

# RD775

## Mise à 2x2 voies entre Le Croiso et Kergouniou

### Commune de La Vraie-Croix

#### DÉCLARATION D'INTENTION

En application de l'article L.121-18 du code de l'environnement

#### 1° Motivations et raisons d'être du projet:

La section de la RD775 « Croiso/Kergouniou se situe sur l'itinéraire Vannes-Redon (60 km) qui est assuré par 8,5 km de réseau routier national de Vannes à l'échangeur de Kerboulard (2x2 voies) et par le réseau routier départemental de Tréfléan à Redon. La RD775 est classée comme route à grande circulation et permet à ce titre d'assurer la continuité des itinéraires principaux.

RD775 est en majorité une infrastructure bidirectionnelle (40 km). Des sections à 2x2 voies ont été réalisées dans les années 2000, l'ambition initiale était de créer une infrastructure à 2x2 voies entre Vannes et Redon.

Depuis des aménagements de sécurisation ont été réalisés (sécurisation des carrefours principaux de desserte, réalisation de bandes dérasées multifonctionnelles sur la quasi-totalité de l'itinéraire. L'itinéraire présente cependant plusieurs points faibles :

- Portions d'infrastructures présentant des caractéristiques techniques non adaptées au trafic supporté,
- Offre de dépassement sécurisé insuffisante à l'échelle de l'itinéraire :
- Traversée de l'agglomération de Questembert (quartier de Bel-Air – vitesse limitée à 50 km/h),
- Passage à niveau ferroviaire de Lantillou.

