

PREFECTURE DU MORBIHAN

DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE EMPORTANT AUTORISATION DE DEFRICHEMENT ET DEROGATION ESPECES ET HABITATS PROTEGES DANS LE CADRE DU PROJET DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DE MISE A 2X2 VOIES DE LA RD 775 SECTION LE CROISO-KERGOUNIOUX A LA VRAIE CROIX

ENQUETE PUBLIQUE

1^{er} mars 2023 – 31 mars 2023

I – RAPPORT D'ENQUETE

Michelle TANGUY

Commissaire enquêteur

TABLE DES MATIERES

PREAMBULE	3
1- OBJET DE L'ENQUETE	3
2 – LE CADRE REGLEMENTAIRE	3
2-1 Autorisation loi sur l'eau	3
2-2 Autorisation de défrichement.....	5
2-3 Dérogation espèces et habitats protégés	5
3- LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE	6
3-1 Historique du projet	6
3-2 Justification du projet	6
3-3 Caractéristiques du projet retenu.....	7
3-4 L'étude d'impact de 2018 et l'actualisation de 2022.....	8
3-4-1 l'étude d'impact de 2018	8
3-4-2 L'actualisation de 2022	9
3-5 Les effets permanents du projet sur l'environnement et les mesures projetées.....	11
4- LES AVIS EMIS	22
4-1 Avis de l'Autorité Environnementale	22
4-2 Le Conseil National de la Protection de la Nature - CNPN.....	22
4-3 La Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE VILAINE	24
5 – LA COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE	24
6 – ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	26
6-1 Phase préalable à l'ouverture de l'enquête.....	26
6-1-1 Désignation du commissaire enquêteur	26
6-1-2 Arrêté préfectoral du 30 Janvier 2023 (annexe 1).....	26
6-1-3 Réunion avec le maître d'ouvrage et visite des lieux.....	27
6-1-4 Publicité de l'enquête	27
6-2 Phase d'enquête publique	28
6-2-1 Déroulement de l'enquête.....	28
6-2-2 Bilan de l'enquête	28
6-3 Phase postérieure à la période d'enquête.....	28
6-3-1 Communication du procès-verbal de synthèse de l'enquête	28
6-3-2 Réception du mémoire en réponse du maître d'ouvrage	29

7 – LES DEPOSITIONS DU PUBLIC.....	29
7-1 Bilan comptable des contributions	29
7-2 Thèmes des contributions.....	29
7-3 Synthèses des observations par thèmes.....	30
7-4 Questions du commissaire enquêteur	37
8 – CLOTURE DE LA PARTIE 1 – RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE.....	38
ANNEXES	39
Annexe 1 : Arrêté préfectoral du 30 janvier 2023 prescrivant l'enquête publique	
Annexe 2 : Procès-verbal de synthèse de l'enquête publique	
Annexe 3 : courrier du maître d'ouvrage sollicitant un délai pour la remise de son mémoire en réponse au procès verbal de l'enquête	
Annexe 4 : courrier du commissaire enquêteur à l'attention Préfet (autorité organisatrice de l'enquête) pour solliciter un délai pour la remise du son rapport et de ses conclusions	
Annexe 5 : courrier du Préfet octroyant un délai supplémentaire pour remise du rapport et des conclusions de l'enquête	
Annexe 6 : mémoire en réponse du conseil départemental du Morbihan	

PREAMBULE

A la demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L.181-1-1° du code de l'environnement emportant dérogation espèces et habitats protégés et autorisation de défrichement, présentée par M. Le Président du Conseil Départemental du Morbihan, M. le Préfet du Morbihan a prescrit l'ouverture d'une enquête publique.

1- OBJET DE L'ENQUETE

La présente enquête publique est un préalable obligatoire aux autorisations nécessaires à la mise à 2x2 voies de la RD 775 section du Croiso à Kergounioux sur la commune de la Vraie Croix.

Le projet a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en 2019. La présente enquête n'a pas vocation à remettre en cause l'utilité publique prononcée par arrêté préfectoral le 10/12/2019. Elle a pour but d'apprécier les incidences positives et négatives et d'examiner la pertinence des mesures proposées pour éviter, réduire et compenser (ERC) les inconvénients du projet.

A l'issue de la présente enquête, le Préfet du Morbihan prendra décision ou non d'autoriser les travaux de réalisation de ce projet. Cette autorisation environnementale unique, si elle est accordée, entraînera les autorisations suivantes :

- Autorisation au titre de la loi sur l'eau.
- Dérogation au titre de la réglementation relative aux espèces protégées.
- Demande de défrichement.

2 – LE CADRE REGLEMENTAIRE

La demande d'autorisation environnementale unique est formulée au titre de l'article L.181-1-1° du code de l'environnement. Elle est présentée par le Département du Morbihan, maître d'ouvrage de l'opération.

Dans le cadre du projet d'aménagement de la RD 775 à la Vraie Croix, une autorisation environnementale est sollicitée pour obtenir :

- Une autorisation au titre de la loi sur l'eau
- Une autorisation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés (dossier CNPN)
- Une autorisation de défrichement au titre du code forestier

2-1 Autorisation loi sur l'eau

Le projet de mise à 2x2 voies est soumis à autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau (article L214-1 à L214-6 et R214-1 et suivants du code de l'environnement) en raison des incidences sur les eaux pluviales, les cours d'eau, les zones humides, la faune et la flore inféodées aux milieux aquatiques.

Les rubriques de la nomenclature des Installations, Ouvrages, Travaux et Aménagements (IOTA) concernées sont présentés ci-après :

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 plan 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

Source : dossier loi sur l'eau p.28

Les données chiffrées ci-après permettent d'apprécier le volume des travaux notamment au regard des seuils de la nomenclature lois sur l'eau

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 3230 : Plans d'eau, permanents ou non.	DÉCLARATION
Rubrique 3310 : Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais.	AUTORISATION

Source : dossier loi sur l'eau p. 30

2-2 Autorisation de défrichement

Le défrichement est défini comme toute opération volontaire entraînant directement la destruction de l'état boisé d'un terrain et mettant fin à sa destination forestière. IL s'agit ici des zones de boisements qui se trouveront sous l'emprise des travaux.

L'autorisation de défrichement est sollicitée en application du code forestier (article L341-1 et suivants). Pour les zones de boisement impactées et exploitées depuis plus de 30 ans, il est proposé l'application d'un coefficient majorateur de 2 pour la quantification des surfaces de compensation en boisements, soit une compensation à 200 %.

La surface totale à compenser s'élève à 2,646 ha. Le besoin en compensation s'élève à 5,292 ha après application du facteur 2. **Les 2,6 ha de boisements impactés par le projet d'aménagement de la RD775 seront compensés par la création de près de 9 ha (soit un ratio compensateur de 3,3) soit une surface supérieure à la surface à compenser**

2-3 Dérogation espèces et habitats protégés

Les articles L.411-1 et L.411-2 du code de l'environnement et l'arrêté du 19 février 2007 précisent sur quels aspects biologiques et sur quelles conditions s'applique la protection des espèces animales et végétales. La demande d'autorisation environnementale unique comprend une dérogation espèces et habitats protégés au titre de cette législation.

Les espèces concernées sont listées dans les 2 documents CERFA de demande d'autorisation environnementale (cerfa n°13 614*01 « demande dérogation pour la destruction, l'altération ou la dégradation de site de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées » ; Cerfa N°13616*01 « demande de dérogation pour la destruction, la perturbation intentionnelle de spécimens d'espèces animales protégées »).

Espèces concernées par le projet

Avifaune : 26 espèces d'oiseaux nicheurs

Chiroptères (hors mammifères terrestres) : 12 espèces de chauves-souris

Mammifères terrestres : 4 espèces de mammifères : campagnol amphibie, loutre d'Europe, hérisson d'Europe, écureuil roux

Amphibiens : 5 espèces d'amphibiens : crapaud épineux, grenouille agile, grenouille commune, triton palmé, salamandre tachetée

Reptiles : 3 espèces de reptiles : lézard des murailles, lézard vert, vipère péliade

Insectes : 1 espèce : Agrion de Mercure

Mollusques : aucune espèce protégée

Poissons : aucune espèce protégée

Flore : asphodèle d'arrondeau

Vertébrés : aucune espèce protégée concernées

3- LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

3-1 Historique du projet

L'intention initiale du département consistait à réaménager la RD775 entre les lieux-dits Le Croiso et Petit Molac situées sur les communes de la Vraie Croix et de Questembert, aménagement visant une modernisation de la RD775 dans la continuité d'aménagements plus ou moins importants menés ces vingt dernières années sur cet axe routier structurant entre Vannes et Redon.

Une première analyse des contraintes sur cette section de 9,4 km a mis en évidence d'importants impacts sur l'environnement, le foncier agricole et le paysage.

Le département a cherché à optimiser le tracé et a décidé de privilégier la section Le Croiso-Kergounioux (4 km) dont les impacts sont moindres en raison de la possibilité de réaliser un doublement sur place.

3-2 Justification du projet

La RD 775 est classée route à grande circulation. Elle permet à ce titre d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic du réseau national, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire. La route présente une configuration habituelle pour une route bidirectionnelle de cette époque : chaussée de 7 mètres, pas de séparation physique des sens de circulation, accotements variables et partiellement revêtus. Elle présente aussi de nombreux carrefours plans en T (3 branches) et en X (4 branches) et des accès directs.

Le relief vallonné entre les lieux-dits Mobihan et Kergrenouille limite la visibilité des automobilistes notamment au niveau des carrefours du Fozo, Kergrenouille et Kergounioux.

La section « Croiso-Kergounioux » présente également une morphologie essentiellement rectiligne engageant les automobilistes à dépasser la vitesse autorisées (80 km/h) malgré les caractéristiques insuffisante en termes de sécurité routière.

L'ensemble de ces caractéristiques engendrent des problèmes de sécurité pour l'insertion des usagers sur la RD775 ainsi que lors des manœuvres de dépassement.

Le carrefour du Croiso a été aménagé en 2016 au carrefour entre la RD1 et la RD775 à l'extrémité ouest de l'aire d'étude. Ce giratoire fait partie de l'aménagement qui a permis de sécuriser la desserte du bourg de la Vraie Croix. Il s'agit d'un giratoire provisoire à trois branches qui en sera pas conservé dans sa configuration actuelle dans le projet d'aménagement de la section « Croiso/Kergounioux ».

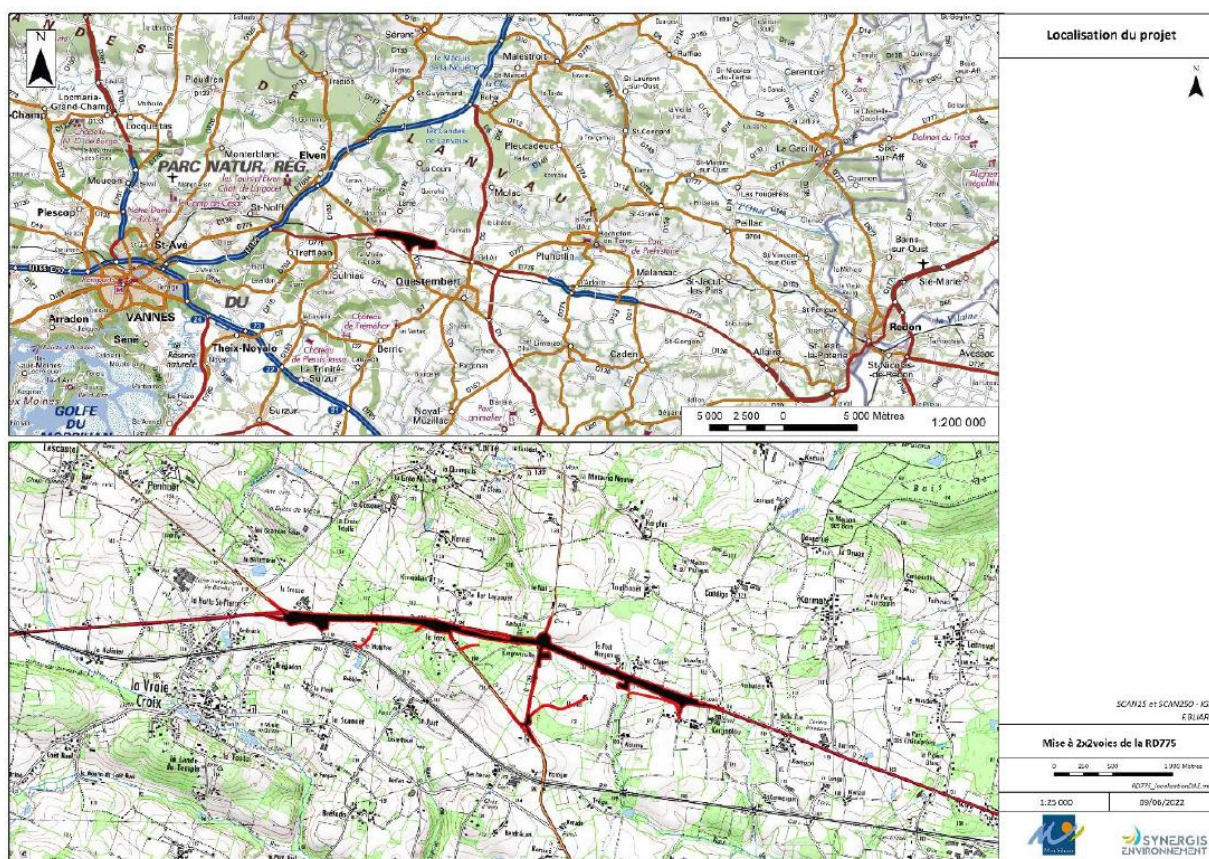
La concertation publique organisée en 2013 a confirmé les objectifs fixés par le département ; la dangerosité de la section est largement partagée par les riverains et usagers ainsi que la nécessité d'améliorer globalement sécurité et confort à l'échelle de l'itinéraire. A l'issue de la concertation un collectif a soumis une proposition illustrée d'aménagement « bidirectionnelle avec créneaux de dépassement ». Cette suggestion n'a pas été retenue par le département car elle est incomplète et ne répond pas à tous les besoins. Elle omet notamment de traiter les accès directs dont le maintien est incompatible avec l'aménagement de créneaux de dépassement.

