

Tableau 12- Secteur 1 (section Le Croiso/Le Fozz) - Analyse multicritères des incidences des variantes sur le paysage et patrimoine, l'urbanisme et le milieu humain

Thèmes/critères	VARIANTE 0 ABSENCE D'AMÉNAGEMENT - Scénario Fil de l'eau	VARIANTE 1 PROJET - tracé sud	VARIANTE 2 PROJET - tracé nord
Paysage et patrimoine			
Patrimoine	Absence d'effets	- Les deux variantes sont susceptibles d'avoir des incidences sur des vestiges archéologiques. - Au stade de l'analyse des variantes, les incidences sur le paysage des deux variantes ne présentent pas de différence significative. Les impacts seront globalement de mêmes natures et de mêmes ordres de grandeur que pour les deux variantes. - Destruction d'une maison et de bâtiments agricoles sur le hameau Le Croiso. - Préservation des habitations du hameau Le Croiso. - Destruction de 3 maisons d'habitation d'architecture locale. - Empiètement important sur l'espace agricole. - Axe de la voie déviée de la RD775 existante modifiant les perceptions visuelles actuelles. - Destruction des haies bocagères existantes.	
Paysage	Absence d'effets	- Destruction de 3 maisons d'habitation d'architecture locale. - Empiètement important sur l'espace agricole. - Axe de la voie déviée de la RD775 existante modifiant les perceptions visuelles actuelles. - Destruction des haies bocagères existantes.	
Urbanisme et milieu humain			
Urbanisme	Absence d'effets	Les deux variantes nécessitent une mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de La Vraie Croix notamment en raison de l'impact du projet sur des Espaces Boisés Classés (EBC).	
Bâti et foncier	Absence d'effets	- 3 maisons d'habitation sont sous l'emprise du tracé.	
Développement urbain et démographie	- Les conditions de circulation et de sécurité actuelle sur l'axe de la RD775 peuvent être considérées comme un frein au développement urbain et démographique futur des communes situées sur cet axe.	- 1 maison d'habitation et certains bâtiments de l'exploitation agricole sont sous l'emprise du tracé.	
Réseaux et servitudes	Absence d'effets	- La réalisation du projet favorise le développement urbain des communes situées sur l'axe routier et contribue à leur croissance démographique. La traversée de réseaux par le tracé peut constituer une contrainte pour l'aménagement.	
Déplacements	La poursuite de l'augmentation du trafic entraîne : - l'augmentation des risques d'accident (accès non sécurisés, absence de zones de dépassement, hétérogénéité du trafic). - des ralentissements du trafic.	- Amélioration de la fluidité du trafic routier. - Amélioration des conditions de sécurité et diminution des risques d'accident. - Augmentation de la rapidité des déplacements.	
Qualité de l'air	Augmentation des émissions de polluants atmosphériques en lien avec l'augmentation du trafic routier.	Augmentation des émissions de polluants atmosphériques en lien avec l'augmentation du trafic routier. Cette augmentation est légèrement supérieure par rapport au scénario au fil de l'eau en raison des vitesses de circulation plus élevées.	
Bruit	Augmentation des émissions sonores en lien avec l'augmentation du trafic routier. À noter la proximité d'habitations (4) situées le long de l'actuelle voirie.	- Augmentation des émissions de sonores en lien avec l'augmentation du trafic routier et aggraver par l'augmentation des vitesses. - Réduction de la population exposée puisque 3 des 4 habitations concernées sont sous l'emprise du tracé. - Des protections acoustiques sont à prévoir pour l'habitation située au nord.	
Risques technologiques	Absence d'effets	La réduction des risques d'accident permet également de réduire les risques liés au transport de matières dangereuses.	

Les objectifs du projet de doublement de la RD775 sont mis en avant par l'analyse et sont en faveur de la réalisation du projet par rapport au scénario au fil de l'eau. À l'exception des impacts sur les nuisances sonores et le bâti, les effets sur les autres thématiques sont en faveur de la réalisation du projet de doublement de la RD775.

Les deux variantes du projet sont globalement comparables en matière de niveaux d'impacts. La principale différence soulevée concerne les incidences sur le bâti avec un nombre d'habitations sous l'emprise plus élevé pour la variante 1. Pour cette même raison, les incidences sur les nuisances sont légèrement différentes selon les variantes retenues. La suppression de plusieurs maisons d'habitation réduit l'exposition aux nuisances sonores liées à la variante 1.

Tableau 13- Secteur 1 (section Le Croiso/Le Fozo) – Analyse multicritères des incidences des variantes sur les activités économiques et le coût de réalisation

Thèmes/critères	VARIANTE 0 ABSENCE D'AMÉNAGEMENT - Scénario Fil de l'eau	VARIANTE 1 PROJET – tracé sud	VARIANTE 2 PROJET – tracé nord
Activités économiques			
Activités agricoles	Pas d'effet sur le parcellaire agricole. Maintien des accès directs sur la RD775 pour l'exploitation agricole et les chemins d'exploitation.	- Pertes de terres agricoles : environ 4 ha. - Amélioration des dessertes locales, sécurisation des circulations agricoles.	- Pertes de terres agricoles : environ 2,6 ha (auxquelles pourraient s'ajouter les mesures compensatoires relatives au défrichement des surfaces boisées sous l'emprise du tracé – création de boisement compensateur sur des terres agricoles). - Bâtiments agricoles pour partie sous l'emprise du tracé et habitation de l'exploitant sous l'emprise du tracé. - Amélioration des dessertes locales, sécurisation des circulations agricoles.
Autres activités économiques	Les conditions de circulation et de sécurité actuelle sur l'axe de la RD775 peuvent être considérées comme un frein pour le développement futur des zones d'activités économiques des territoires desservis par l'axe routier.	L'amélioration des infrastructures routières favorise le développement des activités économiques sur l'axe de la RD775.	
Tourisme et loisirs	Pas d'effets significatifs	Pas d'effets significatifs	
Coût de réalisation			
Coût de réalisation	Absence d'effets	Le Budget prévisionnel pour l'ensemble de l'opération (Le Croiso - Kergonieux - 4km) est de 13 M€. Il n'a pas été mené d'estimation différenciée pour les variantes 1 et 2. Au regard des travaux envisagés, il est probable que les coûts de réalisation ne soient pas impactés par le choix de l'une ou l'autre de ces variantes.	

Le projet de doublement de la RD775 a un impact non négligeable sur l'activité agricole en raison des surfaces agricoles situées sous l'emprise du projet et également pour ce qui concerne la variante 2 en raison de l'impact direct sur des bâtiments d'exploitation et la maison d'habitation de l'exploitant. Pour cette raison, la variante 2 apparaît moins défavorable à l'activité agricole.

Le projet permettra d'améliorer la situation en matière de fonctionnalité et d'efficacité des dessertes locales et de transit. Il résoudra les incidences négatives soulevées par l'analyse du scénario fil de l'eau.

❖ Synthèse de l'analyse multicritères

Chacun des thèmes et domaines de l'environnement ne revêt pas la même importance, c'est pourquoi la synthèse des critères étudiés est délicate et sujette à discussion. La synthèse de l'analyse multicritère vise à mettre en avant les différences entre les scénarii et permet de souligner les critères pris en compte dans le cadre du choix de la variante retenue.

Tableau 14- Secteur 1 [section Le Croiso/Le Fozo] – Synthèse de l'analyse multicritères

Domaines	Variante 0 « au fil de l'eau »	Variante 1 Tracé sud	Variante 2 Tracé nord
Milieu physique			
Milieu naturel			
Paysage			
Urbanisme et milieu humain			
Activités économiques			
Coût de réalisation			

La synthèse de l'analyse multicritère ne fait pas ressortir de manière nette une variante par rapport à l'autre.

La variante 0 ressort comme étant globalement moins impactante. Elle présente évidemment l'avantage de ne pas impacter l'environnement physique, naturel et paysager. Toutefois, ce scénario ne permet pas d'assurer des conditions de circulation sécuritaire et efficace permettant de soutenir le développement économique des territoires desservis par l'axe routier.

Les variantes 1 et 2 présentent globalement les mêmes incidences, mais quelques nuances peuvent être apportées et permettent de justifier la sélection de l'une des variantes par rapport à l'autre :

- ✓ Même si les deux variantes impactent des surfaces d'habitats du même ordre de grandeur, la variante 2 impacte des boisements dont l'intérêt écologique est supérieur aux autres habitats impactés.
- ✓ Les surfaces agricoles impactées sont plus importantes avec la variante 1, mais la variante 2 impacte directement un siège d'exploitation et aura des conséquences à priori plus dommageables sur l'activité agricole.
- ✓ Les deux variantes impactent des habitations, mais la variante 1 est la plus défavorable, car 3 des 4 habitations sont concernées.

Le **département a décidé de retenir la variante 1**, ce choix s'appuie notamment sur les 2 premiers points exposés ci-dessus.

VI.4.2.3d Secteur 2 – section Le Fozo/Port Morgan

❖ Description du contexte et des objectifs

Contexte :

Deux carrefours stratégiques se succèdent sur ce secteur : Le Fozo et Kergrenouille. Le Fozo raccorde la RD1c en provenance de Questembert, à la RD775. Sur Kergrenouille, la RD139 traverse la RD775 formant l'axe principal secondaire entre Larré au nord et Questembert au sud. La RD1c et la RD139 fusionnent 700 m plus au sud.

La topographie est plus marquée sur ce secteur. Le Fozo et Kergrenouille sont sur deux bassins versants différents avec un point bas sur Kergrenouille.

Entre les deux, un boisement se cale au sud de la RD775 actuelle.

À l'est de Kergrenouille, section plus agricole, la RD775 traverse deux talwegs jusqu'à Port Morgan.

Deux voies communales se raccordent à la RD775 :

- ✓ À l'ouest du secteur : raccordement de Bot Largouet vers le nord jusqu'à Kernel (seule voie d'accès) ;
- ✓ À l'est, avant le lieu-dit Port Morgan, pour raccorder le hameau de Brohel (seule voie possible) au sud de la RD775.

Problématiques principales :

- ✓ Carrefour du Fozo dangereux avec peu de visibilité des véhicules en provenance de Kergrenouille ;
- ✓ Deux voies de raccordement constituant le seul point d'accès pour des lieux-dits isolés ;
- ✓ Carrefour de Kergrenouille largement utilisé par les exploitants agricoles du secteur ;
- ✓ Voie parallèle au nord de la RD775 entre Kergrenouille et Beaulieu structurante pour les sièges d'exploitation. Plusieurs points d'accès à cette voie depuis la RD775 ;
- ✓ Boisement au sud de la RD775 d'intérêt écologique modéré et collé à l'axe de la RD775 ;
- ✓ Point bas sur Kergrenouille jusqu'à Kergoniou. Présence de zones humides le long de la RD775. 3 talwegs avec cours d'eau concernés.

Objectifs auxquels doivent répondre les variantes proposées :

- ✓ Suppression d'un des carrefours ;
- ✓ Aménagement de la RD1c au point de croisement de la RD139 et de la RD1c ;
- ✓ Maintien des voies de desserte au nord du projet (distribution entre Le Fozo et Port Morgan) ;
- ✓ Protection antibruit pour les habitations au droit du Fozo et de Port Morgan ;
- ✓ Limiter l'emprise sur les zones humides.

❖ Description des variantes

- Variante 0 :
 - ✓ Évolution de la situation actuelle en l'absence d'aménagement.
- Variante 1 :
 - ✓ Positionnement du giratoire au droit du carrefour de Kergrenouille (suppression du carrefour du Fozo) ;
 - ✓ Voies de desserte maintenues au nord (utilisation de la RD775 actuelle entre le Fozo et Kergrenouille et recalibrage du chemin existant entre Kergrenouille et Port Morgan) ;
 - ✓ Accès à Brohel par la RD775 supprimé et création d'une voie de raccordement via la RD1c ;
 - ✓ Aménagement du carrefour au point de raccordement entre la RD1c et la RD139.

Deux sous-variantes sont proposées :

- ✓ Variante 1 a : Reprise de l'actuel tracé de la RD139 qui évite la maison de Kergrenouille ;
- ✓ Variante 1 b : recification du virage existant et démolition de la maison.

- Variante 2 :

- ✓ Positionnement du giratoire au droit du carrefour du Fozo ;
- ✓ Maintien du principe de raccordement des dessertes principales par le nord de la RD775.

Mise à 2x2 voies RD775
Variantes sur le secteur 2
Section Le Croiso - Kergounloux

CD56 SERGT Echelle (format A3) 1:2 500
042_RD775_Secteur2_variantes_1a_b.mxd 17/01/2018

althis S.BRUNET

Ortho 2010 - E- Megalis : Scan25 (GN 0 0.04 0.08 0.16 Kilomètres)

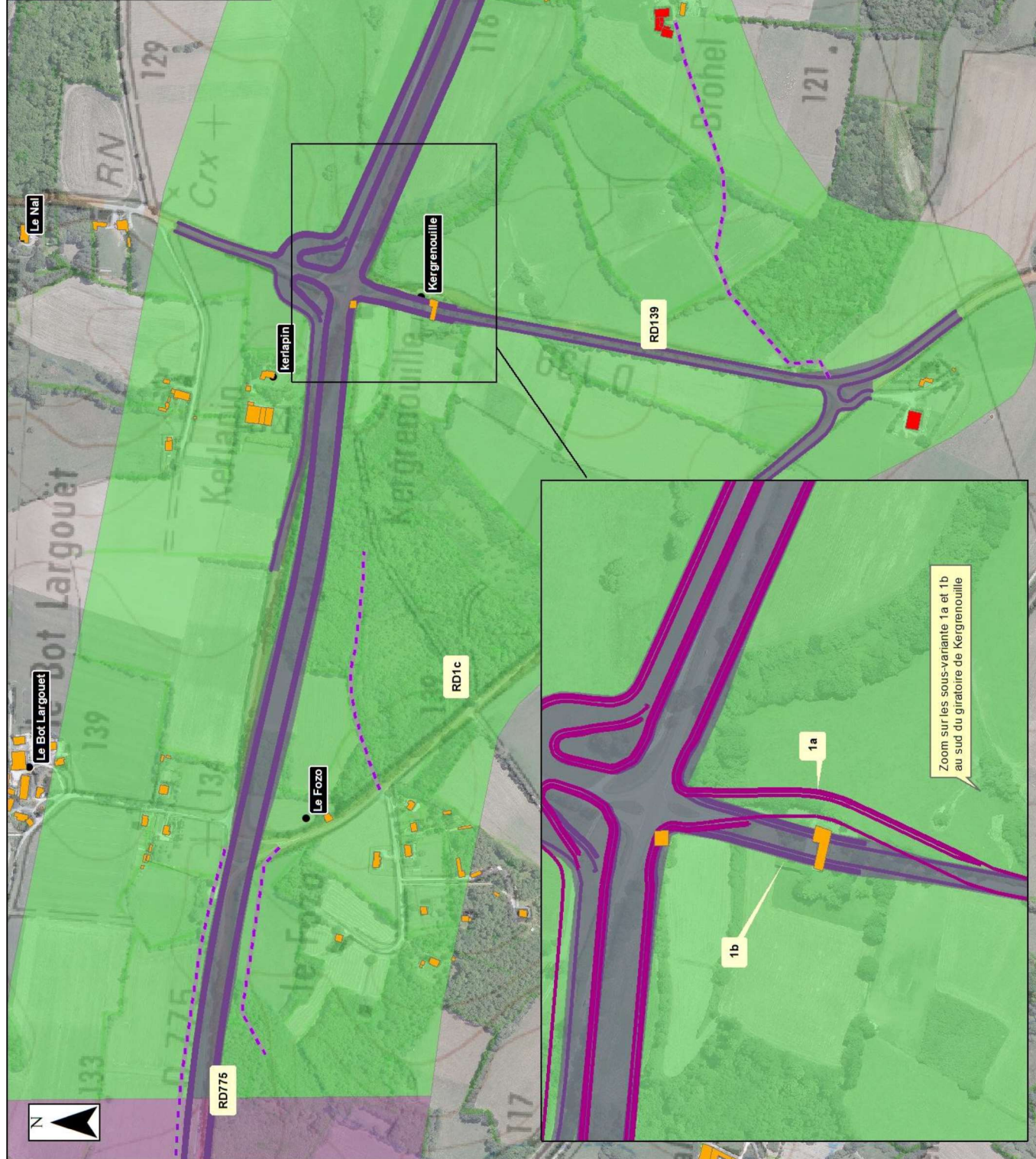
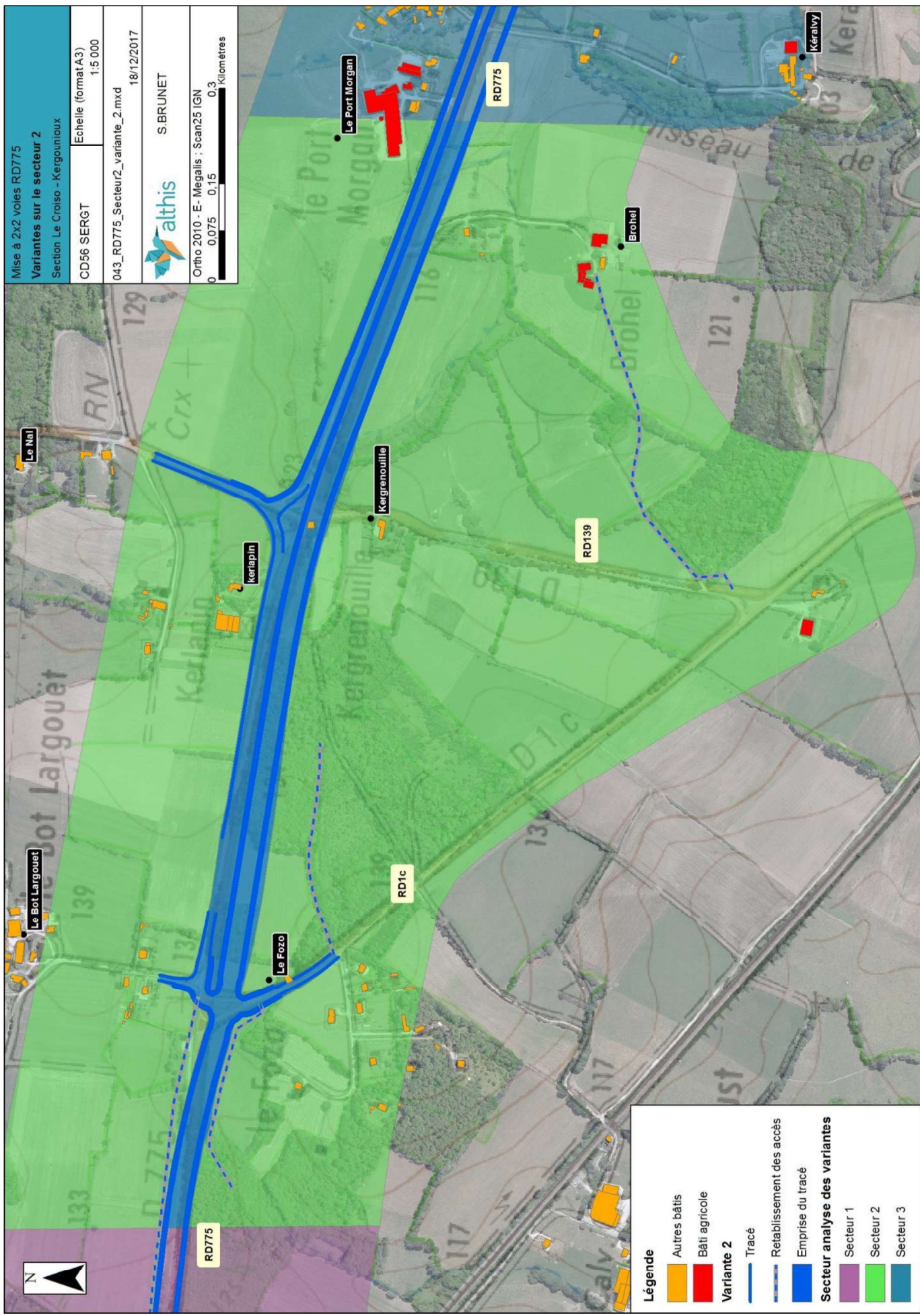


