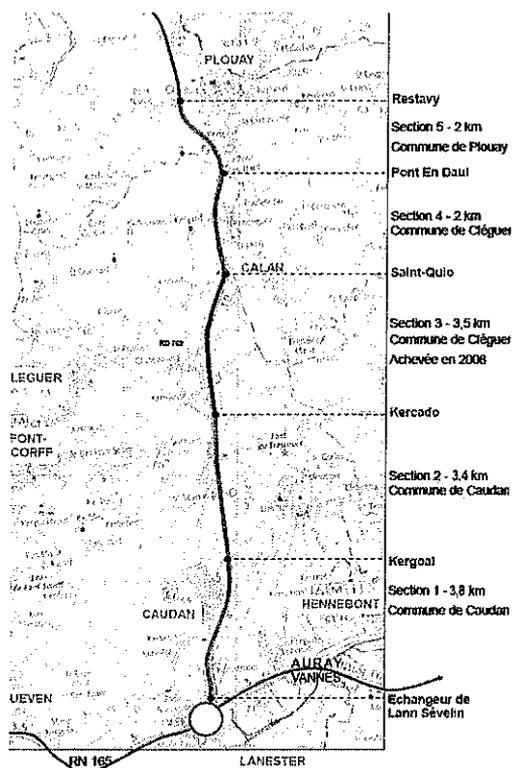
Document de 12 pages établi par Althis et la Direction des routes

Le projet routier a pour but d'améliorer les liaisons péri-urbaines pour rendre plus accessible le bassin d'emploi lorientais. Il permettra aussi de faciliter les échanges entre la RN165 (axe Nantes-Quimper et principale voie de communication routière de Bretagne Sud) et le centre Bretagne. De ce fait, cette opération participe au développement socio-économique de ce secteur et favorise l'attractivité des territoires situés en retrait du littoral.

Cette future mise à 2x2 voies 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.

Les objectifs de la démarche 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 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 :

- ✚ Section 1 : Echangeur de Lann-Sévelin – Kergoal, 3,8 km (commune de Caudan) ;
- ✚ Section 2 : Kergoal – Kercado, 3,4 km (commune de Caudan) ;
- ✚ Section 3 : Kercado - Saint-Quio, 3,5 km (commune de Cléguer), achevée en 2008 ;
- ✚ Section 4 : Saint-Quio – Pont-en-Daul, 2 km (commune de Plouay) ;
- ✚ Section 5 : Pont-en-Daul – Restavy, 2 km (commune de Plouay).

Caractéristiques 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 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.

L'accès à la voie rapide sera interdit aux piétons, cycles, cyclomoteurs et engins agricoles. La vitesse autorisée sera de 110 km/h pour les véhicules légers. C'est pourquoi le projet a été élaboré en référence aux recommandations de ce type de voies. Pour les véhicules interdits, des itinéraires alternatifs existent déjà.

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.

Cet ouvrage a été préféré après une analyse multicritère des variantes possibles en tenant compte des contraintes du site, en limitant les impacts sur l'environnement tout en privilégiant son utilisation future.

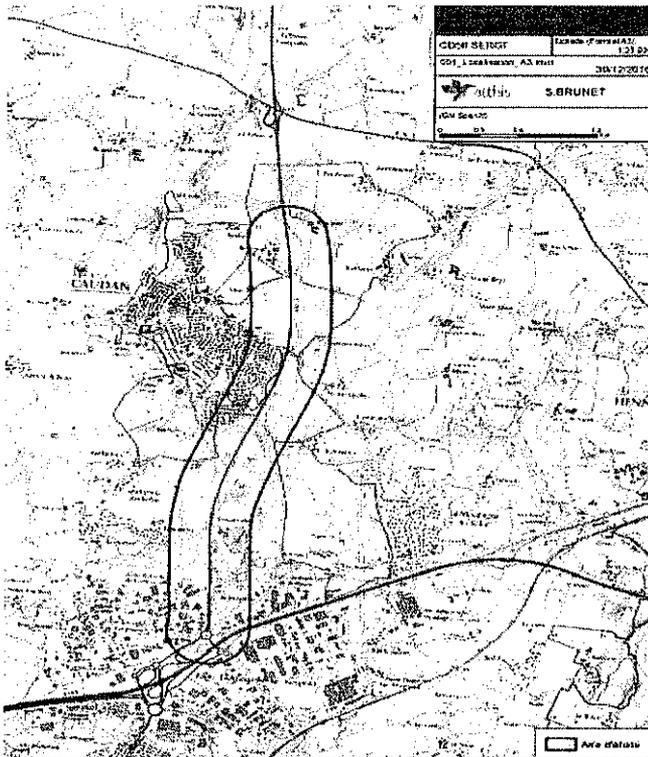
Ce choix permet une amélioration certaine de l'insertion environnementale de l'infrastructure existante. Les mesures prises sont développées ci-dessous dans la partie relative à l'étude d'impact.

L'appréciation sommaire des dépenses indique un coût d'investissement de l'ordre de 45 millions d'euros pour l'ensemble du programme Lanester à Plouay et un budget de 15 millions d'euros pour la section Lann Sévelin - Kergoal à Caudan.

Etude d'impact (pièce F de 265 pages)

Le résumé non technique est présenté sur 50 pages en pièce D du dossier.

- Analyse de l'état initial



L'aire d'étude s'étend sur l'ensemble du programme de travaux.

Le réseau hydrographique est dense, marqué par la présence de plusieurs ruisseaux permanents dont certains sont franchis par la RD769 et se développe sur le bassin versant de la vallée du Blavet.

40 ha de zones humides, réparties selon différents types d'habitats, ont été recensées par Althys sur toute la zone concernée par cette étude.

La ville de Caudan n'est pas recensée comme une commune soumise aux risques (submersions) littoraux et peu concernée par les risques inondation (PAPI Blavet).

Le secteur n'est inclus dans aucun périmètre d'inventaire (ZNIEFF) et aucun zonage réglementaire (Natura 2000). Par contre, celui-ci abrite plusieurs Espaces Boisés Classés et comporte plusieurs corridors écologiques impactés par la RD769 dont le corridor écologique d'importance régional correspondant au ruisseau du Plessis.

Lors du bilan écologique effectué : aucun habitat prioritaire et/ou remarquable n'a été identifié et aucune plante à forte valeur patrimoniale n'a été inventoriée le long du tracé.

Le site accueille quelques espèces protégées : des chiroptères (7 espèces), le campagnol amphibie, le lézard des murailles, le bouvreuil pivoine, la linotte mélodieuse et le chardonneret élégant. Il est nécessaire de conserver les éléments du corridor écologique et les habitats naturels (haies, bosquets...).

Il existe sur cette aire d'étude 2 édifices non protégés (ni classés, ni inscrits) ayant un intérêt patrimonial mis en avant dans le PLU de Caudan ainsi que des sites archéologiques répertoriés par la Direction Régionale des Affaires Culturelles.

Les paysages traversés par la RD769 sont globalement de qualité du fait du décaissement de l'emprise de la voie par rapport au terrain naturel et les boisements denses se répartissant des deux côtés de la route.

Le PLU de Caudan a été approuvé en janvier 2014 et celui de Lanester en juillet 2009 dont la modification n°7 en février 2013.

Le Département a d'ores et déjà acquis 12 ha de terrain. Des parcelles bâties et agricoles cultivées sont nécessaires pour la réalisation de ce projet.

Des habitations s'élèvent à proximité de la voirie existante et subissent des nuisances sonores qui seront accrues par le projet du fait de l'augmentation de la vitesse des véhicules.

Sur l'aire d'étude, la RD769 absorbe un trafic de plus de 18 350véh/jour. La croissance soutenue jusqu'en 2011 se poursuit à un rythme plus faible mais elle continue de progresser de manière appuyée au nord de l'aire d'étude.

Les zones économiques des 2 villes et les exploitations agricoles ont des accès privilégiés depuis la RD769, indispensable au bon fonctionnement de leurs activités.

La section Lann Sévelin- Kergoal de la RD769 présente des chiffres d'accidentologie relativement importants du fait d'une certaine insécurité au niveau des carrefours (entrées/sorties) et en raison de l'absence de zone de dépassement sécurisée. Enfin, le trafic est en constante évolution sur cette portion de voie.

- Description technique du projet routier

Les caractéristiques en plan et profil en long permettent d'envisager une géométrie de 2x2 voies sans reprise majeure.

La plateforme routière comporte :

- Deux chaussées comportant chacune deux voies de circulation de 3,50m et 3,25m,
- Un terre-plein central de 2,80m comprenant deux bandes dérasées de gauche de 1,00m chacune,
- Deux bandes d'arrêt d'urgence de 3,00m chacune,
- Une berme de 0,75m minimum dans les zones en remblai.

Le profil en long respecte globalement le profil en long de l'actuelle voirie. Ce qui permet de limiter les déblais/remblais en réutilisant au maximum l'existant.

Le tracé en plan est globalement conservé pour maximiser la réutilisation de l'existant, sauf au niveau des échangeurs où la création des bretelles est prise en compte dans le calage définitif de l'axe final.

La création d'ouvrages d'art neufs ou la modification d'ouvrages d'art existant est intégrée dans l'opération afin d'assurer le rétablissement des voiries :

- Passage supérieur de l'échangeur de Restendrézen (Caudan sud)
- Passage supérieur de la rue Saint Joseph allongement du pont ou reconstruction
- Passage inférieur à gabarit réduit (Boviduc) au sud de l'échangeur de Restendrézen : desserte agricole
- Passage inférieur de Kergoal – élargissement du tablier de la RD769

Le projet comprend également la création de 11 ouvrages hydrauliques visant à rétablir les principaux cours d'eau et écoulements naturels.

Pour l'assainissement : en section courante, installation d'un système séparatif pour la récupération des eaux du bassin versant naturel et des eaux de ruissellement de la plateforme routière. Les eaux des plateformes routières sont recueillies dans des cunettes enherbées, caniveaux et collecteurs, puis dirigées vers des bassins de rétention et de traitement. Également, création de 4 bassins avec volume mort qui assureront la décantation des eaux pluviales et le piégeage d'une éventuelle pollution accidentelle.

La quantification des déblais/remblais n'a pas été réalisée actuellement. Ce point sera traité dans le cadre de l'élaboration du dossier de demande d'autorisation environnementale.

En conséquence, le département a souhaité anticiper les éventuels besoins en identifiant des zones potentielles pouvant recevoir des matériaux excédentaires. Ces zones, appelées ci-après zones de

dépôts, feront l'objet d'un remodelage permettant d'intégrer les matériaux excédentaires. Puis elles seront remises en état (replantées, restituées à l'agriculture et/ou ensemencées conformément aux mesures paysagères projetées).

Les variantes

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.

Les partis d'aménagement étudiés sont les suivants :

- ✦ Scénario fil de l'eau (« ne rien faire ») : Maintien de la voirie actuelle
Cette variante correspond à l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet. Il fournit des éléments d'analyse pour apprécier l'opportunité du projet.
- ✦ Scénario Amélioration de l'existant n°1 : Doublement par l'ouest :
Cette variante correspond à l'élargissement de la voirie existante vers l'ouest en conservant les limites d'emprise actuelles à l'est.
- ✦ Scénario Amélioration de l'existant n°2 : Doublement par l'est :
Cette variante correspond à l'élargissement de la voirie existante vers l'est en conservant les limites d'emprise actuelles à l'ouest, côté bourg de Caudan.

