



A.D.E.C.

Association de Défense de
l'Environnement de Caudan

L' A.D.E.C. (Association de défense de l'environnement de Caudan) est une association indépendante créée en 1976, ayant notamment pour objectifs la protection de l'environnement et la défense du cadre de vie dans la commune. A ce titre, après analyse du dossier et organisation d'une réunion publique le 19 mars pour identifier les problèmes et lister les demandes (cf. annexes), l'association fait les observations suivantes.

1 – Délimitation du projet

L'association s'étonne que le projet soumis à enquête se limite à la portion de 3,8 km entre le rond-point du Moustoir et Kergoal, alors que la mise à 2x2 voies est prévue jusqu'à Plouay, avec notamment sur la commune de Caudan une portion de 3,4 km entre Kergoal et Kercado, incluant le contournement de St Séverin. Est-ce pour minimiser l'impact de ce doublement sur la commune que cette enquête n'est que partielle ?

L'association s'étonne par ailleurs que ce projet de doublement de la D769 soit fait, sans concertation apparente avec les services de l'Etat qui ont en charge la N165. Ainsi, l'échangeur n°42 et les ronds-points qui lui sont liés ne seront pas modifiés.

Ceci est d'autant plus surprenant que la future 2x2 voies se terminera sur un rond-point (celui du Moustoir) d'ores et déjà encombré aux heures de pointe. Alors qu'un trafic accru est prévu, l'engorgement de ce rond-point risque de s'accroître.

2 – Un projet en contradiction avec les objectifs de la transition écologique

Alors qu'on proclame partout qu'il faut limiter l'artificialisation des sols, l'usage de la voiture et l'étalement urbain, le projet amènera des conséquences inverses. Il est en effet vraisemblable que la mise à 2x2 voies de la D769 encouragera l'utilisation de la voiture, amènera un surcroît de population dans les communes plus au nord (Plouay, Calan, etc.), générera une augmentation du trafic.

Alors que partout la biodiversité est menacée, que le maintien d'espaces naturels et agricoles est nécessaire, le projet porte en lui de nouvelles destructions. 3,9 ha de boisements (compensés par seulement 0,9 ha de boisements nouveaux) sont perdus, notamment dans le vallon à l'est du centre-ville, face au parc entretenu par une association de quartier.

La restauration d'une zone humide à Kerustantin devrait compenser les pertes, mais l'impact sur le ruisseau nommé dans les documents *« ruisseau de Caudan »* sera important, avec 635 m de cours modifié.

Le projet présenté consommera 7,4 ha de terres agricoles. La perte sera beaucoup plus importante et mettra en péril certaines exploitations quand le tronçon Kergoal – Kercado sera mis en chantier.

Afin de minimiser les pertes, il est nécessaire que les échangeurs de Restendrezen et Kergoal soient positionnés à l'emplacement précis des intersections actuelles.

3 – Pertinence du projet

Le projet apporte des points positifs : la création de deux échangeurs permettra un meilleur accès au centre-ville de Caudan, la création de chaussées séparées réduira les risques d'accident et surtout, la nouvelle desserte du hameau de Kerustantin supprimera un carrefour très dangereux.

Cependant les coûts environnemental et financier du projet font nous poser la question de sa pertinence. Est-il nécessaire de faire une 2x2 voies quand le dossier nous dit que la croissance du trafic se fait « à un rythme plus faible depuis 2012 » et que le tronçon le Moustoir – Kergoal n'est pas en « zone d'accumulation d'accidents » (rapport non technique, p.22) ?

Est-il nécessaire de faire une 2x2 voies qui sera surdimensionnée par rapport au trafic hors heures de pointe (une heure le matin et une heure le soir en semaine) ?

Est-il vraisemblable de prévoir une vitesse de 110 km/h, alors que, très rapidement, il faudra ralentir du fait du goulot d'étranglement du rond-point du Moustoir, déjà embouteillé aux heures de pointe, et pour lequel aucun projet d'aménagement ne figure ?