Figure 54- Secteur 2 (section Le Fozo/Port Morgan) – Variantes 1a et 1b



Mise à 2x2 voies RD775
Variante sur le secteur 2
 Section Le Croiso - Kergounitoux
 CD56 SERGT Echelle (format A3) 1:5 000
 043_RD775_Secteur2_variante_2.mxd 18/12/2017
 S.BRUNET
 althis
 Ortho 2010 - E- Megalis - Scan25 IGN
 0 0,075 0,15 0,3 Kilomètres

- Légende**
- Autres bâtis
 - Bâti agricole
 - Variante 2**
 - Tracé
 - Retablissement des accès
 - Emprise du tracé
 - Secteur analyse des variantes**
 - Secteur 1
 - Secteur 2
 - Secteur 3

Figure 55- Secteur 2 (section Le Fozo/Port Morgan) – Variante 2

❖ Analyse multicritères

Tableau 15- Secteur 2 (section Le Fozo/Port Morgan) - Analyse multicritères des incidences des variantes sur le milieu physique et le milieu naturel

Thèmes/critères		VARIANTE 0 ABSENCE D'AMÉNAGEMENT - Scénario Fil de l'eau	VARIANTE 1 (1a et 1b) PROJET - Giratoire à Kergrénouille	VARIANTE 2 PROJET - Giratoire Le Fozo
Milieu physique				
Climat		Poursuite de la croissance des trafics routiers et donc des émissions de GES ⁴ .	Augmentation des vitesses de circulation et du trafic routier et donc des émissions de GES.	
Relief, géologie et hydrogéologie		Absence d'effets	Absence d'effets significatifs	
Hydrologie		- Absence de gestion qualitative des eaux de ruissellement et possible dégradation de la qualité des eaux sur un secteur sensible (tête de bassin versant). - Discontinuité hydrologique au niveau des franchissements existants n'assurant pas les garanties de transparence hydraulique et sédimentaire (niveau de Keralky et ses affluents).	- Mise en œuvre d'une gestion quantitative et qualitative des eaux de ruissellement – amélioration de la qualité des eaux, protection contre les pollutions accidentelles, maîtrise des débits. - Rétablissement de la transparence hydrologique de l'infrastructure.	
Risques naturels		Absence d'effets	L'aménagement est pour partie situé en zone d'expansion des crues définie par le PPRI du bassin versant de Saint-Éloi. Pour autant, le projet permettra de restaurer le fonctionnement hydrologique des cours d'eau au droit des franchissements existants. Il n'aura pas d'effet significatif sur les risques d'inondation.	
Milieu naturel				
Habitats naturels	Global		- Consommation d'espaces naturels et agricoles : 8,6 ha d'emprises bois - Destruction de haies - environ 1,8 km	- Consommation d'espaces naturels et agricoles : 8,8 ha d'emprises hors voies existantes. - Destruction de haies - environ 1,8 km
	Boisements	Absence d'effets	- Destruction de boisements - environ 25 100m ²	- Destruction de boisements - environ 22 200m ²
	Zones humides		- Destruction de zones humides - environ 7 200m ²	- Destruction de zones humides - environ 8 800m ²
	Amphibiens		- Perte/perturbation d'habitat de reproduction pour la grenouille agile, la rainette verte, la salamandre tachetée	- Perte/perturbation d'habitat de reproduction pour la grenouille verte, la rainette verte, la salamandre tachetée
Faune et flore protégées	Avifaune		- Perte d'habitat pour des oiseaux à enjeu modéré identifiés sur le secteur : haies pour l'alouette lulu et le verdier d'Europe ; boisements pour le roitelet huppé. - Augmentation des impacts existants : mortalité routière, nuisances sonores et lumineuses	- Perte d'habitat pour des oiseaux à enjeu modéré identifiés sur le secteur : haies pour l'alouette lulu et le verdier d'Europe ; boisements pour le roitelet huppé. - Augmentation des impacts existants : mortalité routière, nuisances sonores et lumineuses
	Chiroptères	Absence d'impact supplémentaire sur la faune – maintien ou légère augmentation des impacts existants : collisions routières, frein/obstacles pour les déplacements, perturbations liées aux nuisances sonores et lumineuses (avifaune, chiroptères et autres mammifères).	- Perte de zones favorables à la chasse (prairies naturelles, bocage, zones humides) - Variante 1b : Destruction d'un gîte occasionnel pour l'oreillard gris et le petit rhinolophe (comble de la maison impactée par la variante 1b) - Augmentation des impacts existants : mortalité routière, nuisances sonores et lumineuses	- Perte de zones favorables à la chasse (prairies naturelles, bocage, zones humides) - Augmentation des impacts existants : mortalité routière, nuisances sonores et lumineuses
Autres mammifères		- Perte d'habitat pour l'écureuil roux - Augmentation des impacts existants : mortalité routière et nuisances sonores	- Perte d'habitat pour l'écureuil roux - Augmentation des impacts existants : mortalité routière et nuisances sonores	
Continuités écologiques		Discontinuités écologiques dues à l'infrastructure routière. Rupture de corridors écologiques principalement au niveau des ruisseaux (Keralky et ses affluents).	- Possibilité de rétablissement de la continuité écologique pour la faune aquatique, les mammifères semi-aquatiques (campagnol amphibie) et la petite faune terrestre au niveau des franchissements de cours d'eau par la RD775 et la RD139.	

De manière générale, le projet de doublement constitue une opportunité afin d'améliorer la qualité de l'eau et des milieux aquatiques. Les deux variantes ne présentent pas de différence significative concernant leurs incidences sur le milieu physique.

⁴ GES : Gaz à Effet de Serre mis en cause dans le phénomène de réchauffement climatique

De manière assez logique, le scénario au fil de l'eau est celui qui présente le moins d'impact sur le milieu naturel en raison de l'absence de destruction d'habitats. Les deux variantes étudiées présentent des impacts sur les habitats comparables en matière de surfaces. De faibles différences de surfaces sont identifiées : la variante 1 impacte davantage de surface boisée, mais légèrement moins de zones humides. À noter que la variante 1b entraîne la destruction d'un gîte pour les chiroptères (combe de la maison) à la différence de la variante 1a.

Tableau 16- Secteur 2 (section Le Foze/Port Morgan) – Analyse multicritères des incidences des variantes sur le paysage et patrimoine, l'urbanisme et le milieu humain

Thèmes/critères	VARIANTE 0 ABSENCE D'AMÉNAGEMENT - Scénario Fil de l'eau	VARIANTE 1 (1a et 1b) PROJET – Giratoire à Kergrénouille	VARIANTE 2 PROJET – Giratoire au Foze
Paysage et patrimoine			
Patrimoine	Absence d'effets	- Les deux variantes sont susceptibles d'avoir des incidences sur des vestiges archéologiques.	
Paysage	Absence d'effets	- Au stade de l'analyse des variantes, les incidences sur le paysage des deux variantes ne présentent pas de différence significative. Les impacts seront globalement de même nature et de même ordre de grandeur que pour les deux variantes : - Suppression du double alignement de haies de part et d'autre de la RD139 par un élargissement de la voie (la variante 1a permet de préserver l'habitation présente) - Destruction de boisements. - Consommation d'espaces agricoles.	
Urbanisme et milieu humain			
Urbanisme	Absence d'effets	Les deux variantes nécessitent une mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de La Vieille Croix notamment en raison de l'impact du projet sur des Espaces Boisés Classés (EBC).	
Bât et foncier	Absence d'effets	- 1 maison d'habitation est sous l'emprise du tracé uniquement pour la sous-variante 1b.	- Aucun bâti n'est impacté par le projet, mais celui-ci nécessite des acquisitions foncières.
Développement urbain et démographie	- Les conditions de circulation et de sécurité actuelle sur l'axe de la RD775 peuvent être considérées comme un frein au développement urbain et démographique futur des communes situées sur cet axe.	- La réalisation du projet favorise le développement urbain des communes situées sur l'axe routier et contribue à leur croissance démographique.	
Réseaux et servitudes	Absence d'effets	La traversée de réseaux par le tracé peut constituer une contrainte pour l'aménagement.	
Déplacements	La poursuite de l'augmentation du trafic entraîne : - l'augmentation des risques d'accident (accès non sécurisés, absence de zones de dépassement, hétérogénéité du trafic). - des ralentissements du trafic	- Amélioration de la fluidité du trafic routier - Amélioration des conditions de sécurité et diminution des risques d'accident - Augmentation de la rapidité des déplacements - Léger allongement de parcours pour la desserte des hameaux actuellement desservis par le carrefour du Foze (Bot Largouet, Le Foze...)	
Qualité de l'air	Augmentation des émissions de polluants atmosphériques en lien avec l'augmentation du trafic routier	Augmentation des émissions de polluants atmosphériques en lien avec l'augmentation du trafic routier. Cette augmentation est légèrement supérieure par rapport au scénario au fil de l'eau en raison des vitesses de circulation plus élevées.	
Bruit	Augmentation des émissions sonores en lien avec l'augmentation du trafic routier.	- Augmentation des émissions de sonores en lien avec l'augmentation du trafic routier et aggravation par l'augmentation des vitesses. - Des protections acoustiques sont à prévoir pour les habitations les plus proches (au nord du Foze)	
Risques technologiques	Absence d'effets	La réduction des risques d'accident permet également de réduire les risques liés au transport de matières dangereuses	

Les objectifs du projet de doublement de la RD775 sont mis en avant par l'analyse et sont en faveur de la réalisation du projet par rapport au scénario au fil de l'eau. A l'exception des impacts sur les nuisances sonores et le bâti, les effets sur les autres thématiques sont en faveur de la réalisation du projet de mise à 2x2 voies.

Les deux variantes du projet sont globalement comparables en matière de niveaux d'impacts. La principale différence soulevée concerne les incidences sur le bâti, mais il ne concerne qu'un seul bâtiment et uniquement la sous-variante 1b. En ce qui concerne le déplacement, la variante 1 est plus fonctionnelle, car les flux issus du nord par la RD139 (Larré) sont, a priori, plus importants que ceux issus de la voie sans issue qui dessert les hameaux au nord du Foze. Par ailleurs, afin de réduire l'allongement des parcours pour les habitants de ces hameaux se dirigeant vers Questembert, il est envisagé de créer un passage inférieur au niveau du Foze.

Les différences entre les deux sous-variantes 1a et 1b sont faibles, la variante 1b induit la destruction d'un bâtiment à contrario la variante 1a génère une augmentation des nuisances liées au trafic pour l'habitation de Kergrénouille.

Tableau 17- Secteur 2 (section Le Foze/Port Morgan) - Analyse multicritères des incidences des variantes sur les activités économiques et le coût de réalisation

Thèmes/Critères	VARIANTE 0 ABSENCE D'AMÉNAGEMENT - Scénario Fil de l'eau	VARIANTE 1 (1a et 1b) PROJET – Giratoire à Kergrenouille	VARIANTE 2 PROJET – Giratoire au Foze
Activités économiques			
Activités agricoles	Pas d'effet sur le parcellaire agricole.	<ul style="list-style-type: none"> - Pertes de terres agricoles : environ 6 ha - Allongement de parcours lié à la suppression de l'un des carrefours. - Amélioration des dessertes locales, sécurisation des circulations agricoles. 	<ul style="list-style-type: none"> - Pertes de terres agricoles : environ 5,7 ha - Allongement de parcours lié à la suppression de l'un des carrefours. - Amélioration des dessertes locales, sécurisation des circulations agricoles.
Autres activités économiques	Les conditions de circulation et de sécurité actuelle sur l'axe de la RD775 peuvent être considérées comme un frein pour le développement futur des zones d'activités économiques des territoires desservis par l'axe routier.	L'amélioration des infrastructures routières favorise le développement des activités économiques sur l'axe de la RD775.	
Tourisme et loisirs	Pas d'effets significatifs	Pas d'effets significatifs	Pas d'effets significatifs
Coût de réalisation			
Coût de réalisation	Absence d'effets	Le Budget prévisionnel pour l'ensemble de l'opération (Le Croiso/Kergonloux – 4km) est de 13 M€. Il n'a pas été mené d'estimation différenciée pour les variantes 1 et 2. Au regard des travaux envisagés, il est probable que les coûts de réalisation ne soient pas impactés par le choix de l'une ou l'autre de ces variantes.	

Le projet de doublement de la RD775 a un impact non négligeable sur l'activité agricole en raison de surfaces agricoles situées sous l'emprise du projet. Les impacts sur l'activité agricole sont du même ordre pour les deux variantes.

Le projet permettrait d'améliorer la situation en matière de fonctionnalité et d'efficacité des dessertes locales et de transit. Il résoudrait les incidences négatives soulevées par l'analyse du scénario fil de l'eau.

❖ Synthèse de l'analyse multicritères

Chacun des thèmes et domaines de l'environnement ne revêt pas la même importance, c'est pourquoi la synthèse des critères étudiés est délicate et sujette à discussion. La synthèse de l'analyse multicritère vise à mettre en avant les différences entre les scénarii et permet de souligner les critères pris en compte dans le cadre du choix de la variante retenue.

Tableau 18- Secteur 2 (section Le Fozo/Port Morgan) – Synthèse de l'analyse multicritères

Domaines	Variante 0 « au fil de l'eau »	Variante 1 Giratoire à Kergrenouille	Variante 2 Citraire au Fozo
Milieu physique			
Milieu naturel			
Paysage			
Urbanisme et milieu humain			
Activités économiques			
Coût de réalisation			

La synthèse de l'analyse multicritère ne fait pas ressortir de manière nette une variante par rapport à l'autre.

La variante 0 ressort comme étant globalement aussi défavorable que les variantes. En effet, la situation actuelle est peu satisfaisante d'un point de vue de la gestion des eaux. De plus, la variante 0 ne permet pas d'assurer des conditions de circulation sécuritaire et efficace permettant de soutenir le développement économique des territoires desservis par l'axe routier.

Les variantes 1 et 2 présentent globalement les mêmes incidences, mais quelques nuances peuvent être apportées et permettent de justifier la sélection de l'une des variantes par rapport à l'autre :

- ✓ La variante 1 permet une desserte plus efficace des flux issus de la RD139 (Larré) ;
- ✓ Les surfaces de zone humides impactées sont légèrement plus faibles pour la variante 1.

Le département a décidé de retenir la variante 1, ce choix s'appuie notamment sur les 2 points exposés ci-dessus.

Par ailleurs, ce choix est renforcé par la possibilité de créer un passage inférieur au niveau du Fozo. Ce passage permettra de limiter l'allongement de parcours pour les riverains du Fozo et des hameaux situés au nord ainsi que pour les agriculteurs exploitant des terres de part et d'autre de la RD775.

Concernant le choix de la sous-variante. **Le département a décidé de retenir la sous-variante 1b.** Les surfaces agricoles impactées par cette sous-variante sont légèrement plus faibles de même que les surfaces de zones humides. À noter qu'une opportunité d'acquisition foncière a été saisie en 2016 par le Conseil Départemental, accentuant l'intérêt de privilégier cette sous-variante.

VI.4.2.3e Secteur 3 – section Port Morgan/Kergoniou

❖ Description du contexte et des objectifs

Contexte :

Le dernier secteur d'analyse se caractérise par la présence de deux hameaux et d'exploitations agricoles situées le long de la RD775.

Les hameaux de Port Morgan et des Claiès sont desservis par une voie communale parallèle à la RD775 et qui compte 2 accès directs sur celle-ci.

Le hameau de Kergoniou est lui desservi par une voirie raccordée sur la RD775 en deux points.

La RD775 traverse deux cours d'eau accompagnés de zones humides et dessert plusieurs hameaux, les Claiès, Keralwy, Beaulieu, Kergoniou, Saint Louis.

Les terrains bordant la RD775 sont principalement occupés par l'agriculture et notamment par une exploitation de maraîchage au nord.

Problématiques principales :

- ✓ Carrefours dangereux par manque de visibilité ;
- ✓ Zone agricole avec la présence d'exploitation le long de la RD775;
- ✓ Zone humide le la RD775 et traversée de 2 cours d'eau ;
- ✓ Voie parallèle au nord de la RD775 entre Port Morgan et Beaulieu structurante pour les sièges d'exploitation. Plusieurs points d'accès à cette voie depuis la RD775.

Objectif auquel doivent répondre les variantes proposées :

- ✓ Suppression des accès directs sur la RD775 ;
- ✓ Maintien des voies de desserte au nord de la RD775 ;
- ✓ Optimisation de la réutilisation de la chaussée actuelle de la RD 755 ;
- ✓ Protection antibruit pour les habitations à proximité en privilégiant les melons paysagers ;
- ✓ Limitation des emprises sur les zones humides.

❖ Description des variantes

Sur ce secteur, il n'est pas proposé de variante de tracé. Nous proposons donc une comparaison du tracé retenu avec une variante « fil de l'eau ».

- Variante 0 :
 - ✓ Évolution de la situation actuelle en l'absence d'aménagement.
- Variante 1 :
 - ✓ Création d'un giratoire permettant de raccorder la voie parallèle et les hameaux de Beaulieu et Kergoniou ;
 - ✓ Poursuite de la voie parallèle nord en récupérant au maximum le tracé actuel de la RD775 ;
 - ✓ Accès sur Keralwy supprimé et création d'une voie de desserte via Kergoniou.