Le choix de la variante « Est » a été privilégié 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.

Desserte du hameau de Kerustantin

En concertation avec les riverains, une voie latérale rejoint le hameau de Kerustantin depuis l'échangeur de Restendrèzen. Cette solution permet de limiter l'impact des aménagements en termes d'emprise sur les milieux naturels, notamment sur les zones humides, et de réduire l'emprise d'environ 1.58 ha.

- Analyse des effets sur l'environnement

Les infrastructures routières impactent les eaux souterraines et nécessitent des mesures correctives adaptées : aménagement d'ouvrages hydrauliques afin de rétablir l'écoulement des cours d'eau ; reconstruction de lit mineur et de berges fonctionnels ; création d'ouvrages de rétention et de régulation des débits pour le rejet des eaux pluviales.

L'impact sur les habitats naturels n'est pas négligeable puisque 13 ha sur l'ensemble du projet sont concernés. Des plantations de haies le long du linéaire de voirie, de massifs et de boisement devraient reconstituer un réseau de continuités écologiques pour assurer le cycle de vie des espèces animales et végétales. Les délaissés routiers seront entretenus afin de créer des gîtes à certaines espèces.

Le projet va entraîner la destruction de 14020 m² de zones humides. Cette perte sera compensée par une parcelle remblayée sise à Kerustantin qui devra être restaurée afin de retrouver toutes les fonctionnalités équivalentes.

La perte de 3.9 ha de boisements sera compensée par le reboisement sur des réserves foncières du Département et quelques délaissés routiers.

La remise en bon état des continuités écologiques vise au rétablissement de leur fonctionnalité et ainsi devrait permettre une recréation d'habitats favorables à la faune recensée sur le site.

Les usagers de la route départementale, et de façon générale, les riverains et habitants vont constater une modification visuelle du paysage. Cependant, la création de boisement, de haies et de massifs arbustifs sur des séquences paysagères devrait maintenir la perception visuelle actuelle. La création

de lisières végétales autour des bassins de rétention et d'écrans acoustiques d'aspect bardages bois peuvent être considérés comme une amélioration environnementale.

Le projet n'a pas d'effet notable sur la qualité de l'air du fait de la configuration en déblai du linéaire routier.

L'environnement sonore sera modifié du fait de l'augmentation du trafic. Des mesures de protection acoustiques : isolation des bâtiments, installation de murs, merlons et/ou écrans conformément à la réglementation devraient réduire ces nuisances.

L'opération prend en compte l'ensemble des itinéraires de desserte liées aux axes interceptées par la RD769 par la création des deux échangeurs, une voie de desserte du hameau de Kerustantin, des accès pour les parcelles agricoles et le rétablissement des circuits piétonniers existants.

Les impacts des travaux pourront provoquer des nuisances acoustiques, des envols de poussière, des interruptions de réseaux, des interruptions et/ou des déviations routières, des allongements de parcours pour les riverains et des risques de pollution accidentelle comme pour tous travaux d'un chantier habituel d'aménagement.

Toutes les dispositions devront être prises pour atténuer les impacts négatifs sur les eaux superficielles, les eaux souterraines et les déplacements.

Afin de réduire les impacts sur la faune (reproduction, hivernage, chasse) l'ensemble des travaux défrichage/ terrassement aura lieu hors période de reproduction des groupes faunistiques concernés

- Analyse des impacts spécifiques aux infrastructures

Le projet consiste à élargir une infrastructure existante. Aussi, il ne devrait pas générer de trafic supplémentaire par lui-même mais s'accompagnera certainement par une augmentation progressive des flux routiers comme déjà constatée ces dernières années.

Les communes de Caudan, Cléguer, Calan et Plouay vont bénéficier d'un accès plus rapide et direct au pôle d'emploi constitué par l'agglomération de Lorient ce qui devrait induire un accroissement de l'attractivité de ces communes.

Ces collectivités situées sur l'axe de la RD769 possèdent toutes un document d'urbanisme récent qui encadre leur urbanisation et permet d'éviter un développement urbain non maîtrisé.

L'impact sur le parcellaire agricole est très limité. De fait, la procédure de réaménagement foncier n'est pas à mettre en place.

Cette mise à 2x2 voies aura une incidence significative sur l'environnement sonore de 4 zones d'habitation. Des protections sont envisagées par le maître d'ouvrage pour atténuer cet impact et respecter les normes fixées par la réglementation comme le traitement acoustique des façades des habitations.

C'est pourquoi, le projet intègre :

- ✚ Pour la zone du Moustoir : l'isolation acoustiques 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.

- Compatibilité des plans, programme et schémas

- PLU de Caudan

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.

Une mise en compatibilité du PLU sera mise en œuvre (voir chapitre 2.2.2 du présent rapport).

- o SCOT du pays de Lorient

Projet identifié comme nécessaire pour l'amélioration du territoire

- o SDAGE du bassin de Loire Bretagne

Préserver toute nouvelle dégradation des milieux

Préserver les capacités d'écoulement des crues ainsi que les zones d'expansion des crues

Restaurer la qualité physique et fonctionnelle des cours d'eau

Assurer la continuité longitudinale des cours d'eau

Préserver les zones humides dans les projets d'installations, ouvrages, travaux et activités

- o SAGE Blavet

Protection, gestion et restauration des zones humides

IOTA et l'imperméabilisation

- o SRCE de Bretagne

Réduire la fragmentation des continuités liée aux infrastructures linéaires existantes.

Prendre en compte les continuités écologiques dans les projets d'infrastructures depuis la conception jusqu'aux travaux, en privilégiant l'évitement des impacts.

- Analyse des effets sur la santé humaine

Ce point concerne les populations riveraines de la RD769 et les usagers de la route

- o Air et santé
Augmentation des émissions de polluants atmosphériques du fait de la croissance du trafic routier...Les aménagements routiers devraient réduire la dispersion de cette pollution vers les zones habitées
- o Bruit et santé
Les protections acoustiques permettront de respecter les niveaux sonores réglementaires
- o Eau et santé
Des mesures préventives pour limiter la pollution des eaux souterraines et superficielles dans le cadre du projet induisent un risque négligeable.
- o Sols et santé
Pas d'incidence

Synthèse des effets et des mesures

Le rapport comporte un tableau synthétique et complet de tous les effets du projet d'aménagement sur l'environnement ainsi que les mesures d'accompagnement et mesures « E R C »

- Analyse des effets cumulés avec d'autres projets

- o Aucun des projets connus n'a des effets cumulés avec cette mise à 2x2 voies
- o Une appréciation sommaire des impacts relatifs à la réalisation des autres sections non réalisées, à savoir :
Section 2 : Kergoal – Kercado ;
Section 4 : Saint Quio - Pont-en-Daul ;
Section 5 : Pont-en Daul – Restavy.

Les mesures projetées sont les suivantes : respect de la topographie ; gestion des eaux de ruissellement ; remplacement et/ou création de nouveaux ouvrages de franchissement ; création de boisement et de haies ; restauration de zones humides ; rétablissement des dessertes locales etc...

- Modalités de suivi et coûts des mesures environnementales

La période de travaux fera l'objet d'un suivi par un bureau d'ingénierie spécialisé en environnement.

Pour chacune de principales mesures prévues et décrites ci-dessus des opérations de suivi sont envisagées et seront affinées dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale.
Le coût des mesures prises en faveur de l'environnement s'élève à la somme de 4 230 000€HT.

Le rapport se termine par la présentation des méthodes utilisées : méthodologie des études, matériels utilisés ainsi que des difficultés rencontrées.

Bilan de la concertation

Pièce I du dossier (50 pages)

Le Département a validé le principe d'une concertation sur le projet en phase d'élaboration de l'étude d'impact selon les modalités énoncées ci-dessous :

Trois expositions publiques dans les mairies de Plouay, Cléguer et Caudan, organisées entre le 18 juillet 2014 et le 10 octobre 2014,

Un dossier de concertation accessible en ligne sur le site du Département à partir du 18 juillet 2014,

Deux réunions publiques organisées : Plouay le 22 septembre 2014 et Caudan le 29 septembre 2014,

Le public a été invité à s'exprimer dans les registres d'observations mis à disposition des visiteurs lors des expositions publiques, par le biais de formulaires de contact accessibles sur le site internet du Département à retourner par courriel et lors des temps d'échange pendant les réunions publiques.

La participation recensée s'établit ainsi : environ 80 personnes ont assisté à la réunion publique de Plouay, 120 personnes à celle de Caudan et 94 interventions dénombrées.

Quelques 94 interventions du public ont été recensées :

La préoccupation majeure qui émerge de la concertation porte sur le tracé de la voie, là où les impacts sur les habitations et l'agriculture sont les plus « visibles » et les plus « sensibles », 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 dossier restitue de façon très détaillée la concertation organisée par le Département.

2.2.2 Mise en compatibilité du PLU de Caudan

Evaluation environnementale incluse dans la mise en compatibilité (pèce G 35 pages)

Le dossier de mise en compatibilité du site reprend tout d'abord la description de l'enquête publique, les caractéristiques du projet et le rappel des procédures.

La mise en compatibilité est soumise à évaluation environnementale car il s'agit d'une commune littorale comprenant une partie d'un site Natura 2000.

- Document d'urbanisme en vigueur

La commune est couverte par un PLU approuvé en 2014 avec une modification simplifiée en 2017. Le projet n'est pas compatible avec le PLU en vigueur.

Analyse et conformité

- ✦ PADD : Orientation n°2 : le doublement de la RD769 avec 2 nouvelles entrées de ville au niveau des échangeurs de Kergoal et de Restendrézen permettra de hiérarchiser les voies pour une meilleure lisibilité du réseau viaire.
- ✦ OAP Lenn Sech : partie du projet concernée par l'OAP prévoit la création d'un merlon paysager sur l'emprise indiquée comme espace vert à préserver ou à créer.
- ✦ Règlement écrit : la réalisation d'infrastructures routières s'inscrit dans les zonages Aa ; Ab ; Azh ; Nz ; Na ; 1 AUe ; 1AUB ; Ah ; Uib et Na.
- ✦ Règlement graphique : compatibilité également avec les zonages indiqués ci-dessus

Modifications à apporter

- ✦ Rapport de présentation : insérer en fin de document une nouvelle partie intégrant la Déclaration d'Utilité Publique valant mise en compatibilité du PLU avec le descriptif du projet
- ✦ Report de l'emprise sur le document graphique du PLU en vigueur
- ✦ Evolution des Espaces Boisés Classés : Déclassements des EBC suivants - emprise de l'infrastructure - emprise des bassins de rétention - emprise des merlons de protection acoustique - emprise des zones d'abaissement de la végétation au droit des ouvrages de franchissement hydrauliques ce qui représente un total 2.83 ha.
- ✦ Evolution des règles d'implantation des constructions : recul de 75 m (loi Barnier) depuis l'axe de la chaussée. Décalage léger matérialisé par une carte précisant l'axe de la chaussée après élargissement, marge de recul de 75 m avant et marge de recul de 75 m après élargissement.
- ✦ Evolution des talus et haies protégées : 300 mètres linéaires de haies sont déclassés pour être détruites. Certaines seront replantées par la suite. Ce point est représenté dans le document graphique.
- ✦ Suppression de l'emplacement réservé n°1 destiné à l'aménagement du boulevard de contournement au bénéfice de la commune qui n'a plus lieu d'être.
- ✦ Mise à jour du zonage en intégrant le projet.