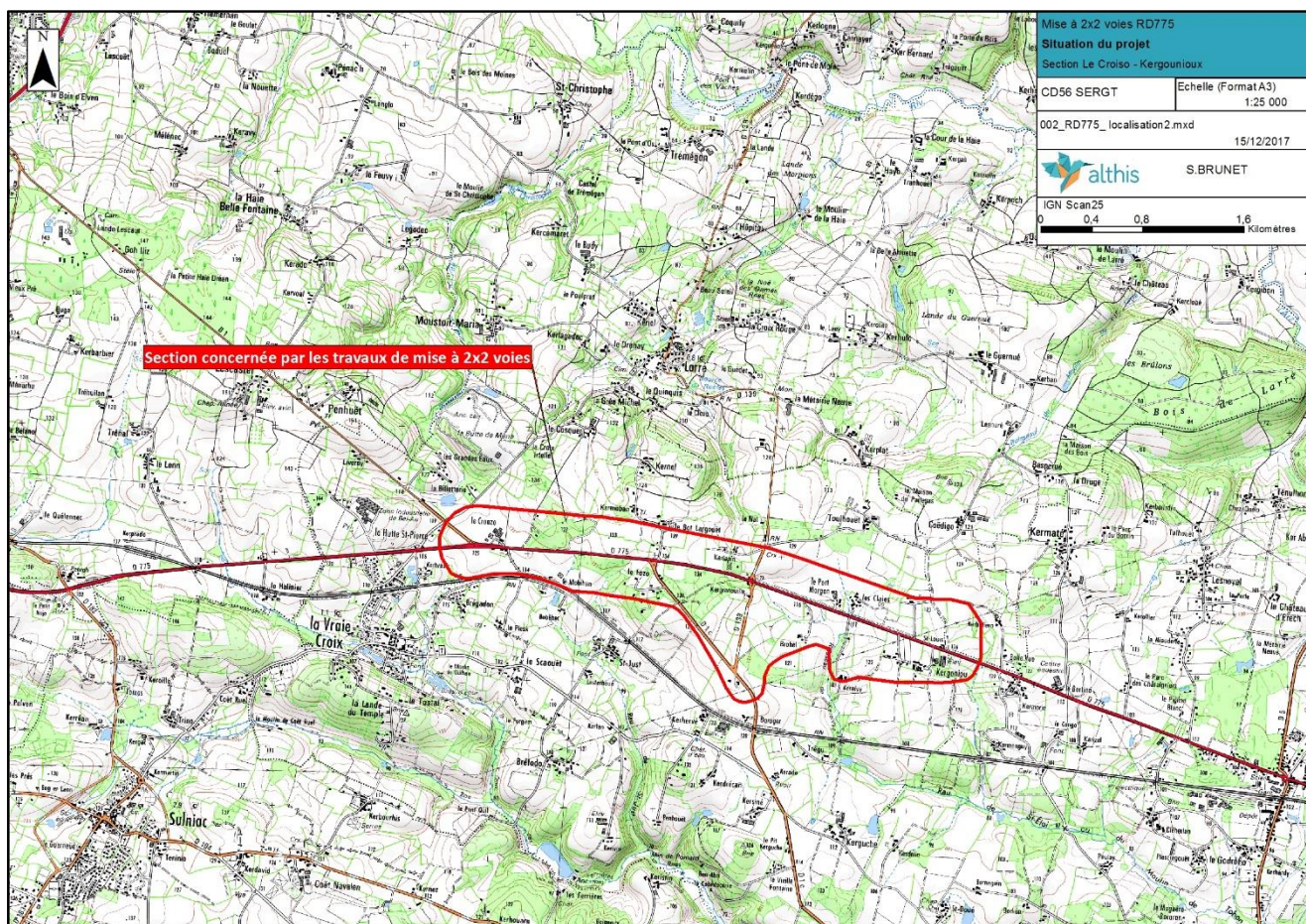


La section « Croiso/Kergouniou » présente une morphologie essentiellement rectiligne engageant les automobilistes à dépasser la vitesse autorisée (80 km/h) malgré des caractéristiques insuffisantes en termes de sécurité routière.

Cette section présente de nombreux carrefours et de nombreux accès directs. Son profil en long routier (relief) chahuté entre les lieux-dits Mobihan et Kergrenouille limite la visibilité des automobilistes. La visibilité est insuffisante à proximité des carrefours du Fozo, Kergrenouille et Kergouniou.

Les problèmes de sécurité identifiés sont aggravés lorsque le trafic est soutenu. L'analyse technique des trafics qualifie la qualité des conditions de circulation moyennes de « début de gêne notable » quasi permanent en semaine, qui se dégrade au niveau de « début de circulation dense » aux heures de pointe du matin et du soir.

De nombreux éléments se conjuguent pour qualifier cette section d'accidentogène : cohabitation avec des véhicules lents liés notamment à l'activité agricole, difficultés de dépassement, insertions à faibles vitesses, ralentissements sur la chaussée principale pour effectuer des manœuvres de sortie, franchissements à niveau, impossibilité d'arrêt d'urgence hors des voies circulées, risques de choc frontal. L'accidentologie est avérée et supposée.



Au vu du statut de cette voie, le projet d'aménagement doit favoriser la sécurité des usagers en agissant sur plusieurs fronts :

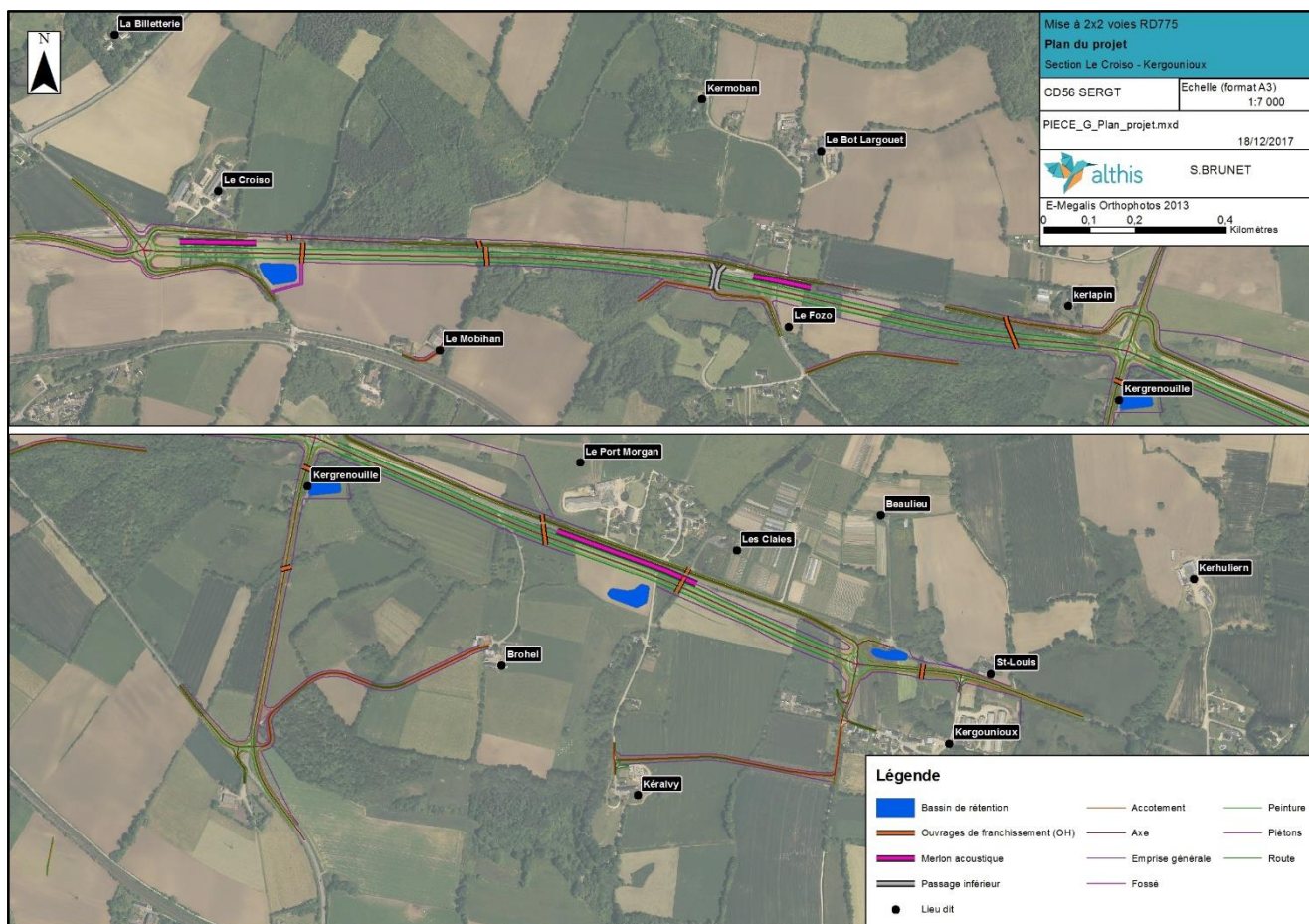
- Adopter un type de voie adapté à l'usage, dont l'accidentalité est moindre,
- Proposer des conditions d'écoulement du trafic adaptées à la demande déjà existante,
- Limiter les risques de choc frontal en séparant physiquement les flux,
- Sécuriser les dépassements,
- Faciliter les manœuvres d'évitement ou de récupération,
- Permettre l'arrêt d'urgence des véhicules en défaillance hors chaussée principale.
- Sécuriser les points d'échange