3-3 Caractéristiques du projet retenu

Quatre partis d'aménagement ont été comparés par le Département :

- Variante A : « bidirectionnelle sécurisée »
- Variante B : « doublement de l'existant »
- Variante C : « 2x1 voie avec créneaux de dépassement limités »
- Variante D : « bidirectionnelle avec créneaux de dépassement limités »

Le parti d'aménagement retenu consiste en un doublement sur place de la route actuelle (variante B), de l'aménagement de 3 carrefours giratoires en début et en fin de section ainsi qu'en milieu de section au niveau de Kergrenouille. Afin de rétablir les dessertes locales pour les riverains et les exploitants agricoles, une voie parallèle à la RD 775 sera également créée au nord ainsi que des voiries secondaires et des voies d'accès aux exploitations. Enfin, un ouvrage d'art permettant le passage sous la RD 775 sera construit au niveau du lieu-dit Le Fozo pour maintenir la liaison entre les hameaux de part et d'autre de la 2 x 2 voies.



Six nouveaux ouvrages hydrauliques seront aménagés pour le franchissement des différents cours d'eau traversant la RD sur ce tronçon, en plus des cinq ouvrages déjà existants qui seront redimensionnés

Les eaux pluviales issues de la voirie seront collectées séparément des eaux de ruissellement des bassins versants. Elles seront recueillies par des cunettes¹ enherbées ou des caniveaux avant d'être dirigées vers des bassins de rétention équipés d'ouvrages de régulation des rejets vers le milieu naturel.

¹ Caniveau destiné à recueillir des eaux d'écoulement ou d'infiltration.

La plate-forme routière sera constituée de deux chaussées séparées par un terre-plein central, comportant chacune deux voies de circulation et une bande d'arrêt d'urgence. La largeur de la plate-forme sera de 21,60 m. L'emprise globale du projet est estimée à 33,5 ha. Le projet nécessite l'acquisition de 16,35 ha de terres agricoles et de quatre maisons d'habitation aux lieuxdits Kergrenouille et Le Croiso.

La section de RD 775 se trouve dans un environnement rural, marqué par des paysages agricoles (prairies, parcelles cultivées, bâtiments d'exploitation agricole) et des espaces boisés et bocagers de densités diverses.

L'aire d'étude recoupe des têtes de bassin versant, parmi lesquels ceux des ruisseaux de Kergounioux, Saint-Just et Kervalvy, dont plusieurs affluents sont traversés par l'infrastructure. Ces ruisseaux sont eux-mêmes affluents de l'Étier de Billiers, cours d'eau en état écologique moyen et masse d'eau rattachée au périmètre du SAGE² Vilaine. Ils sont par ailleurs identifiés comme des réservoirs biologiques par le SDAGE³ Loire-Bretagne. Les ensembles formés par les différents ruisseaux et espaces boisés contribuent à la formation de corridors écologiques locaux, voire d'intérêt régional, puisque susceptibles de s'intégrer au corridor écologique identifié par le SRCE⁴ de Bretagne reliant le littoral du Morbihan aux Landes de Lanvaux, à l'intérieur du département. Plus localement, le projet pourra affecter des espèces sauvages d'intérêt patrimonial.

Compatibilité du projet avec les documents de planification territoriale

Le dossier indique que le projet est compatible avec :

- Le PLUi valant SCoT du territoire de Questembert Communauté et notamment certains objectifs du PADD
- Le SDAGE Loire Bretagne
- Le SAGE Vilaine
- Le PGRI du bassin Loire-Bretagne

Le projet prend en compte le DSRADDET Bretagne et les orientations du SRCE en améliorant des continuités écologiques par le remplacement des ouvrages hydrauliques et l'aménagement de passages pour la faune.

3-4 L'étude d'impact de 2018 et l'actualisation de 2022

Dans l'actualisation de l'étude d'impact, le département précise que le projet n'a pas évolué substantiellement depuis la présentation du dossier DUP soumis à enquête publique. Les principaux ajustements concernent la modification du tracé de certaines voies de dessertes locales projetées pour assurer le rétablissement des accès.

3-4-1 l'étude d'impact de 2018

L'étude d'impact de 2018 comprend une analyse de l'état initial du site, la description du projet et l'analyse des principales solutions de substitutions examinées et les principales raisons du choix effectué,

² Schéma d'aménagement et de gestion des eaux

³ Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

⁴ Schéma régional de cohérence écologique aujourd'hui intégré au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de Bretagne

l'analyse des effets du projet sur l'environnement, des impacts spécifiques aux infrastructures de transport, les mesures pour l'environnement et impacts résiduels du projet.

3-4-2 L'actualisation de 2022

Des ajustements en réponse aux incidences du projet sur l'environnement ont été décidés au gré de la constitution du dossier de demande d'autorisation environnementale. Les évolutions les plus significatives sont :

• **Evitement des habitats**

- La voie permettant d'accéder à la forêt de Kergrenouille depuis la RD1c a été raccourcie afin de ne pas impacter le boisement existant ;
- La voie de desserte du hameau de Brohel a été modifiée afin d'éviter le franchissement d'un cours d'eau et la destruction d'une zone humide (200 m²) ;
- La voie de desserte de l'exploitation agricole de Keralvy a été remontée plus au nord, à proximité de la voirie principale, mais en dehors de la zone humide. Cette modification permet d'éviter l'impact sur la station principale d'asphodèle d'Arrondeau (espèce végétale patrimoniale), mais aussi d'éviter la fragmentation de la parcelle agricole ;

• **Sécurité des usagers**

- Au niveau du passage inférieur du Fozo, les voies au sud de la RD775 ont été déplacées plus au sud afin d'assurer une visibilité suffisante lors de la traversée du passage inférieur ;
- Le virage existant sur la RD139 à l'approche du carrefour de Kergrenouille est rectifié par l'expropriation d'une habitation. Le carrefour sera lui-même remplacé par un giratoire ;
- La voie d'accès direct à la RD775 depuis le hameau de Kergonioux sera condamnée. Le hameau sera ainsi desservi via le futur giratoire de Kergonioux.

D'éventuels ajustements sont encore possibles concernant le tracé des voies secondaires sous réserve que ces ajustements ne remettent pas en cause l'intérêt général et ne génèrent pas de nouveaux impacts sur l'environnement.

• **Mesures environnementales**

Des mesures supplémentaires ont été mises en place pour compenser les effets résiduels du projet et/ou améliorer les continuités écologiques :

- Création d'une zone de transit supérieur privilégiée pour les chiroptères et écureuils aux abords du boisement du Mobihan ;
- Aménagement de 8 passages inférieurs pour la petite faune dont 4 batrachoducs ;
- Compensation des effets résiduels sur les cours d'eau (perte de 96 ml de lit mineur et 108 ml de couverture supplémentaire) par la restauration de 1115 ml cumulés de lit mineur dont 745 ml d'affluents du ruisseau de Keralvy sur les sites de compensation de Port Morgan, Kergrenouille et Keralvy et 370 ml d'un affluent de l'Arz sur le site de La Miauderie. Sur le site de Kergrenouille, la mesure de restauration du cours d'eau comprend le débusage de 90 ml de cours d'eau.
- Compensation des effets résiduels sur les zones humides (destruction de 14 388 m²) par la restauration de zones humides sur quatre sites de compensation : trois aux abords de la RD775 (Port Morgan, Kergrenouille et Keralvy) et un dans le bassin versant limitrophe (La Miauderie). Le gain de fonctionnalité s'élève à 19 363 m². La restauration des zones humides passe par différentes actions : abaissement du terrain naturel jusqu'à l'horizon hydromorphe, suppression de remblais et bâti, effacement d'un plan d'eau sur le lit d'un cours d'eau, restauration des zones

de source, effacement des drains et fossés drainants. Des mesures sont également prises vis-à-vis de la végétation et en fonction du contexte du site : renforcement de la ripisylve, suppression des espèces invasives ; ensemencement de la zone humide restaurée et entretien différencié de la végétation (création/restauration de mégaphorbiaies), maintien d'une bande enherbée aux abords du cours d'eau à Kergrenouille, ouverture des milieux à La Miauderie.

En complément, 2 mares seront restaurées et 5 mares seront créées sur les sites de Port Morgan, Keralvy et La Miauderie.

Un plan de gestion sera mis en œuvre sur 20 ans afin d'assurer une gestion optimale des zones humides restaurées sur le long terme et de respecter les objectifs de restauration ;

- Plantations de haies aux abords du projet et en renforcement de la trame verte pour un linéaire total d'environ 6 930 m ;
- Reboisement sur des parcelles aux abords de la RD775 dans la continuité des boisements existants (environ 8,7 ha) et en renforcement de trame verte. Un plan de gestion favorable à la biodiversité sera appliqué sans exclure les fonctions sociales et économiques de la forêt.

Des modifications du dimensionnement des ouvrages de franchissement ont également été apportées, correspondant pour la plupart à l'augmentation de la section des ouvrages. Les incidences et mesures relatives aux milieux aquatiques, aux espèces projetées et aux boisements ont été précisées et détaillées dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale,

3-5 Les effets permanents du projet sur l'environnement et les mesures projetées (source : Volet A note de présentation non technique)

THÈMES	EFFETS DU PROJET	MESURES PROJETÉES (éviter, réduire, compenser)	EFFETS RÉSIDUELS	SUIVIS, ENTRETIEN ET SURVEILLANCE
MILIEU PHYSIQUE				
Climat	Le projet n'est pas de nature à modifier directement le climat à l'échelle locale.	Aucune	Non significatifs	
Géologie, topographie et sol	La mise en œuvre du projet entraînera une modification locale de la topographie, des remblais et déblais seront réalisés au droit du projet de doublement de la RD775. Le choix d'un doublement sur place réduit le volume des terrassements et les modifications de la topographie locale qui en découlent. Le projet routier n'aura pas d'incidences significatives sur le relief du secteur d'étude.	Réduction : Les terres décaissées seront utilisées pour le remblaiement des terrains lors des travaux relatifs au projet routier ou évacués en installation de stockage de déchets inertes.	Très faibles	
Eaux souterraines	Les effets d'un projet routier sur les eaux superficielles sont de plusieurs ordres : - Diffusion de polluants véhiculés par les eaux pluviales vers les eaux souterraines. Les terrains sont globalement peu vulnérables à la pollution des eaux souterraines. Les enjeux relatifs à la qualité des eaux souterraines sont faibles sur le secteur d'étude en raison de l'absence d'usage sensible. Les effets du projet sur les eaux souterraines sont très faibles.	Réduction : - Mise en place d'un réseau séparatif permettant de collecter les eaux pluviales sur la plateforme routière ; - Les bassins de rétention disposeront au moins sur une partie de leur fond d'un dispositif (sol peu perméable ou géomembrane) permettant d'assurer une étanchéité suffisante pour le maintien en eau du volume mort. Ils seront également équipés d'une cloison siphonnée et d'une vanne d'isolement (utilisée en cas de pollution accidentelle) ; - Le bassin de rétention n°3 respectera une étanchéité minimale de 10-7m/s sur 60cm (ou dispositif équivalent).	Négligeables à positifs	Pas de suivi spécifique mais surveillance régulière et entretien adapté du réseau d'assainissement pluvial (cf. volet C)
	- Diminution de l'infiltration naturelle des eaux. D'un point de vue quantitatif, le projet routier entraînera une augmentation de l'imperméabilisation des sols. Théoriquement, il sera alors observé une diminution de l'alimentation en eau des aquifères souterrains par infiltration. Il est difficile d'apprécier quantitativement cette diminution, cependant, nous pouvons estimer qu'elle sera très faible en raison du caractère peu perméable du sous-sol et de l'absence d'aquifère exploitée au droit du projet.	Réduction : - Désimperméabilisation des futurs délaissés routiers (environ 7000 m²). - Transport des eaux pluviales dans des fossés enherbés favorisant l'infiltration.	Négligeables	
Eaux superficielles	Les effets d'un projet routier sur les eaux superficielles sont de plusieurs ordres : - Perturbations des régimes hydrologiques des cours d'eau. L'imperméabilisation des sols et la modification du réseau de collecte des eaux pluviales vont favoriser le ruissellement et la concentration des écoulements. Les rejets d'eaux pluviales peuvent engendrer une accentuation des inondations et un sous-dimensionnement des ouvrages hydrauliques situés en aval. Ils peuvent aussi entraîner des déséquilibres dans la dynamique morphologique du cours d'eau	Réduction : - La majorité des surfaces de voiries sera desservie par des ouvrages de rétention dimensionnés pour une pluie d'occurrence décennale. Ils seront équipés d'un ouvrage de régulation permettront de réduire efficacement les débits en aval du projet routier à un niveau inférieur aux débits rejetés en situation actuelle (absence d'ouvrage de régulation sur l'actuelle RD) ; - Après leur passage dans les bassins de rétention et régulation, les eaux pluviales sont restituées au milieu naturel (ruisseaux de Saint-Just, Kervalvy et Kergonioux). - Remplacement des ouvrages de franchissement de cours d'eau (buses) par des ponts-cadres dimensionnés pour assurer le rétablissement du débit de crue centennale.	Négligeables à positifs	Surveillance régulière et entretien adapté du réseau d'assainissement pluvial (cf. volet C)
	- Modification des conditions d'écoulement des eaux superficielles : concentration des écoulements et modification de la zone d'expansion des crues, discontinuités hydraulique, sédimentaire et écologique (faune piscicole et terrestre). A noter que le projet ne prévoit pas de nouveau franchissement de cours d'eau (5 au total), mais le remplacement des ouvrages existants.	Réduction : - Réseau de collecte spécifique pour les eaux de ruissellement de la voirie, séparé des eaux de ruissellement naturelles issues des bassins versants interceptés ; - Nombreux ouvrages hydrauliques de restitution des écoulements naturels ;	Négligeables à positifs	Entretien et surveillance du réseau d'assainissement pluvial et des ouvrages de franchissement de cours d'eau.