- Evaluation environnementale

Le document comprend un sommaire ayant une très grande similitude avec celui l'étude d'impact, à savoir : les objectifs de l'opération, l'analyse de l'état initial de l'environnement, l'analyse des incidences notables, les mesures « ERC » et l'articulation avec les autres plans et programmes.

L'évaluation des incidences de la mise en compatibilité du Plu et l'actualisation de l'évaluation environnementale du PLU se limitent à l'impact du projet de mise à 2x2 voies de la RD769, ainsi toutes mesures sont détaillées dans l'étude d'impact.

Les indicateurs de suivi de la mise en compatibilité sont repris en fin de document conformément aux indicateurs environnementaux identifiés dans le cadre du PLU à savoir :

- Préserver les richesses écologiques
 - Perte de 361 ha de zones humides et linéaires de cours d'eau
 - Perte de 2.83 ha EBC
 - Perte de 300ml de haies et talus protégés
- Maitriser la consommation d'espaces naturels et agricoles
 - Suppression de 7.4 ha de terres agricoles
- Préserver les paysages et la qualité du cadre de vie
- Economiser l'énergie
 - Augmentation éventuelle des Gaz à Effet de Serre
- Gestion et qualité des eaux
 - Stagnation ou amélioration de l'état biologique après restauration des cours d'eau.

2.2.3 Classement et déclassement de voies

Pièce H du dossier (6 pages)

La réalisation du projet implique la création de voiries et d'ouvrages nouveaux dont il sera nécessaire de définir la domanialité.

Les principes retenus par le maître d'ouvrage sont les suivants :

Classement Domaine Public du Département du Morbihan

Nouvelle emprise de la RD769

Bretelles d'entrée et de sortie soit un linéaire de 5897m.

Classement Domaine Public de la commune de Caudan

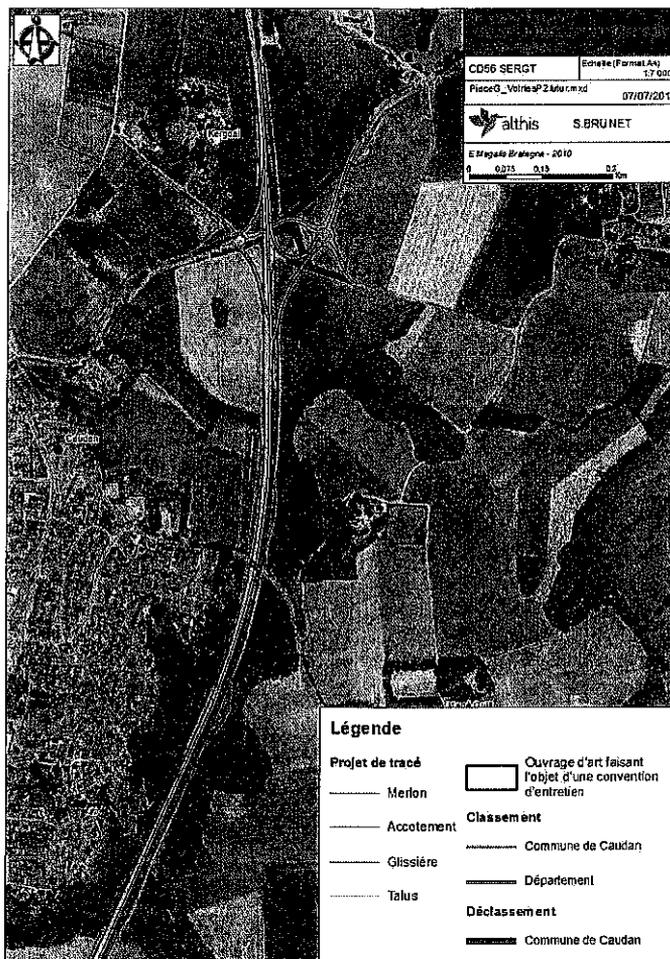
Giratoires situés au bout des bretelles d'accès

Rétablissement de voies communales coupées par le projet et/ou de la desserte de zone d'intérêt uniquement communal.....soit un linéaire de 1992m.

Déclassement Domaine Public communal

Portion de voies existantes face au hameau de Kerustantin et échangeur Kergoalsoit un linéaire de 1507 m.

Les opérations de déclassement et classement seront réalisées à l'issue des travaux d'aménagement de la RD769 entre Lann Sévelin et Kergoal.



2.3 Avis

Ce document (pièce L 11 pages) traite des avis rendus par les services et organismes consultés.

- Avis de la MRAe Bretagne sur la mise à 2x2 voies de la RD769 : aucune observation en date du 14 juin 2018
- Avis de la commission Départementale de la Nature, des Paysages et des sites : avis favorable sous réserve de la réalisation d'un boisement compensatoire au défrichement des espaces boisés classés

- Avis de la MRAe Bretagne sur la mise en compatibilité du PLU de Caudan : aucune observation en date du 14 septembre 2018
- Avis des Personnes Publiques Associées suite à la réunion d'examen conjoint dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU : aucune remarque particulière en date du 18 décembre 2018. Ce projet est connu depuis longtemps, il a fait l'objet d'une concertation en 2014.

Il convient de préciser que ce projet fera l'objet d'une demande d'autorisation environnementale incluant l'autorisation au titre de la loi sur l'eau, la dérogation « espèces protégées » et l'autorisation de défrichement.

Chapitre 3 - Déroulement de l'enquête

3.1 Désignation du commissaire enquêteur

Monsieur le Président du TA de Rennes a nommé le commissaire enquêteur pour conduire cette enquête par décision n° E18000309/ 35 en date du 21 janvier 2019.

3.2 Arrêté prescrivant l'enquête

Monsieur le Préfet du Morbihan, par arrêté en date du 28 janvier 2019, a prescrit l'ouverture d'une enquête publique de 30 jours, du lundi 25 février au mardi 26 mars 2019 dans la commune de Caudan. L'objet est la déclaration d'utilité publique relative au projet de mise à 2x2 voies de la route départementale n°769 section Lan Sévelin-Kergoal, la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Caudan et le classement et déclassement de voies.

PARTICIPATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Les dates d'enquête et de permanences ont été finalisées avec le Bureau de l'intercommunalité et de l'Urbanisme de la Préfecture par entretien téléphonique et voie numérique.

3.3 Publicité de l'enquête

PUBLICATIONS DE L'AVIS D'ENQUÊTE DANS LES JOURNAUX D'ANNONCES LEGALES

Un avis au public a été publié à deux reprises dans les journaux suivants :

- Ouest - France Edition du Morbihan les 7 février et 27 février 2019
- Le Télégramme Edition du Morbihan les 7 février et 27 février 2019

AFFICHAGE

L'avis d'enquête a été apposé à l'entrée de mairie de Caudan et ce dès le 9 février 2019.

La commune de Saint Gildas de Rhuys s'est chargée de placer cet avis sur 3 points considérés comme stratégiques à savoir :

- Poste
- Médiathèque
- le CCAS

Le département s'est chargé, quant à lui, d'apposer cet avis sur les lieux du projet à 3 endroits précis :

- Echangeur du Moustoir (entrée de Lanester)
- RD 769 entrée de Caudan
- Echangeur de Cléguer

Constat

Je n'ai eu aucune observation écrite ou orale sur la publicité mise en œuvre préalablement à l'enquête.

CONSTAT DE FIN D'ENQUETE

Le maire de Caudan a fourni un certificat de publication, d'affichage et de dépôt de dossiers attestant que l'avis d'enquête avait été maintenu durant toute la période, soit 15 jours avant l'enquête et jusqu'au dernier jour de celle-ci (le 26 mars 2019).

MISE EN LIGNE DE L'AVIS ET DU DOSSIER D'ENQUETE SUR LE SITE

L'avis d'enquête et le dossier sont consultables et téléchargeables sur les sites internet de la préfecture du Morbihan www.morbihan.gouv.fr et du conseil départemental www.morbihan.fr.

La commune de Caudan a également mis en ligne sur son site l'avis d'enquête et le dossier sur son site www.caudan.fr.

3.4 Mise à disposition du dossier d'enquête

MISE A DISPOSITION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

J'ai reçu à mon domicile le dossier papier le 31 janvier 2019. La version numérique m'a été adressée ce même jour par les services de la préfecture.

MISE A DISPOSITION DU PUBLIC

Le dossier papier tel qu'il est décrit au chapitre 2.1 a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête en mairie de Caudan.

L'ensemble des pièces de ce dossier a été vérifié et paraphé par mes soins le 12 février 2019. Il est regroupé dans 1 chemise verte à sangle, les pièces administratives sont dans une sous chemise de couleur vert clair et les registres dans une sous chemise de couleur rose.

Le contenu de ce dossier est resté identique pendant toute la durée de l'enquête, comme j'ai pu le constater à chacune de mes permanences.

3.5 Participation du public

INTERVENTION DU PUBLIC

Le public a eu la possibilité d'apporter ses observations, propositions et contre-propositions en les consignnant sur les registres en mairie de Caudan, par voie postale ou par courrier électronique à enquetepublique@caudan.fr

Avant de consulter le dossier d'enquête, les personnes devaient se présenter à l'accueil de l'hôtel de ville. J'ai demandé au Directeur Général des Services la possibilité de comptabiliser le nombre de personnes consultant le dossier sans qu'il soit pris note de l'identité de ces personnes. Ainsi, selon les informations que j'ai pu recueillir le public s'est déplacé hors et pendant les permanences de la manière suivante :

Date	Consultation dossier	Permanence	Observations						
			Personnes reçues	Registres			Courrier	Courriel	Orale
				DUP	PLU	Classement/ Déclassement			
25 Février	3	3						2	
Hors perm	38		2				2		
6 Mars	18	18	1			5		2	

Hors perm	24		3				4	
14 Mars	14	14	4					
Hors perm	44		19			8	16	
26 Mars	24	24	12			9	12	2
Hors délai							2	
TOTAUX	165	59	41	Néant	Néant	22	37	6

Au total : 165 personnes ont consulté le dossier « papier », 41 observations ont été annotées sur le registre relatif à la DUP, 21 courriers parvenus en mairie et/ou déposés au commissaire enquêteur lors des permanences et 36 courriels ont été annexés au dossier.

A noter : 6 observations orales émises qui n'ont pas été suivies par un écrit, les réponses apportées ayant été jugées satisfaisantes.

3.6 Fonctionnement

3.6.1 Visites

J'ai rencontré le lundi 4 février les représentants de la Direction des routes à Vannes dans les locaux du Département qui m'ont présenté le dossier technique essentiellement le projet routier de la mise à 2x2 voies de la RD 769.

Le 12 février, j'ai rencontré Monsieur le Maire de Caudan et le DGS en présence de Mr PINGAULT, représentant du maître d'ouvrage afin de compléter les modalités de l'enquête publique sur place : mise à disposition des locaux pour les permanences, points d'affichage. Puis, avec Mr PINGAULT nous sommes allés sur le terrain. Une visite très complète qui m'a permis de visualiser le projet sur le terrain : situation des échangeurs, des bassins de décantation, des cours d'eau. J'ai terminé la matinée par constater les formalités d'affichage.

Suite aux permanences, je me suis rendue une nouvelle fois sur le terrain le jeudi 14 mars, en particulier sur le secteur pavillonnaire « les camélias » à proximité du futur bassin n°3.

3.6.2 Permanences

Les permanences se sont tenues dans la salle de réunion dite « salle des fêtes » située au rez de chaussée. Cette salle était spacieuse et comportait un nombre de chaises tout à fait convenable.