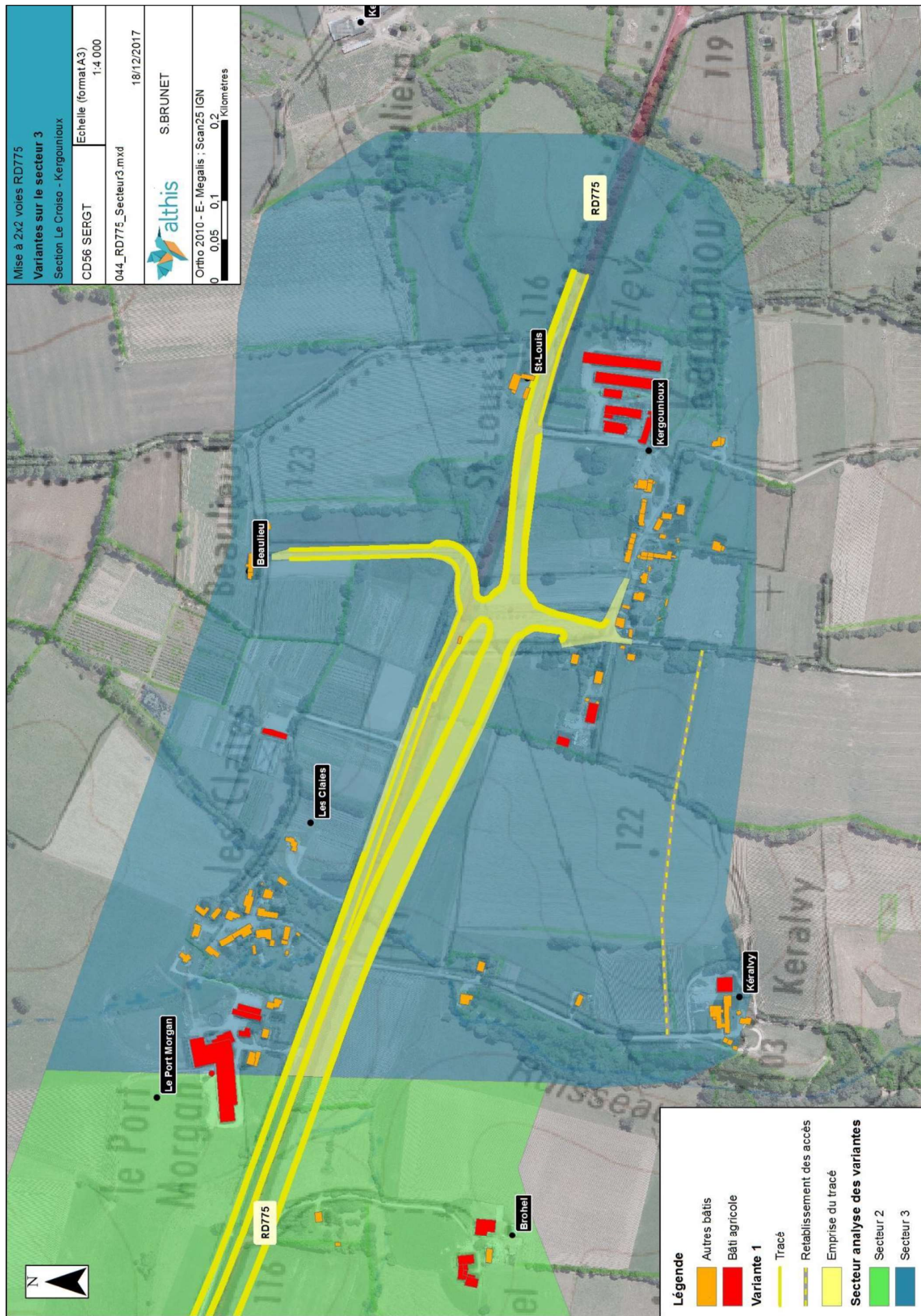


Figure 56- Secteur 3 (section Port Morgan/Kergonnouix) – Variante 1

❖ Analyse multicritères

Tableau 19- Secteur 3 (section Port Morgan/Kergoniou) – Analyse multicritères des incidences des variantes sur le milieu physique et le milieu naturel

Thèmes/critères		VARIANTE 0 ABSENCE D'AMÉNAGEMENT - Scénario Fil de l'eau	VARIANTE 1 PROJET
Milieu physique			
Climat		Poursuite de la croissance des trafics routiers et donc des émissions de GES ⁵ .	Augmentation des vitesses de circulation et du trafic routier et donc des émissions de GES.
Relief, géologie et hydrogéologie		Absence d'effets	Absence d'effets significatifs
Hydrologie		<ul style="list-style-type: none"> - Absence de gestion qualitative des eaux de ruissellement et possible dégradation de la qualité des eaux sur un secteur sensible (tête de bassin versant). - Discontinuité hydrologique au niveau des franchissements existants n'assurant pas les garanties de transparence hydraulique et sédimentaire (affluents du ruisseau de Keralvy et ruisseau de Kergoniou). 	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en œuvre d'une gestion quantitative et qualitative des eaux de ruissellement – amélioration de la qualité des eaux, protection contre les pollutions accidentelles, maîtrise des débits. - Rétablissement de la transparence hydrologique de l'infrastructure.
Risques naturels		Absence d'effets	Absence d'effets
Milieu naturel			
Habitats naturels	Global		<ul style="list-style-type: none"> - Consommation d'espaces naturels et agricoles : 4.8 ha d'emprises hors voiries existantes.
	Haies		<ul style="list-style-type: none"> - Destruction de haies – environ 0.4 km
	Boisements	Absence d'effets	<ul style="list-style-type: none"> - Destruction de boisements - environ 25 100m²
	Zones humides		<ul style="list-style-type: none"> - Destruction de zones humides – environ 8 000m²
Faune et flore protégées	Amphibiens		<ul style="list-style-type: none"> - Perte de zones humides, mais pas de site de reproduction impacté.
	Avifaune	Absence d'impact supplémentaire sur la faune – maintien ou légère augmentation des impacts existants : collisions routières, freins/obstacles pour les déplacements, perturbations liées aux nuisances sonores et lumineuses (avifaune, chiroptères et autres mammifères).	<ul style="list-style-type: none"> - Perte d'habitat pour des oiseaux à enjeu modéré identifiés sur le secteur : haies pour le chardonneret élégant, la fauvette des jardins et le verdier d'Europe. - Augmentation des impacts existants : mortalité routière, nuisances sonores et lumineuses.
	Chiroptères		<ul style="list-style-type: none"> - Perte de zones humides. - Augmentation des impacts existants : mortalité routière, nuisances sonores et lumineuses.
Flore			<ul style="list-style-type: none"> - Destruction d'une station d'asphodèles d'Arrondeau (2 pieds).
Continuités écologiques		Discontinuités écologiques dues à l'infrastructure routière. Rupture de corridors écologiques principalement au niveau des ruisseaux (Keralvy et ses affluents).	<ul style="list-style-type: none"> - Possibilité de rétablissement de la continuité écologique pour la faune aquatique, les mammifères semi-aquatiques et la petite faune terrestre au niveau des franchissements de cours d'eau par la RD775.

De manière générale, le projet de doublement constitue une opportunité afin d'améliorer la qualité de l'eau et des milieux aquatiques. Les deux variantes ne présentent pas de différence significative concernant leurs incidences sur le milieu physique.

De manière assez logique, le scénario au fil de l'eau est celui qui présente le moins d'impact sur le milieu naturel en raison de l'absence de destruction d'habitats.

⁵ GES : Gaz à Effet de Serre mis en cause dans le phénomène de réchauffement climatique

Tableau 20- Secteur 3 (section Port Morgan/Kergonieux) – Analyse multicritères des incidences des variantes sur le paysage et patrimoine, l'urbanisme et le milieu humain

Thèmes/critères	VARIANTE 0 ABSENCE D'AMÉNAGEMENT - Scénario Fil de l'eau		VARIANTE 1 PROJET	
	Paysage et patrimoine			
Patrimoine	Absence d'effets			
Paysage	Absence d'effets			
Urbanisme et milieu humain				
Urbanisme	Absence d'effets			
Bâti et foncier	Absence d'effets			
Développement urbain et démographie	- Les conditions de circulation et de sécurité actuelle sur l'axe de la RD775 peuvent être considérées comme un frein au développement urbain et démographique futur des communes situées sur cet axe.			
Réseaux et servitudes	Absence d'effets			
Déplacements	La poursuite de l'augmentation du trafic entraîne : - l'augmentation des risques d'accident (accès non sécurisés; absence de zones de dépassement, hétérogénéité du trafic); - des ralentissements du trafic.			
Qualité de l'air	Augmentation des émissions de polluants atmosphériques en lien avec l'augmentation du trafic routier.			
Bruit	Augmentation des émissions sonores en lien avec l'augmentation du trafic routier.			
Risques technologiques	Absence d'effets			
	- Le projet est susceptible d'avoir des incidences sur des vestiges archéologiques. - Modification des perceptions depuis la RD775 par un désaxement de la voie, au regard de la RD775 actuelle. - Destruction de haies bocagères aux abords du hameau de Kergonieux créant une ouverture visuelle sur ce dernier depuis la voie. - Présence d'un délaissé de voirie entre le hameau Saint-Louis et la voie d'accès vers Beaulieu. - Consommation importante de l'espace agricole ouvrant de larges vues sur le paysage, et notamment les hameaux de Kergonieux et Keralvy.			
	Le projet nécessite une mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de La Vraie Croix notamment en raison de l'impact du projet sur zone classée Np (zones humides). - Aucun bâti n'est impacté par le projet, mais celui-ci nécessite des acquisitions foncières. - La réalisation du projet favorise le développement urbain des communes situées sur l'axe routier et contribue à leur croissance démographique. La traversée de réseaux par le tracé peut constituer une contrainte pour l'aménagement. - Amélioration de la fluidité du trafic routier. - Amélioration des conditions de sécurité et diminution des risques d'accident. - Augmentation de la rapidité des déplacements.			
	Augmentation des émissions de polluants atmosphériques en lien avec l'augmentation du trafic routier. Cette augmentation est légèrement supérieure par rapport au scénario au fil de l'eau en raison des vitesses de circulation plus élevées.			
	- Augmentation des émissions de sonores en lien avec l'augmentation du trafic routier et aggraver par l'augmentation des vitesses. - Des protections acoustiques sont à prévoir pour les habitations les plus proches (Les Claires).			
	La réduction des risques d'accident permet également de réduire les risques liés au transport de matières dangereuses.			

Les objectifs du projet de doublement de la RD775 sont mis en avant par l'analyse et sont en faveur de la réalisation du projet par rapport au scénario au fil de l'eau. À l'exception des impacts sur les nuisances sonores, les effets sur les autres thématiques sont en faveur de la réalisation du projet de doublement de la RD775.

Tableau 21- Secteur 3 (section Port Morgan/Kergonioux) – Analyse multicritères des incidences des variantes sur les activités économiques et le coût de réalisation

Thèmes/critères	VARIANTE 0 ABSENCE D'AMÉNAGEMENT - Scénario Fil de l'eau	VARIANTE 1 PROJET
Activités économiques		
Activités agricoles	Pas d'effet sur le parcellaire agricole.	<ul style="list-style-type: none"> - Pertes de terres agricoles : environ 4,6 ha - Allongement de parcours lié à la suppression de certains accès. - Amélioration des dessertes locales, sécurisation des circulations agricoles.
Autres activités économiques	Les conditions de circulation et de sécurité actuelle sur l'axe de la RD775 peuvent être considérées comme un frein pour le développement futur des zones d'activités économiques des territoires desservis par l'axe routier.	L'amélioration des infrastructures routières favorise le développement des activités économiques sur l'axe de la RD775.
Tourisme et loisirs	Pas d'effets significatifs	Pas d'effets significatifs
Coût de réalisation		
Coût de réalisation	Absence d'effets	Le Budget prévisionnel pour l'ensemble de l'opération (Le Croiso-Kergonioux – 4km) est de 13 M€. Il n'a pas été mené d'estimation différenciée pour les variantes 1 et 2. Au regard des travaux envisagés, il est probable que les coûts de réalisation ne soient pas impactés par le choix de l'une ou l'autre de ces variantes.

Le projet de doublement de la RD775 a un impact non négligeable sur l'activité agricole en raison de surfaces agricoles situées sous l'emprise du projet. Cependant, le projet permettra d'améliorer la situation en matière de fonctionnalité et d'efficacité des dessertes locales et de transit. Il résoudra les incidences négatives soulevées par l'analyse du scénario fil de l'eau.

VI.5 Conséquences bénéfiques primordiales sur l'environnement

❖ Synthèse de l'analyse multicritères

Chacun des thèmes et domaines de l'environnement ne revêt pas la même importance, c'est pourquoi la synthèse des critères étudiés est délicate et sujette à discussion. La synthèse de l'analyse multicritère vise à mettre en avant les différences entre les scénarii et permet de souligner les critères pris en compte dans le cadre du choix de la variante retenue.

Tableau 22- Secteur 3 (section Port Morgan/Kergronioux) – Synthèse de l'analyse multicritères

Domaines	Variante 0 « au fil de l'eau »	Variante 1 Projet
Milieu physique	Orange	Vert
Milieu naturel	Orange	Orange
Paysage	Orange	Orange
Urbanisme et milieu humain	Orange	Orange
Activités économiques	Orange	Orange
Coût de réalisation	Orange	Orange

La variante 0 ressort comme étant globalement plus défavorable que le projet. En effet, la situation actuelle est peu satisfaisante d'un point de vue de la gestion des eaux. De plus, la variante 0 ne permet pas d'assurer des conditions de circulation sécuritaire et efficace permettant de soutenir le développement économique des territoires desservis par l'axe routier.

La réalisation du projet (variante 1), bien que moins favorable que la variante 0 concernant les impacts sur le milieu naturel, est globalement plus intéressante sur les autres compartiments de l'environnement.

En conséquence, le **département a décidé de retenir la variante 1** correspondant à la réalisation du projet.

VI.5.1 - Atténuer les coupures de continuités écologiques (TVB) générées par la route existante

Plusieurs écoulements naturels et 5 cours d'eau (affluents des ruisseaux de Keralvy et Kergronioux) traversent le réseau routier existant (RD775 et RD139). Les ouvrages de franchissement de cours d'eau existants (buses béton) sont sous-dimensionnés et sont responsables de discontinuités hydrauliques, sédimentaires, piscicoles et pour la faune terrestre.



Figure 57- Photographies de franchissement sous la RD775 (affluents des ruisseaux de Keralvy et Kergronioux)

Le projet prévoit de remplacer les ouvrages de franchissement de cours d'eau existants par des **ouvrages hydrauliques assurant les continuités écologiques** grâce au choix du type d'ouvrages (ponts-cadres), de leurs dimensions (géométrie, transparence hydraulique), de leur positionnement (calage altimétrique) et de leurs équipements (substrat naturel, limitation de la vitesse du courant, banquette faune, réduction de la perte de luminosité).

En assurant le remplacement de ces ouvrages par des ponts-cadres, dimensionnés en fonction du débit de crue centennale et aménagés en faveur du respect des continuités écologiques, le projet assure le **rétablissement des écoulements naturels**.

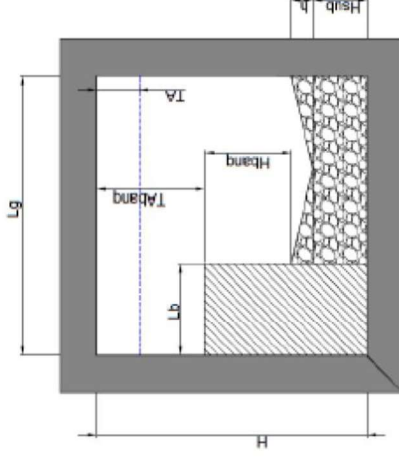


Figure 58- Schéma de principe des ouvrages de franchissement hydraulique de type dalot proposés pour le projet

Les photographies suivantes illustrent un exemple récent réalisé par le département à Muzillac (VC104), avec reconstitution du lit, banquette faune raccordée aux extrémités et murs en aile pour limiter la longueur.



Photo 1- Exemple d'ouvrage de franchissement hydraulique avec banquette faune réalisée à Muzillac (source : CD 56)

La route existante présente un effet de coupure pour la faune terrestre et aquatique, notamment au droit de plusieurs corridors écologiques d'intérêt local et régional (boisements Mobihan, affluents des ruisseaux de Keralvy et Kergoniou). Afin de restaurer les continuités écologiques le projet prévoit des aménagements spécifiques pour le passage de la faune en complément des dispositifs hydrauliques avec banquette. Ces ouvrages seront positionnés sur tout le long du linéaire du projet avec une fréquence plus élevée au niveau des corridors principaux.

❖ **Passage inférieur toute faune du Fozo**

Au lieu-dit le Fozo, un passage inférieur va être créé sous la future RD775. Le but est d'aménager un passage inférieur utile pour tous les usagers (voitures, vélos, cavaliers, piétons), mais aussi la faune terrestre.

La section sera ainsi découpée en trois espaces selon les usages (Figure 59) :

- ✓ Une bande de 2 mètres de large dédiée aux piétons, mais qui pourra également être empruntée par des vélos et cavaliers. Des potelets en bois permettront d'assurer la sécurité des piétons ;
- ✓ une voie partagée dédiée à la circulation riveraine (véhicules légers et engins agricoles de faible gabarit), pour un très faible trafic attendu, les caractéristiques géométriques et conditions de circulation n'étant pas attractives pour les autres usagers (1 seule voie de largeur 3m, circulation alternée) ;
- ✓ Une voie de 5,3 m de large pour permettre le passage de la faune. Elle sera séparée de la voie dédiée à la circulation automobile par une bande naturelle. Conformément aux recommandations du Groupe Mammalogique Breton⁶, la voie sera végétalisée et des andains (alignement de matériaux : branches, pierres, ...) seront disposés sur toute la longueur de l'ouvrage. En effet, ces abris réguliers visent à structurer le paysage à petite échelle et permettent le déplacement des micromammifères à ciel ouvert. Un entretien régulier de la végétation sera réalisé.

La largeur totale du passage inférieur sera de 11 m pour une hauteur minimale de 3.50 m.

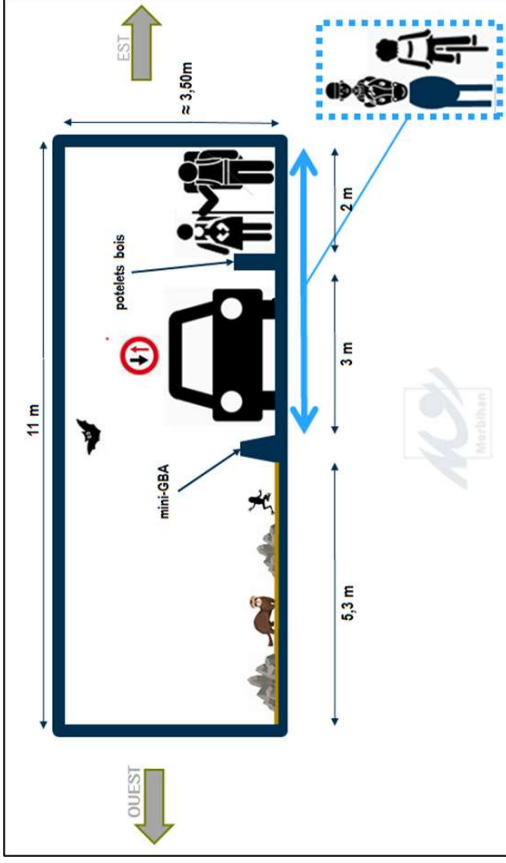


Figure 59- Aménagement de l'intérieur du passage inférieur du Fozo (source : département du Morbihan)

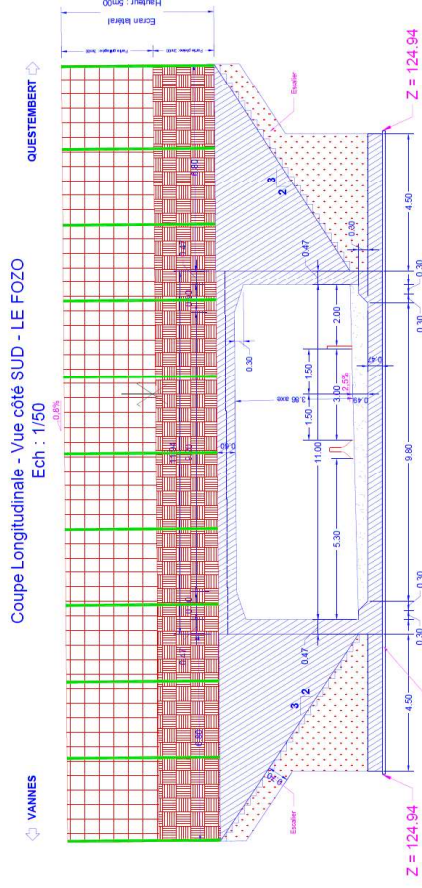


Figure 60- Coupe technique de l'ouvrage de type passage inférieur à usage mixte du Fozo (source : département du Morbihan)

Ce passage inférieur s'accompagnera de mesures annexes dans le but de rétablir un corridor écologique majeur. Des boisements seront plantés au nord et au sud du Fozo. De plus, 3 haies parallèles connecteront le passage à un corridor écologique majeur identifié au nord-ouest (boisements Mobihan). Une connexion sera donc établie avec le corridor majeur déjà présent au sud du Fozo.

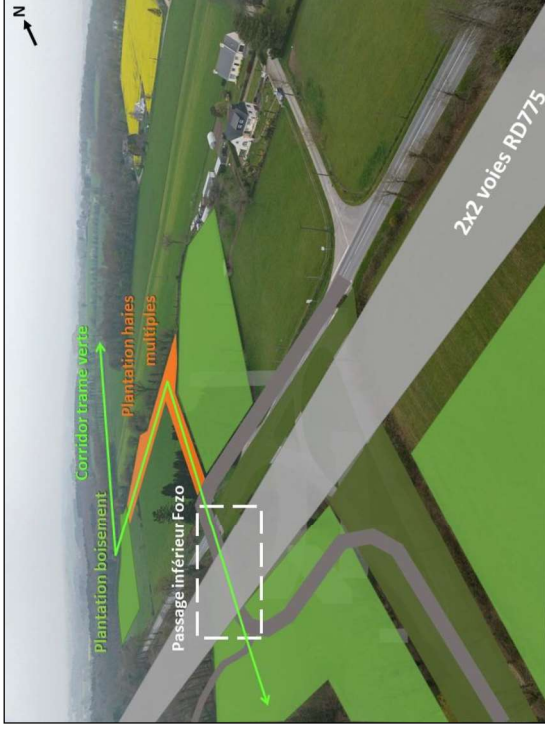


Figure 61- Schéma de principe des aménagements du Fozo mis au profit des continuités écologiques

De plus, afin de guide la faune vers le passage inférieur des aménagements seront réalisés aux abords immédiats de l'ouvrage :

- ✓ Des grillages toute faune seront installés en parallèle de la route pour guider les animaux vers le passage.
- ✓ Des plantations et des andains seront réalisés aux abords de l'ouvrage (Figure 62). Le raccordement entre la végétation des abords et celle de l'ouvrage sera continu.
- ✓ Les chauves-souris seront notamment guidées vers cet ouvrage grâce au réseau de haies et la gestion dynamique de la végétation. Des palissades (2 m) surmontées d'un grillage fin de 3 m (mailles de 4 cm x 4 cm) seront positionnées entre le toit de l'ouvrage et la RD 775 afin d'inciter les chauves-souris (et certains oiseaux) à passer sous l'ouvrage si le trafic y est moindre ou élever leur ligne de vol si elles optent pour le franchissement au-dessus de l'ouvrage. Des buissons au système racinaire peu profond seront positionnés sur les flancs de l'ouvrage afin de créer un guidage buissonnant vers ces panneaux occultants.