		<p>- Rétablissement des écoulements naturels par le remplacement des ouvrages de franchissement existants (buses béton) par des ponts-cadres afin d'assurer leur transparence hydraulique (dimensionnement crue centennale), sédimentaire (calage sur la pente naturelle, reconstitution d'un substrat en fond d'ouvrage) et écologique (augmentation de la section des ouvrages, absence de seuil, banquettes faune) ce qui n'est pas le cas des ouvrages existants.</p>		<p>Suivi de la qualité biomorphologique des cours d'eau (après travaux, T+3 et T+6). Suivi de la qualité physico-chimique et hydrobiologique des cours d'eau (T-1, T+1, T+3, T+5, T+10, T+15 et T+20).</p>
<p>- Destruction de 240 ml cumulés de cours d'eau sont directement impactés par le projet (sous emprise ou à proximité immédiate)</p>		<p>Évitement : - Évitement d'un affluent du ruisseau de Keralvy pour le rétablissement de l'accès au hameau de Brohel. Réduction : - Choix d'un doublement de la RD775 sur place au lieu d'un tracé en ouverture ; - Rétablissement de 132 ml cumulés de part et d'autre des ouvrages de franchissement. Les linéaires de cours d'eau rétablis font l'objet de mesures de restauration qui visent à respecter la morphologie des cours d'eau et à assurer une diversification des habitats aquatiques. A terme, les cours d'eau restaurés devraient atteindre une qualité biomorphologique égale voir supérieure à celle observée actuellement ; - Récupération des matériaux (granulométrie) du lit mineur pour reconstituer les nouvelles portions si possible et fonction de la granulométrie présente ; - Suivi de l'évolution du lit et rectification à T+1 après un cycle d'écoulement (une première crue) suivant la caractérisation initiale qui sera réalisée sur l'ensemble du linéaire restauré. L'objectif est de pouvoir caractériser au mieux les gains fonctionnels de compensation et de mesurer la réussite des mesures sur les cours d'eau. Compensation : - En compensation des effets résiduels (perte de 108 ml de lit mineur et 100 ml de couverture supplémentaire), le projet prévoit la restauration de 1115 ml cumulés de lit mineur dont 745 ml d'affluents du ruisseau de Keralvy sur les sites de compensation de Port Morgan, Kergrenouille et Keralvy et 370 ml d'un affluent de l'Arz sur le site de La Miauderie. Sur le site de Kergrenouille, la mesure de restauration du cours d'eau comprend le débusage de 90 ml de cours d'eau.</p>		<p>Suivi de la qualité biomorphologique des cours d'eau (après travaux, T+3 et T+6). Suivi de la qualité physico-chimique et hydrobiologique des cours d'eau (T-1, T+1, T+3, T+5, T+10, T+15 et T+20). Suivi du plan de gestion sur les sites de compensation.</p>
<p>- Dégradation de la qualité de l'eau superficielle liée aux polluants véhiculés par les eaux de ruissellement issues de la plateforme : pollution chronique liée au lessivage régulier des polluants déposés sur la chaussée, pollution saisonnière liée à l'épandage de sel sur la chaussée, pollution accidentelle par déversement de matières dangereuses en cas d'accident.</p>		<p>Évitement : - Entretien des routes et délaissés routiers sans utilisation de produits phytosanitaires. Réduction : - Collecte d'une grande partie des eaux de ruissellement par des fossés et cunettes enherbées et acheminement vers des bassins de rétention avec volume mort qui assureront leur décantation. Le volume mort est dimensionné afin de disposer d'un temps d'intervention suffisant pour stopper les rejets pollués avant qu'ils n'atteignent les eaux superficielles ; - Installation de dispositifs de retenue routiers en béton en lieu et place de glissières en métal émettant des polluants métalliques ;</p>	<p>Négligeables à positifs</p>	<p>Suivi de la concentration en matières en suspension (phase chantier). Suivi de la qualité physico-chimique et hydrobiologique des cours d'eau (T-1, T+1, T+3, T+5, T+10, T+15 et T+20). Surveillance régulière et entretien adapté du réseau</p>

		<ul style="list-style-type: none"> - Utilisation de fondants routiers réduite à son strict nécessaire. La nature, le dosage et les modalités d'épandage sont adaptés afin de limiter les volumes épandus ; - Les produits sont stockés sur une zone étanche et couverte. 		d'assainissement pluvial.
Risques naturels	<p>Le projet routier n'est pas particulièrement exposé à des risques naturels majeurs (inondations, aléa sismique, remontées de nappe). Les dimensionnements de la couche de forme et de la structure de chaussée sont définis en fonction des caractéristiques mécaniques des sols après réalisation d'études géotechniques.</p>	<p>Réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Respect des règles de l'art en termes de dimensionnement des ouvrages permettra d'assurer l'absence d'effet significatif du projet sur l'exposition des populations et des biens aux risques naturels. 	Négligeables	
	<p>- Accentuation du risque d'inondation par le remblaiement du lit majeur sur secteurs de franchissement de cours d'eau (surface totale de 2700 m²). Le volume soustrait représente environ 1200 m³.</p>	<p>Réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Restauration du lit mineur de plusieurs cours d'eau en tête de bassin versant avec remodelage des berges afin de favoriser l'expansion des crues sur les abords du cours d'eau ; - Effacement d'un plan d'eau sur cours d'eau de 2600 m² ; - Suppression d'environ 200 ml de fossés drainants en tête du bassin versant du ruisseau de Keralvy ; - Remise à l'air libre de 90 ml de cours d'eau permettant les débordements sur ce linéaire ; - Gestion quantitative des eaux pluviales sur la RD 775 par la mise en place de bassins de rétention et de régulation afin de réduire efficacement les débits en aval ; - Remplacement de l'ensemble des ouvrages de franchissement par des ouvrages assurant une plus grande transparence hydraulique. Cette mesure va modifier le fonctionnement du cours d'eau en période de crue et permettre une meilleure répartition des zones d'expansion des crues ; - Suppression de déblais et abaissement du terrain naturel sites de compensation de Port Morgan et Keralvy) ce qui représente un volume reconquis de 3100 m³ ; 	Négligeables à positifs	

THÈMES	EFFETS DU PROJET	MESURES PROJETÉES (éviter, réduire, compensation)	EFFETS RÉSIDUELS	SUIVIS, ENTRETIEN ET SURVEILLANCE
MILIEU NATUREL ET BIODIVERSITÉ				
Habitats naturels et flore	<ul style="list-style-type: none"> - Une espèce floristique protégée, l'asphodèle d'Arrondeau, a été observée au sein de l'aire d'étude et se trouvait initialement sous l'emprise du projet (desserte hameau de Keralvy) ; - Destruction de divers habitats naturels (24 ha environ) et de haies (3 585 ml). Le choix du doublement sur place permet de réduire l'emprise des habitats impactés ; - Destruction partielle d'un habitat d'intérêt communautaire : 552 m² de mégaphorbiaies ; - Dégradation par effets indirects sur les habitats proches en termes de pollutions et nuisances (sonores, déchets, rejets divers, etc.). 	<p>Évitement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modification de la desserte de Keralvy pour éviter l'impact sur la station d'asphodèle d'Arrondeau. <p>Réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gestion qualitative des eaux de ruissellement de la plateforme ; - Limitation de la pollution saisonnière. <p>Compensation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plantation de haies : 6 930 ml de haies le long des voiries et à proximité pour compléter la trame verte ; - Plantation de 9 ha de boisements (dont 2 ha à rôle économique) aux abords de la RD775 et en renforcement de la trame verte ; - Restauration de 3 785 m² de mégaphorbiaies (3140 m² à Port Morgan et 645 m² à Kergrenouille). <p>Accompagnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Restauration d'une lande rase (2 000 m²) ; - Plantation d'un verger (7 150 m²). 	Négligeables à positifs	<ul style="list-style-type: none"> Suivi des habitats et des haies (à T+1, T+3 et T+5). Suivi de la flore (stations d'asphodèles d'Arrondeau) (à T+1, T+3 et T+5). Suivi de l'éradication des espèces invasives envahissantes. Entretien de la végétation des délaissés routiers (haies, prairies, bosquets, verger, etc.).
Zones humides	<ul style="list-style-type: none"> - Destruction de zones humides (14 388 m²) ; - Dégradation des zones humides situées à proximité et en aval du projet : qualité des eaux, modification des fonctionnements hydrologiques. 	<p>Évitement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Évitement d'une zone humide (200 m²) dans le cadre du rétablissement de l'accès au hameau de Brohel ; - Aucun fossé créé en zone humide afin de faciliter l'écoulement en sortie des bassins de rétention/régulation. <p>Réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Choix d'un doublement de la RD775 sur place au lieu d'un tracé en ouverture. La voie de desserte latérale a été rapprochée autant que possible de la RD775 réaménagée ; - Variante d'aménagement sur le secteur de Kergrenouille (réduction de l'impact de l'ordre de 1000 m²) ; - Positionnement du giratoire de Kergonouix moins impactant pour les zones humides ; - Gestion qualitative des eaux de ruissellement de la plateforme. <p>Compensation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Compensation des fonctionnalités perdues (hydrologie, épuration, biodiversité) par la restauration de zones humides sur quatre sites de compensation : trois aux abords de la RD775 (Port Morgan, Kergrenouille et Keralvy) et un dans le bassin versant limitrophe (La Mlauderie). Le gain de fonctionnalité s'élève à 19 363 m². 	Négligeables à positifs	<ul style="list-style-type: none"> Suivi du plan de gestion des zones humides restaurées (à T+1, T+3, T+5, T+7, T+10, T+15, T+20). Suivi de l'hydromorphie des sols (sondages pédologiques) (à T+1, T+3, T+5, T+10, T+15 et T+20).

