

**Demande d'autorisation environnementale
RD 782 – Contournement Le Faouët**

Enquête Publique 16/08/2023 au 15/09/2023

Partie 2 : Conclusions et Avis de la commissaire enquêtrice



Autorité organisatrice : Préfecture du MORBIHAN

Siège de l'enquête : Mairie de Le Faouët

Maître d'ouvrage : Conseil départemental du Morbihan
Direction des routes et de l'aménagement

Commissaire Enquêtrice : Claudine Lainé-Delurier

Référence de l'Enquête : E2300091 / 35

Table des matières

GLOSSAIRE	3
1 PREAMBULE.....	4
2 Le projet	5
2.1 Le contexte	5
2.2 Les enjeux du projet	6
2.3 Les objectifs du projet	6
2.4 Les étapes du projet.....	7
3 La solution retenue soumise à enquête.....	7
3.1 Modification de la circulation	8
3.2 Les ouvrages importants à réaliser	9
3.3 Maîtrise foncière du projet	11
3.4 Coût du projet.....	11
3.5 Contexte réglementaire.....	11
3.6 Contexte législatif.....	12
4 L'enquête.....	13
4.1 Organisation de l'enquête.....	13
4.2 Déroulement de l'enquête.....	13
4.3 Mes échanges	14
4.1 Prolongation de délai.....	14
4.2 Participation du public.....	14
4.3 La réponse aux contributions.....	16
5 Analyse.....	17
5.1 Le dossier	17
5.1 Réalisation de l'enquête et contribution du Public.....	17
5.2 L'impact environnemental du projet	18
5.3 Justification du projet – RIIPM - Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur	39
5.4 Analyse de la compatibilité avec les documents Supra.....	47
6 Conclusions	48
6.1 Sur la forme	48
6.2 Sur le dossier	49
6.3 Sur la participation du public	49
6.4 Sur les oppositions au projet.....	49
6.5 Sur les objectifs du projet.....	49
6.6 Sur l'évaluation environnementale.....	50
7 Avis de la commissaire enquêtrice.....	56

GLOSSAIRE

AE :	Autorité Environnementale
CC :	Communauté de communes
CLE :	Commission locale de l'Eau
CNPN :	Conseil National de la Protection de la Nature
CTMA :	Contrat Territoriaux Milieux Aquatiques
DAE :	Demande d'Autorisation Environnementale
DDTM :	Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DUP :	Déclaration d'Utilité Publique
EPCI :	Établissements Publics de Coopération Intercommunale
ERC :	Éviter / Réduire / Compenser
MES :	Matières En Suspension
MO :	Maitrise d'Ouvrage
MRAE :	Mission régionale d'Autorité Environnementale
OFB :	Office Français de la Biodiversité
PES :	Plan de Respect de l'Environnement
PLUi :	Plan Local d'Urbanisme intercommunauté
PVD :	Petites Villes de Demain
RD :	Route Départementale
RIIPM :	Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur
SAGE :	Schéma d'Aménagement et de la Gestion des Eaux
SCoT :	Schéma de Cohérence Territoriale
SDAGE :	Schéma Directeur d'Aménagement et de la Gestion des Eaux
SMBSEIL :	Syndicat Mixte Blavet-Scorff -Ellé- Isole- Laïta
SRCE :	Schéma Régional de Cohérence Écologique
TVB :	Trame Verte et Bleue
VC :	Voie communale
ZAE :	Zone d'Activités Économiques
ZH :	Zone Humide
ZNIEFF :	Zone Naturelle Intérêt Écologique Faunistique et Floristique

1 PREAMBULE

Par arrêté Préfectoral, Monsieur le Préfet du Morbihan a ouvert une enquête publique concernant

‘La demande d’Autorisation Environnementale, emportant autorisation de défrichage et dérogation « espèces et habitats protégés » dans le cadre du contournement du Faouët, sur les communes du Faouët et de Lanvénegen’

J’ai rédigé le rapport

‘Partie 1 : Rapport de la commissaire enquêtrice Présentation de l’enquête et synthèse des observations’

qui présente : Le projet soumis à enquête, le dossier mis à disposition du public, l’avis des autorités, le déroulement de l’enquête, la synthèse des observations des autorités, du public et mes observations ainsi que les réponses du Maître d’ouvrage, et mes commentaires sur les réponses.

A ce rapport est associé le ‘Procès-verbal de synthèse des observations et Mémoire en réponse du Maître d’Ouvrage’

Dans ce présent document, intitulé

‘Partie 2 : Conclusions et Avis motivé de la Commissaire Enquêtrice pour La Demande d’Autorisation Environnementale ’

j’expose :

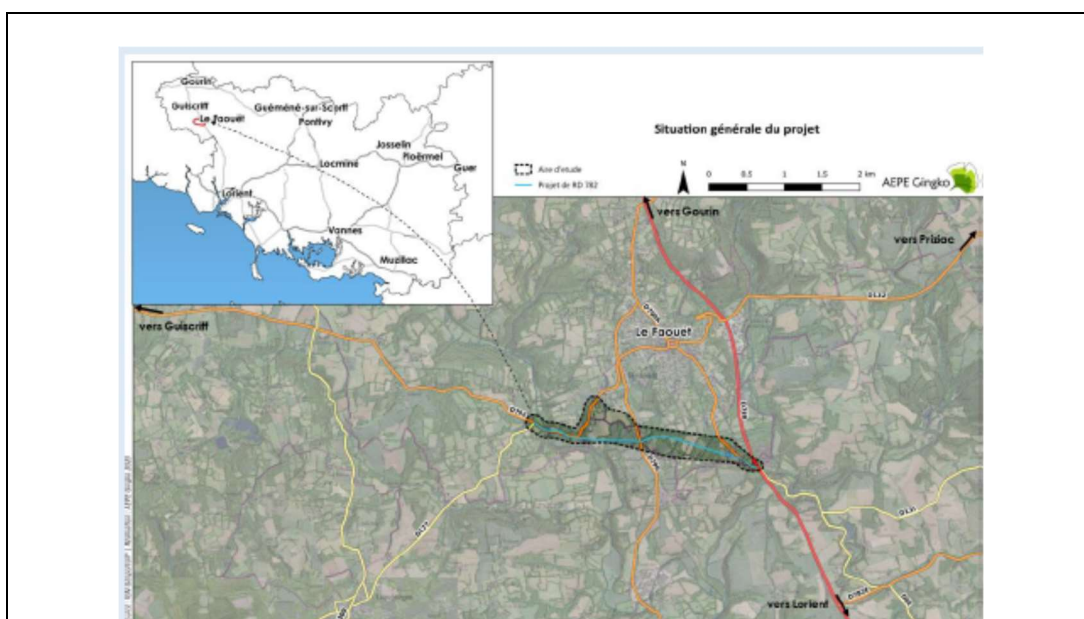
- le projet soumis à enquête
- le déroulement de l’enquête,
- mon analyse sur le projet,
- mes conclusions et avis