Le public devait attendre dans le hall d'accueil de la mairie.

Les plans du projet routier (format A 1) étaient apposés sur des panneaux afin que le public puisse en prendre connaissance

Un accès numérique a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête au rez de chaussée du bâtiment.

Le public a participé activement à cette enquête tant auprès du commissaire enquêteur que par voie numérique.

La participation se décompose comme suit : 165 consultations du dossier pendant la durée de l'enquête, 59 personnes reçues par le commissaire enquêteur. Les observations constatées sont les suivantes : 41 consignées sur le registre relatif à la DUP, 21 courriers, 36 courriels et 6 questions orales. Il convient de préciser qu'aucune observation n'a été enregistrée concernant la mise en compatibilité du PLU et de la procédure de classement/déclassement.

J'ai tenu les permanences aux dates suivantes :

Lundi 25 février 2019 de 8h30 à 12h00

Mercredi 6 mars de 14h00 à 17h30

Jeudi 14 mars 2019 de 8h30 à 12h00

Mardi 26 mars de 14h00 à 17h30

Particularité

J'ai rencontré Monsieur le Maire de Caudan lors de la première, troisième et quatrième permanence pour faire un point sur le déroulé de l'enquête.

Synthèse des observations

La synthèse des observations a été remise le lundi 1 avril 2019 à 14h au représentant du Département à Vannes (soit six jours après la fin de l'enquête). La réponse de la maîtrise d'ouvrage m'a été transmise les 9 et 15 avril 2019 par courriel et par envoi postal.

Remise du rapport

La remise du rapport s'est déroulée le 26 avril 2019 au représentant du Préfet du Morbihan.

3.7 Chronologie générale

3.7.1 Période préalable à l'enquête

21 janvier 2019	Désignation du commissaire enquêteur par le Tribunal Administratif
25 janvier 2019	Entretien téléphonique avec Francine CREACH Bureau de l'intercommunalité et de l'urbanisme à la Préfecture du Morbihan Organisation de l'enquête
28 janvier 2019	Arrêté du Préfet prescrivant l'ouverture d'une enquête d'utilité publique portant sur le projet de mise à 2x2 de la RD 769 section Lann Sévelin-Kergoal à Caudan, mise en compatibilité du PLU de Caudan et classement/déclassement de voies.
31 janvier 2019	Réception du dossier version papier et version numérique
4 février 2019	14h30-16h30 Présentation du Projet par la Direction des Routes, Maître d'ouvrage à Vannes.
7 février 2019	Parution du premier avis d'enquête dans les deux journaux d'annonces légales : Le Télégramme, Edition du Morbihan et Ouest France, Edition du Morbihan
12 février 2019	Entretien avec Mr le Maire et le DGS de Caudan sur les modalités de l'enquête Visite sur place Constat des formalités d'affichage Visa du dossier

3.7.2 Pendant l'enquête

25 février 2019	8h20 – 12 h	Permanence n°1
27 février 2019	Parution du deuxième avis d'enquête dans les deux journaux d'annonces légales : Le Télégramme, Edition du Morbihan et Ouest France, Edition du Morbihan	
6 mars 2019	14h- 17h30	Permanence n°2
14 mars 2019	8h30 – 12 h	Permanence n°3
14 mars 2019	12h- 12h30	visite sur le terrain
26 mars 2019	14h- 17h30	Permanence n°4
	17h - 17h 30	Clôture du dossier avec le DGS de Caudan

3.7.3 Après l'enquête

1 avril 2019	Remise du PV de synthèse au représentant du Département Vérification des courriers et des courriels reçus
9 et 15 avril 2019	Réception du mémoire de réponse par courriel. Pas d'envoi postal
26 avril 2019	Remise du rapport, des conclusions et avis au représentant du Préfet A Vannes
27 avril 2019	Envoi du rapport, des conclusions et avis au T. A

Chapitre 4 – Examen des observations recueillies

4.1 Observations recueillies

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.

Cette forte participation du public montre l'intérêt que celui-ci porte au projet. Le nombre de consultations sur les sites et en mairie, plus le nombre de personnes reçues lors des permanences prouve avec évidence que tout un chacun a bien pu consulter le dossier et s'informer du projet. Le fonctionnement de la correspondance par courrier électronique a donné satisfaction, grâce à une adresse spécifiquement dédiée à cette enquête. Un transfert automatique vers ma messagerie des courriels a été mis en place par les services de la commune de Caudan. De ce fait, j'ai pu recevoir au fil de l'eau tous les courriels comme en parallèle les courriers déposés en mairie.

ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE CONCERNANT LE PROJET DE MISE A 2X2 VOIES RD769

Toutes les observations déclinées ci-dessous portent sur le projet et son utilité publique.

Les observations orales (6)

Ces observations portent sur les thèmes suivants :

- La conception du bassin n°3
- 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.

Les observations des personnes publiques (5)

Les maires des communes de Cléguer, de Plouay, d'Inguiniel ainsi qu'un sénateur du Morbihan sont intervenus dans le cadre de cette enquête. Ils ont émis un avis favorable formulant l'urgence pour effectuer les tronçons supplémentaires.

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.

Les observations des associations (3)

3 associations ont émis des observations sur ce projet, seul le Président de l'association de Défense de l'Environnement de Caudan m'a rencontré lors de la dernière permanence pour commenter sa contribution.

L'association de défense des riverains de Kérourio, en la personne de son président Mr Le Tallec a émis un avis défavorable considérant que la route actuelle était suffisante et le peu de « bouchons » pendant l'année (CL2, CL6, CL7).

Les amis de Pont Youan/Restendrézen, en la personne de Mr Poirier, émet des réserves sur le doublement de la RD769. Des écrans acoustiques pour les nuisances sonores et visuelles sont demandés pour le secteur Restendrézen ainsi que la limitation de vitesse à 90 km/h (CL19).

L'association de Défense de l'Environnement de Caudan, en la personne de son président de Mr Lapresle m'a déposé la contribution de son association qui porte sur la délimitation du projet et sa pertinence, les nuisances sonores, la limitation de vitesse autorisée ainsi que sur des propositions. Sont annexés dans le document les comptes rendus effectués par le Télégramme et Ouest de France de la réunion d'information organisée par cette association le 19 mars (C17).

Les observations écrites (98)

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

Toutes ces observations pouvant s'analyser en termes de propositions, elles sont détaillées ci-après dans l'ordre de leur inscription au registre (numérotées en R), ou de leur réception pour ce qui est des courriers (numérotés en C) ou mails (CL).

REGISTRE : 41

COURRIER : 22

COURRIEL : 36

4.2 Observations recueillies

Les observations écrites peuvent être réparties suivant 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

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 ».

OBSERVATIONS DU PUBLIC, DES PERSONNES PUBLIQUES ET DES ASSOCIATIONS

Observation(n°) Registre(R) Courrier(C) Courriel (CL)	THEME	NATURE DE L'OBSERVATION
R1 1/3/2019	Avis favorable	Mr GUYONVARCH - Plouay – Très favorable au projet : développement économique, amélioration des conditions de desserte et accidents limités.
R2 1/3/2019	Avis favorable	Mme GUYONVARCH - Caudan – Favorable à la mise à 2x2 voies sur Caudan.
R6 13/3/2019	Avis favorable	ANONYME - Inguiniel- Trafic ayant augmenté – Mise à 2x2 voies sécuritaire – Nécessité de poursuivre ce projet jusqu'à Restavy Plouay.
R10 14/3/2019	Avis favorable	Mr GUIGUEN - Calan - La portion réalisée a apporté une bouffée d'oxygène. La sécurité est renforcée avec la 2x2 voies. Le prolongement jusqu'à Restavy Plouay devrait permettre la création d'emplois sur le secteur. Amélioration de la qualité de vie et impact positif sur l'environnement.
C6 15/3/2019	Avis favorable	Mr NICOLAZO - Maire de Cléguer - Trafic en augmentation. Demande que les tronçons au Nord jusqu'à Restavy soient étudiés très rapidement au titre de la sécurité routière. Affaissement constaté à la hauteur du pont de Kerchopine.
R11	Avis favorable	Mr GUEGUEN -Très favorable au projet jusqu'à son extension sur Plouay.
R12	Avis favorable	Mme GUEGEN - Cette transformation en 2x2 voies est utile du fait du trafic.
R13	Avis favorable	Mr LE NAY - Sénateur du Morbihan- Enjeu économique important pour les zones éloignées des grands centres urbains en Bretagne Centre – Favorise les déplacements des populations - Aspect sécuritaire pour les dessertes locales – Favorable à des améliorations de confort pour les riverains concernés par le projet.
R14	Avis favorable	Mme LE BERRE - Plouay- Permet de favoriser l'accès à la commune de Plouay et les autres villes de l'arrière-pays.
R15	Avis favorable	Mme GUILLET - Plouay - La mise à 2x2 voies permet de circuler dans les conditions optimales de sécurité - nécessité de poursuivre au-delà de Plouay.
R16	Avis favorable	M JOUBAUD – Plouay- Accès plus rapide et moins dangereux pour les personnes travaillant sur Lorient. Favorise l'accès aux petits bourgs environnants.
R17	Avis favorable	Mr MEUDEC – Plouay – Projet vital pour le centre Bretagne et le pouvoir économique. Accès direct Bretagne Sud Nord.
C7 22/3/2019	Avis favorable	Mme LE NAY – Maire de Plouay – Projet revêt un intérêt primordial pour la vitalité et le développement des communes. Réalisation des autres tronçons urgente et l'échangeur de Restavy à sécuriser

		Créer une entrée /sortie sur la RN 165 afin de désengorger le rond-point de Lanester/Moustoir
CL11 20/3/2019	Avis favorable	Mr LE POGAM - Agriculteur kerantro Caudan - Aménagements nécessaires pour la fluidité et la sécurité. Nécessité de revoir l'échangeur Lann Sévelin très saturé aux heures de pointe. Revoir les impacts sonores et visuels sur la totalité du tracé. Ne pas négliger le volet eau dans la procédure environnementale.
CL21 24/3/2019	Avis favorable	Mr LE GARREC - Plouay - Propose d'insérer dans le projet une piste cyclable protégée.
R18 25/3/2019	Avis favorable	Mr GUILLEMOT - Plouay - Réflexion à mener entre les services de l'Etat et du Département pour les accès à la RN 165. Les entrées et sorties sont obsolètes et sources de nombreux bouchons. Poursuivre l'extension très vite sur Cléguer et Plouay.
R19 25/3/2019	Avis favorable	Mr BORNARD - Plouay - Projet très important pour le secteur Nord de l'agglomération lorientaise. Accélérer la réalisation jusqu'à Plouay très vite.
R20 25/3/2019	Avis favorable	Mr LE MASLE - Maire d'Inguiniel - Très favorable avec une vitesse à 110km/h et la réalisation de la 2x2 voies jusqu'à Plouay. Nécessité absolue pour le développement des communes du Nord-Ouest.
C13 25/3/2019	Avis favorable	Mr VELY - Caudan- Favorable au projet qui doit être amendé : Limitation de la vitesse à 90km/h, utilisation d'enrobés limitant le bruit, réalisation de merlons ou écrans acoustiques sur toutes les zones urbaines, rechercher un tracé plus éloigné des habitations de Kerustantin, maintenir un passage sous terrain à Kerustantin, créer un passage souterrain à hauteur de kerantro vers le Pont Youan.
R25 25/3/2019	Avis favorable	Mr KERVEADEU - Plouay- Avis favorable au projet – Propose si ce projet est trop compliqué de privilégier le tronçon au nord de Saint Quoi.
R26 25/3/2019	Avis favorable	Mr FIOLEAU - Axe indispensable pour la sécurité routière et le développement économique du secteur de Plouay.
R 39	Avis favorable	Mr TRANVAUX – Plouay – Demande que le tronçon Cléguer-Plouay soit réalisé très rapidement.
R32 26/3/2019	Avis favorable	Mr DELANOE - Les communes rurales vont profiter d'un désenclavement permettant à la population de se développer en campagne.
R33 26/3/2019	Avis favorable	Mme DELANOE – Ce projet est plus sécuritaire que l'existant
R34 26/3/2019	Avis favorable	Mr Mme MEBON - Prévoir des écrans acoustiques principalement rue des Camélias.
R 36 26/3/2019	Avis favorable	Mr GUITTON - Voie sécurisée.
R38 26/3/2019	Avis favorable	Mr GALILLET - Calan - Permet de réguler les taches professionnelles et quotidiennes.