THÈMES	EFFETS DU PROJET	MESURES PROJETÉES (éviter, réduire, compensation)	EFFETS RÉSIDUELS	SUIVIS, ENTRETIEN ET SURVEILLANCE
MILIEU NATUREL ET BIODIVERSITÉ		<ul style="list-style-type: none"> - La restauration des zones humides passe par différentes actions : abaissement du terrain naturel jusqu'à l'horizon hydromorphe, suppression de remblais et bâti, effacement d'un plan d'eau sur le lit d'un cours d'eau, restauration des zones de source, restauration de 1115 ml cumulés de cours d'eau, effacement des drains et fossés drainants. - Des mesures sont également prises vis-à-vis de la végétation et en fonction du contexte du site : renforcement de la ripisylve, création d'une haie sur talus en amont de la zone humide de Port Morgan, suppression des espèces invasives ; ensemencement de la zone humide restaurée et entretien différencié de la végétation (création/restauration de mégaphorbiaies), maintien d'une bande enherbée aux abords du cours d'eau à Kergrenouille, ouverture des milieux à La Miauderie. - En complément, 2 mares seront restaurées et 5 mares seront créées sur les sites de Port Morgan, Keralvy et La Miauderie. - Pose d'une clôture pour protéger la zone humide et le cours d'eau du site de compensation de Port Morgan du piétinement du bétail. 		
Boisements	- Le projet routier et les mesures d'accompagnement qu'il intègre entraînent la perte d'environ 3 ha de boisements	<p>Compensation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plantation de 9 ha de boisements (dont 2 ha à rôle économique). Ils sont pris en compte dans le cadre de la demande d'autorisation de défrichement. 	Négligeables	Respect du document d'aménagement et de gestion de la forêt départementale.
Faune	<p>Amphibiens</p> <ul style="list-style-type: none"> - Destruction d'un site de reproduction d'amphibiens ; - Destruction et/ou dégradation d'habitats de nourrissage et de vie terrestre (zones humides, talus, boisements, haies...); - Fragmentation des habitats et accentuation des difficultés de déplacements des espèces. 	<p>Évitement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Évitement d'une zone humide (200 m²) dans le cadre du rétablissement de l'accès au hameau de Brohel. <p>Réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Solutions alternatives pour réduire la destruction de zones humides ; - Remplacement des ouvrages de franchissement existants par des ponts-cadre équipés de banquettes faune pour assurer leur transparence écologique vis-à-vis des amphibiens ; - Aménagement de 8 passages inférieurs pour la petite faune dont 4 batrachoducs ; - Aménagement d'un corridor dédié à la faune dans le passage inférieur à gabarit réduit du Fozo ; - Canalisation à l'aide de barrières/grillages pour guider les amphibiens vers les ouvrages de franchissement ; - Gestion des eaux de ruissellement de la plateforme. 	Négligeables à positifs	<p>Suivi des populations d'amphibiens par la réalisation d'inventaires (à T-1 avant travaux, T+1, T+3, T+5, T+10, T+15 et T+20)</p> <p>Suivi de l'utilisation des ouvrages de franchissement par la faune par pièges photographiques (à T+1, T+3, T+5)</p> <p>Entretien et surveillance des ouvrages de franchissement et des passages inférieurs et des dispositifs de protection contre les traversées.</p>

THÈMES	EFFETS DU PROJET	MESURES PROJETÉES (éviter, réduire, compenser)	EFFETS RÉSIDUELS	SUIVIS, ENTRETIEN ET SURVEILLANCE
MILIEU NATUREL ET BIODIVERSITÉ				
		<p>Compensation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plantation de haies et paysagement des délaissés routiers avec des essences locales. Mode d'entretien extensif de ces espaces ; - Restauration de près de 4950 m² de zones humides (y compris mégaphorbiaies) et recréation de 15 741 m² de zones humides ; - Plantation de 9 ha de boisements, dont 7 ha favorables à la biodiversité. - Restauration de 2 mares et création de 5 autres au niveau des zones humides des sites de compensation de Port Morgan, Keralvy et La Miauderie. 		
	<p>Reptiles</p> <ul style="list-style-type: none"> - Habitat de la vipère péliade situé hors emprise du projet. 	<p>Accompagnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'un muret empierre favorable aux reptiles. 	Négligeables à positifs	Suivi des reptiles (à T-1 avant travaux, T+1, T+3, T+5, T+10, T+15 et T+20).
	<p>Avifaune</p> <ul style="list-style-type: none"> - Destruction ou perte d'habitats favorables (haies, boisements, fourrés), mais absence d'espèce patrimoniale impactée ; - Augmentation des risques de collisions et de mortalité ; - Dérangement et nuisances liées aux trafics automobiles (sonores et visuelles). 	<p>Réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - travaux en dehors de la période de reproduction (dérangement). <p>Réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plantations favorables à l'avifaune nicheuse (haies, boisements). 	Négligeables à positifs	Suivi de l'avifaune nicheuse (à T-1 avant travaux, T+1, T+3, T+5, T+10, T+15, T+20).
	<p>Insectes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Destruction et/ou dégradation d'habitats potentiellement favorables (haies et talus, prairies), mais absence d'espèces patrimoniales ; - Destruction et/ou dégradation d'habitats potentiellement favorables (cours d'eau en milieu ouvert) à l'agrion de Mercure. 	<p>Réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Solutions alternatives pour réduire la destruction de zones humides ; <p>Compensation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Restauration d'affluents du ruisseau de Keralvy et gestion de la végétation favorable à l'agrion de Mercure sur les sites de compensation ; - Restauration de près de 4950 m² et recréation de 15 741 m² de zones humides (zones de chasse) sur quatre sites de compensation dont trois aux abords de la RD775 ; - Création de 6 929 ml de haies et remplacement des ouvrages hydrauliques de franchissement pour assurer leur transparence hydraulique. - Plantation de 5 km de haies le long du linéaire de voirie. 	Négligeables à positifs	<p>Suivi des insectes (à T-1 avant travaux, T+1, T+3, T+5, T+10, T+15, T+20).</p> <p>Entretien des délaissés routiers favorables à certaines espèces.</p>
	<p>Chiroptères</p> <ul style="list-style-type: none"> - Destruction d'habitats (gîte potentiel, zone de chasse, de transit) ; - Fragmentation des habitats de chasse et accentuation des difficultés de déplacements des espèces ; 	<p>Réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Choix du doublement sur place afin d'éviter la création d'une nouvelle infrastructure augmentant la fragmentation des habitats ; 	Négligeables	Suivi des populations de Chiroptères par la réalisation d'inventaires (à T-1 avant travaux, T+1, T+2, T+3, T+5, T+10,

THÈMES	EFFETS DU PROJET	MESURES PROJETÉES (éviter, réduire, compensation)	EFFETS RÉSIDUELS	SUIVIS, ENTRETIEN ET SURVEILLANCE
MILIEU NATUREL ET BIODIVERSITÉ	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation des risques de collisions et de mortalité ; - Dérangement et nuisances liées aux trafics automobiles (bruits, lumières, pollutions...). 	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place de nichoirs artificiels proche du gîte détruit ; - Aménagement de passages sécurisés : passage inférieur du Fozo, zone de transit supérieur privilégiée pour les chiroptères ; - Plantation de haies en vue de limiter les collisions routières et de guider les chauves-souris vers le passage inférieur du Fozo ou le passage supérieur ; - Abattage spécifique des arbres pour les chiroptères - création de bassins de rétention d'eaux pluviales avec volume mort (zone de chasse potentielle). <p>Compensation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plantation de haies : 6 930 ml de haies le long des voiries et à proximité pour compléter la trame verte ; - Plantation de 9 ha de boisements (dont 2 ha à rôle économique) aux abords de la RD775 et en renforcement de la trame verte ; - Restauration de zones humides constituant une zone de chasse potentielle ; - Création de gîtes au sein des ouvrages de franchissement hydraulique. 		<p>T+15 et T+20.)</p> <p>Suivi de l'utilisation des gîtes artificiels créés (à T-1 avant travaux, T+1, T+2, T+3, T+5, T+10, T+15 et T+20.)</p> <p>Suivi de l'utilisation des ouvrages de franchissement par la faune par pièges photographiques (à T+1, T+3, T+5)</p>
	<p>Autres mammifères</p> <ul style="list-style-type: none"> - Perte d'habitats favorables pour l'écureuil roux ; - Fragmentation des habitats et augmentation des risques de collision, notamment pour l'écureuil roux ; - Effets indirects sur la qualité des milieux aquatiques. 	<p>Réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Restauration des zones humides sur quatre sites de compensation dont trois aux abords de la RD775 et gestion pérenne favorable au campagnol amphibie ; - Remplacement des ouvrages de franchissement existants pour assurer leur transparence écologique vis-à-vis des petits mammifères (campagnol, hérisson, loutre...) ; - Aménagement de 8 passages inférieurs pour la petite faune dont 4 batrachoducs ; - Aménagement d'un corridor dédié à la faune dans le passage inférieur à gabarit réduit du Fozo ; - Création d'une zone de transit supérieur privilégiée pour les écureuils ; - Mise en œuvre de dispositif de protection anticollision : pose de grillages ; - Gestion des eaux de ruissellement de la plateforme ; <p>Compensation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plantation de 7 ha de boisements mixtes favorables à l'écureuil roux dans la continuité de la trame verte existante ; - Plantation de 6 930 ml de haies. 	Négligeables à positifs	<p>Suivi du campagnol amphibie (à T+1, T+2, T+3, T+5 et T+10).</p> <p>Suivi de l'utilisation des ouvrages de franchissement par la faune par pièges photographiques (à T+1, T+3, T+5)</p>

THÈMES	EFFETS DU PROJET	MESURES PROJETÉES (éviter, réduire, compensation)	EFFETS RÉSIDUELS	SUIVIS, ENTRETIEN ET SURVEILLANCE
MILIEU NATUREL ET BIODIVERSITÉ	<p>Poissons</p> <ul style="list-style-type: none"> - Destruction et dégradations des habitats aquatiques actuels (240 ml) ; - Dégradation de la qualité de l'eau en tête de bassin versant ; - Absence d'espèces patrimoniales. 	<p>Évitement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Éviter d'un affluent du ruisseau de Keralvy pour le rétablissement de l'accès au hameau de Brohel. <p>Réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Déplacement et rétablissement de 132 ml de cours d'eau intégrant des mesures de diversification du lit mineur pour favoriser la faune piscicole. - Augmentation de la section des ouvrages de franchissement par rapport à l'existant et création de murs en aile afin de réduire l'impact sur la luminosité. - Respect de prescriptions techniques pour la conception et l'aménagement des ouvrages : calage de la pente de l'ouvrage, reconstitution du substrat en fond d'ouvrage, vitesse d'écoulement... - Gestion qualitative des eaux de ruissellement de la plateforme. <p>Compensation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Restauration de 1115 ml cumulés de lit mineur d'affluents des ruisseaux de Keralvy et l'Arz sur les sites de Port Morgan, Kergrenouille, Keralvy et la Miauderie dont le débusage de 90 ml de cours d'eau (Kergrenouille).- Débusage (90 ml) et renaturation du lit mineur d'un affluent du ruisseau de Keralvy sur une centaine de mètres (lieu-dit Kergrenouille). 	Négligeables à positifs	<p>Suivi de la qualité bi-morphologique des cours d'eau (après travaux, T+3 et T+6).</p> <p>Surveillance régulière et entretien adapté du réseau d'assainissement pluvial.</p> <p>Inventaire poisson rivière sur trois stations (ruisseaux de Keralvy, de Kergrenouille et La Miauderie) (à T-1 avant travaux, T+1, T+3, T+5, T+10, T+15 et T+20.)</p>

THÈMES	EFFETS DU PROJET	MESURES PROJETÉES (réduction, compensation)	EFFETS RÉSIDUELS	SUIVIS
PATRIMOINE/PAYSAGE				
Patrimoine	- Dégradation ou destruction de vestiges archéologiques	Réduction : - Respect des procédures de l'archéologie préventive (Code du Patrimoine livre V, titre II)	Nuls à moyens selon la présence ou non de vestiges intéressants au droit du projet	
Paysage	- Le projet de mise à 2X2 voies de la RD775 opérera de nombreux changements tant pratiques que visuels pour les différents utilisateurs et habitants des zones riveraines. Certains de ces changements pourront être minimisés par des prescriptions accompagnant la création de la voirie. D'autres seront inévitables et constitueront à terme l'identité de la nouvelle infrastructure routière.	Mesure de réduction : - Aménagements paysagers aux abords de la voie : <ul style="list-style-type: none"> o Plantation de haies bocagères pour affirmer le caractère bocager du paysage traversé ; o Maintien de vues ouvertes pour mettre en valeur l'espace agricole et valoriser les zones humides ; o Plantation aux abords des bassins de rétention afin de réduire leur aspect artificiel ; o Plantation des merlons acoustiques pour favoriser leur intégration. - Définition d'une palette végétale pour guider les choix d'essences à planter.	Faibles à moyens	