2 Le projet

2.1 Le contexte

La commune de Le Faouët se situe dans le département du Morbihan, au Nord-Ouest de Lorient, sur l'axe Lorient – Roscoff via Morlaix. Cet axe Nord-sud de la Bretagne est un axe structurant du département du Morbihan.

Le Faouët est un des 3 pôles structurant de la Communauté de Commune du Roi Morvan, avec Gourin et Guéméné-sur-Scorff.



La RD 782 est un axe prioritaire du réseau routier de l'ouest du département, qui relie Pontivy à Guiscriff, en traversant Le Faouët. Elle permet la liaison de territoires excentrés du centre Bretagne vers des grands axes de communication.

En plus de ce transit, autour de Le Faouët, il existe des activités qui sont génératrices de trafics de poids lourds, une conserverie à Lanvénege et la Zone d'Activités Économiques (ZAE) du Roi Morvan située à Guiscriff.



2.2 Les enjeux du projet

La desserte du territoire, notamment le raccordement à la RD769 (Lorient- Roscoff via Gourin) transite par Le Faouët.

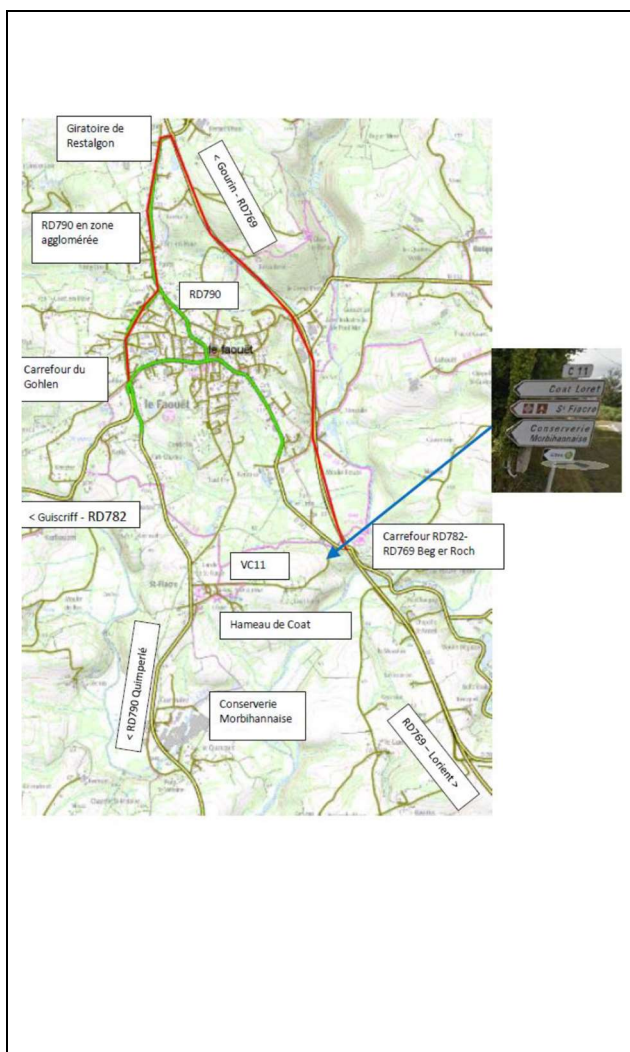
La route départementale 782 rejoint via Rosporden la RD 765 (axe Brest-Nantes), dessert Scaër, Le Faouët, Guémené-sur-Scorff ainsi que Pontivy et permet de rejoindre la RD 768 (axe Lorient/St-Brieuc et Vannes/St-Brieuc).

Au trafic de voitures légères et approvisionnement local, vient s'ajouter un trafic journalier de transit, évalué en moyenne à 210 poids-lourds.

Actuellement, pour rejoindre la RD782, les poids-lourd contournent la ville par le nord de l'agglomération, quitte la RD 769 et empruntent un tronçon de 2,5 Kms sur la RD790.

Cette portion de la RD790 traverse une zone agglomérée et notamment longe un collège et une zone aquatique, d'où un problème de sécurité identifiés par les riverains et des inquiétudes pour les jeunes qui fréquentent le collège.

D'autres empruntent, au sud de Le Faouët, la VC n°11, sur 1,4 kms, via la traversée du hameau de Coat Loret et de Saint-Fiacre, voie qui n'est pas adaptée à ce type de circulation.



