

PCAET 2x2 voies

Le projet de mise 2x2 voies de la départementale 775, tronçon Le Croizo-Kergonioux, porté par le département dans le cadre de l'enquête publique en 2019 et validé par le préfet (DUT) est **un projet de l'ancien monde** totalement incohérent avec la nécessité de préparer des infrastructures de mobilité/transport soutenables pour les 40-50 ans à venir.

La démarche de nombreux citoyens du territoire (Confédération paysanne, Association Elémenterre, collectif de riverains impactés) qui se sont exprimés dans le cadre de l'enquête publique de 2019 et dans diverses réunions publiques postérieures (cf Le Télégramme 18 06 20) est précisément de proposer une solution alternative disant très fort « **oui à la sécurisation » avec aménagement de la D 775**, mais sous forme de **2x1 voies avec créneaux de dépassement**, moins coûteuse, moins perturbatrice pour l'environnement, moins consommatrice de surfaces agricoles ... En bref, un **aménagement de l'existant** incluant des mobilités alternatives (dont notamment des pistes cyclables) pour un coût inférieur (8,8 M€ au lieu de 13 M€) et la non destruction du rond-point du Croizo tout récent qui a coûté 730 000€ !

Le projet en l'état du département :

- prévoit de dépenser 13 millions d'euros d'argent public pour aménager 3,8km, avec 3 ronds points, et un gain de temps espéré de 30 secondes ;
- comporte un impact, sous forme d'emprise au sol de voirie, de 55 à 80 m, soit 35 ha, dont 22 ha de terres agricoles artificialisées ; - table sur une circulation potentielle de 25 000 véhicules/jour trois fois supérieure à l'actuelle (8 000) ;
- implique de nombreuses nuisances (sonores, visuelles) pour les riverains ;
- de plus, **il raisonne comme si on pouvait continuer comme avant** en ignorant les crises présentes et à venir (climat, énergie, pollution, ...), la nécessaire préservation des terres pour notre alimentation, l'indispensable relocalisation des activités et échanges et la préoccupante diversité du vivant ;

- Il passe sous silence l'essentiel des directives (Grenelle I et II, lois, circulaires...), qui enjoignent aux collectivités de repenser leurs stratégies de développement et de déplacement :

- loi de transition énergétique (1/08/15) faisant suite à la COP 21 fixant au pays un objectif de réduction des gaz à effet de serre de 40% d'ici à 2030 et de 75 % d'ici à 2050, et une réduction de 29% des émissions dans le secteur des transports sur la période 2015-2028 ;

- loi NOTRe et sa traduction dans le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire) qui s'impose aux documents locaux d'urbanisme (ScoT ou PLUI), plans de déplacements, Plan Climat Air Energie, **précisément notre PCAET en phase de concertation sur le territoire...**. Il implique diverses thématiques, dont: implantation des infrastructures, gestion économe de l'espace, intermodalité et développement des transports sobres en carbone et alternatifs à la voiture individuelle, efficacité énergétique, maîtrise et valorisation de l'énergie renouvelable, lutte contre le changement climatique, pollution de l'air, protection et restauration de la biodiversité... ;

- « TENMOD /commissions mobilités 21 » qui priorise de nouvelles infrastructures de transport pour les territoires peu denses et péri-urbains et préconise le développement et la diffusion par tous les acteurs de la mobilité (collectivités, entreprises, startups...) de solutions innovantes de mobilité « collective » au quotidien dans les territoires, *notamment par plus de plateformes de covoiturage, d'autopartage, centrale de mobilités et couplage des horaires de transport en commun avec autres mobilités, transport à la demande /taxis collectifs /minibus, lignes virtuelles avec itinéraires et horaires fixes, revitalisation de voies de chemin de fer avec dessertes locales plus nombreuses , ferroulage , etc ...lorsqu'on ne dispose pas d'offres de transport alternatives à la voiture individuelle.*

-plus anciennement, circulaire du 12/3/12 (NOR : TRAT12042200C du ministère de l'écologie), portant instructions sur

l'aménagement des routes de type 2X1 voie « ...pour le réseau routier national et sur les axes au trafic durablement modeste (10 000 à 15 000 véh/j), nouveau type d'infrastructure, intermédiaire entre la 2x2 voies à caractéristiques autoroutières et la route ordinaire à 2 voies »

- On pourrait encore citer le CEDD (Conseil Économique pour le Développement Durable) qui, sous le titre humoristique « des routes pavées de bonnes intentions » préconise les mêmes orientations.

Ces propositions ne nous font pas oublier la nécessité d'une **infrastructure innovante et structurante à l'échelle de l'axe Vannes-Redon**. Le projet actuel en effet ignore délibérément le **tronçon Kerboulard-La Vraie Croix** pourtant équipé récemment de ronds points sans 2x2 voies et surtout un **passage à niveau** préoccupant. Il renvoie aussi aux calendes grecques le prolongement **Kergoniou-Le Petit Molac** tout aussi urgent en terme de sécurisation, ainsi que le **contournement**, avec un impact environnemental et un coût réduit **de Bel-Air** que les riverains attendent de longue date.