THÈMES	EFFETS DU PROJET	MESURES PROJETÉES (réduction, compensation)	EFFETS RÉSIDUELS	SUIVIS
URBANISME ET MILIEU HUMAIN				
Bâti et foncier	<ul style="list-style-type: none"> - Destruction de 4 maisons aux lieux-dits Le Croiso et Kergrenouille ; - Acquisitions foncières de parcelles privées (33.5ha, dont 18.1ha hors emprise publique). 	<p>Compensation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Indemnisation des propriétaires et des exploitants en cas de terres agricoles ; - Définition des modalités d'indemnisation et de compensation en concertation avec les propriétaires concernés. 	Faibles à moyens	
Données démographiques	<ul style="list-style-type: none"> - Effets indirects positifs sur l'urbanisation et la croissance démographique des communes desservies par la RD775. 	Aucune	Positifs	
Accès et déplacements	<ul style="list-style-type: none"> - Amélioration des conditions de circulations et de sécurité sur la RD775 ; - Perturbations des itinéraires de desserte liés aux axes interceptés par la RD775 et pour les véhicules lents ; - Suppression des accès aux parcelles riveraines de l'axe routier. 	<p>Réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création de 3 giratoires (Croiso, Kergrenouille, Kergonioux), d'une voirie parallèle au nord de la RD775 et d'un passage inférieur au Fozo ; - Création de plusieurs voies d'accès secondaires à voie centrale banalisée pour permettre la pratique sécurisée des circulations douces, notamment 2 roues ; - Création de nouveaux accès depuis la voie parallèle et les voies secondaires créées ; - Création d'un passage inférieur avec voie dédiée aux modes de circulation douce au Fozo ; - Pérennisation de l'aire de covoiturage implantée au carrefour du Croiso. 	Faibles	
Servitudes et réseaux	<ul style="list-style-type: none"> - Interception de réseaux existants (eau, électricité). 	<p>Réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maintien et/ou rétablissement des réseaux interceptés en concertation avec les concessionnaires concernés. 	Nuls	
Qualité de l'air	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation des émissions de polluants (oxydes d'azote, monoxyde de carbone, hydrocarbures, benzène, particules émises à l'échappement, dioxyde de soufre) dues à l'augmentation du trafic routier et de la vitesse de circulation (110km/h). 	<p>Absence de mesures spécifiques : la configuration en déblai d'une partie du linéaire et le maintien d'une végétation dense aux abords de la voie permet de limiter la dispersion des polluants.</p>	Faibles	
Environnement sonore	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation des émissions sonores dues au trafic routier. 	<p>Réduction :</p> <p>Le projet intègre des mesures de protection acoustiques permettant de respecter les niveaux sonores réglementaires:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Isolation acoustique des façades d'un bâtiment d'habitation ; - création de trois merlons en terre ; - réalisation de la couche de roulement de la RD769 avec un béton bitumineux très mince (B8TM), technique qui entre dans la famille des enrobés acoustiques et qui reste compatible avec la politique d'entretien du réseau routier départemental. 	Faibles	

THÈMES	EFFETS DU PROJET	MESURES PROJETEES (réduction, compensation)	EFFETS RÉSIDUELS	SUIVIS
Risques technologiques	- Amélioration de la sécurité routière et réduction du risque d'accidents liés au transport de matières dangereuses ;	Aucune	Positifs	
ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES				
Agriculture	- Pertes de surfaces agricoles (16.35 ha) ; - Modification et suppression des accès aux parcelles agricoles ; - Amélioration des conditions de sécurité concernant l'accès aux parcelles.	Réduction : - Aménagements et rétablissements des accès aux surfaces agricoles ; - Réaffectation des délaissés routiers : remise en état des terrains supportant d'anciennes voies secondaires. Compensation : - Échanges de terres et compensations foncières ; - En dernier ressort, indemnisations financières.	Faibles à moyens	
Autres (industries, commerces, services, tourisms)	- Effets favorables au développement économique et à l'attractivité du territoire.	Aucune	Positifs	

4- LES AVIS EMIS

4-1 Avis de l'Autorité Environnementale

La MRAe Bretagne a émis le 8 février 2022 un avis délibéré sur le projet. Cet avis ne porte pas sur son opportunité mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Cet avis n'est ni favorable, ni défavorable ; il vise à permettre d'améliorer le projet et à favoriser la participation du public.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale sont :

- La reconquête sinon le maintien de la qualité des milieux aquatiques récepteurs et de l'hydromorphologie des cours d'eau, au regard de leurs rôles écologiques et la limitation du risque d'inondation ;
- la préservation de la biodiversité ordinaire et protégée incluant les milieux naturels structurant les continuités écologiques et les espèces floristiques et faunistiques qui y sont abritées ;
- la limitation de la consommation des sols agricoles au regard des services écosystémiques qu'ils rendent ;
- la qualité du cadre de vie pour les usagers et les riverains de la route, incluant la préservation de la qualité de l'air, la limitation des nuisances sonores, la qualité paysagère après réalisation du projet, la qualité et la sécurité des déplacements ;
- la contribution du projet à l'enjeu global climatique et énergétique liée au mode de déplacement, aux conditions de circulation ou à la consommation d'espace.

Elle constate que plusieurs mesures de réduction et de compensation théoriquement efficaces sont prévues par le porteur de projet afin de réduire les incidences de celui-ci sur la qualité et l'écoulement des cours d'eau, sur les milieux naturels (humides, boisés, bocagers), sur les conditions de gîte et de circulation de la faune et enfin sur l'environnement sonore des riverains.

Cependant le caractère affiché comme « très faible », « négligeable » voire « positif » des incidences résiduelles mérite d'être plus amplement justifié. Cela passe par une meilleure démonstration de l'adéquation des mesures aux caractéristiques de l'état initial de l'environnement et par la définition de procédures et d'objectifs de suivi suffisamment précis et convenablement planifiés. Le cas échéant, des mesures complémentaires devront être prévues. En l'état, la maîtrise des incidences résiduelles n'est pas suffisamment garantie.

Enfin, si de nombreuses incidences semblent évitées par le doublement de la route actuelle au lieu de la création d'une nouvelle route, il conviendrait que l'option retenue soit mieux justifiée au regard de la consommation des espaces agricoles et naturels qu'elle engendre malgré tout.

Dans son mémoire en réponse daté d'Aout 2022, le Département apporte des précisions sur l'ensemble des remarques formulées par l'autorité environnemental dans son avis détaillé. Le dossier présenté à l'enquête intègre les modifications et/ou compléments apportés suite à l'avis de l'Ae.

4-2 Le Conseil National de la Protection de la Nature - CNPN

Le 20 octobre 2022, **le CNPN a émis un avis favorable sous conditions** à la demande de dérogation d'espèces protégées malgré la démonstration partielle de l'absence de solution satisfaisante.

Le CNPN recommande que :

- La destruction d'Asphodèle d'Arrondeau, située au lieu-dit Beaulieu, mais non observée en 2019 fasse l'objet tout de même d'une mesure de compensation.
- Les plantations végétales inhérentes au projet (MC1, MC2 et MA4) n'aient recours qu'à un panel d'espèces autochtones (recours au label végétal local de l'OFB souhaitable) et soient réalisées le plus rapidement possible pour limiter les pertes nettes d'intérêt pour la biodiversité.
- Des mesures temporaires de protection des éléments arborés soient mises en places et contrôlées jusqu'à maturité des plantations.
- Des mesures temporaires de réduction des nuisances lumineuses soient mises en place en faveur des chiroptères jusqu'à maturité des plantations.
- Les boisements replantés au titre de la MC2 ne puissent subir de coupes rases et soient gérées essentiellement au bénéfice de la biodiversité locale (favoriser le vieillissement)
- La mesure MA5 soit réalisée de manière anticipée à l'ouverture du chantier avec traitement in situ des déchets végétaux

Le CNPN insiste sur la nécessité d'une retranscription détaillée et contrôlable des attendus du projet en matières de mesures ERC dans l'arrêté préfectoral d'autorisation (livrables techniques, échéancier de mise en œuvre des mesures, modalités et échéancier de suivi, de rapportage et de contrôle par le coordinateur environnemental de chantier).

Par courrier à l'attention du Préfet du Morbihan, daté du 12 décembre 2022, le maitre d'ouvrage a apporté les réponses suivantes aux demandes formulées par le CNPN.

• **Haies de compensations écologiques**

Le maitre d'ouvrage précise que pour la plantation de haies (MC1) comme de boisements (MC2 et MA4), il s'engage à ne recourir qu'à un panel d'espèces autochtones, c'est-à-dire à imposer au paysagiste uniquement la fourniture de plants labellisés « végétal local » ou pour les haies champêtres à recourir à des plants de pépinières forestières agréées. Les plantations de boisements seront réalisées sous couvert d'une expertise forestière de l'ONF et avec l'aide d'entreprise spécifiques forêts qui ont l'obligation de se fournir en plants forestières agréés, ceci afin de garantir à la fois les enjeux de reprises des plants mais également d'éviter toute pollution génétique de la biodiversité locale.

La mise en œuvre des mesures compensatoires et d'accompagnement (y compris MA5) sera autant que possible anticipée dans la mesure où elle sera compatible/pertinente avec l'ordonnancement des travaux ; pour le moins elle sera réalisée au fur et à mesure de l'état d'avancement des travaux.

• **Asphodèle d'Arrondeau**

Le maitre d'ouvrage rappelle que si l'asphodèle d'Arrondeau a été repéré aux abords de Beaulieu en 2009, 2012 et 2016 (1 seul individu), il n'a plus été repéré en 2019 s'est pourquoi aucune mesure n'a été envisagée. Le département réalisera de nouvelles investigations préalablement aux travaux de sorte de lever tout risque de destruction. Le cas échéant les individus repérés seront transplantés vers un habitat favorable au plus près de la station impactée. La mesure de suivi de la flore (MSC6) indique que le suivi s'attachera en priorité à suivre les stations d'asphodèles d'Arrondeau.

• **Protection des éléments arborés**

Le maitre d'ouvrage rappelle que les mesures de suivi des plantations MSC8, suivi des habitats et des haies MSC5 seront mises en œuvre. Il s'engage par ailleurs sur des mesures d'entretien et de gestion des boisements et haies plantées (Men3) de sorte de garantir et de pérenniser les actions réalisées.

• **Les chiroptères et la réduction des nuisances lumineuses avant maturité des plantations**

Le département informe que l'intérêt de dispositifs occultant temporaires sera étudié dans le cadre de la consolidation des études en phase construction et au besoin mis en œuvre en accompagnement du dispositif d'aide au franchissement (MPR14). Il ajoute qu'il est déjà prévu d'équiper le passage inférieur toute faune (MR15) de dispositifs occultants.

• **Boisements replantés au titre de la MC2**

Le maître d'ouvrage rappelle que les principes de gestion sont décrits dans le dossier et visent bien à conduire à un maillage d'arbres diversifié au bénéfice de la biodiversité. Les boisements compensateurs biodiversité seront conduits pour atteindre une futaie régulière mélangée, aucune coupe rase ne sera réalisée dans le cadre de la gestion forestière à venir des boisements.

Le Département rappelle qu'au titre de son document d'aménagement forestier départemental, il se fixe comme objectif une gestion forestière à visée prioritaire sur la conservation de la biodiversité et l'accueil du public. La gestion menée sur les boisements compensateurs sera conforme à ce principe sur lequel la collectivité s'est engagée en 2015.

4-3 La Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE VILAINE

La commission locale de l'eau du SAGE Vilaine s'est prononcée sur le dossier d'autorisation relatifs à l'aménagement Le Croizo/kerrounioux de la RD 775 les 18 octobre 2021 et 1^{er} juillet 2022

Dans son avis du 18 octobre 2021, la CLE concluait à la compatibilité du dossier d'autorisation avec le SAGE Vilaine.

La CLE notait toutefois

- que pour limiter au mieux les effets négatifs des destructions des haies et des boisements, il conviendrait de réaliser les plantations de compensation le plus en amont possible
- l'absence de précisions sur la capture d'amphibiens préalablement à la destruction de zones de reproduction.

Suite à cet avis, le maître d'ouvrage a apporté les réponses suivantes :

- concernant les haies, il est indiqué qu'elles seront plantées après les travaux d'aménagement de la route, afin d'éviter leur dégradation lors des travaux puisqu'elles seront plantées aux abords immédiats de la route. Aucun complément n'est apporté pour la plantation de boisement et sur son échancier.
- Concernant la préservation des amphibiens, le pétitionnaire a ajouté une mesure de réduction qui consistera en une capture de sauvegarde des amphibiens et campagnols amphibies une semaine avant les travaux.

Dans son second avis du 1^{er} juillet 2022, la CLE concluait que les compléments apportés au projet restaient compatibles avec le SAGE Vilaine.