Figure 62- Principes d'aménagement des passages inférieurs pour assurer les continuités écologiques (CMB, 2021)

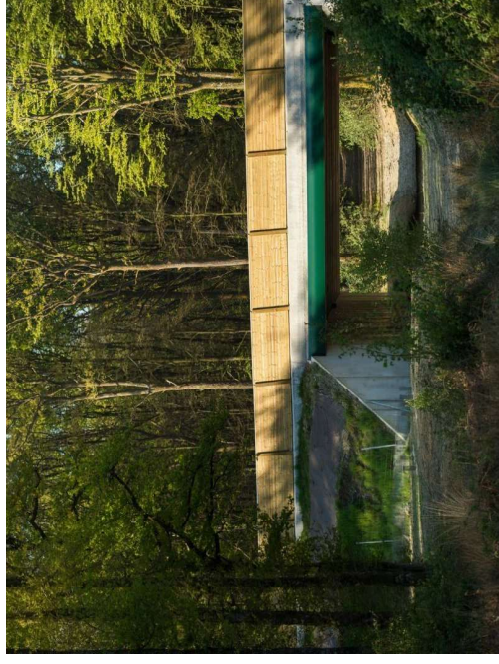


Figure 63- Exemple de panneaux occultants au niveau d'un passage inférieur. (source : département d'Ille-et-Vilaine)

❖ Passages inférieurs petite faune et batrachoducs

Au total, 8 passages pour la petite faune et/ou batrachoducs seront créés sous la RD775 sur la section Le Croiso/Kergonioù. Il s'agira de dalots de 1 m de largeur pour 0,7 à 1 m de hauteur. Ces ouvrages sont placés à quelques centaines de mètres les uns des autres. Un sol naturel et humide sera mis en place au niveau de ces tunnels.

Ces passages seront placés à des endroits stratégiques, en connexion avec des haies, boisements ou zones humides. Ils permettront de rétablir la continuité au droit de la route, pour plusieurs espèces. Les batrachoducs participent notamment à la préservation et à la restauration des populations d'amphibiens.



Figure 64- Exemple de passage inférieur (source : CEREMA)



Figure 65- Exemple de batrachoduc (source : CEREMA)



Figure 67- Exemples de clôture de type grillage possédant une hauteur de 1,5 m à 2 m et des mailles fines au moins sur les 50 premiers centimètres

❖ Passage supérieur pour les chiroptères

Les chauves-souris, ou chiroptères, utilisent principalement des éléments linéaires (haies notamment) pour se déplacer. Ces éléments linéaires, une fois rompus, empêchent les chauves-souris de traverser les infrastructures 2x2 voies (qui plus est, lorsqu'elles sont soumises à des perturbations sonores et lumineuses).

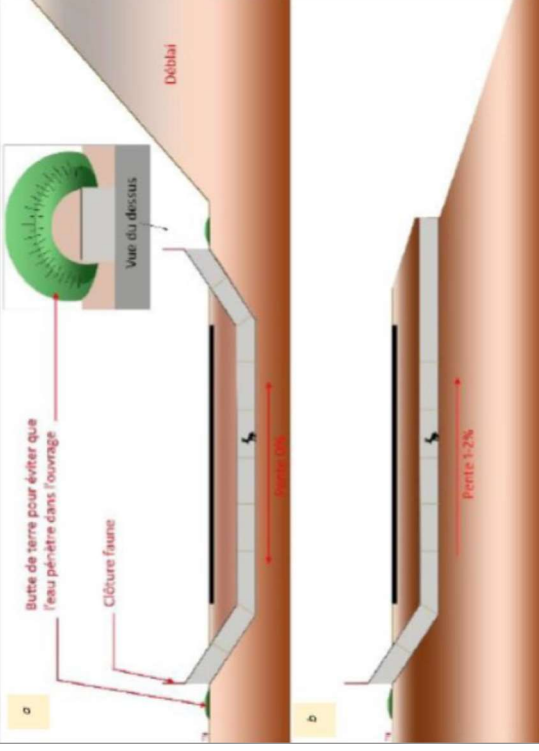


Figure 66- Profil en travers d'un ouvrage petit faune présentant une (a) entrée (ou deux (b)) lorsque l'infrastructure est au niveau du terrain naturel) en pente sur quelques mètres à l'entrée du passage (source : CEREMA)

Afin d'éviter les risques de collision, l'infrastructure routière sera isolée en clôturant de part et d'autre de la 2x2 voies et ainsi orienter les franchissements vers les passages faunes aménagés.

Pour réduire cet effet barrière, un ou plusieurs passages supérieurs « guide » pour les chiroptères seront positionnés aux abords du boisement du Mobihan. Leur positionnement sera déterminé une fois les travaux majeurs structurels réalisés à l'aide d'enregistreurs acoustiques. Ces structures légères seront connectées aux éléments extérieurs du paysage grâce à des plantations de grande taille.

VI.5.2 - Limiter les rejets polluants dans les milieux naturels

La route actuelle ne comporte aucun dispositif de traitement des eaux de ruissellement. Cette route se contente de capter les eaux de surface par des fossés latéraux directement jusqu'aux ruisseaux. Elle ne comporte aucun dispositif de traitement des effluents ruisselant sur la chaussée : ni pour les pollutions du quotidien qui ruissellent vers les fossés, ni pour les déversements accidentels de polluants qui traitent directement vers les cours d'eau. La surface imperméabilisée ne fait pas aujourd'hui l'objet d'un tamponnement des eaux de ruissellement avant de rejoindre les cours d'eau.

Le projet d'aménagement intègre une remise à niveau environnementale avec un système de collecte séparative, des ouvrages de traversée et des bassins multifonctions (rétention de la pluie décennale, traitement de la pollution chronique, piégeage des pollutions accidentelles).



Figure 68- Photographie d'un système de collecte des eaux de ruissellement en crête de plateforme réalisé à Muzillac par le département du Morbihan



Figure 69- Photographie de la pose d'un caniveau en crête de plateforme réalisée à Colpo par le département du Morbihan



Figure 70- Photographie d'un bassin multifonction à Colpo



Figure 71- Photographie d'un bassin multifonction à Colpo

VII. Maîtrise foncière des terrains pour la réalisation du projet

Le département est en cours d'acquisition des terrains utiles à la réalisation du projet lui-même. Après la déclaration d'utilité publique du 10 décembre 2019, les enquêtes parcellaires pour la maîtrise du foncier vont être mises en œuvre.

Elles seront suivies d'une phase de négociations amiables, et le cas échéant d'une procédure d'expropriation pour les terrains pour lesquels aucun accord amiable n'aura été trouvé.

Le plan présenté page suivante expose les terrains nécessaires à la réalisation du projet et ceux déjà acquis par le Département. Les terrains nécessaires à la réalisation des mesures compensatoires zones humides sont également intégrés.

Les terrains nécessaires aux travaux assurant la connexion des cours d'eau aux nouveaux ouvrages de franchissement sont identifiés de manière différente, ces terrains pourront faire l'objet d'une acquisition foncière ou de convention avec les propriétaires.

La liste des parcelles cadastrales concernées est présentée ci-dessous.

Tableau 23- Parcelles cadastrales sous l'emprise du projet

Section cadastrale	N° de parcelle	Surfaces totales de chaque parcelle en m²	Surface de la parcelle concernée par le projet
ZB	67	1500	1458
ZB	69	11340	1953
ZB	70	7200	633
ZB	82	43670	5110
ZB	83	43700	6344
ZB	89	930	450
ZB	104	13819	315
ZB	105	5416	300
ZB	126	7141	1923
ZB	143	255	232
ZB	145	2357	2325
ZC	50	7660	7
ZC	51	83160	17
ZC	66	47985	10751
ZC	67	309531	13
ZD	1	46910	6094
ZD	3	80080	3189
ZD	5	18620	12091
ZD	6	540	516
ZD	7	34150	19205
ZD	8	9430	140
ZD	13	11060	7065
ZD	38	7230	5055
ZD	39	250	255
ZD	40	840	815
ZD	41	7270	2984

Section cadastrale	N° de parcelle	Surfaces totales de chaque parcelle en m²	Surface de la parcelle concernée par le projet
ZD	42	8600	2445
ZD	46	7370	2328
ZD	52	5630	2033
ZD	53	23730	571
ZD	66	158670	4937
ZD	67	30460	1172
ZD	68	61000	2002
ZD	69	65270	10363
ZD	70	10940	1102
ZD	118	104324	135
ZD	119	15636	6149
ZE	1	3300	3277
ZE	2	19960	6396
ZE	9	8630	3255
ZE	10	28490	10696
ZE	11	1400	773
ZE	13	17380	5798
ZE	17	12330	4814
ZE	18	2270	1616
ZE	19	26080	5628
ZE	20	400	227
ZE	21	4550	1466
ZE	22	21730	299
ZE	24	30770	192
ZE	25	16590	126
ZE	26	10000	748
ZP	3	1800	305
ZP	13	79840	3731
ZP	14	70	62
ZP	15	2620	1310
ZP	16	2610	2021
ZP	17	2720	2710
ZP	19	4410	4362
ZP	20	32730	3015
ZP	22	96500	29389
ZP	24	3280	1129
ZP	25	12640	5327
ZP	135	3460	3441
ZP	144	1417	1461
ZP	145	2873	2840
ZP	250	12824	3209
ZR	221	1235	28

Tableau 24- Liste des parcelles sous l'emprise des sites de compensation

Section cadastrale	N° de parcelle	Surfaces totales de chaque parcelle en m ²	Surface de la parcelle concernée par la mesure compensatoire
ZA*	84	29300	29300
ZA*	176	11200	11200
ZA*	177	3400	3400
ZB	69	11340	9600
ZB	83	43700	15400
ZC	66	47985	37169
ZC	67	309531	1728
ZD	7	34150	13524
ZD	69	65270	7631
ZD	70	10940	19
ZE	2	19960	11800
ZE	9	3610	2900
ZE	10	28490	14600
ZE	19	26080	10400
ZE	21	4550	3100
ZE	22	21730	19200

* Commune de Questembert

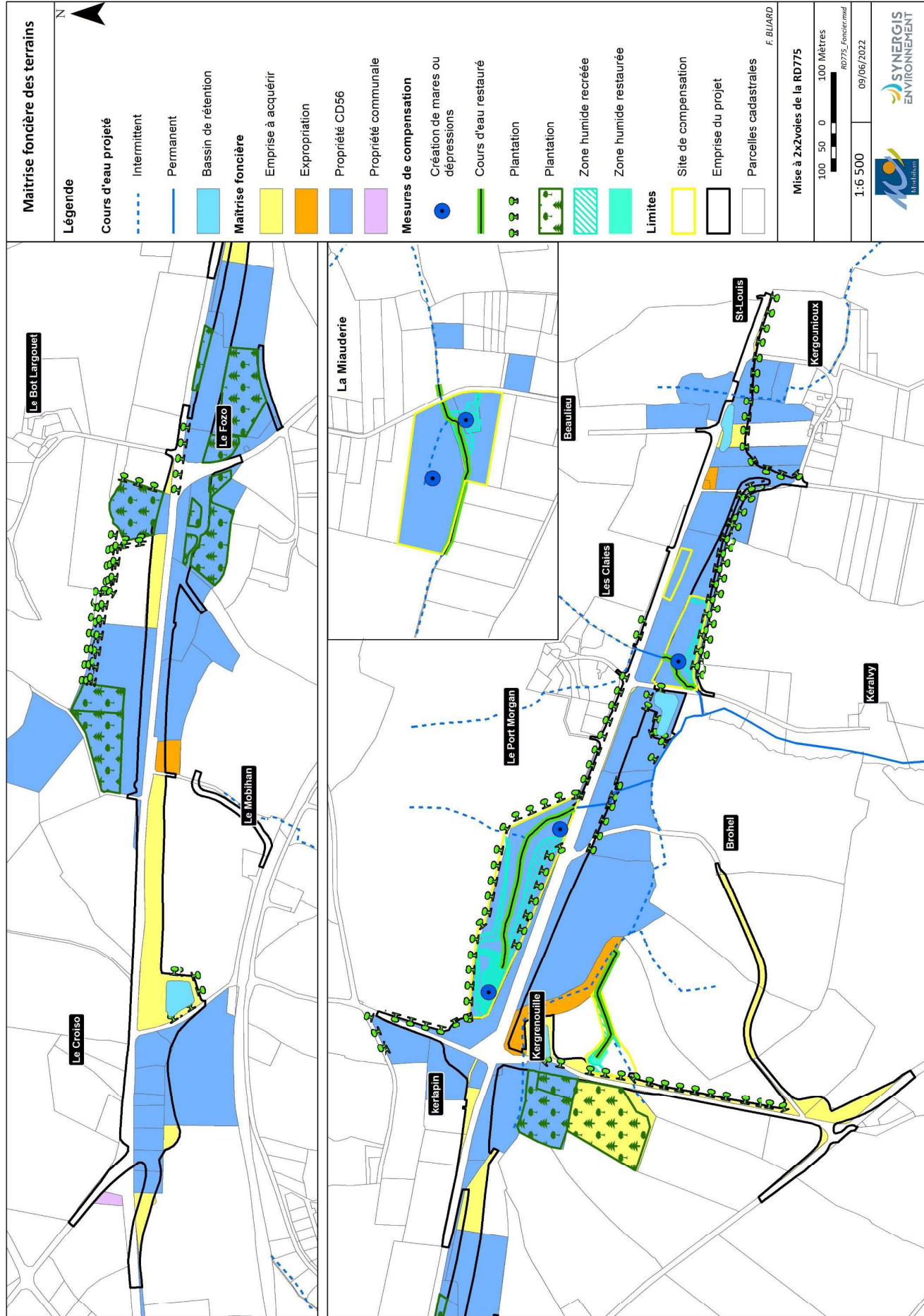


Figure 72- Emprise cadastrale du projet



PRÉFET DU MORBIHAN

Préfecture du Morbihan
 Direction de la citoyenneté
 et de la légalité
 Bureau de l'intercommunalité
 et de l'urbanisme
 Affaire suivie par : Francine CREACH
 Tél. : 02 97 54 86 51
francine.creach@morbihan.gouv.fr

 Vannes, le **10 DEC. 2019**

Le préfet du Morbihan,

à
 Monsieur le président
 du Conseil départemental du Morbihan
 Direction des routes et de
 l'aménagement
A l'attention de M. DOMANIECKI
 2 rue de Saint Tropez – CS 82400
 56009 - VANNES Cedex

COURRIER ARRIVE

13 DEC. 2019

 Direction des routes
 et de l'aménagement

Objet : Déclaration d'utilité publique du projet de mise à 2x2 voies de la RD 775, section Le Croizo-Kergounieux sur la commune de La Vraie-Croix.

PJ : 1 arrêté et ses annexes.

Je vous adresse, ci-joint, une copie de mon arrêté de ce jour déclarant d'utilité publique le projet de mise à 2x2 voies de la RD 775, section Le Croizo-Kergounieux, sur la commune de La Vraie-Croix.

Cet arrêté fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la préfecture et d'un affichage en mairie de La Vraie-Croix.

Par ailleurs, en application de l'article R 153-20 du code de l'urbanisme, je fais procéder à une mention dans la presse de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de La Vraie-Croix. La facture vous sera adressée par MédiateX.

Le préfet,

 Patrice FAURE

Adresse : place du général de Gaulle - BP 501 - 56019 Vannes Cedex
 Standard : 02 97 54 84 00 Courriel : prelecture@morbihan.gouv.fr
 Accueil du public : du lundi au vendredi de 9 h à 11 h, 30 et de 14 h à 16 h, 30 sur rendez-vous
 Site Internet : www.morbihan.gouv.fr



PRÉFET DU MORBIHAN

Préfecture du Morbihan
 Direction de la citoyenneté
 et de la légalité
 Bureau de l'intercommunalité
 et de l'urbanisme

ARRÊTÉ
déclarant d'utilité publique le projet de mise à 2x2 voies
de la route départementale n° 775, section Le Croizo-Kergounieux
sur la commune de La Vraie-Croix

Le préfet du Morbihan
 Chevalier de la Légion d'Honneur
 Chevalier de l'Ordre National du Mérite

- Vu** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Vu** le code de l'environnement ;
- Vu** le code de l'urbanisme ;
- Vu** le code rural et de la pêche maritime ;
- Vu** la délibération en date du 14 octobre 2016 par laquelle la commission permanente du Conseil départemental du Morbihan autorise son président à solliciter le préfet en vue d'engager la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de mises à 2x2 voies de la RD 775, section Le Croizo-Kergounieux sur la commune de La Vraie-Croix ;
- Vu** les avis sans observation de l'autorité environnementale en date des 25 septembre 2018 sur l'étude d'impact et 25 octobre 2018 sur la mise en compatibilité du PLU de La Vraie-Croix, figurant au dossier de demande de déclaration d'utilité publique ;
- Vu** le compte-rendu de la réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées du 10 janvier 2019 organisée dans le cadre de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de La Vraie-Croix ;
- Vu** l'arrêté préfectoral du 25 février 2019 soumettant le projet susvisé aux formalités d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, à la mise en compatibilité du PLU de La Vraie-Croix et au classement et déclassement de voies ;
- Vu** les pièces du dossier qui ont été soumises à l'enquête d'utilité publique du 27 mars au 26 avril 2019 inclus en mairie de La Vraie-Croix ;
- Vu** les registres d'enquête ;
- Vu** l'avis favorable assorti de deux préconisations émis par la commissaire enquêtrice sur la demande de déclaration d'utilité publique de l'opération, l'avis favorable émis sur la mise en compatibilité du PLU de La Vraie-Croix et l'avis favorable assorti d'une réserve émis sur le classement et déclassement de voies ;

Adresse : place du général de Gaulle - BP 501 - 56019 Vannes Cedex
 Standard : 02 97 54 84 00 Courriel : prelecture@morbihan.gouv.fr
 Accueil du public : du lundi au vendredi de 9 h à 11 h, 30 et de 14 h à 16 h, 30 sur rendez-vous
 Site Internet : www.morbihan.gouv.fr

- 2 -

- Vu** la délibération du 18 octobre 2019 valant déclaration de projet par laquelle la commission permanente du Conseil départemental du Morbihan décide de donner suite aux préconisations émises par la commissaire enquêtrice et déclare d'intérêt général le projet de mise à 2x2 voies de la route départementale n° 775, section Le Croizo-Kergounieux ;
- Vu** la délibération du conseil municipal de La Vraie-Croix en date du 2 juillet 2019 émettant un avis favorable à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme ;
- Vu** le courrier du 30 octobre 2019 de M. le président du Conseil départemental du Morbihan demandant de prononcer la déclaration d'utilité publique du projet de mise à 2x2 voies de la RD 775, section Le Croizo-Kergounieux sur la commune de La Vraie-Croix ;
- Vu** l'exposé des motifs et considérations ci-après annexés justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture du Morbihan :

A R R Ê T E :

Article 1er : Est déclaré d'utilité publique le projet porté par le Conseil départemental du Morbihan, de mise à 2x2 voies de la RD 775, section Le Croizo-Kergounieux, sur la commune de La Vraie-Croix.

Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'annexe n° 1 expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération.

Article 2 : Le plan de l'opération faisant l'objet de la présente déclaration d'utilité publique figure en annexe 2 de l'arrêté.

Article 3 : Le président du Conseil départemental du Morbihan est autorisé à acquérir, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, les terrains nécessaires à la réalisation de l'opération.