4 – Mesures visant à limiter le bruit

Le dossier soumis à enquête rappelle que « le bruit généré par le trafic est un élément de nuisances potentielles indéniables pour les riverains » (résumé non technique, p.23) , que « le bruit généré par la circulation routière a un effet reconnu sur la santé et peut générer des troubles physiologiques et psychologiques importants, » (ib., p 44)

Les nuisances sonores sont actuellement importantes le long de cet axe, comme le soulignent les données de l'étude d'impact (p. 104-106) : le bruit dépasse presque partout 60 décibels en journée et dépasse parfois 54 décibels la nuit (Kergoal notamment).

Nous observons toutefois que les mesures de bruit ont été prises en 2010-2011 ; or depuis cette date, le trafic a augmenté. De plus, elles ont été prises sur 3 jours seulement (25 mai 2010, 3 juin 2010, 20 avril 2011), alors que le bruit peut varier en fonction des conditions météorologiques.

Nous demandons que des mesures nouvelles soient faites pour mieux évaluer l'impact sonore actuel de la route.

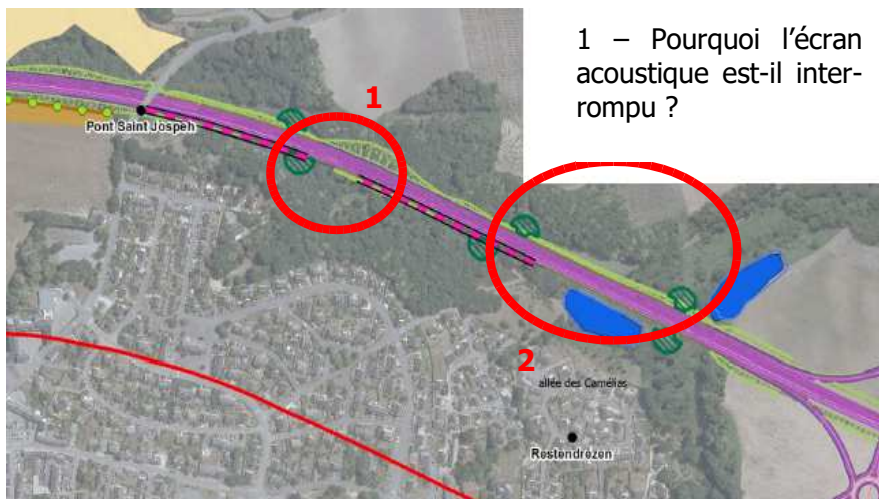
Nous demandons que le revêtement routier soit le moins bruyant possible.

Nous prenons acte que le projet prévoit des merlons (Kerustantin et Lenn Sec'h) ou des écrans acoustiques de 3 ou 4 m (entre le pont de la rue St Joseph et le secteur de Restendren).

Ces mesures sont cependant insuffisantes.

Nous demandons un allongement du merlon au droit de Kerustantin.

Nous demandons une protection acoustique continue du secteur de Restendren.



1 – Pourquoi l'écran acoustique est-il interrompu ?

2 – Le secteur de l'allée des Camélias ne bénéficie d'aucune protection, alors que l'étude d'impact (p.105) indique des valeurs supérieures à 60 db(A). Pire, le creusement d'un bassin de rétention se traduira par la destruction de l'écran végétal existant. La construction d'un écran acoustique de 4 m jusqu'au franchissement du ruisseau du Plessis et le maintien d'un minimum d'écran végétal sont nécessaires.

Nous demandons que Kergoal bénéficie d'une protection acoustique.

Aucune protection acoustique n'y est prévue. Ce hameau est pourtant actuellement fortement impacté par le bruit, estimé de 62 à 64,3 db(A) en période diurne et de 54 à 56,3 db(A) en période nocturne (étude d'impact, p.104), alors que l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières impose des plafonds de 60 et 55.