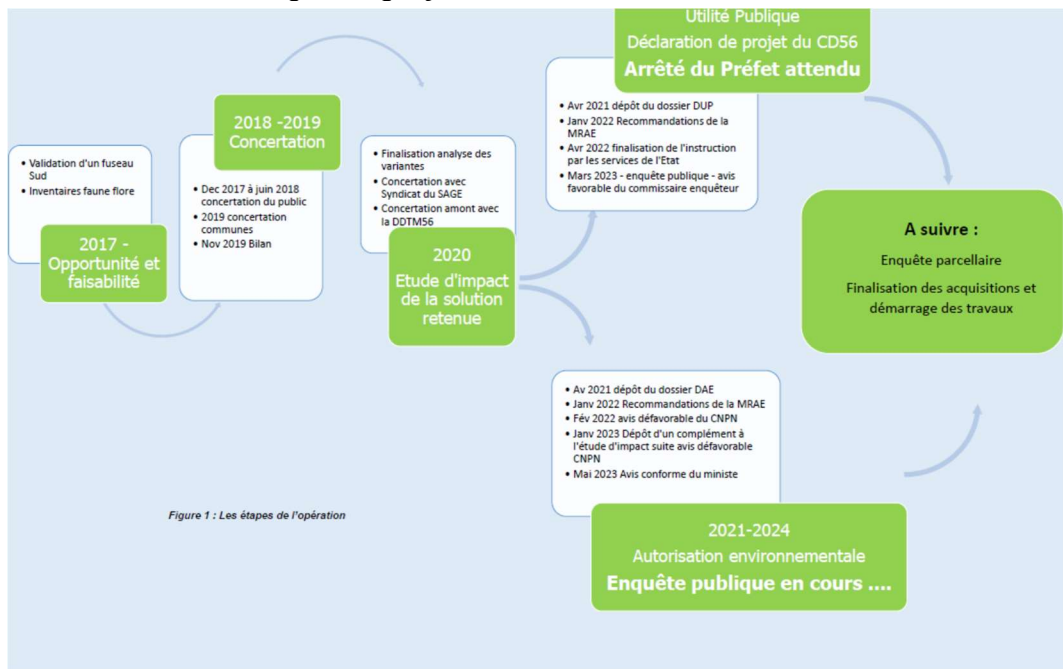
Ce projet s'inscrit dans le cadre du développement et de l'aménagement du territoire ainsi que dans celui du PLUi de la Communauté de Communes du Roi Morvan dont un des objectifs est d'améliorer la sécurité routière des usagers et des habitants de Le Faouët.

2.3 Les objectifs du projet

Les objectifs fixés pour ce projet sont les suivants :

- Améliorer la sécurité des habitants du centre-ville et des hameaux en diminuant le transit des poids-lourd ;
- Améliorer le cadre de vie et réduire les nuisances induites par la circulation routière
- Définir un itinéraire prioritaire pour les poids-lourd et des interdictions sur certaines voies ;
- Améliorer la desserte du territoire en facilitant le raccordement aux grands axes de communication et en facilitant l'accès aux entreprises de la communauté de commune du Roi Morvan ;
- Permettre à la commune de Le Faouët de revoir l'organisation urbaine et la redynamisation du centre-ville.

2.4 Les étapes du projet



Suite à l'enquête DUP, Déclaration d'Utilité Publique, qui s'est déroulée du 27 Février au 29 Mars 2023, le Conseil Départemental du Morbihan a adopté la déclaration de projet affirmant 'l'intérêt général du contournement par la RD 782, de l'agglomération de Le Faouët sur le territoire des communes de le Faouët et de Lanvéneën' – cf. *Compte-rendu de Commission Permanente du Conseil Départemental du Morbihan du 7 Juillet 2023, délibération n°14*

Le présent rapport de conclusion concerne l'Étape 'Demande d'Évaluation Environnementale'

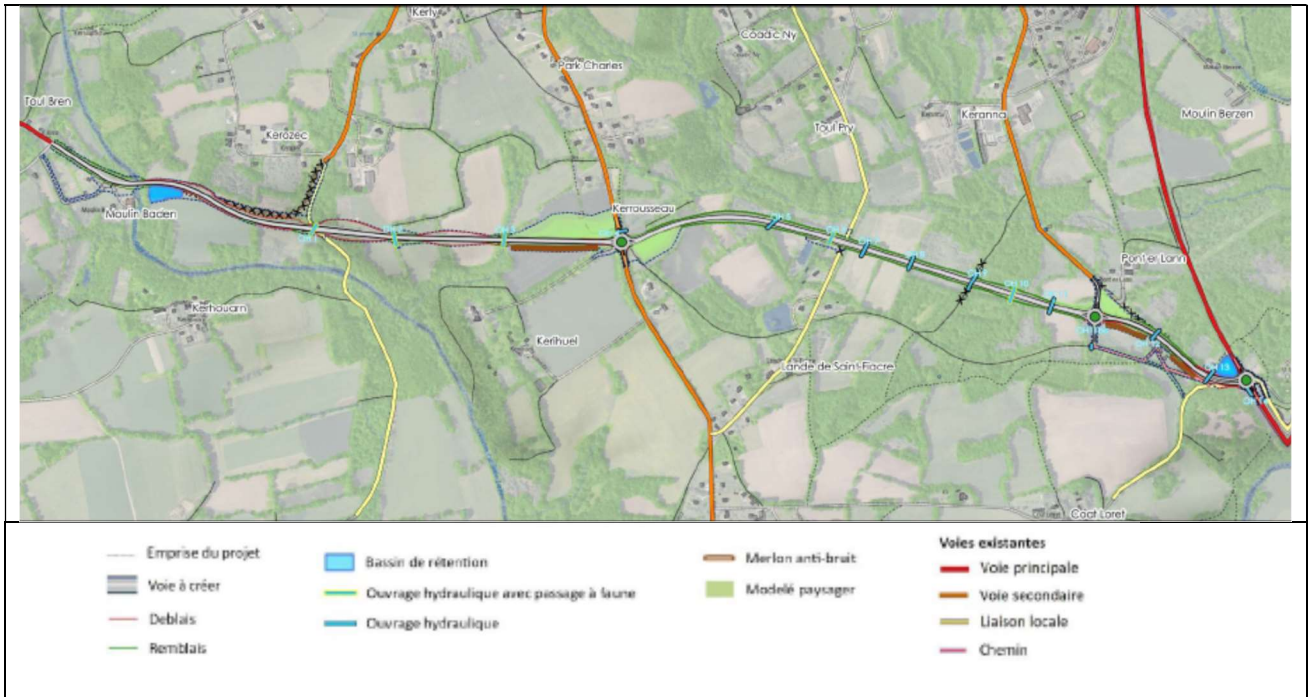
3 La solution retenue soumise à enquête

Le contournement par la RD 782 implique un linéaire de voie d'environ 3 kms au sud de la commune constitué