Article 4 : La synthèse des mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ainsi que les modalités du suivi des incidences sur l'environnement ou la santé humaine, figure dans l'annexe n° 3.

Article 5 : Le maître d'ouvrage sera tenu de remédier aux dommages causés aux exploitations agricoles par l'exécution des travaux dans les conditions prévues par les articles L. 123-24 à L. 123-26 et L. 352-1 du code rural et de la pêche maritime.

Article 6 : Le présent arrêté emporte mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de La Vraie-Croix. Le dossier de mise en compatibilité est consultable à la mairie de La Vraie-Croix et à la préfecture.

Article 7 : Les expropriations éventuellement nécessaires devront être réalisées dans un délai de cinq ans à compter de la publication du présent arrêté.

Article 8 : Le présent arrêté avec ses annexes ainsi que la déclaration de projet seront affichés pendant deux mois en mairie de La Vraie-Croix. Il fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la préfecture du Morbihan et sur le site internet des services de l'Etat du Morbihan www.morbihan.gouv.fr ».

- 3 -

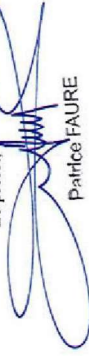
Ces documents peuvent être également consultés auprès de la préfecture du Morbihan – Direction de la citoyenneté et de la légalité – bureau de l'intercommunalité et de l'urbanisme – Place du Général de Gaulle à VANNES.

Article 9 : Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de Rennes dans un délai de deux mois à compter de sa publication. Ce recours contentieux peut être formulé en utilisant l'application « Télérecours-citoyens » sur le site www.telerecours.fr. Un recours administratif peut suspendre le délai de recours contentieux s'il est formé dans un délai de deux mois à compter de la publication de l'acte.

Article 10 : Le secrétaire général de la préfecture du Morbihan, le président du Conseil départemental du Morbihan, le maire de La Vraie-Croix sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Vannes, le **10 DEC. 2019**

Le préfet,



Patrick FAURE



PRÉFET DU MORBIHAN

Préfecture du Morbihan
Direction de la citoyenneté
et de la égalité
Bureau de l'intercommunalité
et de l'urbanisme

Annexe 1

Document accompagnant l'arrêté préfectoral déclarant l'utilité publique en application de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation **Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet de mise à 2x2 voies de la RD 775, section Le Croizo-Kergounieux à La Vraie-Croix**

En préambule, il convient de rappeler que ce document relève des dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui prévoit que l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique.

Il se fonde pour l'essentiel, sur les éléments figurant dans le dossier soumis à enquête publique, le rapport et les conclusions de la commissaire enquêteuse ainsi que la déclaration de projet adoptée le 18 octobre 2019 par délibération du conseil départemental du Morbihan.

Présentation de l'opération

Par délibération en date du 14 octobre 2016, l'assemblée délibérative du Conseil départemental du Morbihan a décidé d'engager une procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique afin de disposer de la maîtrise foncière de toutes les parcelles comprises dans le périmètre du projet.

Le projet de mise à 2x2 voies, section « Le Croizo/Kergounieux » sur la commune de La Vraie-Croix, s'inscrit dans le cadre du programme d'aménagement de la RD 775 entre Vannes et Redon identifiée comme axe structurant de la desserte à l'Est du département et dans le cadre du Plan Routier Départemental Prioritaire (PRDP). Les travaux de cette section consistent dans :

- le doublement de la voirie actuelle sur 4 km ;
- la création de trois giratoires ;
- la réalisation d'un ouvrage de rétablissement et d'assainissement y afférents.

Procédure de consultation du public

Sur le fondement des articles L. 123-6 et suivants du code de l'environnement, une enquête publique a été ouverte du 27 mars au 26 avril 2019 inclus au titre de l'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation de l'opération, de la mise en compatibilité du PLU de La Vraie-Croix et du classement/déclassement de voies.

Le dossier d'enquête comportait toutes les pièces exigées au titre de chacune des enquêtes.

La régularité de l'enquête publique a été constatée par la commissaire enquêteuse. Celle-ci a rendu un avis favorable assorti de deux préconisations sur l'utilité publique du projet et un avis favorable sur la mise en compatibilité du PLU de La Vraie-Croix.

Adresse : place du général de Gaulle - BP 501 - 56019 Vannes Cedex
Standard : 02 97 54 84 00 Courriel : prefecture@morbihan.gouv.fr
Accueil du public : du lundi au vendredi de 9 h à 11 h, 30 et de 14 h à 16 h, 30 ou sur rendez-vous
Site Internet : www.morbihan.gouv.fr

Caractère de l'utilité publique de l'opération

La mise à 2x2 voies de la route départementale n°775, section Le Croizo/Kergounieux, à La Vraie-Croix présente un caractère d'utilité publique reposant sur les éléments suivants :

- amélioration de la desserte de l'Est du département et des liaisons entre le bassin économique de Vannes et les pôles secondaires (Questembert et Redon) permettant le renforcement du tissu économique de ce territoire et la compétitivité des entreprises ainsi qu'en facilitant l'accès aux axes routiers nationaux (RN 166 et RN 165) et aux autres moyens de transport (gare SNCF, aéroport) ;
- amélioration des déplacements en sécurisant les doublements et les entrées-sorties de route et en supprimant les accès à niveau ; le parti pris d'aménagement de ce tronçon répond à une plus grande sécurité des usagers de la route.

Considérant :

⇒ L'engagement du Conseil départemental du Morbihan dans sa déclaration de projet à donner suite aux recommandations émises par la commissaire enquêteuse de la façon suivante :

- Recommandation n°1 : le Conseil départemental s'engage à la réalisation de mesures de bruit après travaux qui permettront une vérification des projections effectuées. Ce complément d'étude permettra d'apporter, le cas échéant, des mesures correctrices afin de répondre aux exigences réglementaires et servira de référence en cas de recours ultérieur.
- Recommandation n°2 : le Conseil départemental s'engage à l'organisation d'une réunion d'information préalable aux travaux qui permettra de diffuser un message commun à l'ensemble de la population sur les dispositions prises afin de limiter les nuisances, notamment liées aux accès, au bruit et à la poussière.


⇒ L'inscription prioritaire de l'opération d'aménagement et de sécurisation de la route départementale n°775, axe Vannes-Redon, au programme pluriannuel d'investissement du plan routier départemental prioritaire ;

⇒ les motifs et considérations précitées ;

⇒ que le projet n'entraîne pas d'atteintes excessives à la propriété privée et que le coût financier et les inconvénients que comporte l'opération ne sont pas excessifs au regard de l'intérêt général qu'elle présente ;

⇒ que les atteintes à l'environnement sont faibles et peuvent faire l'objet de mesures correctrices ;

Le caractère d'utilité publique du projet de mise à 2x2 voies de la RD 775, section Le Croizo/Kergounieux, sur la commune de La Vraie-Croix est justifié.

Fait à Vannes, le **10 DEC. 2019**
Le préfet,

Patricia FAJRE

VIII. Description du projet

VIII.1 Nature et volume de l'activité, l'installation, l'ouvrage ou les travaux envisagés,

VIII.1.1 - Nature et objet du projet

Le projet de mise à 2x2 voies entre Le Croiso et Kergonioux s'inscrit dans le cadre de l'aménagement de la RD775 entre Vannes et Redon, axe majeur et structurant pour la desserte de l'est du département. Les travaux de cette section consistent notamment dans le doublement de la voirie actuelle sur 4 km, avec la mise en place de giratoires pour traiter les points d'échanges et la réalisation de voies latérales pour le rétablissement des accès.

VIII.2 Modalités d'exécution et de fonctionnement des procédés mis en œuvre

VIII.2.1 - Caractéristiques du parti d'aménagement retenu

Le parti d'aménagement retenu est le doublement sur place de la RD775, majoritairement au sud de l'infrastructure existante. L'assiette de cette dernière sera réutilisée pour assurer la desserte latérale. Les principaux carrefours seront rétablis par des giratoires au lieu d'échangeurs permettant de limiter les emprises routières.

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 assez dense. L'accès à la voie rapide sera interdit aux piétons, cycles, cyclomoteurs, engins agricoles. La vitesse autorisée sera de 110 km/h pour les véhicules légers. Pour les véhicules interdits, des itinéraires alternatifs existent déjà.

VIII.2.2 - Description technique du projet routier

VIII.2.2.1 - Le tracé

D'une longueur de 4 km environ, le tracé suit l'actuel tracé de la RD775. Le tronçon concerné débute au niveau du giratoire existant du Croiso (carrefour avec la RD1) et se termine au niveau du hameau de Kergonioux.

Le projet prévoit en outre les aménagements connexes suivants :

- ❖ Aménagement d'un nouveau giratoire en début de section – giratoire du Croiso ;
- ❖ Aménagement d'un nouveau giratoire au milieu de la section au lieu-dit de Kergrenouille ;
- ❖ Aménagement d'un nouveau giratoire en fin de section au lieu-dit de Kergonioux ;
- ❖ Aménagement d'une voie parallèle à la RD775 réutilisant autant que possible les voiries actuelles.

VIII.2.2.2 - Les principales caractéristiques géométriques

En matière de conception générale et de géométrie routière, le projet a été élaboré en référence aux recommandations techniques pour l'aménagement de routes à 2x2 voies limitées à 110 km/h, les prescriptions ont été adaptées au contexte d'un aménagement de l'existant et d'une infrastructure de niveau départemental.

La topographie générale du site permet de déployer le projet sans difficulté géométrique particulière. Les giratoires intermédiaires permettent d'infléchir la géométrie en plan ; leur approche peut se faire dans des conditions de visibilité satisfaisante.

❖ Profil en long

Le profil en long est adouci afin d'améliorer la visibilité pour les usagers. En conséquence, il présentera une alternance de zone en déblai et de zone en remblai de faible ampleur, hormis à Kergrenouille où le remblai sera ponctuellement plus conséquent dans le franchissement de ce vallon.

❖ Profil en travers

La plateforme routière comporte :

- ✓ Deux chaussées comportant chacune deux voies de circulation de 3,50 m et 3,25 m ;
- ✓ Un terre-plein central de 2,60m comprenant deux bandes dérasées de 1 m chacune ;
- ✓ Deux bandes d'arrêt d'urgence de 3,00m chacune ;
- ✓ Une berme de 0,75m minimum dans les zones en remblai.

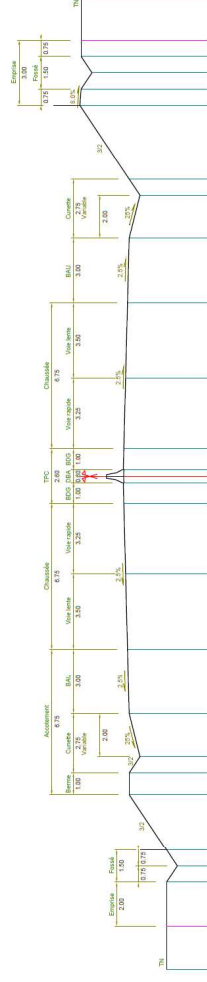


Figure 73- Profil en travers type de la section courante du projet

❖ Géométrie en plan

Le tracé en plan est globalement décalé vers le sud et permet la réutilisation de l'emprise actuelle pour la constitution de la voie parallèle en profitant par endroits de la structure existante.

VIII.2.2.3 - Les principaux ouvrages d'art

Le projet intègre la création d'ouvrages d'art neufs afin d'assurer le rétablissement des communications (voirie, faune, modes doux) :

- ❖ Passage inférieur du Foizo pour rétablissement maintenir la liaison entre les villages de Kernel, Kermoban, Bot Largouët et Foizo ;
- ❖ Le projet comprend également la création de plusieurs ouvrages hydrauliques visant à rétablir les principaux cours d'eau et écoulements naturels.

VIII.2.2.4 - Points d'échange

Les accès directs et non sécurisés à la RD775 seront fermés. Le rétablissement des accès est décrit dans le paragraphe suivant.

Le giratoire du Croiso sera positionné au sud-est du giratoire actuel afin d'utiliser la voirie de la RD775 actuelle comme voie latérale de desserte pour les exploitations agricoles du Croiso, les hameaux le Bot Largouët, Kermoban et Kernel et le secteur de Kerlapin.

Le carrefour au niveau du Foizo sera supprimé. La RD1c (direction Questembert) et le hameau du Foizo seront accessibles depuis la voie secondaire grâce à un passage inférieur sous la future plateforme routière.

L'échangeur existant de Kergrenouille sera remplacé par un giratoire qui assurera la connexion entre la RD775 et la RD139 (direction de Larré et Questembert). Les voies secondaires de désenclavement y seront raccordées au nord.

La RD1c sera aménagée au point de croisement avec la RD139. Une voie de désenclavement sera également créée pour accéder au hameau de Brohel depuis la RD139.

L'accès aux hameaux de Port Morgan, les Claires et Baullieu (au nord de la RD775) se fera par la voirie de la RD775 actuelle qui sera aménagée comme voie latérale de desserte.

L'accès aux hameaux de Keralvy et Kergonioux (au sud de la RD775) sera rétabli par la création d'un giratoire. Une voie de désenclavement sera créée entre la voirie communale et le hameau de Keralvy.

Seul l'accès direct depuis la bâtisse de Saint-Louis sera conservé, mais les visibilitées seront améliorées.

VIII.2.2.5 – Principes d'assainissement

En section courante, il est proposé 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.

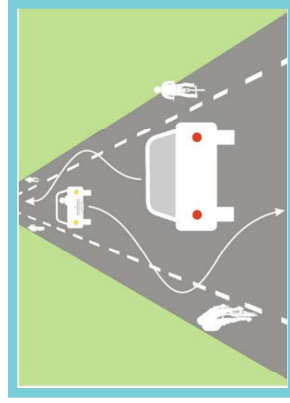
Le projet comprend la création de 4 bassins avec volume mort pour assurer la décantation des eaux pluviales et le piégeage d'une éventuelle pollution accidentelle.

VIII.2.2.6 – Équipements

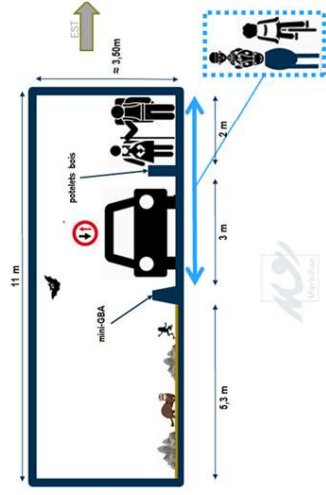
Les équipements de la route comprennent les dispositifs de retenue, les écrans acoustiques, la signalisation de police, la signalisation directionnelle, la signalisation horizontale (peintures), les clôtures, l'éclairage éventuel.

VIII.2.2.1 – Mode doux

Les voies dédiées au rétablissement des accès locaux seront requilibrées et converties en chaussée pour circulation douce « chaussidou » – chaussée à voie centrale banalisée. Ces aménagements permettront la pratique sécurisée des modes doux notamment aux 2 roues, en connectant notamment les hameaux implantés à l'est du bout de La Vraie Croix.



L'ouvrage en passage inférieur du Foze associera les usages partagés, notamment les accès piétons pour les riverains (notamment les scolaires) et les randonneurs.



VIII.2.2.2 – Aire de Covoiturage

L'aire de covoiturage implantée au carrefour du Croiso sera pérennisée. Elle sera desservie depuis le giratoire du Croiso par des entrées/sorties en sens uniques qui en facilite les conditions d'accès depuis et vers toutes directions. Sa situation et sa visibilité sont stratégiques pour stimuler les usages partagés et la lutte contre l'autosolisme.

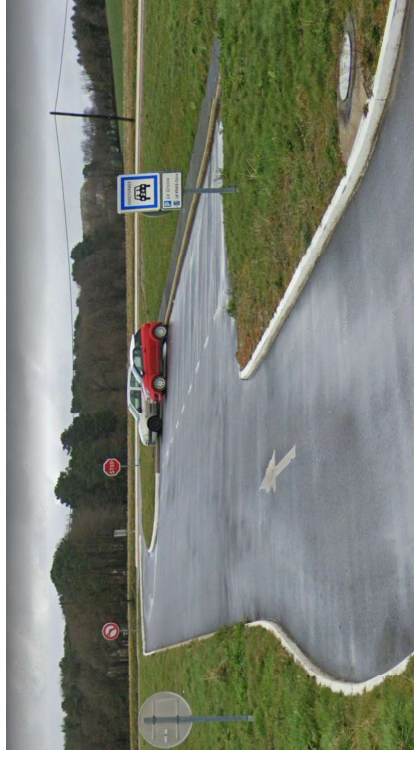
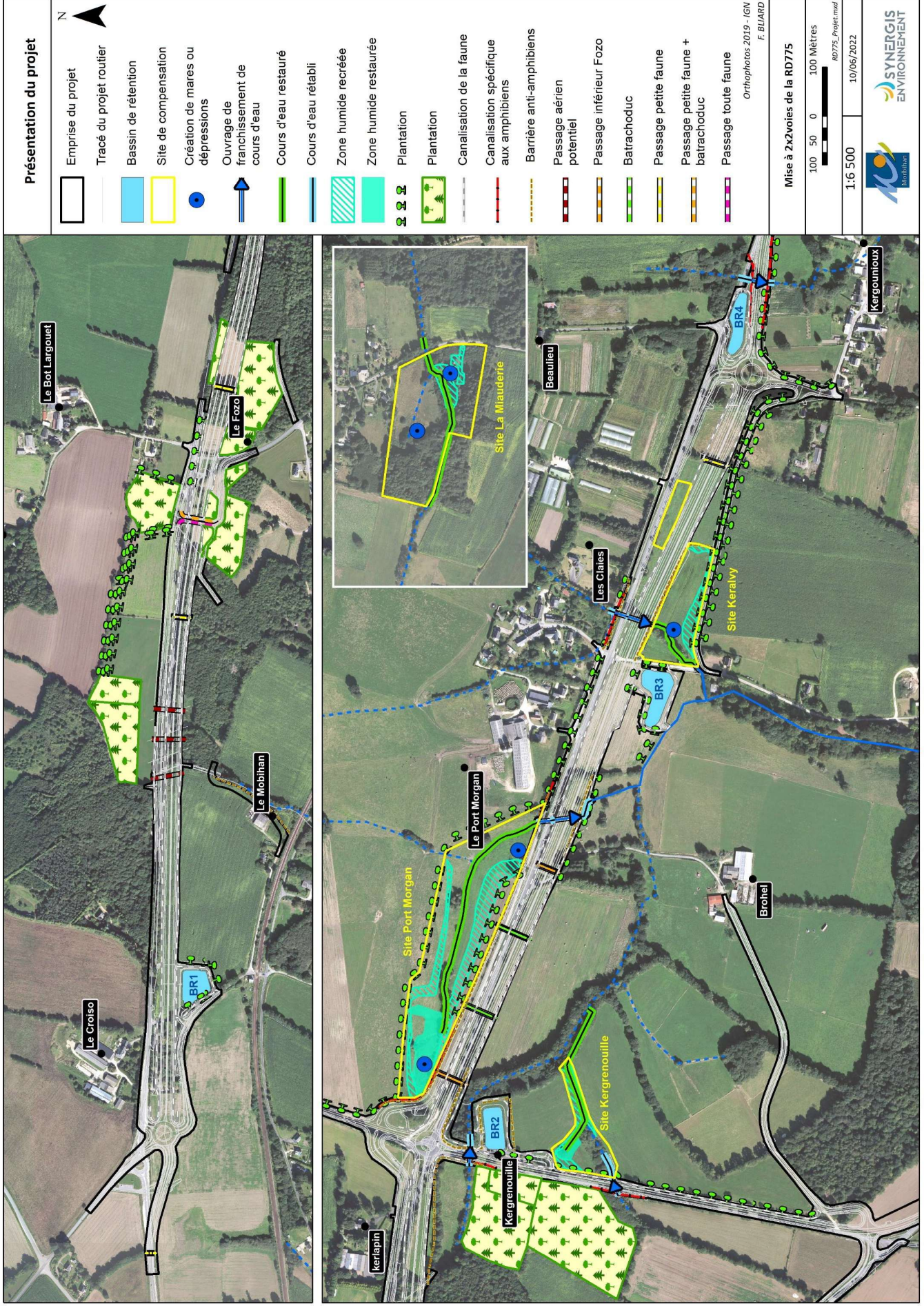


Figure 74- Aire de covoiturage du giratoire du Croiso (source : CD56)

VIII.2.2.3 – Autres éléments du projet

Le projet porté par le maître d'ouvrage comporte d'autres réalisations, qui ne concourent pas directement au bon fonctionnement du projet routier, mais qui en sont indissociables : plantation de haies, réalisation de modelages paysagers, action de reboisement, renaturation de zones humides dégradées, améliorations du fonctionnement de cours d'eau, améliorations de continuités de circulations piscicoles, guidage des chiroptères, des batraciens, des petits mammifères terrestres...