La typologie de route retenue est adaptée au projet, cohérent et lisible. Elle découle de plusieurs considérations : fonction principale à privilégier, capacité à écouler le trafic, environnement du projet, niveau de service aux usagers, coût d'investissement.

La RD775 est une route de type « route principale » avec une fonction fondamentale de transit mais également de distribution et de desserte locale. Le parti d'aménagement retenu consiste en un double créneau de dépassement (chaussées séparées) avec carrefours plans et voie latérale, prenant la forme d'un doublement de la RD775 sur 3,9 km entre les lieux-dits « Le Croiso » et « Kergouniou ».

Ce choix de parti d'aménagement est cohérent à l'échelle de l'itinéraire Vannes/Redon avec les principes d'une route principale de type « route à 2x1 voie et carrefours plans » (référence à la doctrine nationale CEREMA 2018). L'offre de dépassement est équilibrée à l'échelle de l'itinéraire Vannes/Redon, une plus-value est apportée à la portion de route départementale présentant le trafic le plus élevé « Kerboulard/Questembert » qui est aujourd'hui en déficit d'offre de dépassement sécurisé. La section présentant de nettes insuffisances en termes de sécurité est traitée, les usagers non autorisés sur cette section limitée à 110 km/h, à savoir modes doux, engins agricoles, vélomoteurs ainsi que les transports communs sont délestés sur une voie latérale.

Le projet de doublement de la section « Croiso/Kergouniou » entre dans le cadre de l'aménagement de l'itinéraire Vannes-Redon dans le but d'améliorer la desserte et le développement des territoires. Il répond à la fois à un besoin engendré par un phénomène de périurbanisation constaté depuis les années 2000 et également à une ambition plus large d'organisation régionale. En cela il répond à des objectifs stratégiques formulés dans les documents de planification : SRADDET Bretagne, SCOT GMVA, PLUi Questembert Communauté et SCOT du pays de Redon-Bretagne Sud.



## **2° Plan ou programme dont le projet découle:**

Le projet ne découle d'aucun programme ou plan au sens de l'article R.122-17 du code de l'environnement.

## **3° Communes correspondant au territoire susceptible d'être affectées par le projet:**

La commune de LA VRAIE CROIX est traversée par le projet.

## **4° Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement:**

Globalement le projet a été conduit par itérations successives de la démarche Eviter-Réduire-Compenser à une échelle élargie puis à l'échelle de tracés alternatifs sur un périmètre resserré.