- d'une voie bidirectionnelle avec une largeur de chaussée de 6 m,
- des accotements de 2,50 m de chaque côté avec des bandes de 1m en enrobé,
- des fossés de chaque côté de 1,80 m de large.

Le tracé du contournement est découpé en 2 secteurs

- Secteur Ouest : création d'une chaussée neuve de 1200 m entre les lieux-dits 'le Moulin de Baden' et 'Kerousseau', création d'un nouveau carrefour giratoire au niveau de Kerousseau (avec raccordement à la RD 790), création d'un carrefour en T au niveau de la route du 'Pont Neuf', raccordement à la RD 782-Ouest au niveau du 'Moulin de Baden'.
- Secteur Est : création d'une chaussée neuve de 1200 m entre les lieux-dits 'Kerousseau' et 'Pont er Lann', création d'un nouveau carrefour giratoire au niveau de 'Pont er Lann' avec raccordement à la RD 782-Est, création d'un nouveau carrefour giratoire au niveau de 'Beg er Roch avec raccordement à la RD 769, création d'une chaussée neuve de 420 m entre les giratoires de 'Pont er Lann' et 'Petit Coat Loret'.



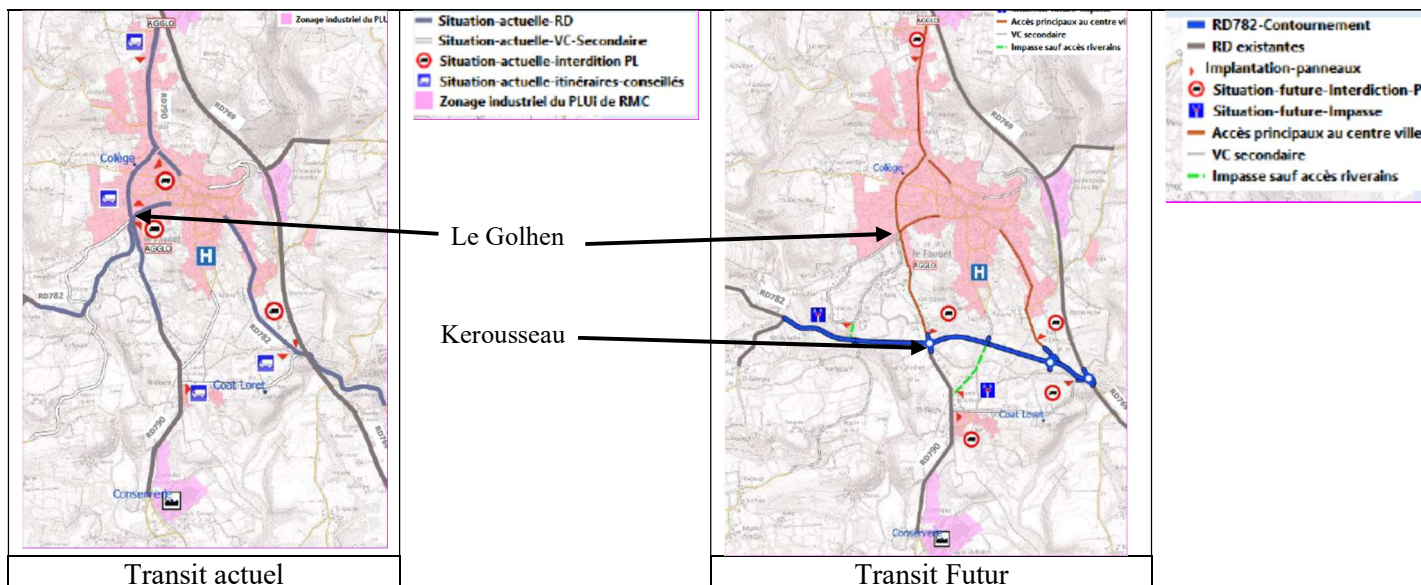
Actuellement le trafic moyen des poids-lourds est de 210 véhicules/jour en transit sur l’agglomération, sur la base d’une étude de circulation menée en 2017 (la distinction a été faite entre trafic de transit et trafic local).

Le projet est défini en tenant compte d’un accroissement du trafic sur 20 ans. En 2045, le trafic est estimé

- sur le tronçon Est à 4600 véhicules/jour dont 254 poids-lourds
- sur les tronçons Ouest à 2700 véhicules/jour dont 120 à 160 poids-lourds.