Ces mesures sont présentées plus en détail dans les pièces C, D et E.



Volet B - Pièces communes du dossier de demande d'autorisation environnementale

Figure 7-5- Description du projet et des principales mesures

16/04/2022

VIII.3 Rubriques des nomenclatures dont le projet relève

VIII.3.1 - Nomenclature de la loi sur l'eau

Les données chiffrées présentées ci-dessous permettent d'apprécier le volume des travaux notamment au regard des seuils de la nomenclature de la loi sur l'eau.

Tableau 25- Volume des travaux projetés

Objet des incidences	Nature et volume projet	Rubriques loi sur l'eau
Rejet d'eaux pluviales	Bassin versant collecté par les fossés et réseau d'assainissement pluvial : 15,65 ha.	2150
Rétablissement de cours d'eau sous emprise ou à proximité immédiate	Linéaire brut de cours d'eau impactés : 240 ml	3120, 3140, 3150
Remplacement des ouvrages de franchissement sur les cours d'eau	Linéaires de cours d'eau couverts par les OH avant et après réalisation du projet : 104 ml et 204 ml (soit 100 ml supplémentaires).	3130
Remblaiement du lit majeur d'un cours d'eau	Surfaces de zones remblayées en raison de l'élargissement de l'infrastructure potentiellement située sur le lit majeur du cours d'eau (niveau théorique de la crue centennale) : 2 700 m ²	3220
Destruction de zones humides	Surfaces de zones humides impactées par le projet : 14 388 m ²	3310
Création de plans d'eau	La réalisation des bassins de rétention des eaux pluviales va entraîner une création de 7 719 m ² de surface de plan d'eau.	3230

Tableau 26- Rubriques de la nomenclature loi sur l'eau concernées par le projet

Rubriques concernées	Régime de la procédure
Rubrique 2150 : Rejets d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol.	DÉCLARATION
Rubrique 3120 : Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau.	AUTORISATION
Rubrique 3130 : Installations ou ouvrages ayant un impact sensible sur la luminosité nécessaire au maintien de la vie et de la circulation aquatique dans un cours d'eau sur une longueur supérieure à 100 m.	AUTORISATION
Rubrique 3140 : Consolidation ou protection des berges, à l'exclusion des canaux artificiels, par des techniques autres que végétales vivantes.	DÉCLARATION
Rubrique 3220 : Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau.	DÉCLARATION
Rubrique 3.2.3.0 : Plans d'eau, permanents ou non.	DÉCLARATION
Rubrique 3310 : Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais.	AUTORISATION

VIII.4 Moyens de suivi, de surveillance et moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident

VIII.4.1 - Mesures de suivi et de surveillance

Conformément à la législation, les modalités de suivi des mesures environnementales sont précisées. L'objet du suivi des mesures est de vérifier leur efficacité et de définir le cas échéant les adaptations nécessaires.

Nous présentons ci-dessous, les opérations de suivi proposées pour chacune des principales mesures prévues et décrites dans le dossier.

Le détail des mesures de suivi est présenté dans l'étude d'impact ainsi que dans le volet C et le volet D du dossier de demande d'autorisation environnementale, respectivement dédiés aux milieux aquatiques et aux espèces protégées.

VIII.4.1.1 - Suivi en phase chantier

VIII.4.1.1.a Schéma organisationnel du plan d'assurance environnementale

La période de travaux fera l'objet d'un suivi par un bureau d'ingénierie spécialisé en environnement. Le bureau d'étude aura la charge de la réalisation du SOPAE (Schéma Organisationnel du Plan d'Assurance Environnementale) qui spécifie les prescriptions et objectifs environnementaux minimaux à atteindre pour le chantier et les travaux.

Le SOPAE engage les différents intervenants du chantier et constitue l'outil à partir duquel s'organise le suivi environnemental du chantier.

Le bureau d'étude vérifie la bonne exécution des réalisations prévues en faveur de l'environnement. Il met en place une méthode d'évaluation qui permet de suivre les résultats par rapport aux objectifs, et de mesurer l'impact d'éventuelles atteintes à l'environnement non évaluées dans le dossier initial (problèmes durant le chantier, omissions).

Il participe aux réunions de chantier, au moins une fois par mois et à chaque fois que nécessaire, et notamment lors des phases clés, a minima lors de la période de préparation au démarrage de chaque séquence de travaux de mesures compensatoires ou en zone sensible et à l'approche de la fin de ces travaux.

Le bilan des opérations de suivi fera l'objet :

- un rapport d'exécution chaque année ;
- un rapport en fin de travaux incluant un protocole de suivi des résultats après travaux.

VIII.4.1.1.b Suivi de la qualité des milieux récepteurs

Les eaux de ruissellement issues des zones de terrassement et rejets d'exhaure sont chargées en matières en suspension. L'apport excessif de sédiments entraîne des effets négatifs sur les composantes physico-chimiques et biologiques des cours d'eau. Afin de vérifier que la valeur de MES à respecter dans les eaux salmonicoles (25 mg/l) est respectée, des mesures ponctuelles (lors d'épisodes pluvieux notamment) de la concentration en MES seront réalisées dans les cours d'eau à l'avant des zones de terrassement afin de vérifier l'efficacité des bonnes pratiques environnementales mises en oeuvre sur le chantier et l'absence de rejet excessif de sédiments dans un cours d'eau.

VIII.4.1.2 - Suivi en phase d'exploitation

VIII.4.1.2a Entretien et surveillance du réseau d'assainissement pluvial

Le maître d'ouvrage assurera des opérations d'entretien adaptées aux constats effectués lors des visites de surveillance régulières, notamment lors de la première année de fonctionnement.

Les opérations d'entretien et de suivi sont inscrites sur un registre d'entretien permettant de vérifier pour chacun des ouvrages, la périodicité des interventions. Ce registre permet également de répertorier les faits marquants (pollutions accidentelles, dysfonctionnements...).

Les ouvrages ainsi surveillés et entretenus sont les ouvrages de collecte (fossés et cannelles enherbés, grilles, avaloirs, canalisations, etc.) et les ouvrages de rétention et de traitement (bassins avec volume mort). Le département dispose d'une politique d'entretien de son réseau routier. La RD775 fait partie du réseau prioritaire, celui disposant du plus haut niveau de service.

VIII.4.1.2b Entretien et surveillance des ouvrages de franchissement

Les services d'exploitation des routes veilleront à la bonne tenue des ouvrages dans le temps. Leur vigilance se portera notamment sur la formation éventuelle d'embâcles ou la création de désordres au niveau des ouvrages. Des opérations d'entretien et/ou de confortement seront programmées en fonction des observations réalisées. Il est rappelé que les cours d'eau restaurés sur les sites de compensation feront l'objet d'un suivi géomorphologique durant les 6 premières années suivant la réalisation du projet. Ce suivi intégrera la surveillance des ouvrages de franchissement OH1a et b, OH2a, b et d, OH3, OH4 et OH5.

VIII.4.1.2c Entretien de la végétation des délaissés routiers : haies, prairies, bosquets...

Les espaces verts aménagés aux abords de la voirie feront l'objet d'opérations d'entretien définies en fonction du type de végétation.

L'utilisation de produits phytosanitaires est proscrite. L'entretien sera réalisé uniquement par procédés mécaniques.

VIII.4.1.2d Entretien des zones humides restaurées

Les zones humides sur les sites Port Morgan, Kergrenouille, Kerlavy et la Miauderie, cibles des mesures compensatoires à la destruction de zones humides, feront l'objet d'opérations d'entretien conformément au plan de gestion. Les surfaces de prairies humides nécessiteront des fauches dont la fréquence et la période sont fixées par le plan de gestion.

Les abords des cours d'eau restaurés feront l'objet de préconisations relatives à la végétation afin d'assurer une diversité d'habitats et d'améliorer la qualité écologique des cours d'eau. En fonction des préconisations, des opérations d'entretien ciblées seront nécessaires : fauche, élagages, surveillance de la tenue des plantations...

VIII.4.1.2e Entretien et surveillance des dispositifs de protection contre les traversées de la faune

Des linéaires importants de grillage et/ou barrières sont préconisés afin de guider la faune et d'éviter que les animaux ne traversent la chaussée.

Ces équipements nécessitent une surveillance régulière pour contrôler leur efficacité et, le cas échéant, prévoir les réparations nécessaires

VIII.4.1.3 – Suivi de l'efficacité des mesures

VIII.4.1.3a Suivi de l'efficacité des mesures relatives à l'hydrologie

L'objectif de ces mesures de suivi est de vérifier les effets du projet sur la qualité des milieux récepteurs en aval des rejets d'eaux pluviales de la plateforme routière. La qualité biomorphologique des linéaires de cours d'eau déplacés est également à analyser après réalisation des travaux.

Les dispositifs de suivi suivants seront mis en œuvre :

- ✓ Mise en œuvre d'un protocole d'analyse des eaux des milieux récepteurs du projet d'aménagement de la RD775 comprenant des analyses physico-chimiques et des analyses sur des paramètres biologiques
- ✓ Mise en œuvre d'un protocole de suivi de la qualité biogéomorphologique des cours d'eau impactés par le projet et des cours d'eau restaurés sur les sites de compensation.

VIII.4.1.3b Suivi du plan de gestion sur la zone humide réhabilitée (site de compensation)

Suite à la restauration/extension des zones humides sur les sites de Port Morgan, Kergrenouille, Kerlavy et La Miauderie, il sera réalisé un plan de gestion visant à définir les modalités de gestion des milieux restaurés pour optimiser leurs fonctionnalités écologiques.

Le suivi du plan de gestion s'établira sur une période de 20 ans. Il intégrera :

- ✓ Les objectifs et enjeux fixés initialement en collaboration avec les Services Instructeurs et proportionnés à l'état initial du site – les délais d'intervention et priorités d'exécution
- ✓ Les comptes rendus de suivi des opérations d'entretien et de gestion (y compris éradication des EEE si présentes) ;
- ✓ Les rapports de synthèse des inventaires faunistiques et floristiques : habitat (y compris évolution des zones humides), flore, amphibien et campagnol amphibie à N-1, N+1, N+3, N+5, N+10, N+15 et N+20.
- ✓ La rédaction de synthèses pluriannuelles permettant d'adapter les actions de gestion et l'efficacité des mesures.

VIII.4.1.3c Suivi du niveau d'hydromorphie des sols – pédologie

Un suivi pédologique sera mis en place (campagnes de sondages) afin de contrôler l'évolution des zones humides sur les sites de compensation. Un protocole sera défini afin qu'il soit reproductible à N+1, N+3, N+5, N+10, N+15 et N+20. Les interventions se dérouleront en période optimale, c'est-à-dire entre octobre et mai.

Un rapport de suivi avec cartographie et photographie des sondages sera réalisé chaque année de suivi et intégré au plan de gestion

VIII.4.1.3d Suivi écologique

Des campagnes d'inventaires biologiques seront menées après la réalisation des travaux afin de vérifier les effets du projet sur la faune et la flore. Des suivis spécifiques seront mis œuvre pour :

- ✓ Les populations d'amphibiens à N+1, N+3, N+5, N+10, N+15 et N+20.
- ✓ Les populations piscicoles sur trois stations de suivi à N-1, N+1, N+3, N+5, N+10, N+15 et N+20.
- ✓ Les populations de reptiles à N-1, N+1, N+3, N+5, N+10, N+15 et N+20.
- ✓ Les populations d'insectes à N-1, N+1, N+3, N+5, N+10, N+15 et N+20.
- ✓ Les populations de micromammifères en particulier semi-aquatiques à N+1, N+2, N+3, N+5 et N+10.
- ✓ Les populations d'avi-faune nicheuse à N-1, N+1, N+3, N+5, N+10, N+15 et N+20.
- ✓ Les populations de chiroptères à N-1, N+1, N+3, N+5, N+10, N+15 et N+20.
- ✓ L'utilisation des passages faune au cours des années N+1, N+3 et N+5 (pièges photographiques, caméra thermique) ?
- ✓ Les habitats naturels et les haies N+1, N+3 et N+5,
- ✓ La flore et notamment les populations d'asphodèle d'Arrodeau et les espèces invasives à N+1, N+3 et N+5,

VIII.4.1.3e Suivi acoustique

Le département réalisera des mesures acoustiques in situ après réalisation des travaux afin de vérifier que les dispositifs de protection réglementairement prévus permettent effectivement de respecter les niveaux maximaux de contribution sonores définis.

VIII.4.2 - Moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident

Le projet d'aménagement de la RD775 permet d'améliorer les conditions de sécurité des usagers de la voirie. L'aménagement de la voirie permettra vraisemblablement de réduire le nombre d'accidents sur le tronçon pour les raisons suivantes :

- ✓ **Sécurisation des dépassements** : la RD775 fait l'objet d'un trafic dense composé de véhicules possédant des vitesses hétérogènes (camions, engins agricoles, cyclomoteurs...). Ces différences de vitesse induisent des comportements à risques relatifs à des dépassements réalisés dans des conditions de visibilité et de trafics non favorables. Le projet assure la création d'une zone de dépassements sécurisée. De plus, le projet s'accompagne d'un report des véhicules lents sur des itinéraires de substitution (engins agricoles notamment).
- ✓ **Sécurisation des carrefours et suppression des accès riverains** : Le projet de doublement de l'infrastructure s'accompagne de la reconfiguration d'un giratoire à l'est de La Vraie-Croix. Il est également projeté la création d'un second giratoire en lieu et place d'un carrefour existant à Kergrénouille. Un troisième giratoire sera créé pour marquer la fin de section à 2x2 voies et permettre le raccordement des voiries secondaires en toute sécurité. La suppression, ou le remplacement de ces carrefours par des giratoires permet de supprimer les « tourne-à-gauche » accidentogènes. Ces aménagements facilitent l'insertion des usagers sur la voie. Tous les accès directs sur la voie seront supprimés à l'exception de celui de Saint-Louis où les visibilitées seront améliorées.
- ✓ **Amélioration des caractéristiques géométriques** : L'élargissement de la voie et des accotements ainsi que la mise en œuvre d'équipements de sécurité tels que les glissières séparant les deux chaussées réduisent les risques de sortie de route des usagers et leurs conséquences. Ces caractéristiques permettent de concilier la sécurisation des conditions d'usage, d'exploitation et d'entretien sur cet itinéraire à fort trafic.

Cependant, les risques d'accident ne peuvent être totalement supprimés c'est pourquoi des moyens sont mis en œuvre afin d'assurer la gestion de ces risques dans les meilleures conditions.

Le projet intègre des dispositifs de protection contre les pollutions consécutives à un accident de circulation au cours duquel seraient déversées des matières polluantes, voire dangereuses.

Il sera donc mis en place des ouvrages de type bassin multifonction intégrant un volume mort⁷. Le volume mort permet de ralentir la propagation de la pollution durant le temps d'intervention nécessaire pour actionner la vanne d'isolement placée en aval de l'ouvrage de rétention. Le temps d'intervention retenu pour dimensionner ces ouvrages est fixé à 2 heures.

VIII.5 Conditions de remise en état après exploitation

Le projet routier a vocation à être pérenne dans le temps. La RD775 est axe majeur du département dont le tracé actuel est ancien. Le projet d'aménagement de cette infrastructure routière permet de renforcer cet axe routier dont l'existence et l'usage ne sont pas remises en cause.

En conséquence, il n'y a donc pas lieu de prévoir les conditions de remise en état des terrains après exploitation.

Pour informations et de manière générale, la déconstruction d'une route entraîne la production de différents matériaux : agrégats d'enrobés et matériaux issus des chaussées, graves, déblais de terrassement, bétons issus des ouvrages d'art et des dispositifs de protection, métaux issus des bétons armés et des glissières de sécurité, déblais issus des terrassements... La majeure partie de ces matériaux doivent être triés et traités par des filières de recyclages appropriés afin d'être réutilisés sur d'autres chantiers de construction.

Dans le cas présent, certains terrains feront l'objet d'une remise en état après la réalisation du projet. Il s'agit des terrains compris dans l'emprise du chantier (zone de stockage, de circulation temporaire...) et des surfaces de voiries existantes qui deviendront des délaissés dans le cadre du projet. Ces espaces seront remis en état et restitués aux espaces agricoles ou naturels.

La remise en état de ces terrains peut comprendre en fonction des atteintes qu'ils ont subies :

- ❖ Le nettoyage et l'enlèvement des déblais, déchets et autres matériaux stockés ;
- ❖ Le démontage de la chaussée ;
- ❖ Le décompactage du sol ;
- ❖ Le recouvrement par de la terre végétale sur 30 cm minimum ;
- ❖ Le réensemencement en prairie ou la réalisation de plantation avec des essences locales.

Ces mesures devront garantir la restitution des terrains dans un état compatible avec leur futur usage (agricole, naturels, paysagers...).

VIII.6 Nature, origine et volume des eaux utilisées ou affectées

L'exploitation d'une infrastructure routière telle que la RD775 ne nécessite pas l'utilisation de volume d'eau.

Les eaux pluviales et de ruissellement font l'objet d'une collecte et d'un traitement spécifique avant leur rejet vers le milieu récepteur.

Le détail des dispositions prises pour la collecte, le traitement et le rejet des eaux pluviales est indiqué au sein du Volet C du présent dossier.

⁷ Volume mort : volume toujours en eau au sein du bassin de rétention. Ce volume permet de fournir en dédit de transfert des pollutions lors d'une pollution accidentelle. Ce dédit permet d'actionner la vanne d'isolement du bassin et évite le déversement des polluants vers le milieu récepteur.

IX. Compatibilité du projet avec les documents de planification territoriale

IX.1 Compatibilité avec le PLUi de Questembert Communauté, valant SCoT

La commune de La Vraie-Croix fait partie du territoire de Questembert Communauté. Le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi), ayant les effets d'un SCoT, du territoire de Questembert Communauté a été approuvé le 16 décembre 2019. Une modification simplifiée du PLUi a été prescrite fin 2020 ; la consultation publique s'est déroulée du 14 mai au 14 juin 2021.

IX.1.1 - Projet d'aménagement et de développement durables

Les principaux objectifs du projet d'aménagement et de développement durables (PADD) en lien avec le projet sont listés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 27- Compatibilité du projet avec le PADD du PLUi de Questembert Communauté

Orientations générales	Objectif	Compatibilité du projet
Maintenir Questembert Communauté au cœur des échanges territoriaux grâce à une structuration forte du territoire	1. Capitaliser sur le positionnement du territoire : Questembert Communauté à l'interface de la frange littorale bretonne et d'agglomérations urbaines d'envergure 2. Capter une partie des échanges opérés entre les grandes aires d'influence	Le projet participe au développement des échanges du territoire de Questembert Communauté avec l'agglomération de Vannes. Le projet remplit l'objectif « d'assurer des conditions de desserte optimales du territoire depuis et vers les pôles voisins ». La RD775 est par ailleurs citée comme l'un des axes d'envergure régionale majeure. L'évolution et le renforcement du réseau de voirie principal impliquent de repenser les itinéraires prioritaires de transit dont la RD775. La sécurisation de la RD775 permettra une meilleure organisation du transport de marchandises et des convois de matières dangereuses et agricoles sur cet axe classé en itinéraire de transports exceptionnels.
Faire rayonner Questembert Communauté grâce à ses pôles économiques d'excellence	4. Poursuivre le développement artisanal et industriel en tant que « fer de lance » du développement économique	L'aménagement de la RD775 entre le Croiso et Kergonioux participe à la mise en œuvre d'un projet départemental d'envergure : la mise à deux fois deux voies de l'axe routier entre Vannes et Redon. Ce projet participera au développement économique du territoire.