Les éléments suivants présentent succinctement les incidences potentielles du projet sur l'environnement et les mesures d'évitement, de réduction et en dernier lieu de compensation prévues.

### ▪ Choix d'un doublement sur place de la voirie

Le choix de réaliser le doublement sur place réutilisant autant que possible les emprises existantes résulte d'un constat simple et important : La création d'une nouvelle infrastructure routière en ouverture génère des impacts importants sur l'environnement qui ne peuvent être évités ou réduits et qui en raison des emprises concernées seront nécessairement plus élevés que les impacts d'un doublement sur place.

Le doublement de la voirie sur place permet donc d'éviter ou de réduire de manière significative les impacts du projet sur l'environnement :

- Réduction des surfaces d'habitats naturels impactés et notamment des surfaces de zones humides impactées situées sous l'emprise du projet.
- Réduction des modifications de la topographie engendrée par les terrassements
- Réduction/Evitement d'impacts paysagers
- Réduction de l'emprise des terrains soustraits à l'agriculture
- ...

Par ailleurs le choix d'un doublement sur place permet d'envisager l'amélioration de l'insertion environnementale de l'infrastructure existante. A ce titre, des mesures importantes permettent d'améliorer :

- La perméabilité écologique de l'infrastructure notamment au niveau des franchissements de cours d'eau.
- La gestion des eaux de ruissellement issues de la chaussée.

### ▪ Mesures de gestion des écoulements naturels et des eaux pluviales

Plusieurs mesures sont proposées pour améliorer le fonctionnement hydro-morphologique et la qualité des cours d'eau. Il s'agit de :

- Séparer les eaux pluviales de la plateforme et les eaux de ruissellement issues des bassins versants amont interceptées par l'infrastructure routière. La création d'un double réseau de collecte lorsque cela est nécessaire permet de restituer les écoulements naturels de manière la plus fidèle possible en termes de qualité et de quantité (débit) par rapport à la situation initiale avant la création de l'infrastructure routière.
- Concevoir des ouvrages de franchissement assurant la plus grande transparence hydraulique et écologique possible. Dans le cas présent, il s'agit de modifier les ouvrages existants pour rétablir la continuité écologique des cours d'eau franchis par la RD775. Les ouvrages redimensionnés seront conçus et calés de manière à assurer les continuités sédimentaire et écologique des cours d'eau.
- Restaurer le lit mineur du cours d'eau et des berges fonctionnelles sur le site de Port Morgan.

Ces différentes mesures permettront d'améliorer la situation actuelle.

### ▪ Milieux naturels

#### ▪ Mesures de compensation pour les zones humides

Des zones humides sont situées de part et d'autre de la RD775. L'aménagement de la 2x2 voies va entraîner la dégradation et la destruction de zones humides.

Il est donc prévu dans le cadre du projet de compenser les surfaces de zones humides impactées (environ 14 355m<sup>2</sup>). A cette fin, il est prévu de restaurer une zone humide sur le site de Port Morgan et d'y mettre en application un plan de

gestion.

Le plan de gestion couvrira une surface totale d'environ 3.6 ha composée : d'une zone humide initialement présente et préservée (1.6 ha) ; une zone humide initialement dégradée et restaurée (0.4 ha), une zone humide gagnée sur les terrains non humides actuellement (1,13 ha).

- **Mesures de compensation pour les haies et les boisements**

L'aménagement de la RD775 entraîne une destruction et une fragmentation des habitats naturels tels que les haies et les boisements.

Dans le cadre du projet routier, il est prévu de procéder à la plantation de nouveaux boisements sur une surface de près de 3 ha à proximité des boisements existants de l'aire d'étude.

Par ailleurs des linéaires de haies bocagères seront plantés le long de l'infrastructure afin de compenser les linéaires détruits lors des travaux.

- **Mesures en faveur de la faune**

Plusieurs autres mesures sont projetées afin de réduire et/ou de compenser les effets dommageables du projet sur la faune :

- Le remplacement des ouvrages de franchissement existants permettra d'améliorer la transparence écologique des ouvrages pour la faune piscicole, les amphibiens et les petits mammifères.
- Sur le site de Pont Morgan et au niveau d'habitats connexes, des habitats de reproduction (création de mares) seront aménagés pour les différentes espèces d'amphibiens impactées par le projet (grenouille agile, salamandre tachetée et rainette verte).