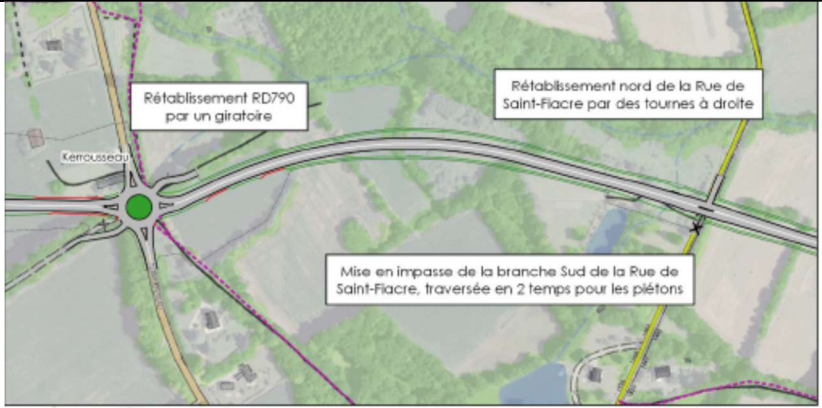
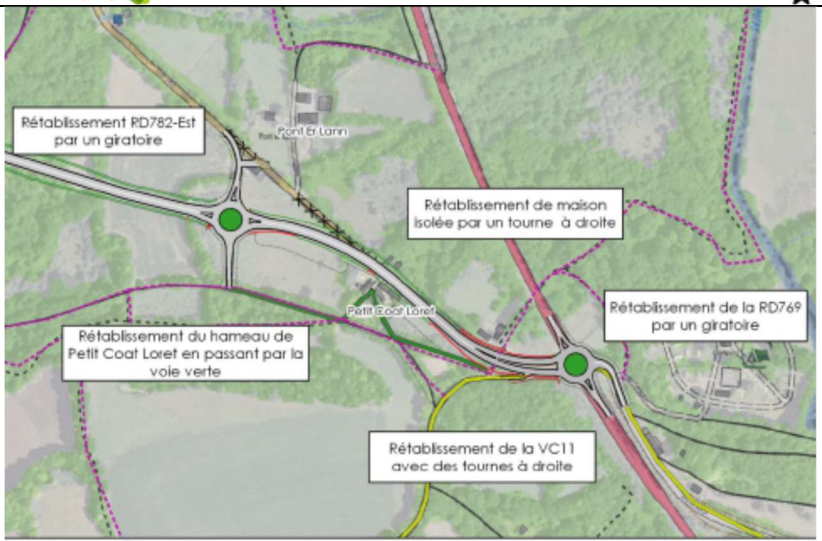
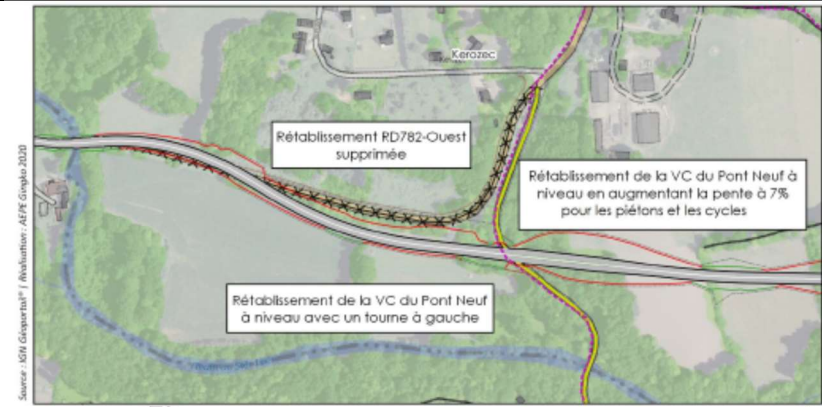
3.1 Modification de la circulation

Les voies utilisées actuellement par les poids-lourd en transit, leurs seront interdites. Certaines voies pourront être requalifiées en voie communale.