Orientations générales	Objectif	Compatibilité du projet
Affirmer l'identité agricole, atout indéniable de Questembert Communauté	5. Maintenir et développer les activités agricoles et faciliter leur adaptation à un contexte mouvant	Plusieurs variantes de tracé ont été étudiées, notamment vis-à-vis des impacts directs (consommation de terres agricoles, suppression de bâtiments agricoles) et indirects (morcellement des parcelles, rallongement de parcours). Le doublement de la RD775 existante permet de limiter la consommation d'espaces agricoles et naturels. Le tracé retenu permet l'évitement de bâtiments d'exploitation même si les surfaces agricoles sous l'emprise du projet restent importantes. Il reste le moins défavorable à l'activité agricole.
Placer la notion de proximité au cœur de la stratégie de déplacement	8. Structurer l'offre de déplacement	Le projet a également pour objectif de valoriser économiquement les espaces boisés plantés dans le cadre des mesures compensatoires, dans le respect de leur intérêt écologique et paysager. Le projet permettra de structurer le réseau viaire en fonction des usages et limiter les risques d'accident grâce à la sécurisation des accès, l'offre de dépassements et le report des véhicules lents et mobilisés doux sur des voies secondaires.
Valoriser les grands espaces de nature	13. Conforter le développement démographique et économique du territoire tout en maintenant des fonctionnalités écologiques et un cadre paysager remarquable.	Les mesures projetées ont vocation à garantir la fonctionnalité de la trame verte et bleue : plantations de haies, boisements ; restauration de cours d'eau et zones humides ; remplacement des ouvrages de franchissement hydrauliques existants par des ponts-cadre avec banquettes faune ; création de corridors pour le passage de la petite faune sous la RD775, etc. Ces mesures permettront de restaurer les continuités écologiques dégradées par l'infrastructure existante, et ainsi rétablir la circulation de la faune terrestre et aquatique. Les plantations prévues (haies bocagères, boisements, meilou acoustique planté, etc.) dans le cadre du projet et le maintien de vue ouverte permettront une bonne insertion du projet dans le paysage.

IX.1.2 - Règlement

Le projet de mise à 2x2 voies de la RD 775, section le Croiso/Kergonioux, sur la commune de La Vraie-Croix a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral le 10 décembre 2019. Conformément à l'article 6 de cet arrêté, celui-ci emporte mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de la Vraie-Croix.

La commune de la Vraie-Croix dépend désormais du PLUi de Questembert Communauté.

Le projet d'aménagement de la RD775 figure sur le règlement graphique du PLUi, en tant qu'emplacements réservés (n°43, 110, 111, 112) au titre de l'article L.151-7 du code de l'urbanisme.

Le projet d'aménagement de la RD775 sur la commune de la Vraie-Croix (section le Croiso/Kergonioux) est compatible avec le PLUi valant SCoT du territoire de Questembert Communauté et répond notamment à certains objectifs du PADD.

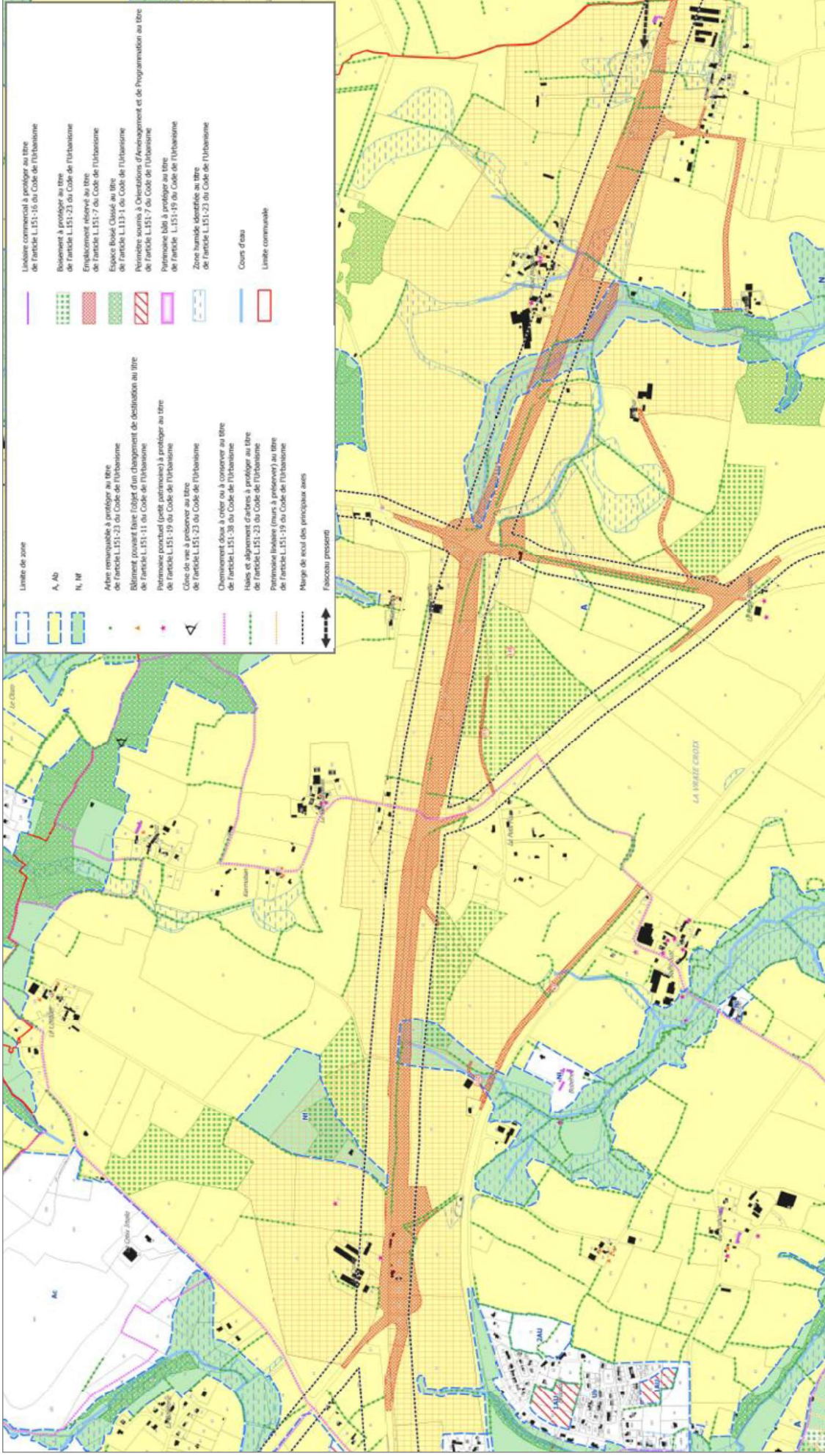


Figure 76- Extrait du règlement graphique du PLUi de Questembert Communauté (source : PLUi Questembert Communauté, 2019)

X. Compatibilité du projet avec les documents de gestion de la ressource en eau

X.1 Compatibilité avec le SDAGE Loire-Bretagne

La compatibilité du projet avec le SDAGE Loire-Bretagne est abordée dans la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (Volet C – VII.1).

X.2 Compatibilité avec le SAGE Vilaine

La compatibilité du projet avec le SAGE Vilaine est abordée dans la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (Volet C – VII.2).

X.3 Compatibilité avec le plan de gestion des risques inondation (PRGI) du bassin Loire-Bretagne

La compatibilité du projet avec le PRGI du bassin Loire-Bretagne est abordée dans la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (Volet C – VII.3).

XI. Prise en compte des documents relatifs à l'environnement et les milieux naturels

XI.1 Prise en compte du SRADDET de la Bretagne

La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe) dote les régions d'un document de planification, prescriptif et intégrateur des principales politiques publiques sectorielles : le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Le premier alinéa de l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT) prévoit qu'il revient à la Région de l'élaborer.

Le SRADDET est le résultat de la fusion du schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT) avec le schéma régional des infrastructures et des transports (SRIIT), le schéma régional de l'intermodalité (SRI), le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) et le schéma régional de cohérence écologique (SRCE). Le SRADDET est un document d'aménagement : à la différence d'un document d'urbanisme, il ne détermine pas les règles d'affectation et d'utilisation des sols.

Sa portée juridique se traduit par la prise en compte de ses objectifs et par la compatibilité aux règles de son fascicule. Ces règles s'imposent dans un rapport de compatibilité aux décisions et documents suivants :

- ✓ Schémas de cohérence territoriale (SCoT) ou en l'absence de SCoT applicable, aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) communaux et intercommunaux (PLUi) et aux documents tenant lieu de PLU (article L. 4251-3 du CGCT), et, en l'absence, aux cartes communales ;
- ✓ Plan Locaux de Déplacements urbains (PDU) ;
- ✓ Plan Climat Énergie Territoriaux (PCAET) ;
- ✓ Chartes de Parcs Naturels Régionaux (PNR) ;
- ✓ Décisions prises par les personnes morales de droit public et leurs concessionnaires dans le domaine de la prévention et de la gestion des déchets ;

Elles s'imposent également dans un rapport de prise en compte aux décisions et documents suivants :

- ✓ Schéma régional des carrières (article L. 515-3 du code de l'environnement) ;
- ✓ Les interventions des départements doivent prendre en compte les règles relatives aux itinéraires d'intérêt régional pour garantir la cohérence et l'efficacité du réseau routier ainsi que la sécurité des usagers (article L.4251-1 du CGCT).

Le SRADDET de la région Bretagne a été voté par le conseil régional le 28 novembre 2019. Il a été approuvé en décembre 2020 après consultation des PPA (Personnes Publiques Associées) et enquête publique. Il porte un grand projet régional à l'horizon 2040 et s'inspire de la méthode retenue pour la COP 21, ayant conduit aux Accords de Paris en décembre 2015. Cette démarche de mobilisation collective se nomme la « Breizh Cop ». Le schéma s'articule autour de 38 objectifs organisés autour de 5 axes que sont :

- ✓ Raccorder et connecter la Bretagne au monde ;
- ✓ Accélérer notre performance économique par les transitions ;
- ✓ Faire vivre une Bretagne des proximités ;
- ✓ Une Bretagne de la sobriété ;
- ✓ Une Bretagne unie et solidaire.

Plus spécifiquement, le projet d'aménagement de la RD775 est en lien avec les objectifs suivants :

- ✓ Objectifs 3 : Assurer le meilleur raccordement de la Bretagne au reste du monde
 - Sous-objectif 3.1 : Répondre aux besoins de mobilité en Bretagne, entre la Bretagne et le reste du monde, en développant les services de transport les plus adaptés.

Le projet de mise à 2x2 voies de la section le Croiso/Kergoniloux de la RD775 permettra d'améliorer la liaison entre les pôles de Questembert et Redon avec l'agglomération de Vannes et ainsi répondre aux besoins de mobilité personnelle ou professionnelle dans le secteur.

- ✓ Objectif 15 : « Mieux intégrer la mobilité dans les projets d'aménagement pour limiter les déplacements contraints ». Diversifier les solutions de mobilité en répondant à des besoins clairement identifiés le plus en amont possible des projets (accès aux services, emplois, loisirs, liaisons avec les communes et/ou pôles de services voisins...)

Les conditions d'accès des entrées/sortie de l'aire de covoiturage du Croiso en sens uniques depuis le giratoire du Croiso seront pérennisées.

La situation et sa visibilité sont stratégiques pour stimuler les usages partagés et la lutte contre l'autosolisme.

- ✓ Objectif 17 (« Inventer et conforter les mobilités alternatives à la voiture solo et répondre aux besoins de toutes les typologies de territoires »)

Les voies dédiées au rétablissement des accès locaux seront requilibrées et converties en chaussée pour circulation douce « chausidou » - chaussée à voie centrale bandalisée. Ces aménagements permettront la pratique sécurisée des modes doux notamment aux 2 roues, en connectant notamment les hameaux implantés à l'est du bourg de La Vraie Croix.

- ✓ Objectif 26 : Intégrer les enjeux de l'eau dans tous les projets de développement et d'aménagement

Le projet prévoit la mise en place d'un réseau séparatif permettant la bonne gestion qualitative et quantitative des eaux de ruissellement.

- ✓ Objectif 29 : Préserver et reconquérir la biodiversité en l'intégrant comme une priorité des projets de développement et d'aménagement.

- Sous-objectif 29.2 : Préserver ou restaurer la fonctionnalité écologique des milieux naturels (en particulier au travers du développement de la trame verte et bleue régionale : réservoirs et corridors de biodiversité), à toutes les échelles du territoire
- sous-objectif 29.4 : Conforter et développer la place de la nature en ville et dans les bourgs et favoriser la circulation des espèces.
- Sous-objectif 29.6 : Réduire l'impact des infrastructures de transport et d'énergie (y compris renouvelable) sur les continuités écologiques.

Les mesures projetées ont vocation à garantir la fonctionnalité de la trame verte et bleue : plantations de haies et boisements ; restauration de cours d'eau et zones humides ; remplacement des ouvrages de franchissement hydrauliques existants par des ponts-cadre avec banque faune ; création de corridors pour le passage de la petite faune sous la RD775, etc. Ces mesures permettront de restaurer les continuités écologiques dégradées par l'infrastructure existante, et ainsi rétablir la circulation de la faune terrestre et aquatique.

- ✓ Objectif 30 : Garantir comme une règle prioritaire l'obligation de rechercher l'évitement des nuisances environnementales, avant la réduction puis en dernier lieu la compensation.

Le projet applique la séquence ERC.

- ✓ Objectif 31 : Mettre un terme à la consommation d'espaces agricoles et naturels.

Plusieurs variantes de tracé ont été étudiées. Celle retenue permet de réutiliser l'emprise de la RD775 existante et limite ainsi la consommation d'espaces agricoles et naturels.

- ✓ Objectif 32 : « Conforter une armature territoriale au service d'un double enjeu d'attractivité et de solidarité ».

L'aménagement de la RD775, épine dorsale du territoire, améliorera la connexion entre les trois entités territoriales que sont Questembert, Vannes et Redon.

Ainsi le projet d'aménagement de la RD775 sur la commune de La Vraie-Croix (section Le Croiso/Keigonioux) prend en compte les objectifs du SRADEI de la Bretagne.

XI.2 Prise en compte du SRCE de la Bretagne

Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de la Bretagne a été adopté le 2 novembre 2015. Il s'agit d'un document-cadre qui, à l'échelle régionale, identifie les enjeux de continuités écologiques et définit les orientations permettant d'assurer la préservation et la remise en bon état de leur fonctionnalité. **Les objectifs de ce document sont intégrés à l'identique au sein du SRADEI.**

Le SRCE est composé :

- ✓ d'un diagnostic du territoire breton et des sous-trames de la continuité écologique à l'échelle régionale afin d'identifier les enjeux associés à ces continuités.
- ✓ de la cartographie de la trame verte et bleue régionale (réservoirs régionaux de biodiversité ; corridors écologiques régionaux ; grand ensemble de perméabilités).
- ✓ d'un plan d'action stratégique qui identifie les dispositions nécessaires pour prendre en compte le SRCE.

Le projet se situe au sein du grand ensemble de perméabilité (GEP) n°23 intitulé « Des crêtes de Saint-Nolff à l'estuaire de la Vilaine ». Le territoire couvert par le GEP n°23 présente un niveau de connexion des milieux naturels élevé à l'exception de quelques villes (Questembert, Muzillac).

Sur ce GEP, l'objectif assigné par le plan d'action stratégique du SRCE est le suivant : « conforter la fonctionnalité écologique des milieux naturels ».

Par ailleurs comme vu précédemment, la RD775 franchit plusieurs affluents du ruisseau de Keraly identifié comme cours d'eau de la trame verte et bleue régional. A ce titre, le projet est également concerné par l'objectif « préserver ou restaurer la fonctionnalité écologique des cours d'eau ».

Le plan d'action stratégique du SRCE définit des orientations spécifiques relatives aux infrastructures linéaires :

- ✓ **Orientation 15** : Réduire la fragmentation des continuités liée aux infrastructures linéaires existantes.
- ✓ **Orientation 16** : Prendre en compte les continuités écologiques dans les projets d'infrastructures depuis la conception jusqu'aux travaux, en privilégiant l'évitement des impacts.

Ces orientations sont déclinaées en actions permettant leur prise en compte. Ci-dessous sont reprises les principales actions en lien avec le projet :

- ✓ **Action Infrastructures D 15.1** : Mettre en œuvre des programmes d'aménagement, de création et de gestion d'ouvrages terrestres ou hydrauliques permettant de rétablir ou favoriser la circulation de la faune terrestre et aquatique.

Les travaux projetés intègrent le remplacement des ouvrages de franchissement existants pour améliorer leur transparence écologique grâce à l'augmentation de leur section et la mise en place d'une banque faune. Des batrachoducs et des passages pour la petite faune seront également réalisés sous l'infrastructure routière. Enfin, des corridors aériens seront mis en place en faveur des écrevilles et chiroptères.

- ✓ **Action Infrastructures D 15.2** : Engager un programme de généralisation d'une gestion écologique différenciée des dépendances des routes, des voies ferrées, des canaux, des aérodromes et aéroports, ainsi que des tranchées des lignes électriques aériennes à haute et très haute tension.

Les délais routiers feront l'objet d'un engazonnement et/ou de plantations d'essences locales. Ces surfaces bénéficieront d'un entretien extensif sans herbicides.

- ✓ **Action Infrastructures D 16.3** : Concevoir des aménagements paysagers qui privilégient les espèces locales et excluent les espèces invasives.

Une palette végétale variée, composée d'essences locales, est proposée pour la composition des aménagements paysagers.

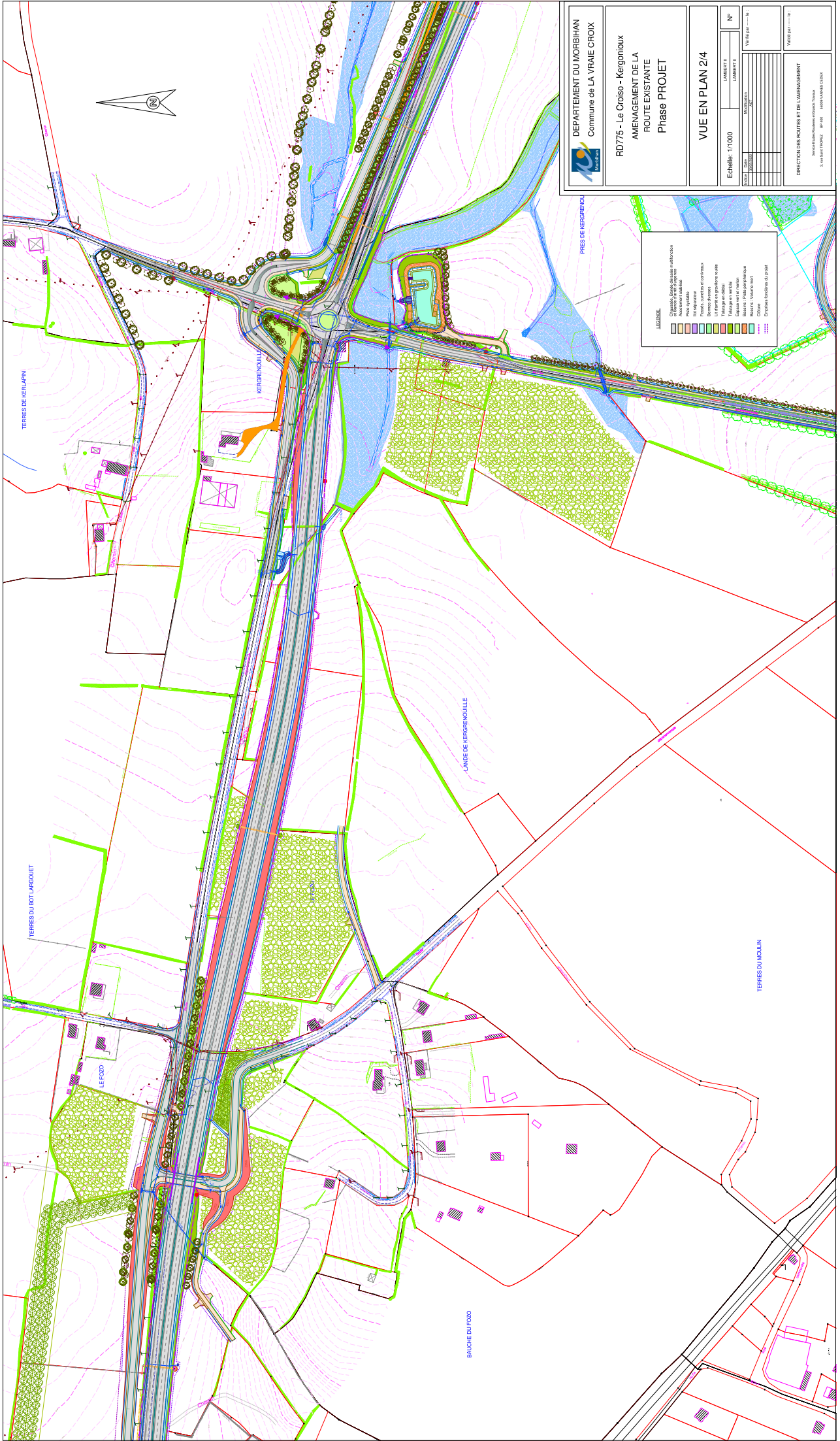
✓ **Action Infrastructures D 16.4** Intégrer dans la programmation du chantier la mise en œuvre la plus anticipée possible des mesures retenues au titre des continuités écologiques.