5 – LA COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE

Le dossier d'enquête (1194 pages au format A3) mis à disposition du public comporte les pièces suivantes :

- L'arrêté préfectoral du 30 janvier 2023 prescrivant l'enquête publique

- **Volet A : note de présentation non technique** (40 pages, 4 vues en plan et 4 illustrations du projet)
 - I. Intitulé de l'opération et objet du dossier
 - II. Localisation du projet
 - III. Démarche du maître d'ouvrage
 - IV. Description du projet
 - V. Principales mesures environnementales
 - VI. Annexes

- **Volet B : pièces communes du dossier d'autorisation environnementale** (89 pages, 4 vues en plan, 4 illustrations du projet)
 - I. Identification du demandeur
 - II. Objet de la demande
 - III. Contexte réglementaire
 - IV. Composition du projet
 - V. Emplacement du projet
 - VI. Démarche du projet du Maître d'ouvrage
 - VII. Maîtrise foncière des terrains pour la réalisation du projet
 - VIII. Description du projet
 - IX. Compatibilité du projet avec les documents de planification territoriale
 - X. Compatibilité du projet avec les documents de gestion de la ressource en eau
 - XI. Prise en compte des documents relatifs à l'environnement et les milieux naturels
 - XII. Annexes

- **Volet C : pièces justificatives de la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau** (350 pages)
 - I. Résumé non technique
 - II. Objet de la demande et identification des intervenants
 - III. Emplacement du projet
 - IV. Rappel des caractéristiques du projet et des rubriques dont il relève
 - V. Document d'incidences
 - VI. Moyen d'entretien, de surveillance et d'intervention, mesures de suivi
 - VII. Compatibilité avec les documents relatifs à la gestion de l'eau
 - VIII. Annexes

- **Volet D : dossier de demande de dérogation à l'article L.411-1 du code de l'environnement pour la destruction d'individus, de milieux particuliers ou d'aires de repos d'espèces** (312 pages)
 - I. Contexte
 - II. Projet et identification des intervenants
 - III. Contexte écologique
 - IV. Méthodologie
 - V. Résultats
 - VI. Effets du projet
 - VII. Mesures Eviter-Reduire-Compenser et effets résiduels
 - VIII. Conclusions

- **Volet E : dossier de demande d'autorisation de défrichement** (20 pages, 5 planches au 1/0000 des surfaces de boisements soumises ou non à autorisation de défrichement et des surfaces reboisées)
 - I. Note de présentation
 - II. Compensation du défrichement par plantation
 - III. Préconisations d'aménagement de boisements compensateurs

IV. Conclusions

V. Annexes

▪ **Volet F : Etude d'impact**

Actualisation de l'étude d'impact

Pièce E : Résumé non technique de l'étude d'impact (58 pages)

Pièce F : Etude d'impact (274 pages)

▪ **Dossier administratif**

- Mémoire en réponse à la demande de compléments de la DDTM du Morbihan
- Avis de la CLE du SAGE Vilaine du 18 octobre 2021
- Avis de la CLE du SAGE Vilaine du 1^{er} juillet 2022 sur le complément au projet de RD 775
- Avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) du 20 octobre 2022
- Documents CERFA de la demande de dérogation « espèces protégées » : cerfa n°13 616*01 et n°13 614*01
- Réponse du conseil départemental à l'avis du CNPN (courrier adressé au Préfet du Morbihan)
- Avis délibéré de la MRAe rendu le 8 février 2022
- Mémoire en réponse du conseil départemental à l'autorité environnementale

Un registre d'enquête côté et paraphé par mes soins.

6 – ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

6-1 Phase préalable à l'ouverture de l'enquête

6-1-1 Désignation du commissaire enquêteur

A la demande de Monsieur le Préfet du Morbihan, Monsieur le conseiller délégué du Tribunal Administratif de Rennes m'a désignée commissaire enquêteur par décision du 16 janvier 2023.

6-1-2 Arrêté préfectoral du 30 Janvier 2023 (annexe 1)

Les modalités pratiques d'organisation de l'enquête publique (période d'enquête, lieu de réception du public, nombre de permanences, information de la population...) ont été définies en concertation avec M. Lydie BOURGINE DDTM Service eau biodiversité risques, unité gestion des procédures environnementales.

Ces modalités ont été reprises dans l'arrêté préfectoral du 30 Janvier 2023 :

- ✓ Les dates de l'enquête : du 1^{er} mars 2023 au 31 mars 2023 (soit 31 jours).
- ✓ La mise à disposition du dossier d'enquête publique papier en mairie de La Vraie Croix.
- ✓ La consultation du dossier d'enquête sur le site internet des services de l'Etat dans le Morbihan (www.morbihan.gouv.fr- rubrique publication – sous rubrique enquêtes publiques – La Vraie Croix) et à partir d'un poste informatique en mairie de la Vraie Croix.
- ✓ Les jours et heures de permanences du commissaire enquêteur en mairie de La Vraie Croix :
 - le mercredi 1^{er} mars 2023 de 9h00 à 12h00
 - le lundi 13 mars 2023 de 14h00 à 17h00
 - le jeudi 23 mars 2023 de 9h00 à 12h00
 - le vendredi 31 mars 2023 de 14h00 à 17h00

- ✓ Les modalités de consignation des observations :
- registre papier déposé en mairie de La Vraie Croix paraphé par mes soins
 - correspondance adressée au commissaire enquêteur en mairie de La Vraie Croix, rue du Grand Chêne
 - courriel à l'adresse enquête-publique-4450@registre-dematerialise.fr
 - registre dématérialisé via le lien : <https://www.registre-dematerialise.fr/4450>

6-1-3 Réunion avec le maître d'ouvrage et visite des lieux

Le 16 février 2023, dans les locaux du Conseil Départemental, une réunion est organisée avec les personnes en charge du dossier au Conseil Départemental : M. LE COURTOIS Vincent, responsable direction des routes et de l'aménagement, M. CHEVILLARD Simon, chargé d'études au service Acquisitions foncières, domanialité, service urbanisme et procédures environnementales, Mme MACKOWIAC Héléne, responsable travaux. Excusé, M. LOZACHMEUR Eric responsable service Acquisitions foncières, domanialité, service urbanisme et procédures environnementales.

Lors de cette réunion le projet m'a été présenté et des réponses ont été apportées à mes premiers questionnements.

Le 1^{er} mars 2023, à la suite de la permanence en mairie de La Vraie Croix je me suis rendue sur le terrain avec Mme MACKOWIAC. Cette visite m'a permis de visualiser le futur tracé de la voirie, le positionnement des giratoires, des ouvrages de franchissement envisagés, des bassins de rétention, des zones humides, des boisements et des sites de compensation à proximité du projet.

6-1-4 Publicité de l'enquête

L'information du public concernant la tenue de l'enquête a été réalisée conformément à l'article 3 de l'arrêté préfectoral.

L'avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête a été publié dans deux journaux locaux, rubrique annonce légale, dans les délais réglementaires :

1^{er} avis : éditions Ouest-France et Le Télégramme du 13 février 2023

2^{ème} avis : éditions Ouest-France et Le Télégramme du 3 mars 2023

L'arrêté préfectoral et l'avis d'enquête ont été affichés en mairie de La Vraie Croix quinze jours avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de l'enquête (affichage papier visible de la voie publique).

L'avis d'enquête a été publié sur le site internet des services de l'Etat dans le Morbihan (morbihan.gouv.fr) quinze jours au moins avant le début de l'enquête.

L'avis d'enquête au format A2 a été affiché par les soins du pétitionnaire en 8 endroits de l'itinéraire et complété par 2 panneaux d'affichage Texto Village informant de la tenue de l'enquête publique.

L'enquête publique a été annoncée sur le site internet de la mairie de La Vraie Croix ainsi que sur le panneau lumineux d'informations municipales.

Les mesures prises démontrent que le public a été informé de la présente enquête.

6-2 Phase d'enquête publique

6-2-1 Déroulement de l'enquête

L'enquête ouverte le mercredi 1^{er} mars 2023 et clôturée le vendredi 31 mars 2023, s'est déroulée en mairie de La Vraie Croix.

L'arrêté préfectoral, le dossier d'enquête, les avis de la CLE, du CNPN et de la MRAe et les réponses au CNPN et à la MRAe ont été tenus à la disposition du public en mairie de La Vraie Croix. Le dossier d'enquête était également consultable sur un ordinateur mis à disposition du public en mairie.

Le 31 mars 2023 à 17 h, l'enquête est terminée. J'ai clos et emporté le registre d'enquête et le dossier d'enquête déposé en mairie.

6-2-2 Bilan de l'enquête

Une quarantaine de personnes se sont déplacées en mairie pour me rencontrer lors de mes 4 permanences en mairie de la Vraie Croix dont, lors de la dernière permanence, 8 membres du collectif qui s'est créé contre la 2x2 voies.

Le site du registre dématérialisé <https://www.registre-dematerialise.fr/4450> a été consulté par 1438 visiteurs ; 96 ont téléchargé au moins un des documents de présentation.

235 observations (dont 4 doublons) ont été formulées sur les différents supports mis à la disposition du public pour s'exprimer.

6-3 Phase postérieure à la période d'enquête

6-3-1 Communication du procès-verbal de synthèse de l'enquête

A l'issue de l'enquête publique j'ai dressé procès-verbal de synthèse de l'enquête (annexe 2) en application de l'article R123-18 du code de l'environnement. Ce procès verbal doit permettre au responsable du projet d'avoir une connaissance aussi complète que possible des préoccupations ou suggestions exprimées par le public ayant participé à l'enquête et donner matière, s'il le désire, à produire un mémoire en réponse.

Le 11/04/2023, dans les locaux de l'Hôtel du Département à Vannes, j'ai remis et commenté le procès-verbal de synthèse de l'enquête au maître d'ouvrage de l'opération représenté par M. Le Courtois Vincent, M. Chevillard Simon, Mme Mackowiac Hélène et Mme Le Doaré Emilie

Cette rencontre a été pour moi l'occasion de leur faire part du déroulement de l'enquête et des principales inquiétudes et/ou interrogations voire incompréhensions des intervenants à l'enquête.

Par courrier daté du 28/04/2023 (réceptionné le 5/05/2023), le Conseil Départemental me sollicitait pour un allongement du délai accordé par le code de l'environnement pour produire le mémoire en réponse aux observations émises lors de l'enquête et à mes questions (annexe 3).

Par courrier en date du 28 avril 2023, j'informais le Préfet (autorité organisatrice de l'enquête), que le maître d'ouvrage sollicitait un délai supplémentaire pour produire son mémoire en réponse et en conséquence je sollicitais le Préfet afin d'obtenir un délai pour remettre mon rapport et mes conclusions (annexe 4).

Par courrier daté du 28 avril 2023, M. Le Préfet m'accordait le délai supplémentaire demandé (annexe 5).

6-3-2 Réception du mémoire en réponse du maître d'ouvrage

J'ai réceptionné le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse par mail le 3/03/2023 et par courrier postal le 5/05/2023 (annexe 6).

7 – LES DEPOSITIONS DU PUBLIC

7-1 Bilan comptable des contributions

Le projet objet de l'enquête a fait l'objet de **235 contributions** réparties de la manière suivante

- **18** dépositions inscrites directement sur le registre papier et référencées de R1 à R18
- **9** lettres annexées au registre papier et référencées de L1 à L9
- **207** dépositions inscrites sur le registre dématérialisé référencées de @1 à @207
- **1** observation orale, référencée O1

NB : une contribution a fait l'objet d'une modération sur le registre dématérialisé

Les observations ont été déposées par :

- Des élus : M. Joël LABBE, Sénateur du Morbihan, M. PICARD Maxime, vice-président à l'économie et l'agriculture de Questembert Communauté
- Un collectif de riverains et associations du territoire de Questembert-Communauté
- Une association : Elémenterre
- Des particuliers : riverains, habitants des communes environnantes, usagers de la RD775.
- Des agriculteurs

7-2 Thèmes des contributions

Les dépositions du public, qui peuvent comprendre plusieurs observations, ont été synthétisées et ventilées par thèmes (*les tableaux de synthèse sont annexés au procès-verbal de l'enquête*). Chaque contribution peut porter sur différents thèmes.

Pour chaque thème, il est indiqué le nombre total de remarques :

- Enquête publique, information, accès au dossier	13
- Qualité du dossier d'enquête	9
- Artificialisation des sols	100
- Biodiversité (faune/flore)/zones humides/cours d'eau	51
- Mesures ERC	11
- Qualité de l'air, enjeux climatiques	52
- Circulation et sécurité	94
- Nuisances sonores	20

- Mobilités alternatives	54
- Coût du projet	116
- Impacts économiques	4
- Variantes	45
- Aménagements (merlon, passage inférieur, ronds-points, voies de desserte)	10
- Divers	5

Soit un total de 584 remarques

7-3 Synthèses des observations par thèmes

Toutes les contributions ont été étudiées, synthétisées et regroupées par thèmes pour en faciliter l'examen.

C'est cette synthèse, accompagnée du tableau résumant les observations, qui a été remise au maître d'ouvrage dans le cadre du procès-verbal de synthèse (*annexe 2*).

▪ **Avis sur le projet**

Avis défavorable

Sans remettre en cause l'objectif de sécurisation de la RD 775, la quasi-totalité des contributeurs considère que le projet est passériste, onéreux, surdimensionné, en totale contradiction avec l'objectif du zéro artificialisation nette (ZAN), écocide. Par ailleurs, ils estiment que le projet va à l'encontre des politiques de réduction de l'utilisation de la voiture et du développement des transports collectifs portés par la région Bretagne.

Il est rappelé que le projet a été mal accueilli par la population en 2013 et que depuis cette date il n'y a eu aucune concertation. Les intervenants regrettent que les solutions alternatives évoquées notamment lors de la concertation de 2013 n'aient pas été sérieusement étudiées par le maître d'ouvrage (adaptation de l'existant). Ils considèrent que dans sa conception le projet proposé à l'enquête porte atteinte à l'environnement (humain, paysage, biodiversité, milieux naturels, agriculture).