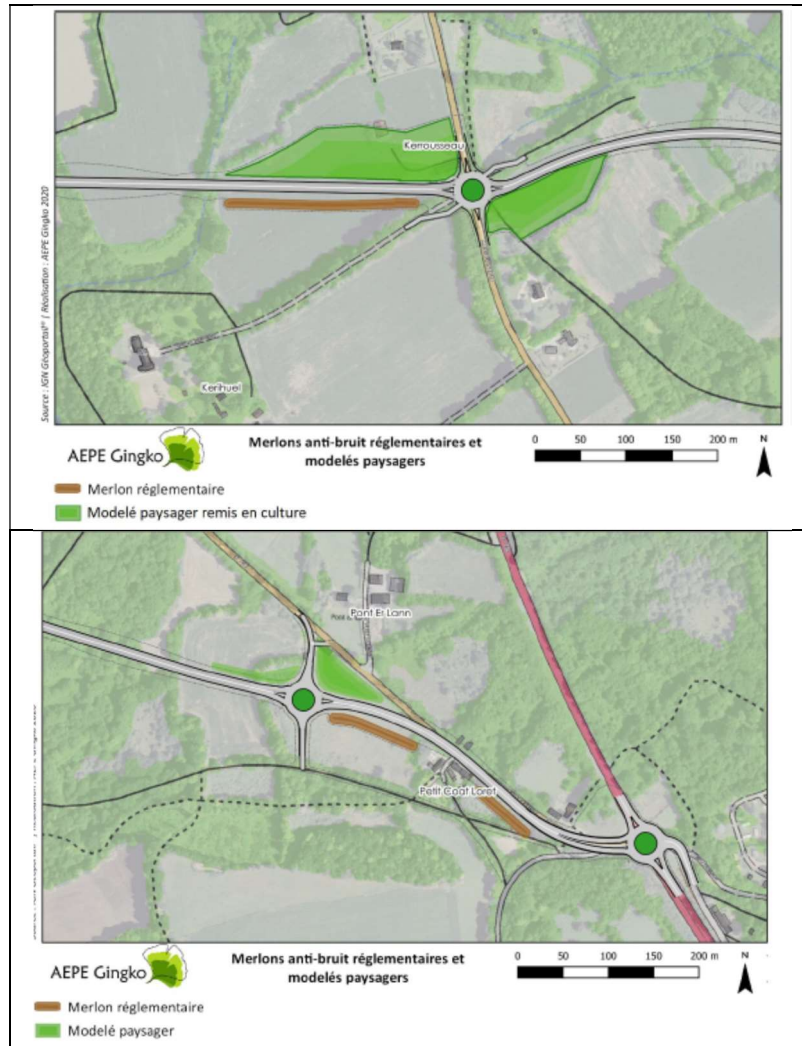
3.2 Les ouvrages importants à réaliser

3.2.1 Les carrefours d'intersection – créations et modifications

<p>RD 790 – Rue saint Fiacre</p>	 <p>Rétablissement RD790 par un giratoire</p> <p>Rétablissement nord de la Rue de Saint-Fiacre par des tournes à droite</p> <p>Mise en impasse de la branche Sud de la Rue de Saint-Fiacre, traversée en 2 temps pour les piétons</p> <p>AEPE Gingko RD790 et Rue de Saint-Fiacre</p> <p>0 50 100 150 200 m</p>
<p>RD 782 Est – RD769 – Hameau du Petit Coat Loret – VC11 – Accès agricoles</p>	 <p>Rétablissement RD782-Est par un giratoire</p> <p>Rétablissement de maison isolée par un tourne à droite</p> <p>Rétablissement du hameau de Petit Coat Loret en passant par la voie verte</p> <p>Rétablissement de la RD769 par un giratoire</p> <p>Rétablissement de la VC11 avec des tournes à droite</p> <p>AFPF Gingko RD782-Est et RD769</p> <p>0 50 100 150 200 m</p>
<p>RD 782 Ouest – Voie communale du Pont Neuf</p>	 <p>Rétablissement RD782-Ouest supprimée</p> <p>Rétablissement de la VC du Pont Neuf à niveau en augmentant la pente à 7% pour les piétons et les cycles</p> <p>Rétablissement de la VC du Pont Neuf à niveau avec un tourne à gauche</p> <p>AEPE Gingko RD782-Ouest et VC du Pont Neuf</p> <p>0 50 100 150 200 m</p>

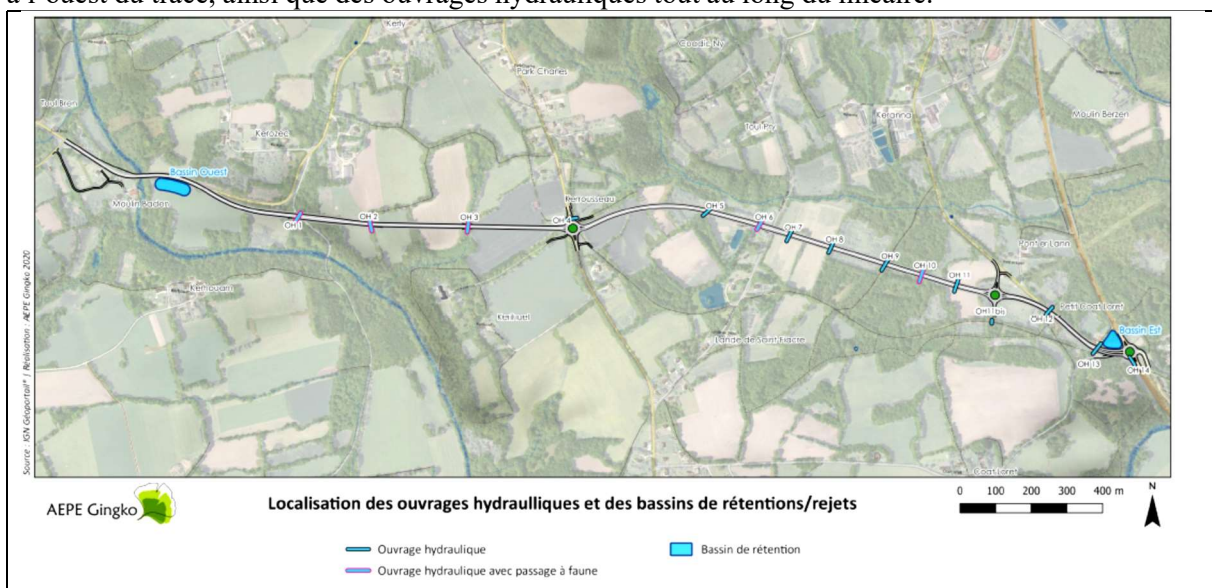
3.2.2 Les dispositifs de réduction de bruit

En fonction de la topologie du terrain, des remblais, des déblais, des modelés paysagers seront aménagés.



3.2.3 Assainissement des eaux pluviales

Concernant la gestion des eaux de ruissellement, deux bassins de rétention seront positionnés à l'est et à l'ouest du tracé, ainsi que des ouvrages hydrauliques tout au long du linéaire.