Le phasage des travaux s'effectue en corrélation avec les périodes favorables au non-dérangement de la faune. Les périodes de déplacement des espèces sont notamment prises en compte dans la définition du phasage des travaux. Par ailleurs, des dispositifs de protection, de type barrières mobiles sont préconisés afin de protéger les amphibiens susceptibles de se déplacer sur la zone de chantier.

Le projet d'aménagement de la RD775 sur la commune de La Vraie-Croix (section Le Croiso/Kergonioux) prend en compte les orientations du SRCE de la Bretagne et permet notamment l'amélioration des continuités écologiques par le remplacement des ouvrages hydrauliques et l'aménagement de passages pour la faune.

XII. Annexes

XII.1 Plans des études d'avant-projet (AVP)



DEPARTEMENT DU MORBIHAN
 Commune de LA VRAIE CROIX

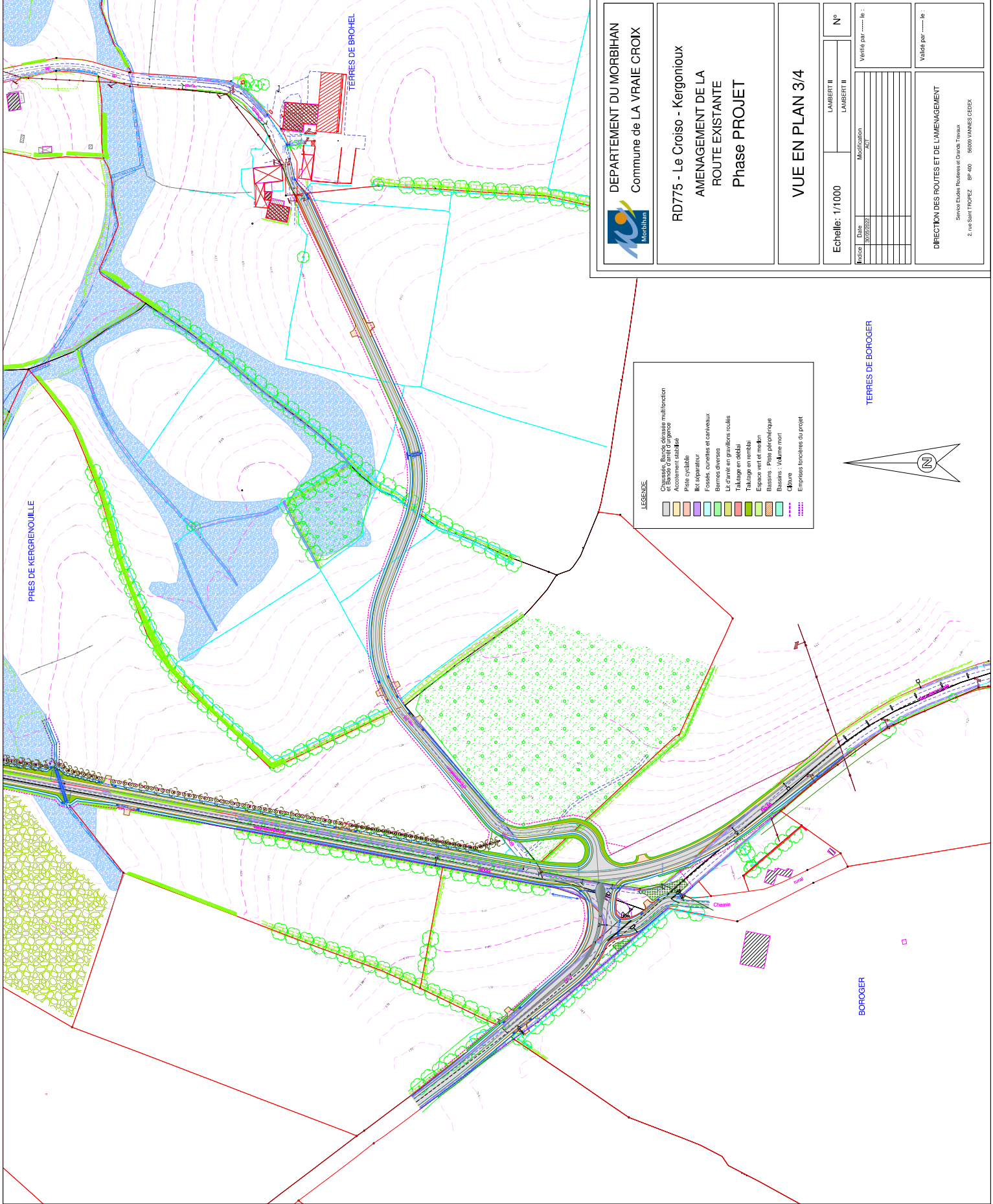
RD775 - Le Croiso - Kerignon
 AMENAGEMENT DE LA
 ROUTE EXISTANTE
 Phase PROJET

VUE EN PLAN 2/4


Echelle: 11 000	N°
LAMBERT I	LAMBERT I
MOYENNE	100
PROJET	100
TRACÉ	100
PLANS	100
NOTES	100
DATES	100

DIRECTION DES ROUTES ET DE L'AMENAGEMENT	
01	0000000000
02	0000000000
03	0000000000
04	0000000000
05	0000000000
06	0000000000
07	0000000000
08	0000000000
09	0000000000
10	0000000000
11	0000000000
12	0000000000
13	0000000000
14	0000000000
15	0000000000

- LEGENDE**
- Infrastructure existante
 - Infrastructure nouvelle
 - Espaces verts et jardins
 - Arbres et haies
 - Parcelles agricoles
 - Forêts
 - Routes
 - Chemins
 - Réseaux et ouvrages
 - Plans d'eau et zones humides
 - Drainage et fossés
 - Limites de propriété
 - Contours
 - Niveau de la nappe phréatique
 - Empreinte globale du projet



DEPARTEMENT DU MORBIHAN
Commune de LA VRAIE CROIX



RD775 - Le Croiso - Kergonioux
AMENAGEMENT DE LA
ROUTE EXISTANTE
Phase PROJET

VUE EN PLAN 3/4

Echelle: 1/1000

Projet: _____
Date: 30/03/2023
Modification: 2023

N°

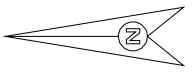
LAMBERT II
LAMBERT II

Vallée par le :
Vallée par le :

DIRECTION DES ROUTES ET DE L'AMENAGEMENT
Service Études Routes et Grands Travaux
E. rue SAINT THOMAS - BP 400 - 56000 VANNES CEDEX

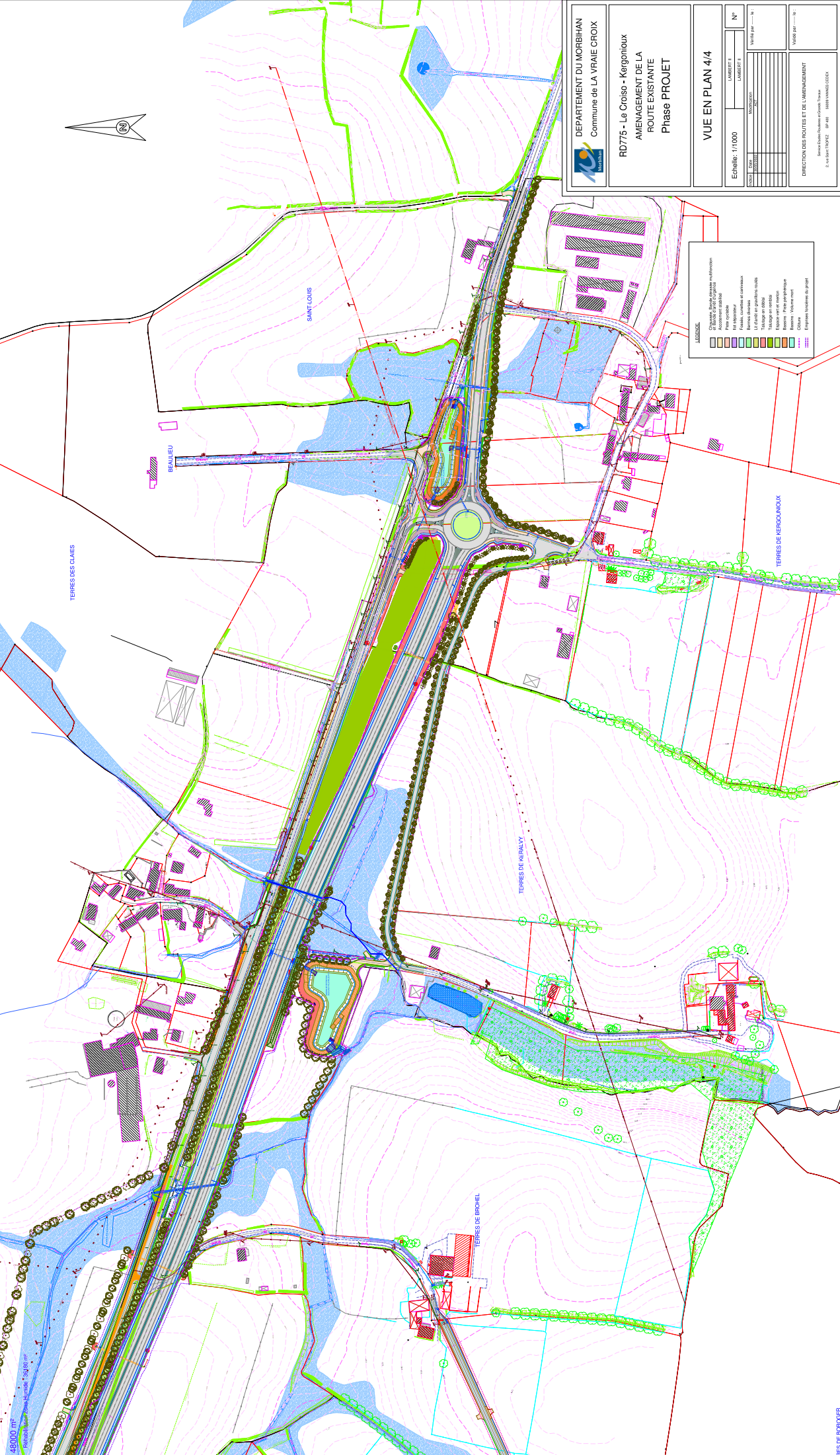
LEGENDE

	Chemin, Bords de ruisseau multifonction et bande d'arrêt d'urgence
	Accotement stabilisé
	Piste cyclable
	Mat séparateur
	Fossés, canalisés et caniveaux
	Bornes diverses
	Lit d'arrêt en gravilliers roulés
	Talutage en déblai
	Talutage en remblai
	Espace vert et meuble
	Bassins - Piste pélagrique
	Bassins - Vallée morte
	Clôture
	Empreintes foncières du projet



TERRES DE BORROGER

BORROGER



DEPARTEMENT DU MORBIHAN
Commune de LA VRAIE CROIX

RD775 - Le Croiso - Kerigonoux
AMENAGEMENT DE LA
ROUTE EXISTANTE
Phase PROJET

VUE EN PLAN 4/4
Echelle: 1/1000

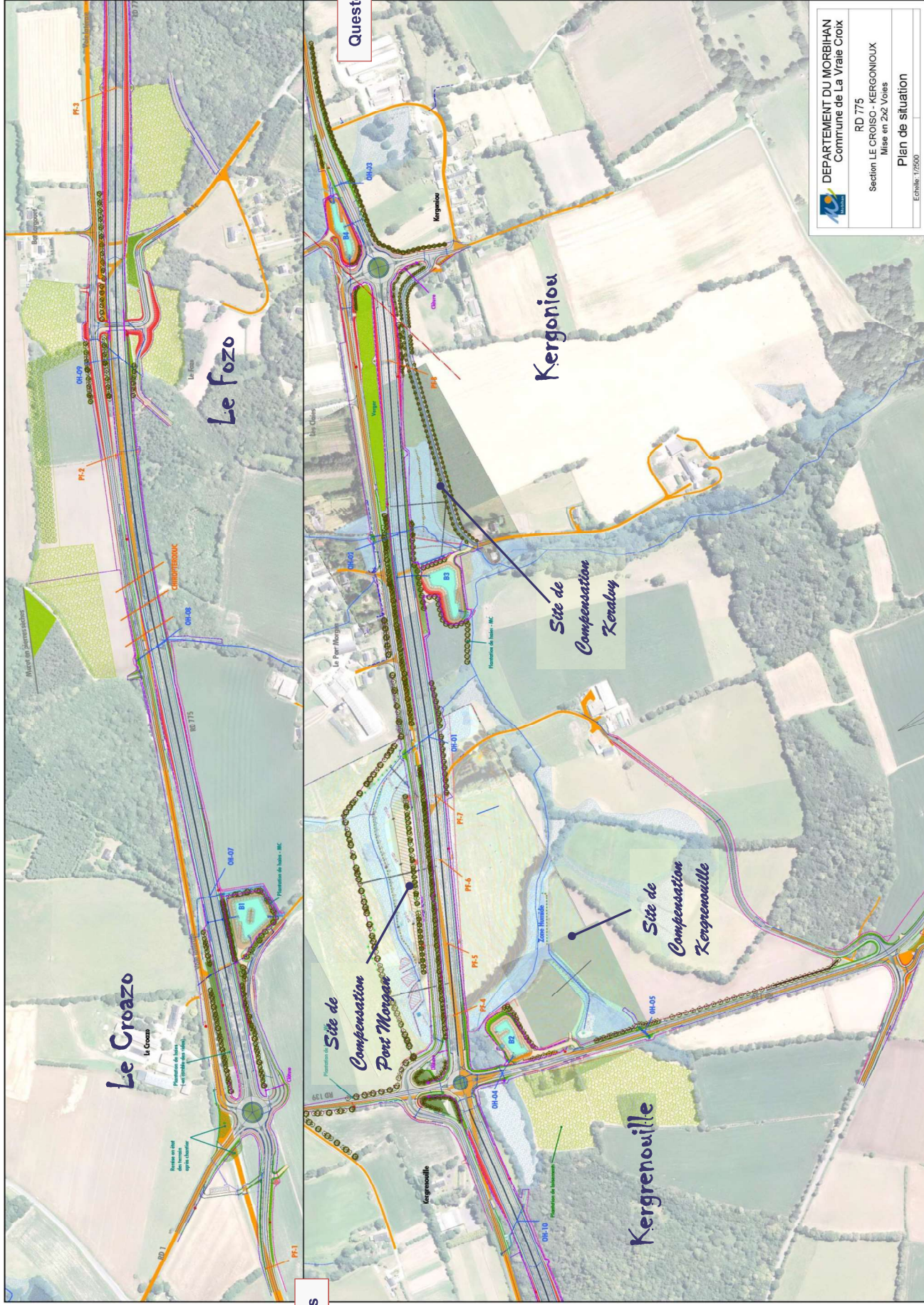
NO	LIBRE	DESCRIPTION	N°
	LAMBERT I		
	LAMBERT I		

DIRECTION DES ROUTES ET DE L'AMENAGEMENT
Rue de la Poste - 56100 LA VRAIE CROIX

LEGENDE

- Vegetation: Arbres, Arbustes, Plantes herbacées
- Autres constructions: Puits, Oratoires
- Fossés, Lignes de clôture
- Bâtiments existants
- Tracé de la route
- Tracé de chemin
- Tracé de clôture
- Bleues: Plans par commune
- Blanc: Vieux murs
- Orange: Tracé de projet

XII.2 Carnet d'illustrations du projet



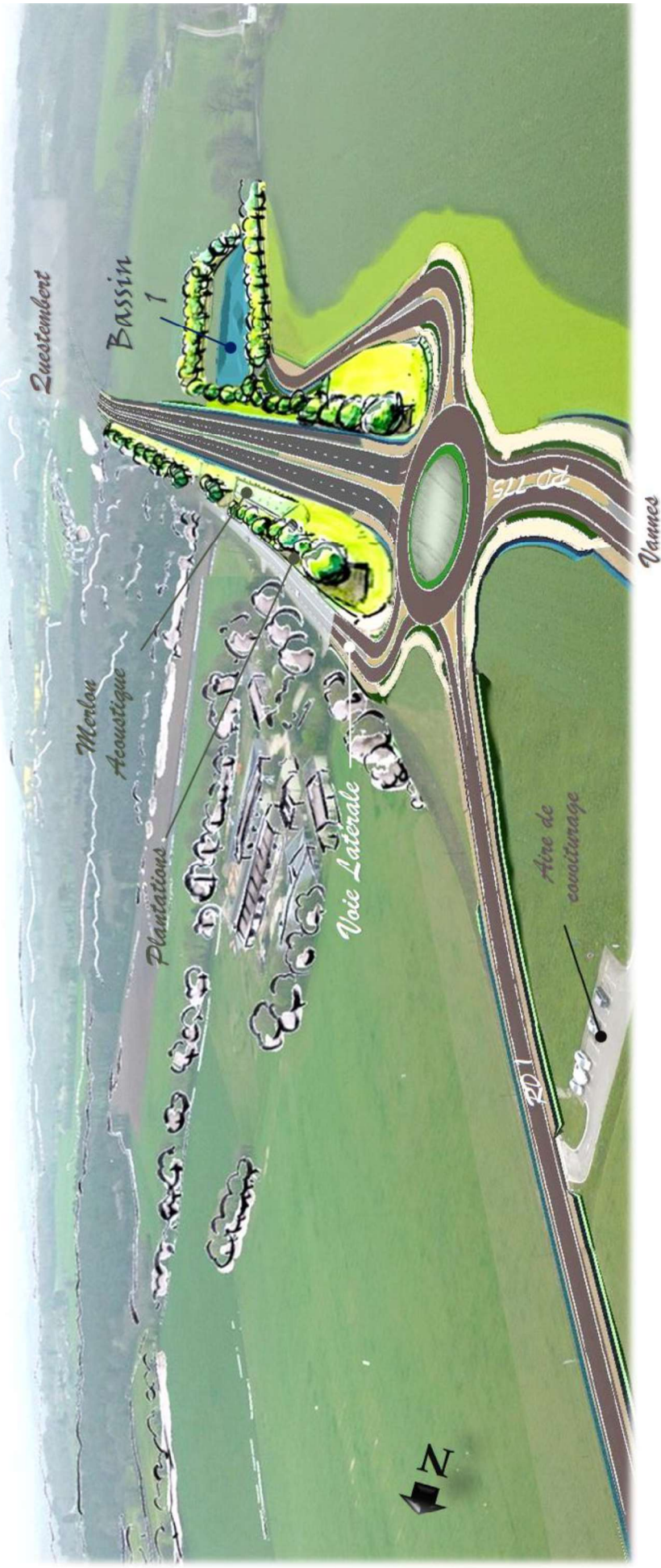
Elven

Vannes

Questembert

DEPARTEMENT DU MORBIHAN Commune de La Vraie Croix	
RD 775 Section LE CROISO - KERGOINIQUX Mise en 2x2 Voies	
Plan de situation Echelle: 1/2500	

Le Croazo





Kergonion