Les intervenants se demandent comment la solution d'une infrastructure quasi-autoroutière d'une 2x2 voies + 2 voies de desserte et 3 giratoires sur 3,8 km à plus de 16 M€ a pu être imaginée, conçue et validée pour répondre à des besoins qui auraient pu être satisfaits par des solutions bien moindres en termes de nuisances, de pollutions, de coûts, de transformation de paysages, d'atteintes à la biodiversité, avec des niveaux d'exigence quasi-similaires ... Ils s'accordent pour demander l'étude d'un autre projet qui répondrait à la sobriété foncière et à la protection de l'environnement.

Sans avis explicite

Quelques intervenants ont formulé des remarques sans exprimer un avis explicite sur le projet.

Certaines de ces observations portent notamment sur le constat de prise en compte ou non de demandes formulées par les propriétaires ou exploitants de parcelles impactées par le projet de mise à 2x2 voies, l'aménagement ou le réaménagement de voies d'accès à un bâtiment agricole ou à des terres, ou encore sur le positionnement et l'aménagement du passage inférieur, de l'écran acoustique (ex : O1, R1, R2, R3, R13).

• **Enquête publique/Information/ accès au dossier**

Trois intervenants s'interrogent des raisons pour lesquelles la publicité autour de l'enquête soit si faible (absence d'information sur les sites internet du Conseil départemental et de la commune, simples panneaux d'information sur le bord de la route).

Des contributeurs font état de difficultés à télécharger le dossier et de ne pas retrouver sur le site de téléchargement les pièces du dossier papier en raison du découpage du dossier numérique (40 documents avec des noms incompréhensible).

Un intervenant se félicite de la possibilité de contribuer en ligne via le registre dématérialisé.

Alors même que l'enquête publique n'est pas terminée et que le commissaire enquêteur n'a pas remis son avis, il est constaté que des géomètres interviennent sur le terrain d'où le questionnement de l'intérêt de la consultation du public sur le projet.

• **Qualité du dossier d'enquête**

Dossier de plus de 1000 pages difficiles d'appropriation pour les non-initiés. Un intervenant considère que sous couvert de consultation, on fait croire au citoyen lambda qu'il peut s'exprimer mais il n'a pas les compétences techniques ni bien souvent le temps.

Il est reproché l'absence de mise à jour de nombreuses données (ex : les données sur les déplacements domicile-travail datent de 2013) or depuis la réalisation de l'étude d'impact, la RD 775 enregistre une baisse de trafic, les accidents ont diminué depuis la mise en service du rond-point du Croiso et la gare de Questembert enregistre un doublement de sa fréquentation.

Les intervenants ont noté que les études environnementales et les compensations prévues sont le fruit d'un travail décousu mené depuis plus de 10 ans par au moins 12 personnes différentes. Des doutes sont formulés quant à la qualité des inventaires espèces protégées en raison des lacunes sérieuses constatées sur le terrain en 2022-23 par des naturalistes (certaines espèces présentes sur le secteur d'étude n'ont pas été inventoriées). Selon les naturalistes ces lacunes conduisent à une sous-estimation des enjeux liés aux espèces.

Des intervenants considèrent que la formulation même de la nature du projet est ambivalente. Dans le dossier, sa désignation varie à de nombreuses reprises au point de révéler un doute sur sa vraie nature. Outre la désignation par 2x2 voies, désignation officielle depuis le début du dépôt du dossier ayant enclenché la DUP (déclaration utilité publique) par le Préfet, il est fait état de manière abusive de « doublement sur place de la voirie existante », de « créneau de dépassement pour une route 2x1 voie », de « reprise en long de la voirie ».

Des contributeurs estiment, qu'aux manques et demandes de compléments d'information de la MRAe, les réponses apportées par le maître d'ouvrage restent succinctes, évasives voire absentes. Ils considèrent que les problèmes sont minimisés et que les auteurs se défontent sur une réglementation générale.

• **Artificialisation des sols**

Ce thème a suscité de nombreuses interventions. Le public considère que ce projet :

- est contraire aux objectifs de souveraineté alimentaire en raison des surfaces agricoles qu'il détruit (16 ha de terres agricoles)
- est contraire aux objectifs de sobriété foncière de la loi Climat et Résilience. Le projet routier ne tend pas vers le Zéro Artificialisation Nette (ZAN) à 2050.

Un intervenant fait remarquer que le projet est un non-sens dans un contexte de difficultés d'accès à la terre pour de jeunes agriculteurs qui cherchent à s'installer pour développer une activité économique locale et améliorer la souveraineté alimentaire du territoire.

Un élu du territoire précise que l'élargissement de la route consommera autant que ce que le territoire communautaire dispose de surfaces économiques constructibles pour une décennie (29 ha) ou encore le quart de l'ensemble des surfaces constructibles au titre du PLUi de Questembert communauté. Il ajoute que l'effort de réduction des surfaces constructibles consenti au PLUi sera de facto très abimé (ramené à la consommation foncière réelle du territoire) par ce projet.

Il est rappelé qu'en France tous les 10 ans, c'est l'équivalent d'un département qui est artificialisé. Les infrastructures de transport représentent 28% de cette artificialisation.

Des intervenants notent que l'artificialisation des sols, en détruisant et en morcelant les espaces naturels, agricoles et forestiers, contribuent directement à la dégradation du fonctionnement des écosystèmes et à l'érosion de la biodiversité.

• Biodiversité/zones humides/cours d'eau

Des intervenants à l'enquête reprennent à leur compte l'avis sous condition du CNPN et les remarques de la MRAe.

Les impacts sur la biodiversité sont rappelés par une intervenante : destruction de 24 ha d'habitats naturels, 16 ha de terres agricoles, 3,5km de haies, 550m² de mégaphorbiaies que la France s'est pourtant engagée à protéger dans le cadre de l'Union Européenne, 3 ha boisements, 1,5 ha de zone humide, destruction d'un lit majeur de cours d'eau sur 2700 m², destruction de 240 m linéaire de cours d'eau, impacts sur plusieurs espèces de faune et de flore protégées, sans parler de la fragmentation des milieux, de l'impact des pollutions lumineuses, acoustiques, vibratoires, de la dégradation de la qualité de l'air, des pollutions possibles des eaux et des sols...

Les mesures de maintien de la qualité et de l'hydromorphologie des milieux aquatiques récepteurs ne sont pas suffisamment anticipées, décrites, mesurés...alors même que les aléas climatiques (sécheresses ou pluviosité hors normes) s'avèrent de plus en plus fréquents et préjudiciables.

Les ruisseaux de Kergounioux, Saint-Just et Keralvy, sont identifiés comme des réservoirs biologiques par le SDAGE Loire-Bretagne, ils contribuent à la formation de corridors écologiques locaux, voire d'intérêt régional.

Le projet d'élargissement de la RD775 vient affaiblir directement une continuité écologique régionale.

Un intervenant note que l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols va se traduire par un volume d'eau pluviale supplémentaire à gérer. En réponse des bassins de rétention-infiltration seront créés. Il considère que ces ouvrages ne sont pas neutres dans la gestion des pollutions et nécessitent un entretien souvent mal ou non fait par les gestionnaires. Si la décantation permettra d'éviter les rejets de particules polluantes (issues du lessivage des voiries par les eaux pluviales) dans les milieux naturels, ces particules vont s'accumuler en fond de bassin et nécessiteront un curage occasionnel. Par ailleurs, la décantation ne permettra pas de bloquer les éléments surnageants, notamment les hydrocarbures, qui seront retenus en amont de la cloison siphonée. Cela fonctionne bien en théorie, il revient alors à l'exploitant d'assurer le bon entretien de ces ouvrages pour s'assurer que dans la pratique il n'y aura pas de déversement / fuite / débordement accidentel de ces pollutions qui réduiraient tous ces efforts à néant. De manière plus générale, quelle assurance pouvons-nous avoir sur l'entretien/maintenance des infrastructures et le suivi des mesures compensatoires ?

Des naturalistes ont constaté de nombreuses lacunes dans le recensement des espèces (voir obs L9)

- **Mesures éviter/réduire/compenser (ERC)**

Un intervenant se demande comment trouver des compensations techniques au réchauffement climatique, à la destruction définitive d'un paysage, à l'artificialisation de terres agricoles, à l'atteinte à la biodiversité, si l'on ne remet pas en cause le surdimensionnement de ce projet ?

L'association Elémenterre considère que l'analyse des effets après mesures d'évitement, de réduction et de compensation sur l'ensemble des groupes faunistiques est sous-estimée. Affirmer que le projet aura un impact négligeable voir positif pour certaines espèces de mammifères est mensonger.

Un contributeur considère que les principes d'ERC (Eviter / réduire / compenser) sont évoqués mais traités bien légèrement et pas dans le sens d'une priorité à l'évitement et à la réduction, seuls moyens de corriger les errements et poursuites d'aménagements constatées un peu partout. Il note que la MRAe, comme par ailleurs beaucoup d'études post-travaux, relèvent que les mesures de « compensation » sont souvent inopérantes, et ne contribuent pas réellement à infléchir les désordres environnementaux, alors même que le changement climatique a toute chance de les accroître encore.

Selon des intervenants la séquence ERC n'est pas complète puisque la solution d'évitement n'est pas étudiée.

Pour un intervenant, ce projet qui n'a aucune réelle utilité aura des impacts forts sur la biodiversité et ce ne sont pas quelques mesures de compensation qui viendront réellement changer cela. Les arbres nouvellement plantés mettront des dizaines d'années à proposer les mêmes services écosystémiques que les arbres déboisés, la création d'une réelle zone humide n'est jamais assurée, ni l'usage des passages de faune... Le défaut des études d'impacts et des démarches ERC est toujours le même, l'évitement n'est jamais considéré à sa juste valeur. On part du principe que le projet se fera et on met des pansements à droite à gauche pour limiter les dégâts tant bien que mal, avec quelques mesures de réduction des impacts, puis des mesures compensatoires symboliques pour se donner bonne conscience...

Un contributeur note que l'adoption de la démarche ERC est postérieure au choix de l'aménagement en 2x2 voies. Pour lui, la première étape éviter permettrait notamment de conserver le giratoire du Croiso, la seconde étape réduire limiterait l'emprise sur les terres agricoles et le coût important de l'opération, la troisième étape compenser minimiserait les nuisances et impacts sur l'environnement.

Si pour un intervenant la mise en œuvre de mesures compensatoires est une bonne chose comment juger de leur adéquation aux besoins du vivant local.

- **Qualité de l'air/climat**

L'augmentation de la vitesse des véhicules fait craindre un accroissement de la pollution de l'air et des gaz à effet de serre. Le dossier d'enquête parle d'une augmentation de 20% de la consommation énergétique à l'horizon 2045 suite à l'élargissement de la route.

Des intervenants évoquent le rapport du GIEC publié le 20 mars 2023 qui précise notamment que « pour limiter le réchauffement à 1,5°, le secteur des transports devra réduire ses émissions de 59% d'ici 2050 (-29% pour rester en dessous de 2°). Pour atteindre ces objectifs il est nécessaire de mettre en place des programmes de réduction de la demande, d'améliorer l'efficacité énergétique et d'adapter les infrastructures. Pour les déplacements de personnes cela se traduit par le développement des transports en commun, des transports actifs et de la mobilité locale partagée. Quant au fret, la réduction des émissions dépendra beaucoup des décisions politiques et des progrès technologiques. »

Un pétitionnaire note que dans le dossier d'enquête (Volet F page106) il est affirmé que « le projet n'est pas de nature à modifier directement le climat à l'échelle locale ou régionale - Mesures projetées : Aucune - Effets résiduels : Non significatifs » alors que dans le dossier d'enquête les émissions relatives au trafic sur l'infrastructure ne sont pas quantifiées tout comme leurs évolutions avec la mise en œuvre du projet.

• **Circulation et sécurité**

Les usagers de la RD775 font état d'une circulation peu dense et fluide quel que soit le moment de la journée. Pour illustrer leur propos des intervenants rappellent, à partir de données de la direction des routes et de l'aménagement du territoire du Département 56, que le trafic sur le tronçon du projet est inférieur aux prévisions figurant au dossier.

Un contributeur s'étonne que le projet qui porte pour objectif principal une sécurisation et fluidification du trafic n'inclut pas une étude poussée du trafic.

Sauf exception, les intervenants à l'enquête sont favorables à la sécurisation de l'axe mais certains d'entre eux considèrent que ce n'est pas la section la plus dangereuse. Le comportement de certains automobilistes est mis en avant (non-respect du code de la route). Il est reconnu que l'aménagement du rond-point du Croiso a participé à la sécurisation de l'axe.

