



**A.D.E.C.**

Association de Défense de  
l'Environnement de Caudan

Après avoir examiné ce très volumineux dossier et organisé une réunion publique le 20 octobre, l'Association de défense de l'environnement de Caudan, par son conseil d'administration, fait les observations suivantes :

**1) L'étude d'impact jointe à la présente enquête publique est exactement la même que celle jointe au dossier d'enquête publique de 2019, rédigée en mai 2018.** Ainsi, les mesures complémentaires de protection acoustique rappelées dans la note de présentation non technique (volet A), p.19, et actées dans la déclaration d'utilité publique du 23 septembre 2019, ne sont mentionnées ni dans les textes ni sur les cartes.

Il est surprenant qu'on nous présente la même étude d'impact, sans aucune actualisation ni complément. Ses lacunes demeurent donc. Ainsi...

**2) La pollution atmosphérique continue à ne pas être prise en compte.**

Il est dit

- qu'elle va augmenter : « *Les effets du projet sur la qualité de l'air sont liés à l'émission des polluants atmosphériques par les circulations routières. Les effets sont donc proportionnels à l'augmentation des trafics routiers induits par le projet.* » (étude d'impact p. 165)

- que les risques sont avérés (étude d'impact, p.182) :

<i>« Polluants atmosphériques émis par les circulations routières »</i>	<i>Effets sur la santé</i>
<i>Oxydes d'azote (NOx)</i>	<i>Effet aigu : diminution de la capacité respiratoire Effet chronique : développement de bronchites chroniques</i>
<i>Monoxyde de carbone (CO)</i>	<i>Effet aigu : asphyxie pouvant être létale à forte concentration. Le CO diminue la capacité du sang à transporter l'oxygène.</i>
<i>Les hydrocarbures (se fixent sur les poussières)</i>	<i>Effet aigu : irritations, toux Effet chronique : cancérigènes</i>
<i>Le Benzène</i>	<i>Effet aigu : céphalées, vertiges et nausées pouvant aller jusqu'à des convulsions et une perte des fonctions respiratoires et une atteinte du système nerveux central à forte concentration. Effet chronique : cancérigène avéré pour l'homme, atteinte du système immunitaire.</i>
<i>Les particules émises à l'échappement</i>	<i>Effet aigu : irritations, toux, atteintes des muqueuses Effet chronique : diminution de la capacité respiratoire, cancérigène probable pour l'homme.</i>
<i>Le dioxyde de soufre</i>	<i>Effet aigu : diminution de la capacité respiratoire, irritations des muqueuses Effet chronique : diminution de la capacité respiratoire, augmentation des pathologies respiratoires. »</i>

Pour autant,

- aucune mesure de pollution n'a été faite dans l'étude d'impact ;

- le projet n'inclut aucune mesure contre la pollution atmosphérique : « *Plusieurs types d'actions peuvent être envisagés pour limiter, à proximité d'une voie donnée, la pollution. Dans le cas présent, le projet n'intègre pas de mesures spécifiques.* » (étude d'impact, p.183) Ainsi, des solutions existeraient, mais on ne les étudie pas, comptant seulement sur « *la topographie (zone en déblai) et la conservation de zones boisées* [que le projet détruit sur 3,7 ha ...] (pour) *réduire la dispersion des polluants atmosphériques* » et sans vérifier cette hypothèse !

L'avis de la MRAE souligne cette insuffisance du dossier : *« Bien que deux types de polluants présentant des risques pour la santé humaine (dioxyde d'azote et particules PM10) soient identifiés régulièrement dans les émissions liées au trafic routier, l'évaluation environnementale du projet ne semble pas avoir mené d'étude spécifique sur la préservation de la qualité de l'air. (...) Le dossier gagnerait à mieux caractériser l'importance du risque sanitaire lié à la préservation de la qualité de l'air et à mieux étayer l'absence d'incidences négatives sur ce plan. »*

Pour rappel, la pollution atmosphérique fait 48 000 morts/an en France. L'État vient d'être condamné par le Conseil d'Etat à 20 millions € d'amende pour insuffisance des mesures prises pour lutter contre cette pollution.

Les différents volets du dossier d'enquête publique étudient les dommages causés par le projet aux poissons, aux amphibiens, aux oiseaux, aux chiroptères, etc. L'effet des pollutions sur la santé humaine mérite bien une étude aussi approfondie !

### 3) **Le bruit est mieux pris en compte, mais des lacunes subsistent.**

Après l'enquête publique de 2019, des mesures complémentaires de protection ont été acquises suite à la pression des riverains, de la municipalité et de l'ADEC. Elles sont rappelées dans la note de présentation non technique (volet A), p.19, point IV.2.3.