5 – Tracé de la D769 à Kerustantin

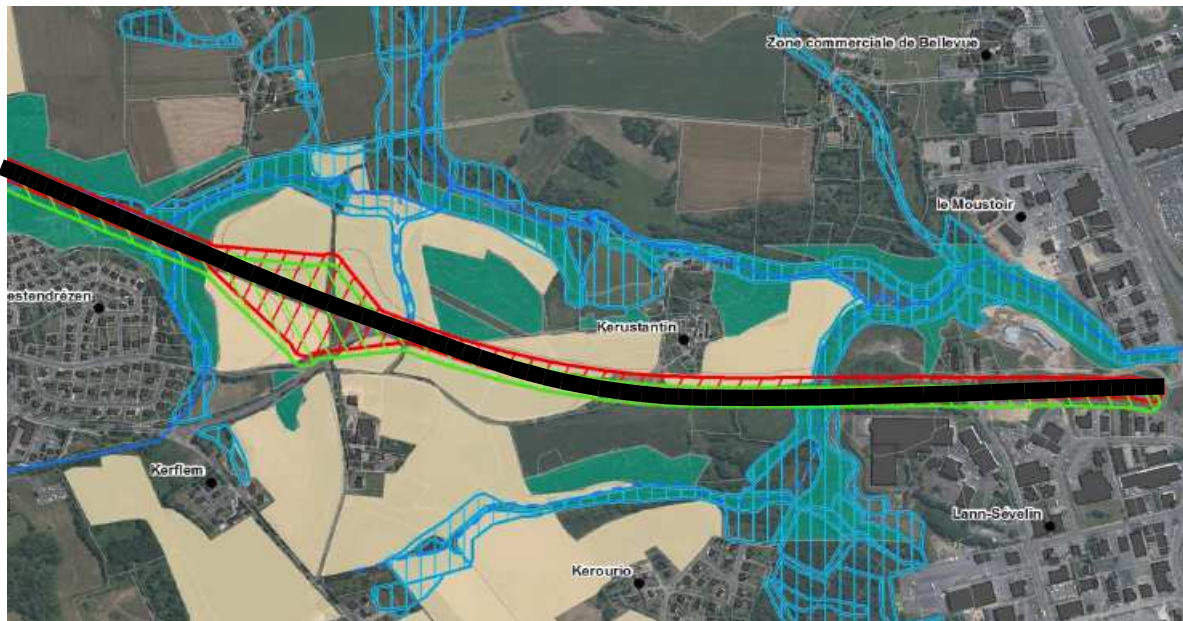
Nous demandons qu'à la hauteur de Kerustantin, le doublement se fasse par l'ouest.

Le dossier soumis à enquête prévoit un doublement de la D769 par l'est, ce qui est justifié par la volonté d'éloigner la route du centre-ville de Caudan. Nous l'approuvons.

Le doublement par l'est sur toute la longueur du tracé rapprocherait en revanche la route du hameau de Kerustantin et placerait la première maison à 40 m de la 4 voies. Pour limiter l'impact sonore, nous demandons une modification du tracé et un doublement par l'ouest à cet endroit.

Le doublement par l'ouest est facilité par le fait

- que les terrains situés à cet endroit sont des terres incultes (parcelles AH 187, 190 et 193) ou un délaissé de voie communale, alors que les terres impactées par un doublement à l'est sont cultivées.
- que les premières maisons à l'ouest (Kerourio) sont éloignées de plus de 300 m.



En rouge : tracé retenu (doublement à l'est) - en vert : doublement à l'ouest - en noir : tracé demandé.

Dans le dossier soumis à enquête, cette option n'a pas été retenue (résumé non technique, p.29) du fait, nous dit-on, de contraintes techniques, notamment la gestion des flux durant le chantier). Nous ne nions pas ces contraintes, mais relevons que la gestion des flux de circulation durant le chantier sera une contrainte passagère quand l'impact sonore de la route pour les riverains sera une contrainte permanente.

6 – Limitation de la vitesse autorisée

Nous demandons que la vitesse soit impérativement limitée à 90 km/h.

La proximité de l'agglomération, le trafic que cela engendre, les nuisances qui en résultent imposent qu'au droit de Caudan – donc entre l'échangeur de Kergoal et le rond-point du Moustoir – la vitesse soit limitée à 90 km/h, comme c'est le cas sur la N165 au droit de Vannes et de Lanester, ou sur la D768 à Pontivy.

Une telle limitation réduira le bruit.