CL24 25/3/2019	Avis favorable	Mme LE FUR Mr JULLOUX - Caudan – Atout pour la ville de Caudan mais il convient de veiller aux nuisances sonores et veiller aux pollutions esthétiques, écologiques.
CL29 26/3/2019	Avis favorable	Mme AUDOIN - Caudan - Aménagement routier nécessaire entre Lanester et Plouay pour réduire la dangerosité. Prendre le temps de la réflexion, développer les transports en commun et créer des parkings relais.
CL5 2/3/2019	Avis défavorable	Mr CHOUPEAUX - Queven - Défavorable au projet de mise à 2x2 voies car les voies sont désormais limitées à 80 km/h. Projet ne correspond plus à l'époque actuelle et est contraire au respect de l'environnement.
CL2 10/3/2019 CL6 11/3/2019 CL7 15/3/2019	Avis défavorable	Mr LE TALLEC - Président de l'association de défense des riverains de Kérourio - Défavorable au projet route suffisante très peu de bouchon (36 h par an) - aucun aménagement acoustique pour les riverains de Kérourio 2^{ème} version : bouchon environ 150 heures sur une année de 8 760 heures (1.71 %) Demande que le mail du 11 mars soit mis en ligne considérant la modification de son premier argument
R5 12/3/2019	Avis défavorable	Mme LE GUICHET - Caudan - Projet obsolète, coûteux. Impact négatif sur l'environnement, nuisances sonores. Ne favorise pas la mise en place de transports alternatifs.
CL12 20/3/2019	Avis défavorable	Mr Mme JAULIN – Caudan - Projet élaboré en 2003 dépassé aujourd'hui - Ne respecte pas les enjeux climatiques, écologiques et la qualité de vie. Faute politique, financière et technique du maître d'ouvrage. 4 permanences insuffisantes et seulement les jours ouvrés.
CL14 21/3/2019	Avis défavorable	Mr JOUBIER – Caudan - Projet inutile maintien de la RD769 avec aménagements des intersections dangereuses. Si le projet est maintenu : voir l'échangeur n°42, refaire mesures de bruit, revêtement routier anti-bruit, protection acoustique continue sur Restendrézen, allongement merlon Kerustantin, doublement à l'ouest, protection village Kergoal, aménager des parkings relais et des liaisons bus avec Lorient, vitesse à 90km/h. Maintien du boviduc sous la RD769 à hauteur de Kerustantin.
R40	Avis défavorable	Mr CADURET - Plouay – Projet destructeur de la terre agricole et du passé
C20 26/3/2019	Avis défavorable	Mr Mme KERRIOU - Caudan - Sécurité inexistante du fait de la vitesse limitée à 80 km/h – Augmentation de la nuisance sonore et pollution de l'air induite par ce projet. Non prise en compte du quartier Lenn Sec' h. Investir les fonds publics dans des projets d'entretien des routes. Proposer des solutions innovantes.
CL23 25/3/2019	Avis défavorable	Mr LAPRESLE - Caudan - Projet inutile dont le coût environnemental et financier est très lourd. Seul point positif la suppression du carrefour dangereux de Kerustantin.

CL26 26/3/2019	Avis défavorable	Mr LE GARREC - Plouay – Projet qui ne réglera pas le trafic sur Kerpont Lanester. Réaliser plutôt une piste cyclable pour les vélos électriques.
CL27 26/3/2019	Avis défavorable	Mr STOPSCHINSKI – Caudan - Projet cher et contre-productif. Développer les déplacements doux et de transport en commun.
CL28 26/3/2019	Avis défavorable	Mr MELEDO - Projet non pertinent voir inutile datant de 2003.
CL34 26/3/2019	Avis défavorable	ANONYME - Projet qui renforce des déséquilibres spatiaux et sociaux. Ne respecte pas la transition écologique. Regrette l'absence de réponse de la MRAe sur ce type de projet.
CL35 26/3/2019	Avis défavorable	Mme VIDAL - Projet d'une autre époque et doit être repensé avec des solutions alternatives de transport en commun.
CL1 4/3/2019	Nuisances sonores Kergoal	Mme BOURIC - Kergoal Caudan - constate qu'aucun aménagement sonore n'est prévu au niveau du village de Kergoal alors que les niveaux sonores seront augmentés après projet et demande donc des travaux en conséquence.
CL3 10/3/2019	Nuisances Sonores et visuelles Kergoal	Mr Mme LUCAS - Kergoal Caudan – nuisances sonores non prises en compte pour le village de Kergoal, demandent écran acoustique, revêtement routier spécial, limitation de la vitesse à 90km/h au droit du hameau. Transfert de l'activité commerciale les Vergers de Kergoal sur une zone d'activité car source de nuisances sonores et visuelles Dévaluation de la propriété immobilière.
C22 3/3/2019	Nuisances Sonores et visuelles Kergoal	Mme DAVID - Mr MAILLARD -- Kergoal Caudan – nuisances sonores non prises en compte pour le village de Kergoal demandent écran acoustique, revêtement routier spécial, limitation de la vitesse à 90km/h au droit du hameau. Transfert de l'activité commerciale les Vergers de Kergoal sur une zone d'activité car source de nuisances sonores et visuelles Dévaluation de la propriété immobilière.
CL10 18/3/2019	Nuisances sonores Kergoal	Mr MOREL - Kergoal Caudan - demande des aménagements acoustiques pour le village de Kergoal. Risque de circulation supplémentaire avec les entrées/sorties vers le centre-ville.
CL16 22/3/2019	Nuisances sonores Kergoal	Mr Mme NICOLAS - Kergoal Caudan- construction d'un mur anti bruit hameau Kergoal, revêtement routier anti bruit, vitesse limitée à 90 km/h- raccordement des habitations à l'assainissement.
CL20 24/3/2019	Nuisances sonores et vitesse Kergoal	Mr LE LUEL - Kergoal Caudan - Interdiction de circulation des poids lourds sur le VC 13 et limitation de vitesse à 50km/h entre Penhoët et Poteau Rouge
C10 25/3/2019	Nuisances sonores et vitesse Kergoal	Mr DUSSEL - Kergoal Caudan - construction d'un mur anti-bruit. Nuisances provoquant des troubles sur la santé et la vie

R21 25/3/2019	Nuisances sonores et Vitesse Kergoal	Mr BAMON - Kergoal Caudan - Favorable au projet demande un aménagement acoustique au niveau du village de Kergoal et réduire la vitesse à 90 km/h.
CL25 25/3/2019	Nuisances sonores et Vitesse Kergoal	Mr Mme LE QUELLENEC - Kergoal Caudan - Demande une protection acoustique pour le hameau de Kergoal, un revêtement routier peu bruyant et la limitation de vitesse à 90km/h.
CL32 26/3/2019	Nuisances sonores et Vitesse Kergoal	Mr LE CREN - Kergoal Caudan - construction d'un mur anti bruit hameau Kergoal, revêtement routier anti bruit, vitesse limitée à 90 km/h- Isolation acoustique suite aux nuisances de l'activité des « Vergers de Kergoal ».
CL33 26/3/2019	Nuisances sonores et Vitesse Kergoal	Mme LE CREN - Kergoal Caudan- construction d'un mur anti bruit hameau Kergoal, revêtement routier anti bruit, vitesse limitée à 90 km/h - Isolation acoustique suite aux nuisances de l'activité des « Vergers de Kergoal ».
C1 6/3/2019 CL4 11/3/2019	Nuisances sonores Camélias	Mr LARBALESTER - Camélias Caudan – constate que la réglementation n'est pas respectée pour le secteur ; demande la mise en place d'écrans acoustiques et l'implantation de végétations après le bassin de rétention n°3 Demande une évaluation foncière du bien après travaux.
C2 6/3/2019	Nuisances sonores Camélias	Mr GOUGNARD - Camélias Caudan - constate que la réglementation n'est pas respectée pour le secteur ; demande la mise en place d'écrans acoustiques et l'implantation de végétations après le bassin de rétention n°3 Demande une évaluation foncière du bien après travaux.
C3 6/3/2019 C5	Nuisances sonores Camélias	Mr AMABLE - Camélias Caudan - constate que la réglementation n'est pas respectée pour le secteur ; demande la mise en place d'écrans acoustiques et l'implantation de végétations après le bassin de rétention n°3 Demande une évaluation foncière du bien après travaux.
CL17 22/3/2019	Nuisances sonores Camélias	Mr LE CALLOCH-Mme DESGRE -Camélias Caudan- constate que la réglementation n'est pas respectée pour le secteur ; demande la mise en place d'écrans acoustiques et l'implantation de végétations après le bassin de rétention n°3 Demande une évaluation foncière du bien après travaux.
R30 C15 26/3/2019 C21 26/3/2019	Nuisances sonores Camélias	Mme LE GUEVEL – Camélias Caudan- demande nouvelles mesures de bruit et écrans acoustiques sur le secteur Camélais. Revoir la vitesse. Constata que la réglementation n'est pas respectée pour le secteur ; demande la mise en place d'écrans acoustiques et l'implantation de végétations après le bassin de rétention n°3 Demande une évaluation foncière du bien après travaux
C16 26/3/2019	Nuisances sonores Camélias	Mr Mme LE DOZE – Camélias Caudan- constate que la réglementation n'est pas respectée pour le secteur ; demande la mise en place d'écrans acoustiques et l'implantation de végétations après le bassin de rétention n°3 Demande une évaluation foncière du bien après travaux