Des riverains restent affectés cependant par les nuisances sonores prévisibles :

- Kerustantin : aucune protection acoustique au nord du hameau ;
- Restendrezen : risque de bruit par l'échangeur ;
- allée des Camélias : allongement nécessaire de l'écran d'une centaine de mètres en direction du sud ;
- Lehn Sec : rehaussement et prolongation des merlons nécessaires ;
- Kergoal : protection insuffisante des riverains actuels et futurs (extension de la zone de Lenn Sec'h).

### 4) **Pour limiter le bruit et la pollution, la limitation de la vitesse à 90 km/h est indispensable.** C'est une demande constante des riverains, de l'association, voire de la municipalité.

### 5) **Le projet est destructeur pour l'environnement**

Près de 1200 m de ruisseau et 14 000 m<sup>2</sup> de zone humide sont impactés, 3,7 ha de boisement détruits. Cela a des conséquences pour les espèces, protégées ou non qui y vivent : 56 espèces de faune et de flore protégées sont menacées, dont des espèces pour lesquels l'enjeu est "fort" (bouvreuil, pipistrelles et grand murin).

Nous relevons par ailleurs que les études concernant flore et faune sont parfois anciennes : inventaires de 2007 à 2011.

Les demandes d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (volet C) et pour destruction d'espèces et d'habitats protégés (volet D) présentent les mesures pour réduire l'impact du projet. Elles sont classiques et n'appellent pas de remarques particulières de notre part.

Il n'en est pas de même pour **les mesures compensatoires.**

- Ainsi, la re-création d'une zone humide à Kerustantin nous semble aléatoire. Enlever des remblais des années 1980-90 permettra-t-il de re-créer une zone humide dont les riverains contestent l'existence passée ? Dans combien de temps cette zone humide reconstituée compensera-t-elle en termes de richesse biologique et de fonctions les zones humides détruites ?

- L'avis du CNPN relève que *« la plupart des haies compensées se feront sur les abords de la route doublée, alors qu'il faudrait étoiler davantage le réseau de haies pour éloigner les espèces de la D769. (...) Pour les haies dont certaines avec arbres centenaires, ce n'est pas la plantation à l'année zéro qui va permettre de restaurer la faune qui les occupera dans 30 ou 40 ans minimum. »*

- Déboiser à Caudan ne peut en aucun cas être compensé par un reboisement à Langonnet : la commune est trop éloignée, dans un autre bassin-versant. De plus, l'essentiel du boisement est prévu pour une production de bois d'œuvre, ce qui sous-tend une variété d'espèces végétales réduite ne permettant pas de compenser la perte de biodiversité.

Alors qu'il y a eu recherche et évaluation de plusieurs sites sur la commune pour compenser la perte de zones humides (pièces justificatives de la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, p. 205 et suivantes), aucune recherche ne semble avoir été faite sur la commune de Caudan pour trouver des terrains à reboiser, en dehors des délaissés liés au projet.

6) Plus globalement, **l'association considère** plus que jamais **ce projet comme obsolète**

Lors de l'enquête publique de 2019, nous écrivions que le projet était 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. »*

L'accentuation du dérèglement climatique, l'effondrement de la biodiversité, la crise actuelle de l'énergie, les objectifs proclamés de sobriété et de zéro artificialisation nette rendent ce projet encore plus néfaste.

Selon l'étude d'impact (p.176) *« la situation à terme se traduira par une augmentation forte du coût de l'effet de serre en raison (...) de l'évolution des trafics. (...) La consommation énergétique est plus importante avec le projet (+28%). La réalisation du projet va entraîner une augmentation de la consommation énergétique, principalement liée à l'augmentation de la vitesse autorisée sur la RD769 passant de 90km/h à 110km/h. »* Que dire d'un projet dont on nous dit qu'il aboutira à une augmentation des gaz à effet de serre au moment où il est impératif de les réduire ? d'un projet qui fera monter la consommation énergétique quand on appelle tous les jours à la diminuer ?

Le projet est une incitation à prendre sa voiture, alors qu'il faudrait au contraire inciter à en limiter l'usage au profit des déplacements doux et des transports en commun.

Il s'agit donc d'un projet du 20<sup>e</sup> siècle qui ne répond pas aux exigences du 21<sup>e</sup>.

7) **Le projet est enfin surdimensionné**

- par rapport au trafic hors heures de pointe (une heure le matin et une heure le soir en semaine), comme le montrent les graphiques p.22 des pièces communes au dossier (volet B).
- par rapport aux nouveaux modes de vie et de travail (covoiturage, télétravail, etc.)
- il ne fera gagner que quelques secondes aux automobilistes contraints très rapidement de 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.

Pour l'ADEC, le président, Philippe LAPRESLE