Les études montrent qu'une réduction de la vitesse de 110 km/h à 90 km/h permet d'espérer une réduction du bruit émis par les véhicules de l'ordre de 1,5 à 2 dB(A), voire plus. Selon Bruitparif, le gain sonore attendu serait de l'ordre de 3 dB(A), soit autant qu'une division par deux du volume de véhicules ([https://www.bruitparif.fr/pages/Autres%20actualites/2016-06-20%20Baisse%20des%20vitesses%20limite/2012-10-29%20-%20Fiche%20pratique%20Faire%20baisser%20la%20vitesse%20\(Aller%20plus%20loin\)%20-%20Bruitparif.pdf](https://www.bruitparif.fr/pages/Autres%20actualites/2016-06-20%20Baisse%20des%20vitesses%20limite/2012-10-29%20-%20Fiche%20pratique%20Faire%20baisser%20la%20vitesse%20(Aller%20plus%20loin)%20-%20Bruitparif.pdf)).

Elle réduira la pollution atmosphérique émise par les véhicules.

Une telle limitation réduira les risques d'accident.

Une étude de la Direction Interdépartementales des Routes Méditerranée de juin 2012 indique que « *la réduction de vitesse permet de réduire le nombre et la gravité des accidents. Les heurts en queue de bouchon représentent près de 33% des accidents ; ils se produisent du fait du passage très rapide d'une vitesse élevée à un fort ralentissement, voire une situation d'arrêt [...] La réduction de la limitation de vitesse de 110 km/h à 90 km/h permet de réduire la distance de freinage d'un tiers. En effet un véhicule roulant à 90 km/h a besoin de 81 m pour s'arrêter, contre 121 m à 110 km/h. Ces 40 m représentent une marge de sécurité très appréciable, permettant soit de réduire le nombre d'accident, soit de réduire la gravité de l'accident.* » La situation décrite correspond à la situation aux heures de pointe à l'approche du rond-point du Moustoir

La limitation à 90 km/h n'aura qu'un impact minime (pas plus de 20 secondes) sur le temps de parcours des 3,8 km mis en 2x2 voies.

7 – Autres propositions

a) Bien que l'enquête porte sur un projet départemental et non sur un plan de déplacement, nous croyons utile de le lier au problème des déplacements dans l'agglomération lorientaise. Si on veut éviter que toutes les voitures arrivant par la D769 élargie se retrouvent en ville, il faut augmenter l'offre de parkings-relais à proximité du rond-point du Moustoir et proposer une liaison rapide en transport en commun vers Lorient.

b) Nous demandons que le boviduc sous la D769 à Kerustantin soit maintenu et permette la circulation des piétons, afin que les habitants de ce hameau puisse rejoindre les arrêts de bus et en vue d'un possible parcours de randonnée.

c) Nous demandons la modification du passage sous la D769 dans le secteur de Restendrezen. Un franchissement (référence OH3b, étude d'impact p. 32 et 68) de 3m de large et 2.5m de hauteur y est prévu, comprenant une banquette de 1m de largeur avec un tirant d'air de 1.15m pour le passage au sec des animaux.

Nous souhaitons un ouvrage plus haut permettant le passage des piétons, afin de rétablir la jonction avec le hameau de Kerantro et restaurer un cheminement piétonnier.

Caudan, le 26 mars 2019.

Pour l'ADEC, le président,

Annexe 1

Caudan. La mise en 2x2 voies de la D769 suscite des craintes

Le Télégramme - Publié le 20 mars 2019 à 15h10

L'association de défense de l'environnement de Caudan organisait une réunion publique sur le projet de mise en 2x2 voies de l'axe Lorient - Plouay. Les riverains ont fait part de leurs craintes.

90 personnes ont participé, mardi soir, à la réunion d'information organisée par l'Association de défense de l'environnement de Caudan (Adec) portant sur la mise à 2x2 voies de la D769 (route de Plouay). Le projet s'inscrit dans le cadre du programme global d'aménagement de la route entre Lorient et Roscoff et pour lequel une enquête publique est en cours jusqu'au 26 mars prochain. Cinq tronçons sont concernés (*) ; deux sur les cinq prévus concernant la commune de Caudan, l'objectif de la réunion était donc de présenter le dossier, d'identifier ses insuffisances et de faire des propositions de modification.



Les participants sont tous concernés par les nuisances engendrées par les futurs travaux.