R35 26/3/2019 C19 26/3/2019	Nuisances sonores Camélias	Mr GADENNA – Camélias Caudan – constate que la réglementation n'est pas respectée pour le secteur; demande la mise en place d'écrans acoustiques et l'implantation de végétations après le bassin de rétention n°3 Demande une évaluation foncière du bien après travaux. Prévoir un talus renforcé au nord du talus du bassin Prévoir un enrobé ayant une faible émission sonore.
CL30 26/3/2019	Nuisances sonores Camélias	Mme BOUVIER – Camélias Caudan – constate que la réglementation n'est pas respectée pour le secteur; demande la mise en place d'écrans acoustiques et l'implantation de végétations après le bassin de rétention n°3 Demande une évaluation foncière du bien après travaux.
R7 14/3/2019	Nuisances sonores	Mme LE LIBAUX- Caudan- Favorable à l'élargissement à l'est Renforcement du merlon de la Zac Lenn Sec 'h.
R8 14/3/2019	Nuisances sonores Vitesse	Mr Mme ALLIOUX – Caudan- Favorable à l'élargissement à l'est. Souhaite un revêtement anti-bruit sur la route- Limitation de la vitesse à 90km/h
CL9 19/3/2019	Nuisances sonores	Mme BRUNET – Caudan- Favorable à l'élargissement à l'est - S'interroge sur les 2 écrans acoustiques qui ne se rejoignent pas secteur Restendrézen.
CL13 21/3/2019	Nuisances sonores	Mr GILLET – Caudan – Dates des expropriations, des travaux et de la mise en service non indiquées dans le dossier. Interdire la circulation des engins agricoles. Refaire des mesures de bruit en 2019. Prolonger les 2 écrans acoustiques sur Lann Sec' h. Un seul échangeur est suffisant sur le tracé et non 3. Si 2x2 voies 110km/h ...si 90km/h maintien de l'emprise actuelle aucun intérêt à élargir. Quelle solution pour la réduction des accidents ?
R31 26/3/2019	Nuisances sonores	Mme BRIENT - Mané Guillo Caudan – Demande écran acoustique pour atténuer les nuisances sonores
CL15 22/3/2019	Nuisances sonores vitesse	Mme CUNY - Caudan - demande la continuité des murs écrans sur Restendrézen et Kerustantin ainsi que le secteur Camélias Limitation de la vitesse à 90 km/h comme sur les nationales.
R23 25/3/2019	Nuisances sonores	Mr RANNO - Kérourio Caudan - Constate qu'aucune protection n'est prévue dans son secteur.
R24 25/3/2019	Vitesse	Mme RANNO - Kérourio Caudan – demande la limitation de vitesse à 90 km/h
R37 26/3/2019	Nuisances sonores	Mme JACQUES – Genêts Caudan - demande une protection acoustique de part et d'autre de la voie.

CL18 26/3/2019	Nuisances sonores vitesse	Mr TALHOUARN - Caudan - Projet à améliorer en ce qui concerne les nuisances sonores à hauteur de la Zac Lenn Sec' h et le hameau de Kergoal. Limitation de la vitesse à 90 km/h. Extension de la zone de covoiturage et création de cheminements piétons.
R27 26/3/2019	Vitesse	Mr Mme BOURDIN - demande que la vitesse spot limitée à 90km/h et la pose d'enrobé moins bruyant.
CL31 26/3/2019	Vitesse	Mr JEHANNO - Caudan - Demande une limitation de la vitesse à 90 km/h.
C8 22/3/2019	Nuisances sonores vitesse	Mme LE LIBOUX-Mr SURIN - Caudan - voir l'échangeur n°42, refaire mesures de bruit, revêtement routier anti-bruit, protection acoustique continue sur Restendrézen, allongement merlon Kerustantin, doublement à l'ouest secteur Kerustantin, protection village Kergoal, aménager des parkings relais et des liaisons bus avec Lorient, vitesse à 90km/h. Maintien du boviduc sous la RD769 à hauteur de Kerustantin.
CL22 25/3/2019	Nuisances sonores vitesse	Mr Mme PENNOBER – Caudan - voir l'échangeur n°42, refaire mesures de bruit, revêtement routier anti-bruit, protection acoustique continue sur Restendrézen, allongement merlon Kerustantin, doublement à l'ouest secteur Kerustantin, protection village Kergoal, aménager des parkings relais et des liaisons bus avec Lorient, vitesse à 90km/h. Maintien du boviduc sous la RD769 à hauteur de Kerustantin.
C11 25/3/2019	Nuisances sonore et vitesse	Mr BARBINI - Kérourio Caudan - voir l'échangeur n°42, refaire mesures de bruit, revêtement routier anti-bruit, protection acoustique continue sur Restendrézen, allongement merlon Kerustantin, doublement à l'ouest secteur Kerustantin, protection village Kergoal, aménager des parkings relais et des liaisons bus avec Lorient, vitesse à 90km/h. Maintien du boviduc sous la RD769 à hauteur de Kerustantin.
CL36 25/3/2019 HORS DELAI	Nuisances sonore et vitesse	Mr LEANNEC - Restendrézen Caudan - voir l'échangeur n°42, refaire mesures de bruit, revêtement routier anti-bruit, protection acoustique continue sur Restendrézen, allongement merlon Kerustantin, doublement à l'ouest secteur Kerustantin, protection village Kergoal, aménager des parkings relais et des liaisons bus avec Lorient, vitesse à 90km/h. Maintien du boviduc sous la RD769 à hauteur de Kerustantin. Prévoir cheminement piéton pour rejoindre la zone industrielle.
C17 26/3/2019 ANNEXE articles de presse du 21/3/2019	Nuisances sonores vitesse	ASSOCIATION DE DEFENCE DE L'ENVIRONNEMENT DE CAUDAN - limitation du projet à une seule section, contradiction avec le transition écologique ,voir l'échangeur n°42, refaire mesures de bruit, revêtement routier anti-bruit, protection acoustique continue sur Restendrézen, allongement merlon Kerustantin, doublement à l'ouest secteur Kerustantin, protection village Kergoal, aménager des parkings relais et des liaisons bus avec Lorient, vitesse à

		90km/h. Maintien du boviduc sous la RD769 à hauteur de Kerustantin
C9 23/3/2019	Nuisances sonores vitesse	Mr GALLIA - Caudan - Actualiser les études de bruit, vitesse maintenue à 90 km/h, aménagements acoustiques, un revêtement routier qui doit limiter les bruits.
CL19 24/3/2019	Nuisances sonores Vitesse	Mr POIRIER – Les Amis de Pont Youan/Restendrézen – Projet à l'encontre de la transition écologique. Nuisances visuelles hauteur par rapport à la route des écrans acoustiques ? Vitesse à 90 km/h. Protection acoustique continue sur Restendrézen et plantations d'arbres.
CL37 26/3/2019 HORS DELAI	Nuisances sonores visuelles, vitesse	Mr Mme EVANNO - Restendrézen Caudan - Protection phonique renforcée pour quartier Restendrézen, modification du nouveau rond-point, limitation de la vitesse. Projet qui ne tient pas compte des enjeux climatiques et écologiques.
R28 ,29	Nuisances sonores Vitesse	Mr VORC'H – Caudan - Nuisances visuelles, sonores, vitesse. Ecran boisé n'est pas opérationnel.
R3 6/3/2019	Aménagement particulier	Mme BRIENT - Vergers de Kergohal Caudan - demande la réalisation d'un tunnel entre ces 2 parcelles de chaque côté de la route ainsi que la création d'un parking au plus près de l'accès de son exploitation (à l'est).
R4 12/3/2019	Morcellement de la voie Nuisances sonores Vitesse	Mr TALDIR - Caudan - s'interroge sur le morcellement de mise à 2x2 voies de la RD769 jusqu'à Cléguer. Nuisances sonores pour les parties habitées, environnement perturbé, limitation à 80 km/h <u>Proposition</u> : aménager un parking à Lan Sévelin et mettre à disposition des bus pour Lorient Centre.
R9 14/3/2019	Prolongement de la voie	Mr LE FLOC'H - Keraude Caudan - s'inquiète sur le projet du 2 -ème tronçon. Demande l'aménagement de merlons anti-bruit si les habitations sont rapprochées de la future voie.
R22 25/3/2019	Prolongement de la voie	Mr CAVIL - Mane Forn Caudan - ne comprend pas le découpage de ce projet de mise à 2x2 voies de la RD769 – risque d'accidents sur la partie non aménagée. Soutien les demandes concernant les aménagements acoustiques et l'étude d'une nouvelle variante.
C4 6/3/2019	Hameau Kerustantin	Mr LE PRIOL - Kerustantin Caudan – remise d'un courrier en date du 5/10/2016 à l'attention du Président du Département : doublement à l'est et augmentation des nuisances sonores pour le hameau, perte de surfaces agricoles.
CL8 17/3/2019	Hameau Kerustantin	Mr VALEN - Kerustantin Caudan - demande l'élargissement à l'Ouest et non à l'Est afin d'éloigner les habitations de la route, un écran acoustique jusqu'au rondpoint de Caudan, un aménagement routier réducteur sonore, un aménagement piéton vélo permettant de rejoindre le boviduc pour raisons de sécurité.

C12 25/3/2019	Hameau Kerustantin	10 résidents : maintenir les 2 voies du rondpoint du Moustoir à l'échangeur de Kerustantin, élargissement côté Ouest dans ce tracé, protection acoustique et végétalisé sur toute la longueur, revêtement routier anti-bruit, maintien du boviduc sous la RD769 à hauteur de Kerustantin, étude de la valeur immobilière des biens pour d'éventuelles indemnités de dépréciation.
C14 26/3/2019	Hameau Kerustantin	Mr Mme LEVENARD - Kerustantin Caudan - Demandent une protection acoustique, doublement à l'ouest, utilisation d'un asphalte aux qualités anti-bruit, maintien et prolongation du boviduc, signalétique restrictive.
CL18 22/3/2019	Contre-Proposition	Mr CHAUPUIS - Caudan - Pas d'intérêt de doubler une voie sur 3 km. Proposition de créer un parking avant l'arrivée de Caudan puis concevoir un moyen collectif pour rejoindre Lanester et Lorient : facteur sécuritaire et écologique.

Questions du commissaire enquêteur

C.E.1

Le projet routier de la mise à 2x2 voies de la RD 769 de Caudan à Plouay est appréhendé par la population comme un « serpent de mer ». En effet, la 3^{ème} section s'est achevée en 2008 et la concertation sur ce projet s'est déroulée en 2012. Beaucoup de citoyens restent sceptiques sur la faisabilité de ce projet d'autant :

- aucune date n'est indiquée dans le dossier
- le projet est morcelé
- l'enquête n'indique pas le parcellaire.

Considérant les enjeux majeurs déclinés dans le dossier, je pense qu'il eut été légitime d'envisager la réalisation de cette opération routière dans sa globalité. Excepté le coût financier, quelles sont les raisons de cette démarche de fractionnement ?

C.E.2

Le bilan de la concertation établi en 2015 indique je cite « *des études acoustiques seront réalisées par des experts indépendants lors des prochaines phases de l'étude* ». Or, l'étude de bruit référencée dans le dossier (pièce F page 104) a été réalisée en 2010 et 2011. Les émergences sonores ne sont pas les mêmes depuis 9 ans !! Aussi, est-il envisagé de réaliser une étude de bruit dans un délai rapproché, afin de disposer d'éléments objectifs, et ce sur tous les secteurs habités à proximité du tracé ?

C.E.3

Les aménagements acoustiques envisagés me semblent insuffisants au vu des nuisances sonores ressenties par la population. Comment le département envisage-t-il de répondre à toutes les demandes des riverains de ce projet routier ?

C.E.4

L'échangeur Lann-Sévelin Moustoir semble être un point de trafic dense à certaines heures de la journée. Dans le cadre de ce projet, un réaménagement de celui-ci a-t-il été examiné avec les services de l'état ?

C.E.5

Les avis défavorables s'expriment, pour la majorité, au titre de la transition écologique. Dans le cadre des études préalables, une réflexion approfondie a-t-elle été menée sur les transports alternatifs avec enquête auprès de la population de l'aire d'étude ?

C.E.6

Comment sera évaluée l'augmentation des Gaz à Effet de Serre et quelles mesures spécifiques (non contenues dans le dossier) seront prises au vu de cette évaluation pour limiter la pollution.