Pour les intervenants, l'aménagement du tronçon est certes indispensable mais il ne nécessite pas la lourde infrastructure telle que celle proposée. D'après eux, différentes routes dans le département assurent les mêmes objectifs de sécurisation moyennant des aménagements plus légers (ex ronds-points du Croiso, de Penrho, celui menant à Tréfflean, bande dérasée multifonctionnelle, aménagement ponctuel de passages à 3 voies etc...).

L'inadéquation du projet avec le trafic actuel et futur est mis en parallèle avec l'aménagement routier 2x2 voies réalisé à Malensac (voie quasi déserte quel que soit le moment de la journée).

• **Nuisances sonores/merlons acoustiques**

Des riverains s'inquiètent de la détérioration de leur cadre de vie notamment au niveau sonore. L'aménagement de l'axe entrainera de nombreuses séquences d'accélération et de décélération pour arriver à la vitesse de 110 km en moins de 2 km pour arriver au rond-point suivant. Ces séquences auront pour conséquence une augmentation des nuisances sonores.

Un pétitionnaire estime l'impact sonore sur son habitation comme étant conséquent, comme le prouve la position d'un point récepteur à Ker Lapin lors de l'étude acoustique. Il note que pour autant aucun panneau anti-bruit ou merlon acoustique n'est prévu à l'ouest et à l'est de Ker Grenouille, là où la topographie et l'absence de coupure végétale porte le bruit directement sur les habitations. Il demande de revoir le plan pour intégrer ces protections.

Une habitation étant située à l'Est du hameau du Croiso, il est demandé de prolonger le merlon prévu au Croiso jusqu'au droit de cette habitation.

• **Mobilités alternatives**

Les déposants s'opposent à ce projet d'un autre temps qui est un encouragement à la circulation routière au détriment des mobilités alternatives.

Les évolutions sociétales (télétravail, covoiturage), la hausse du prix du carburant et la présence de la voie ferrée doivent être prises en considération. Il est rappelé que la fréquentation de la gare de Questembert

a doublé depuis 2011⁵ (de 99 000 en 2011 à 188 000 en 2021). La réouverture de la halte ferroviaire de la Vraie Croix est suggérée. Les transports en commun et les déplacements doux sont à privilégier.

Un intervenant informe qu'au lendemain de la clôture de cette enquête, a lieu à Questembert une réunion sur le thème de la mobilité en présence de Mr le Préfet et des acteurs de Questembert Communauté : *"Cette rencontre a pour but d'échanger sur des pistes d'actions, des expérimentations et les besoins des collectivités/ entreprises / citoyens en termes de mobilité sur le territoire et plus largement sur des territoires ruraux."* Il doute que l'aménagement de la RD775 sera abordé, les prérogatives de transport de la Communauté de Communes ne sont pas les mêmes que celles du Département. D'un côté on parle de développer la mobilité douce, les transports en commun, de réduire les déplacements, d'un autre, par le projet présenté, on favorise le déplacement individuel par voitures.

La stratégie du tout routier vient percuter un développement ferroviaire qui est prioritaire tant pour le transport des voyageurs et le fret. Les enjeux prioritaires sont plutôt d'accompagner le développement des gares de Questembert et de Malansac, et de convaincre de la nécessité d'une halte à La Vraie-Croix.

• **Coût du projet**

De nombreux intervenants dénoncent le coût du projet qui, ramené au kilomètre, est de 3M€/km. Ils estiment que cet argent public pourrait être utilisé pour développer les services à la personne, le logement, les transports en commun des territoires ruraux mal desservis, les mobilités douces...

Quelques déposants anticipent le dépassement du coût du projet dans le contexte inflationniste actuel. Il est demandé que le chiffrage actualisé du projet soit rapidement publié auprès des citoyens.

Des contributeurs dénoncent le gaspillage d'argent public en rappelant que le rond-point du Croiso aménagé en 2016 et qui sera déplacé dans le cadre du projet, a coûté 730 000 €.

• **Impacts économiques**

Pour Maxime PICARD élu du secteur, le passage en 2x2 voies du tronçon n'améliore aucune desserte économique directe. La zone du secteur gare de Questembert est dynamique du fait précisément de la gare ; les autres zones industrielles/artisanales de Questembert ne sont pas sur cet axe. Quant à la Zone de La Vraie-Croix, le Parc d'Activités de la Hutte Saint-Pierre, son dynamisme industriel est déjà très important, et ne nécessite pas un tel projet.

Pour Joël LABBE, sénateur du Morbihan, l'aménagement pourrait avoir un effet contraire pour le développement économique du territoire de Questembert et augmenter l'attractivité de Vannes.

Un intervenant demande en quoi cette 2x2 voies permettra un développement du territoire ?

• **Variantes**

Plusieurs intervenants reprochent au conseil départemental de ne pas avoir étudié sérieusement les variantes proposées lors de la phase de concertation de 2013. Aucune étude sérieuse n'a permis d'effectuer une comparaison point par point avec une solution alternative pourtant bien plus économe en coût, nuisances, surfaces artificialisées et répondant aux mêmes objectifs. Seul un tableau succinct a

⁵ Chiffre figurant dans l'étude d'impact

été ébauché sans faire l'objet d'un examen exhaustif comme il l'avait été demandé lors de la concertation (Volet F – page 133).

D'après un élu, les scénarios proposés ont été balayés d'un revers de main aux motifs de difficultés d'aménagement ne permettant pas d'atteindre les objectifs de sécurisation.

Le public fait remarquer que les lacunes dans l'étude des variantes ont également été relevées par :

- la DDTM (page 5 du dossier de demande de compléments),
- la MRAe (page 11 de l'avis de la MRAe)
- le CNPN (page 2 de l'avis de la CNPN).

et considère que les éléments de réponses que le Département a apporté n'ont été rédigés que pour justifier un choix préétabli plutôt que d'apporter des arguments objectifs.

Il est jugé indispensable que les propositions permettant une réduction des coûts, une adaptation plus juste au trafic actuel tout en répondant aux mêmes impératifs de sécurité soient réétudiées rapidement. De nombreux contributeurs demandent le réexamen de la variante « 2 voies + 1 voie créneau de dépassement (variante C) » qui paraît tout à la fois répondre aux objectifs sécuritaires et être de moindre impact sur l'environnement.

L'abandon du projet est demandé, tant qu'un scénario alternatif moins coûteux économiquement et sur le plan environnemental ne soit pas présenté et étudié sérieusement sur l'ensemble de la départementale entre Questembert (Bel-Air) et Saint Nolff (Kerboulard).

• **Aménagements : passages inférieurs/rond-point/voies de desserte**

Pour un intervenant, le pont inférieur à gabarit réduit du Fozo qui associe la circulation automobile, tracteurs agricoles et autres moyens humains avec la faune sauvage pose 3 problèmes.

- Pour la faune sauvage : la contrainte incompréhensible de la forcer à sortir de son milieu et d'emprunter un passage à proximité de circulation humaine n'est pas naturelle. Mais surtout la faune sauvage doit traverser à niveau la voie parallèle. Donc les grands animaux (chevreuil, sanglier etc) risqueront une collision avec les voitures circulant sur la voie parallèle. Les petits animaux (rongeurs, reptiles, batraciens ...) eux risqueront d'être écrasés. Un passage pour la faune sauvage ne doit pas déboucher sur une voie de circulation automobile.
- Ce passage débouche sur une parcelle agricole qui fait partie d'un ensemble de 23 ha. Donc la faune sauvage est canalisée hors de son aire de vie. Pour compenser cette ineptie, le projet consiste à créer un corridor d'arbre d'une trentaine de mètres de large séparant environ 1ha50 de l'ensemble de la parcelle agricole. Autant dire que ces 1ha50 seront traversés par la faune sauvage épouvanté par les va et vient des véhicules sur la route parallèle.
- Les usagers de la route parallèle seront victimes des passages de la faune avec des conséquences inévitables. C'est un échec programmé de sécurisation.

Si malgré cela le passage est maintenu dans cette configuration, le pétitionnaire (@151) demande de déplacer le corridor d'arbres qui coupe la parcelle ZM154 le long de la route parallèle au sud de la même parcelle.

Pour un autre contributeur (@197), l'ouvrage au Fozo est une aberration totale : comment peut-on faire passer sous un même pont, tracteurs légers, voitures, piétons et animaux sauvage (petite et moyenne faune). L'écrasement, les collisions sont à prévoir à l'avenir car il faudra forcément qu'ils empruntent les voies parallèles pour traverser. Un ouvrage de "style écoduc" loin des carrefours, et en dessous des axes routiers serait plus adapté ; la préservation de petits gibiers et mammifères serait garantie.

Les passages « petite faune » ne sont pas les plus adaptés pour les amphibiens. La mise en place de 3 franchissements supérieurs à chiroptères sera expérimentale.

Il est demandé de revoir le positionnement de la voie desservant le bois depuis les bâtiments de Mobihan : le passage doit se faire à l'Ouest et non pas à l'Est des bâtiments (R1 et R2).

Le maintien de l'accès au village de Brohel par Boroger est essentiel pour la viabilité de l'exploitation agricole (R13).

• Divers

Information de la tenue (au lendemain de la clôture de l'enquête) d'une réunion sur le thème de la mobilité en présence du Préfet du Morbihan et des acteurs de Questembert Communauté sur le thème « comment proposer des transports du quotidien plus accessibles et plus propres ». Cette rencontre a pour but d'échanger sur des pistes d'actions, des expérimentations et les besoins des collectivités / entreprises / citoyens en termes de mobilité sur le territoire et plus largement sur des territoires ruraux.

Des riverains craignent une dévalorisation de leur patrimoine immobilier et d'autres s'étonnent de ne pas avoir été informé du projet de mise à 2x2 voies de ce tronçon lors de l'acquisition récente de leurs biens.

Un intervenant interroge sur :

- le planning de travaux (par quoi, où et quand commencent les travaux, combien de temps doivent-ils durer ?)
- les solutions mises en place pendant les travaux (accès à Vannes, à Questembert ?)

Le collectif s'étonne qu'au vu des réserves et des manquements soulignés, le CNPN ait donné un avis favorable même sous conditions.

7-4 Questions du commissaire enquêteur

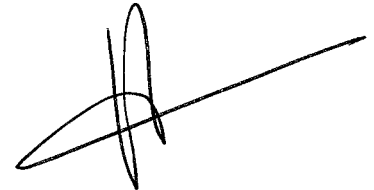
- Quel est le positionnement du département sur les demandes de protection acoustique supplémentaire ?
- Des naturalistes, qui se sont déplacés sur le terrain en 2023, ont constaté de sérieuses lacunes dans les inventaires (voir observation L9). Qu'entendez-vous faire face aux doutes formulés quant à la qualité et l'exhaustivité des inventaires espèces protégées ?
- A quel échéancier les plantations seront réalisées ?
- Dans son courrier au Préfet suite à l'avis du CNPN, le département s'engage à imposer la fourniture de plants labellisés « végétal local » et réaliser les plantations de boisement sous couvert d'une expertise forestière de l'ONF. Comment ces engagements seront contractualisés et vérifiés ?
- Des suivis de l'impact du projet sur le milieu naturel et la biodiversité sont prévus de T-1 avant les travaux à T+1... T+20 après les travaux. Qui réalisera ces suivis ? Seront-ils publiés ? Des actions correctives sont-elles prévues si les effets attendus ne sont pas atteints ?
- Un suivi des nuisances sonores est-il prévu et sur quelle durée ? Une communication du suivi est-elle prévue ?
- L'élargissement de la RD 775 affaiblira directement les continuités écologiques locales et régionales. Les aménagements prévus (passages petites faunes, plantations etc...) sont-ils suffisants pour compenser cette fragmentation ?

8 – CLOTURE DE LA PARTIE 1 – RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE

Je clos ce jour la Partie 1 – Rapport d'enquête. Après avoir rapporté dans cette partie la manière dont s'est déroulée l'enquête publique et le contenu des observations du public, il s'agit de formuler, dans une seconde partie, des conclusions et d'émettre un avis sur la demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement emportant dérogation espèces et habitats protégés et autorisation de défrichement dans le cadre du projet de mise à 2x2 voies de la RD.775, section Le Croiso-Kergounioux à la Vraie Croix

La partie 2 fait l'objet d'un document séparé clos ce même jour et associé au présent rapport

Le 19/05/2023



Michelle TANGUY, commissaire enquêteur

ANNEXES

- Annexe 1 : Arrêté préfectoral du 30 janvier 2023 prescrivant l'enquête publique
- Annexe 2 : Procès-verbal de synthèse de l'enquête publique
- Annexe 3 : courrier du maître d'ouvrage sollicitant un délai pour la remise de son mémoire en réponse au procès verbal de l'enquête
- Annexe 4 : courrier du commissaire enquêteur à l'attention Préfet (autorité organisatrice de l'enquête) pour solliciter un délai pour la remise du son rapport et de ses conclusions
- Annexe 5 : courrier du Préfet octroyant un délai supplémentaire pour remise du rapport et des conclusions de l'enquête
- Annexe 6 : mémoire en réponse du conseil départemental du Morbihan