Le président de l'Adec, Philippe Lapresle, en a dressé les grandes lignes, à savoir : le doublement de la D769 par l'est entre le rond-point du Moustoir et Kergoal, la création de deux échangeurs desservant le centre de Caudan, et la création d'une voie parallèle vers le hameau de Kerustantin supprimant de fait le carrefour dangereux situé à cet endroit.

La crainte de nuisances sonores

Très rapidement, les échanges ont porté sur les risques d'augmentation des nuisances sonores liés au trafic. Des mesures (merlon ou écran acoustique) sont annoncées, mais ont été unanimement jugées insuffisantes. Deux secteurs, le hameau de Kergoal et l'allée des Camélias, sont laissés sans aucune protection, alors que le bruit y est aussi élevé qu'ailleurs, voire amplifié par la disparition de boisements et la constitution de bassin de rétention. Il aussi été demandé qu'à hauteur de Kerustantin, le doublement se fasse par l'ouest aux dépens de terres incultes, afin d'éloigner un peu la route des habitations. Enfin, tous les participants ont unanimement souhaité que la vitesse autorisée ne dépasse pas 90 km/h, afin de limiter le bruit, ce que l'Adec et la commune défendent depuis 2014.

Début des travaux en 2021 ?

Le maire, Gérard Falquérho, a annoncé que le conseil municipal délibérerait sur le projet et appuierait les demandes des habitants. Il a précisé que les travaux ne commenceraient pas avant 2021, au plus tôt.

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

Le projet de la RD769 inquiète les riverains

Caudan – L'enquête publique du projet de la mise à 2x2 voies de la RD 769 s'arrête le 26 mars. De nombreux Caudanais s'interrogent sur les nuisances sonores et la vitesse retenue.

L'Association de défense de l'environnement de Caudan (Adec) organisait, mardi, une réunion d'information sur le projet de la mise à 2x2 voies de la route départementale 769. Un sujet sensible pour de nombreux Caudanais, au vu de l'importante participation : 90 riverains sont venus chercher des réponses à de nombreuses interrogations.

Une enquête publique est en cours et se terminera mardi 26 mars, date à laquelle la commissaire enquêteuse assurera une dernière permanence.

Protections acoustiques insuffisantes

L'objet de cette réunion était de présenter le dossier, d'identifier ses insuffisances et de faire des propositions de modification. Le président de l'Adec, Philippe Lapresle, a présenté les grandes lignes du projet.

Le doublement de la RD769 par l'est, entre le rond-point du Moustoir et Kergoal, semble être retenu. La création de deux échangeurs desservant le centre de Caudan, et d'une voie parallèle vers le hameau de Kerustantin est aussi prévue.

Un point sensible, soulevé par de nombreuses personnes, portait sur les risques d'une augmentation du volume sonore lié au trafic. Des mesures (merlons ou écrans acoustiques) sont annoncées, mais ont été unanimement jugées insuffisantes. « **Les dernières mesures du bruit date de 2010, il faudrait qu'elles soient réalisées** », souligne un Caudanais.

En 2015, 18 500 véhicules ont emprunté cet axe. Depuis, le trafic est en augmentation. « **Deux secteurs** (hameau de Kergoal et allée des Camélias) **sont laissés sans aucune protection, alors que le bruit y est**



Les Caudanais ont répondu en nombre, mardi soir, à la réunion organisée par l'Adec.

aussi élevé qu'ailleurs, voire sera amplifié par la disparition de boisements », explique un riverain.

Limiter la vitesse à 90 km/h
Autre requête, que le doublement à hauteur de Kerustantin se fasse par l'ouest aux dépens de terres incultes, afin d'éloigner un peu la route des habitations.

L'autre point portait sur la vitesse autorisée. Si le dossier présente une limitation à 110 km/h, de nombreuses personnes demandent que la vitesse ne dépasse pas les 90 km/h, afin de limiter le bruit, ce que l'Adec défend depuis 2014.

Le maire de Caudan, Gérard Falquerho, a annoncé que le conseil municipal délibérerait sur le projet et

reprénderait les demandes des habitants.

« **Les conclusions de cette enquête publique ne seront connues que dans quelques mois, mais je pourrai vous donner des réponses avant** », a indiqué le maire.

Quest-France, 21 mars 2019