C.E.7

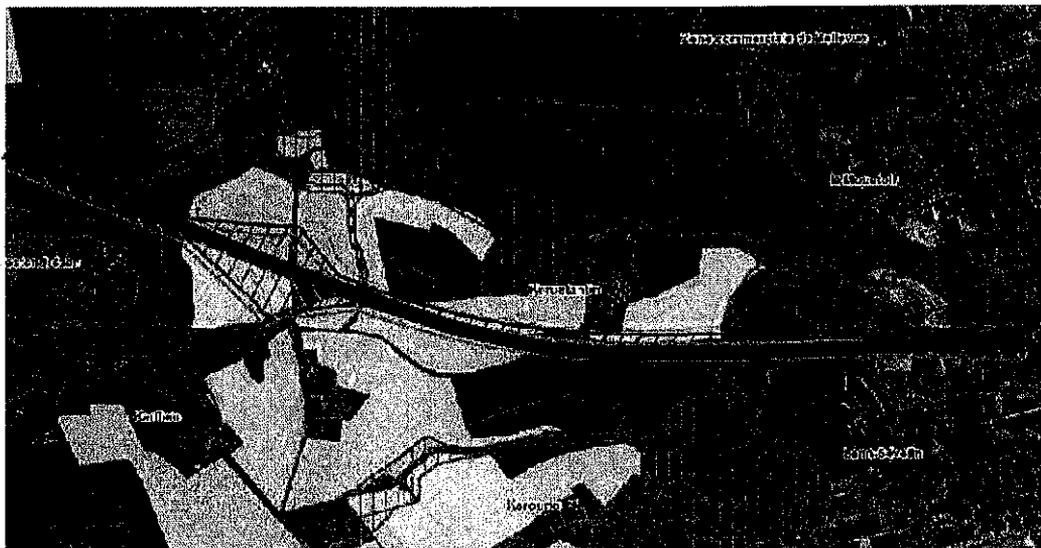
Le plan prévisionnel des travaux (pièce C) signale des « zones indicatives de remodelage dont l'impact sera évalué ultérieurement ». Dans quel délai l'évaluation sera-t-elle faite ? S'il s'agit d'aménagements acoustiques, pourquoi ne pas l'envisager dès le début des travaux afin de rassurer les riverains ?

C.E.8

La propriétaire/gérante de l'activité « les Vergers de Kergoal » souhaite un certain nombre d'aménagements pour l'exercice de son activité. Ce point mérite une réponse précise. Par ailleurs, des riverains souhaitent soit un déplacement de l'activité vers une ZAC, soit une protection acoustique supplémentaire estimant que la modification engendrée par le projet routier induira des nuisances sonores supplémentaires. Quel est votre avis sur cette observation.

C.E.9

L'association ADEC et les résidents du hameau de Kerustantin demandent la modification du tracé comme indiqué ci-dessous (en noir) afin de limiter l'impact sonore pour les maisons du hameau et ainsi reculer les premières maisons. Cette option a-t-elle été étudiée car demandée lors de la concertation ?



ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE CAUDAN

Aucune observation écrite et/ou orale n'a été formulée

Questions du commissaire enquêteur

C.E.1

Le projet prévoit la suppression de 7.4 ha de terres agricoles. Le dossier mis à enquête publique aurait dû comporter le tableau récapitulatif des zones (superficie) **avant** et **après** projet. Pouvez-vous m'apporter des informations complémentaires afin d'examiner l'évolution du zonage sur le territoire communal.

C.E.2

Plusieurs E.B.C. vont être détruits et 200ml de haies protégées supprimées. Le projet prévoit la création de petits boisements sur certains délaissés de terrains ainsi que la replantation de haies. Ne serait-il pas pertinent d'indiquer avec précision l'implantation de ces espaces naturels tout en prévoyant au PLU une protection patrimoniale.

ENQUETE PORTANT SUR LE CLASSEMENT ET DECLASSEMENT DE VOIES

Aucune observation écrite et/ou orale n'a été formulée

Le dossier n'appelle pas de demandes complémentaires de ma part.

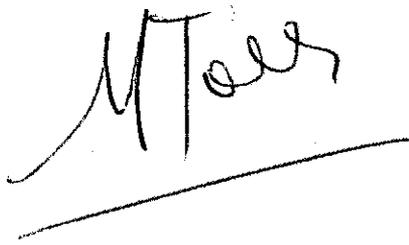
L'analyse de ces observations ainsi que mes propres commentaires sont développées dans les conclusions motivées dans des documents séparés.

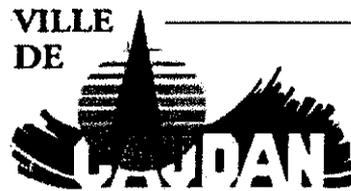
Remarques concernant la rédaction de ces 3 conclusions

Certains éléments ont été reproduits, en particulier le préambule, les commentaires sur le déroulement et le bilan de l'enquête, ainsi que la phase de concertation.

Fait à Muzillac, le 26/4/2019

Nicole JOUEN
Commissaire enquêteur





**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

- Preambule
- 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(C17) 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 « *Il 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.

CONCLUSIONS ET AVIS

Page 10 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

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, questionnés 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**.*

o 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.

o 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 Kergoal. 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

o 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 Kergoal 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 Kergoal, 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

Jé 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 Kergoal. 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'indemnités 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.

CONCLUSIONS ET AVIS

Page 19 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

Activité « Les Vergers de Kergoal »

Cette activité est impactée par le projet puisque les parcelles sont de part 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 (Pl 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, coûteuse 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 over a horizontal line.



ENQUETE PUBLIQUE
MISE EN COMPATIBILITE DU PLU
DE LA COMMUNE DE CAUDAN
RELATIF AU PROJET DE MISE EN
2x2 VOIES DE LA ROUTE
DEPARTEMENTALE 769 SECTION
LANN SEVELIN-KERGOAL SUR LE
TERRITOIRE COMMUNAL

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

- Préambule
- Déroulement de l'enquête
- Bilan de l'enquête
- Analyse du dossier
- Bilan de la concertation
- Démarche de mise en compatibilité du PLU
- Eléments de mise en compatibilité du PLU
- Evaluation environnementale
- Conclusions motivées

CONCLUSIONS MOTIVEES SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CAUDAN AVEC LE PROJET DE MISE A 2X2 VOIES DE LA RD769 SECTION LANN SEVELIN-KERGOAL SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

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 14/09/2018 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.

Les quatre demies-journées de permanence proposées ont permis de répondre à toutes les demandes de renseignements et offraient un choix de dates satisfaisants. 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 consignées 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(C17) 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

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.

Aucune observation ne porte sur la mise en compatibilité du PLU de Caudan.

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.

Il convient de noter que la pièce G relative à la mise en compatibilité du PLU comporte 36 pages.

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.

DEMARCHE DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

Le document mis à enquête publique reprend les caractéristiques du projet avant d'exposer le contexte réglementaire et la nécessité de procéder à une mise en compatibilité du document d'urbanisme en vigueur. L'évaluation environnementale est à analyser en précisant que la MRAe n'a pas donné son avis sur le dossier ce qui est regrettable.

Commentaire du commissaire enquêteur

L'application des procédures réglementaires est rigoureuse, ce qui aboutit à de nombreuses redites, entre les différentes pièces du dossier « DUP », « mise en compatibilité du PLU incluant l'évaluation environnementale » et l'étude d'impact.

ELEMENTS DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

Le dossier situe le projet dans le PLU en vigueur et fait apparaître le besoin de modifier le document graphique et le document réglementaire :

- Le rapport de présentation est modifié pour prendre en compte explicitement le descriptif du projet intégrant son utilité publique et l'emprise est reporté sur le document graphique.
- Les Espaces Boisés Classés, présents dans l'ensemble de l'emprise : infrastructure, bassins, merlons de protection, sont déclassés pour une superficie totale de 2.83 ha.
- Les règles d'implantation des constructions sont précisées : recul de 75 m (loi Barnier) depuis l'axe de la chaussée, décalage léger matérialisé par une carte précisant l'axe de la chaussée

après élargissement, marge de recul de 75 m avant et marge de recul de 75 m après élargissement.

- Les haies détruites (300ml) sont déclassées. Le document graphique est modifié en conséquence.
- L'emplacement réservé n°1 destiné à l'aménagement du boulevard de contournement au bénéfice de la commune est supprimé car inclus dans les futurs travaux.
- Le zonage est mis à jour en intégrant le projet.

Commentaire du commissaire enquêteur

Les modifications apportées assurent une bonne insertion de la mise à 2x2 voies de la RD769 sur la commune de Caudan : les éléments graphiques ont été ajustés très précisément au besoin ainsi que les principes du règlement et du rapport de présentation. Les incompatibilités avec le PLU sont levées.

Questions du commissaire enquêteur

- Le dossier ne comporte pas le tableau récapitulatif des zones avant et après projet (CE1)

Réponse du maître d'ouvrage

Le dossier comporte des éléments au chapitre « II.5.1 Activités agricoles », notamment sur l'évolution des SAU p.109. Les surfaces totales déclarées par les exploitants intéressés par l'aire d'étude figurent au même chapitre

La surface agricole totale supprimée (7,4ha) correspond à moins de 10% de la SAU moyenne d'une exploitation sur Caudan (moyenne citée à 87ha p.110).

Commentaire du commissaire enquêteur

Même si les surfaces apparaissent au sein des différents chapitres du dossier, le tableau récapitulatif des zones avant et après projet doit être annexé.

- Le PLU devrait indiquer l'implantation des nouveaux boisements et haies ainsi que la protection patrimoniale envisagée.

Réponse du maître d'ouvrage

La compensation sur site au titre du boisement est délicate dans un environnement péri-urbain : le foncier agricole est déjà sollicité par le projet et il n'y a pas de friche en-dehors des zones fragiles à préserver. Dans ce contexte, la compensation est fléchée à ce stade sur une réserve foncière du département à Langonnet (Nord-Ouest du Département). Cela n'exclue pas que des reliquats de parcelles soient identifiées lors des acquisitions foncières et se révèlent peu propice à la compensation agricole ; ils seront alors réservés prioritairement au reboisement s'ils en ont les caractéristiques requises.

Le fléchage au PLU de certains espaces protégés ou à protéger relève de la seule compétence de la commune.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je prends acte de cette réponse. Le conseil municipal de Caudan, ne s'est pas prononcé sur cette mise en compatibilité du PLU, dans le cadre de cette enquête. Effectivement, il conviendra à la commune,

suite aux travaux de réalisation de cette infrastructure routière d'indiquer avec précision les espaces protégés ou à protéger en ce qui concerne les boisements et haies.

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Les incidences de la mise en compatibilité du PLU sont appréciées successivement sur :

- l'environnement naturel : destruction/fragmentation des milieux, augmentation des pollutions dues aux rejets urbains, pressions liées aux activités humaines, modification des paysages naturels.
- le patrimoine et cadre de vie : destruction/dégradation du patrimoine et du cadre de vie, dégradation du contexte et absence de mise en valeur, modification des conditions d'accessibilité et nuisances relatives aux déplacements.
- les risques et la santé : aggravation des risques technologiques, rejets des eaux usées et pluviales, augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

Les points recensés comme négatifs à la suite de la mise en compatibilité du PLU sont centrés sur le déclassement de 2.83 ha d'Espaces boisés classés, la destruction des haies bocagères, la suppression d'une zone humide, l'augmentation du bruit, la modification des conditions d'accessibilité au bourg de Caudan, l'augmentation de l'imperméabilisation des sols et l'accroissement des débits d'eaux pluviales contenant des polluants issus de la circulation routière.