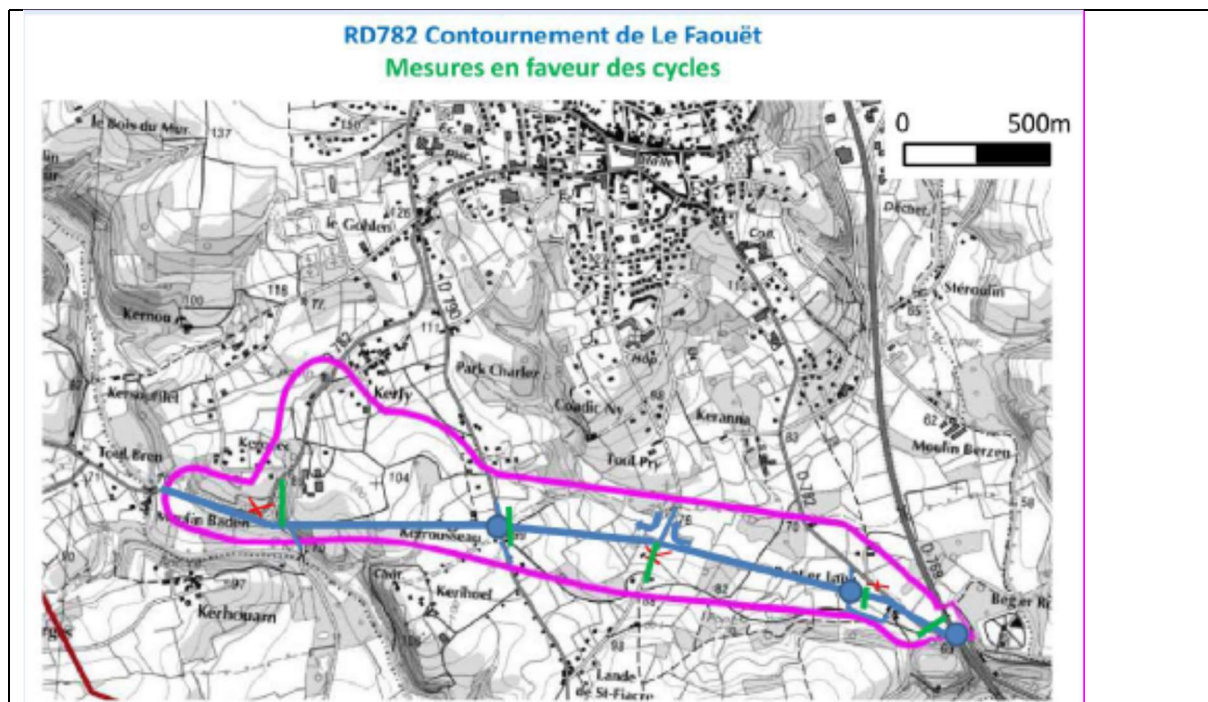


3.2.4 Aménagements cyclables et piétonnier

Il n'est pas prévu d'aménagement cyclable sur cette voie. Cet aménagement n'a pas été jugé nécessaire, décision en COPIL.

Par contre, les élus ont identifié un besoin de développement de liaisons douces reliant les hameaux au centre-ville, donc traversant la RD782.

L'infrastructure du projet prévoit des aménagements de traversée en 2 temps, via un îlot central, 5 points de passage sont identifiés.



3.3 Maîtrise foncière du projet

Le projet est circonscrit aux communes de Le Fauët et de Lanvégen.

L'aire d'étude du projet s'est étendue sur environ 120 ha.

L'impact permanent concernera environ 10 ha

La réalisation du projet nécessite la maîtrise foncière, elle impactera des parcelles publiques et privées, pour lesquelles une enquête parcellaire sera organisée.

3.4 Coût du projet

Le montant de l'opération, évalué à 6,4 M€ TTC dans le document DUP, a été réactualisé.

Il est estimé, dans le document du Conseil Départemental du Morbihan du 7 juillet 2023, à 7,52 M€, coût janvier 2023.

3.5 Contexte réglementaire

Par décision du Préfet du Morbihan, Arrêté Préfectoral n°2020-007962, une étude d'impact a été demandée, aux motifs de 'la potentielle destruction d'étendues importantes de milieux naturels sensibles et de modifications paysagères importantes, amenant à des possibles mesures de compensation'.

La présente enquête concerne la demande d'Autorisation Environnementale (DAE), le projet étant soumis

- à autorisation 'loi sur l'eau' du fait de son impact potentiel sur les cours d'eau, les zones humides, pour les articles 2.1.5.0 [Rejets d'eau pluviales dans les eaux douces, sur une surface de 23 ha environ], 3.1.2.0 [Installations, ouvrages, activités nécessitant le franchissement de 4

cours d'eau et la déviation d'un ruisseau, ... soit un impact sur environ 165 m], 3.3.3.1.0 [Destruction de zones humides sur environ 1,8ha].

- à autorisation de défrichement du fait de la destruction d'éléments boisés,
- à dérogation au titre des espèces protégées du fait du risque de destruction de certaines espèces et de leurs habitats

Le dossier a fait l'objet d'analyses par la DDTM, la CLE, La MRAE, et le CNPN qui a donné un avis négatif sur la demande dérogation.

Sur demande du Président du Conseil départemental, le Préfet a décidé, le 2 août 2022, de séparer les 2 enquêtes DUP et DAE, qui selon l'article L.123-6 auraient pu être organisées conjointement.

L'étude d'impact du dossier de Demande d'Autorisation Environnementale (DAE), est issue de l'étude d'impact du dossier DUP ; elle a été amendée et intègre des évolutions en réponse aux avis et demandes de compléments des services de l'état.

L'étude d'impact a été définie suivant une démarche progressive et itérative, avec application de séquences ERC (Éviter/Réduire/Compenser) afin d'identifier les mesures à prévoir pour limiter les impacts éventuels du projet sur l'environnement.

3.6 Contexte législatif

L'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête se réfère aux

- code de l'environnement, Livre 1^{er} Titre VIII relatif à l'autorisation environnementale ;
- code de l'environnement, Livre II, Titre 1^{er}, Chapitre IV relatif à l'eau et aux milieux aquatiques et marins, notamment les articles L214-1 à L214-6, R214-1 et suivants ;
- code de l'environnement, notamment les articles L411-1, L411-2, R411-6 et suivants ;
- code de l'environnement, Livre II, Titre 1^{er}, notamment les articles L123-1 et suivants, R123-1 et suivants ;
- code forestier, notamment les articles L341-3 et suivants, R341-1 et suivants.

Suite à des contributions du public, le contenu du projet a été analysé par rapport aux lois suivantes

- Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 – Art 280, lutte contre le dérèglement climatique
- Loi n°76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature
- Loi n° 2023-630 du 20 juillet 2023 – Lutte contre l'artificialisation des sols
- Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021, Zéro artificialisation nette
- Loi sur les mobilités du 26 décembre 2019
- Art L.181-1-1 du code de l'environnement,
- Loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques,
- Loi n° 93-24 du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages,
- Loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages,
- Loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature,
- Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets,
- Loi n° 2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux.