- **Mesures acoustiques**

Le bruit généré par la circulation routière a un effet reconnu sur la santé. Une étude acoustique spécifique a été menée afin d'évaluer précisément l'impact du projet sur les niveaux sonores au droit des habitations les plus proches.

Le projet intègre des mesures de protection acoustique consistant de la création de merlons de terres et de la mise place d'isolation sur les façades de certains bâtis. Ces mesures permettront de respecter les niveaux sonores réglementaires.

Au global, la modernisation de cette infrastructure aura des conséquences bénéfiques primordiales sur l'environnement :

- Atténuation des coupures de continuités écologiques (TVB) générées par la route existante
- Limitation des rejets polluants dans les milieux naturels

Un ensemble des dispositions accompagnent le projet tant temporairement pendant la durée des travaux que durablement pour l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure de sorte de conduire à un bilan environnemental nul si ce n'est positif.

A noter que les enjeux territoriaux et les incidences du projet sur l'environnement sont développés dans le dossier DUP – pièce F – Etude d'impact - partie III qui a été mis à disposition du public dans le cadre de la procédure menée en 2019 ayant conduit à déclarer l'utilité publique du projet.

Certains seront par ailleurs spécifiquement développés dans le dossier d'Autorisation Environnementale qui sera mis prochainement à disposition du public au travers de la procédure réglementaire à venir :

- Pour ce qui concernent l'eau et les milieux aquatiques – Volet C
- Pour ce qui concernent la faune, la flore et les habitats naturels – Volet D
- Pour ce qui concernent les boisement – Volet E

## **6° Modalités déjà envisagées de concertation préalable du public :**

Le maître d'ouvrage a engagé une concertation du public en 2013, dans le cadre d'une démarche volontaire, menée sur plusieurs mois.

Le bilan de cette concertation a été réalisé et communiqué par le biais des collectivités locales participantes. Il constituait la pièce J du dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique.

#### Conclusion extraite du bilan de concertation :

*Cette concertation en phase amont des études a été ouverte à l'ensemble de la population des communes de LA VRAIE-CROIX, LARRE et QUESTEMBERG afin d'informer et d'associer la population au projet de mise à 2x2 voies de la RD775 entre Le CROISO et KERGOUNIOUX sur la commune de La Vraie-Croix.*

*La communication faite autour de ce projet à la fois par le Département avec les expositions et la réunion publique et par les communes avec de nombreux articles parus dans la presse a permis de toucher un large public.*

*Le nombre de témoignages dans les registres d'information, par courrier, lors de la réunion publique mais également par voie de presse reflète la tenue d'un véritable débat public.*

*Un échange a pu se mettre en place lors de la réunion publique entre la population locale et les acteurs du territoire que sont les représentants du Département et les élus locaux.*

*D'un côté la population a pu s'exprimer sur ses craintes et satisfactions, soutenir ou critiquer la solution proposée. D'un autre côté le Département et les élus locaux ont pu présenter le contexte, les enjeux et les objectifs du territoire et répondre aux questions du public.*

*Les remarques formulées concernent essentiellement l'opportunité du projet dans un contexte économique difficile et règlementaire complexe (Grenelle de l'Environnement) et un besoin de sécurisation et de fluidification de l'infrastructure existante. Les autres remarques récurrentes concernent les impacts sur l'activité agricole ou les nuisances pour les riverains.*

*Concernant l'activité agricole, il a été précisé qu'une étude spécifique sera réalisée afin de déterminer les impacts et de proposer des aménagements éventuels. Cette étude agricole comprendra une phase de concertation auprès des agriculteurs.*

*Au-delà des intérêts particuliers qui ont pu être exprimés et qui seront, dans la mesure du possible, pris en compte dans l'élaboration du projet définitif, une demande d'étude, appuyée par Mme LE ROHELLEC, conseillère générale du canton d'ELVEN, d'une solution alternative à la 2x2 voies sur l'exemple de la « route bleue » (sécurisation de l'infrastructure actuelle par la création de giratoires aux carrefours importants et de créneaux de dépassement) a été formulée de façon répétée.*

*Cependant il est à noter la quasi-unanimité des témoignages quant à la nécessité de réaliser un aménagement de sécurisation de la RD775 actuelle.*

*Cette concertation va permettre au Département de poursuivre la réflexion et les études, permettant de décider du parti d'aménagement et de la ou les variante(s) retenus en vue du montage des dossiers de procédures adéquates.*

Par la suite, les échanges et concertation ont été menés directement avec les représentants élus des collectivités locales, voire conjointement auprès de publics ciblés.