La mise en compatibilité du PLU se traduit par une série de mesures visant à éviter ou réduire les conséquences sur l'environnement de la réalisation du projet de mise à 2x2 voies de la RD769 :

- La création de petits boisements sur certains délaissés routiers,
- la replantation des haies détruites,
- la restauration d'une zone humide de 1.5 ha à proximité du projet,
- la restauration des continuités écologiques au droit des ouvrages de franchissement sur le ruisseau de Caudan et du Plessis,
- la création d'ouvrages de rétention et de régulation des débits,
- le maintien d'une alternance de paysages ouverts et fermés sur les terres agricoles traversées,
- la création de protections acoustiques,
- la création d'un échangeur au sud de Caudan et le réaménagement de celui de Kergoal afin de desservir le bourg.

L'articulation avec les autres documents d'urbanisme est examinée en rappelant les principales orientations concernant la RD 769 dans le SCoT du Pays de Lorient, le SDAGE Loire-Bretagne, le SAGE du Blavet, le PDH du département du Morbihan et de Lorient Agglomération, le PDU de Lorient Agglomération, le Plan d'Exposition au bruit de l'aéroport de Lann Bihoué, le SRCE et le Plan Climat Energie Territorial.

Commentaire du commissaire enquêteur

L'évaluation environnementale reprend de très nombreux points de l'étude d'impact principalement pour l'analyse de l'état initial. Elle est complète et permet de vérifier de façon détaillée comment les diverses incidences du projet de mise à 2x2 voies de la RD769 ont été pris en compte dans la mise en compatibilité du PLU avec des indicateurs de suivi pertinents.

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.

Le projet s'inscrit dans l'orientation n°2 du PADD relative à l'amélioration des déplacements notamment le doublement de la RD769 (Lorient-Roscoff) avec deux nouvelles entrées de ville.

Les modifications engendrées par la mise en compatibilité du PLU avec le projet ne remettent pas en cause, ni les équilibres ni les grands principes du PLU. L'OAP du secteur de Lenn Sec' h conserve son espace vert à préserver ou à créer par l'implantation d'un merlon paysager sur son emprise.

Les incidences environnementales du projet ont été analysées de façon détaillée ce qui permet de vérifier la pertinence des modifications apportées au document du PLU : rapport de présentation, parties graphique et réglementaire.

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

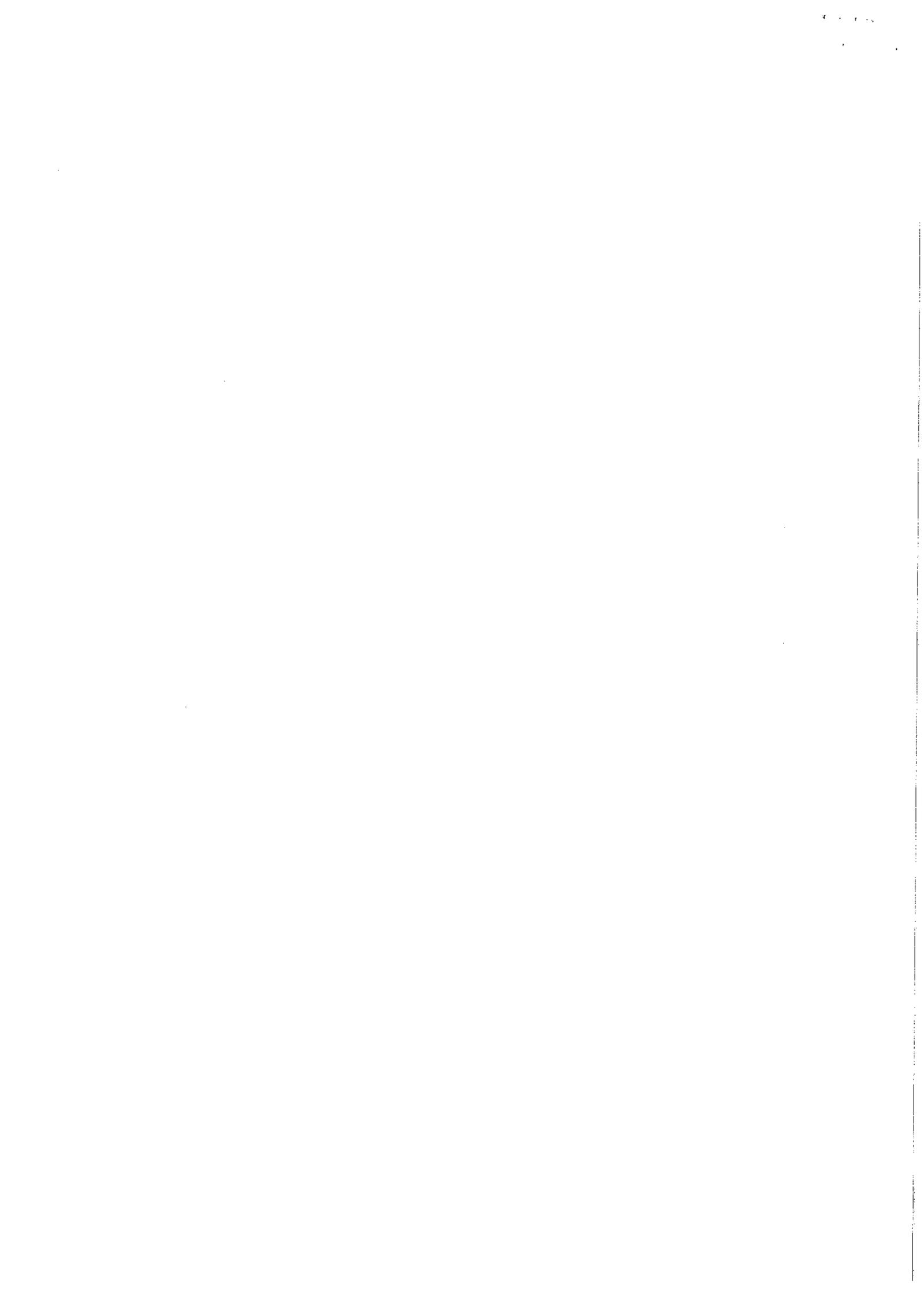
Aucune observation, ni même discussion n'ont été enregistrées pendant toute la durée de l'enquête qui a connu cependant une participation conséquente.

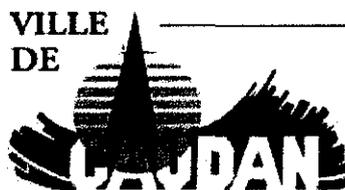
L'ensemble de ces considérations m'amène à formuler un **AVIS FAVORABLE** à la mise en compatibilité du PLU de la commune de Caudan.

Fait à Muzillac, le 26/4/2019

Nicole JOUEN
Commissaire enquêteur







ENQUETE PUBLIQUE
CLASSEMENT ET DECLASSEMENT
DE VOIES
RELATIFS AU 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

- Préambule
- Déroulement de l'enquête
- Bilan de l'enquête
- Analyse du dossier
- Bilan de la concertation
- Démarche et opérations de classement et déclassement de voies
- Gestion et entretien des ouvrages d'art
- Conclusions motivées

CONCLUSIONS MOTIVEES SUR LE CLASSEMENT ET DECLASSEMENT DE VOIES RELATIFS AU 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€.

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 7

DOSSIER T.A n° E 18000309/35

Classement et déclassement de voies relatifs au 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 satisfaisants. 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 consignées 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(C17) 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 7

DOSSIER T.A n° E 18000309/35

Classement et déclassement de voies relatifs au 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.

Aucune observation ne porte sur la procédure de classement et déclassement de voies

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.

Il convient de noter que la pièce H relative au classement/déclassement comporte 6 pages

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.

CONCLUSIONS ET AVIS

Page 5 sur 7

DOSSIER T.A n° E 18000309/35

Classement et déclassement de voies relatifs au projet de mise en 2x2 voies de la route départementale 769 section Lann Sévelin – Kergoal sur la commune de CAUDAN

NJ 26/04/2019

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.

DEMARCHE ET OPERATIONS DE CLASSEMENT ET DECLASSEMENT DE VOIES

L'ensemble de la voirie relève du domaine public avec des clés de répartition entre l'Etat, le département et les communes.

Les principes retenus dans le dossier sont les suivants :

- La nouvelle emprise de la RD769, les bretelles d'entrée et de sortie sont classées dans le domaine public du département du Morbihan
- les giratoires situés au bout des bretelles d'accès et autres voies induites et/ou rétablies par le projet sont classés dans le domaine public de la commune de Caudan.

La voirie départementale, dans le cadre de ce projet, est estimée à un classement de 5897 ml ; la voirie communale à un classement de 1992 ml et à un déclassement de 1507ml.

Commentaire du commissaire enquêteur

Cette répartition me paraît conforme car elle repose sur les principes qui permettent d'actualiser la dévolution de ces classement/déclassement en fonction de la consistance définitive du projet dans ses différents aménagements.

GESTION ET ENTRETIEN DES OUVRAGES D'ART

Le projet comprend 3 ouvrages d'art :

- un passage inférieur sous la RD 769 à rallonger au niveau de l'échangeur de Kergoal
- un passage supérieur existant de la rue de Saint Joseph à reconstruire
- un passage supérieur à créer au niveau du nouvel échangeur de Restendrézen.

CONCLUSIONS ET AVIS

Page 6 sur 7

DOSSIER T.A n° E 18000309/35

Classement et déclassement de voies relatifs au projet de mise en 2x2 voies de la route départementale 769 section Lann Sévelin – Kergoal sur la commune de CAUDAN

NJ 26/04/2019

Une convention d'entretien conclura, à la fin des travaux, la répartition de la gestion entre la commune de Caudan et le Département des deux passages supérieurs : la structure pour le Département et les superstructures pour la commune.

Commentaire du commissaire enquêteur

Cette répartition des responsabilités et des charges, clairement exposée dans le dossier, me semble tout à fait adaptée au maillage routier. Ce partage des implications n'a soulevé aucune objection de la part des parties prenantes.

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.
- 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.

L'ensemble de la voirie relève du domaine public ; la gestion est répartie entre l'Etat, les départements et les communes.

Le projet de mise à 2x2 voies de la RD769 de Lann Sévelin-Kergoal aura les mêmes caractéristiques routières et techniques que les autres voies départementales, ainsi l'homogénéité de l'ensemble de ces aménagements est cohérente.

La répartition de la responsabilité et de l'entretien entre le Département et la commune a été définie de façon pertinent et logique et n'a soulevé aucune objection.

Aucune observation, ni même discussion n'ont été enregistrées pendant toute la durée de l'enquête qui a connu cependant une participation conséquente.

L'ensemble de ces considérations m'amène à formuler un **AVIS FAVORABLE** au classement et déclassement de voies dans le cadre du projet de mise à 2x2 voies de la RD 769 section Lann Sévelin-Kergoal du PLU sur le territoire de Caudan.

Fait à Muzillac, le 26/4/2019

Nicole JOUEN
Commissaire enquêteur



CONCLUSIONS ET AVIS

Page 7 sur 7

DOSSIER T.A n° E 18000309/35

Classement et déclassement de voies relatifs au projet de mise en 2x2 voies de la route départementale 769 section Lann Sévelin – Kergoal sur la commune de CAUDAN

NJ 26/04/2019