4 L'enquête

4.1 Organisation de l'enquête

Suite à la saisine du Préfet du Morbihan, j'ai été désignée Commissaire Enquêtrice, par décision du tribunal administratif de Rennes, le 5 Juin 2023, référence du dossier n° E23000091 / 35.

L'enquête a été prescrite par Arrêté Préfectoral, signé le 21 Juin 2023, conformément au code de l'environnement

Cet arrêté porte sur l'ouverture d'une enquête publique

'préalable à la demande d'Autorisation Environnementale, emportant dérogation espèces et habitats protégés et autorisation de défrichement'.

Le public a été informé par voie de presse, dans les journaux régionaux, Ouest-France et Télégramme, éditions du Morbihan, par les sites de la Préfecture du Morbihan, des mairies de le Faouët et de Lanvénegen, et via l'affichage de l'avis d'enquête en format A2 sur fond jaune sur des sites de la commune.

Un erratum a été édité en cours d'enquête, le 29 Aout 2023, sur les sites de la Préfecture, sur les sites des communes de le Faouët et de Lanvénegen, sur le dossier dématérialisé, dans chacun des dossiers papier mis à disposition du public, pour corriger une inexactitude sur l'Arrêté Préfectoral et l'Avis d'Enquête : **il convient de lire**

' Le dossier soumis à l'enquête publique contient les documents suivants :

- [...] les avis de la **CLE du SAGE Ellé-Isole-Laïta** du 20 mai 2021 et du bureau de la **CLE du SAGE** du 2 décembre 2021 [...]'

au lieu 'les avis de la **CLE du SAGE Vilaine ...**'

4.2 Déroulement de l'enquête

Pendant toute la durée de l'enquête, soit pendant 31 jours, du 16 Août 2023 14h30 au 15 Septembre 2023 17h30, les dossiers ont été mis à disposition du public :

- dossier dématérialisé numérisé, accessible via Internet à l'adresse [\[www.registre-dematerialise.fr/4735\]](http://www.registre-dematerialise.fr/4735)
- dossier papier, côté et paraphé, à l'accueil des mairies de Le Faouët et Lanvénegen, en fonction de leurs heures d'ouverture.

Des informations concernant le projet pouvaient, également, être obtenues auprès du Département du Morbihan – Direction des Routes et de l'Aménagement – 2 rue de St Tropez – 56000 Vannes – EP-Routes@morbihan.fr .

Je me suis tenue à la disposition du public pendant 4 permanences :

Mercredi 16 août 2023	14h30 – 17h30	Le Faouët	Démarrage de l'enquête
Jeuudi 24 août 2023	14h30 – 17h30	Le Faouët	
Mardi 5 septembre 2023	14h30 – 17h30	Lanvénegen	
Samedi 15 Septembre 2023	14h30 – 17h30	Le Faouët	Clôture de l'enquête

Pendant toute la durée de l'enquête, les observations, questions et propositions ont pu être déposées, jusqu'à la clôture de l'enquête

- sur registre papier à disposition du public à l'accueil des mairies de Le Faouët et de Lanvénegen,
- par voie électronique via le dossier dématérialisé [\[www.registre-dematerialise.fr/4435\]](http://www.registre-dematerialise.fr/4435)
- par courrier électronique à l'adresse [\[enquete-publique-4735@registre-dematerialise.fr\]](mailto:enquete-publique-4735@registre-dematerialise.fr)]
- par courrier à l'intention de la commissaire enquêtrice au siège de l'enquête : 9 rue Victor Robic – 56320 Le Faouët

4.3 Mes échanges

J'ai échangé avec Mme Le Maire de Lanvégen.

J'ai échangé avec l'adjoint au maire de Lanvégen qui m'a remis une contribution.

J'ai échangé avec Mr Le Maire de Le Faouët.

J'ai échangé en Permanence avec des habitants 'Favorable au Projet', qui m'ont expliqué leur situation et leur mal-être.

J'ai échangé en Permanence avec des habitants 'Défavorable' au projet, ainsi qu'avec des représentants d'Associations environnementales.

Je suis allée sur le site pour appréhender les lieux et les difficultés notamment du contournement nord et de la VC11, et certains lieux où doit s'implanter le nouveau tracé.

Suite à la dernière permanence, après un échange vif avec un responsable d'association qui mettait en doute ma connaissance des lieux, j'ai accepté, dans un souci d'apaisement, la proposition d'une habitante me proposant de m'accompagner sur les lieux qui, à leur avis, posaient problème. Le responsable de l'association nous a rejoint. J'ai fait cette visite de 18 heures à 19 heures, ils m'ont exposé leurs inquiétudes ; nous sommes allés à La Lande St Fiacre, à Coat-Loret, sur la voie verte au Petit Coat-Loret, au carrefour de Beg-Ar Roch, à Kerousseau, Kerossec, et Moulin de Baden.

J'ai échangé avec l'équipe de la maîtrise d'ouvrage lors de la remise de mon PV de synthèse.

J'ai échangé avec Mme La Principale du collège Jean-Corentin Carré

J'ai posé des questions complémentaires et échangé téléphoniquement avec l'équipe de la Maîtrise d'ouvrage lors de la rédaction de mes rapports.

4.1 Prolongation de délai

J'ai présenté et remis le Procès-Verbal de synthèse à la Maîtrise d'Ouvrage, lors d'une réunion le 27 septembre 2023.

Étant donné le nombre important d'observations émises, la Maîtrise d'Ouvrage a sollicité un report de délai jusqu'au 24 Octobre pour remettre son mémoire en réponse, auquel j'ai répondu positivement.

En conséquence, j'ai demandé également, à l'autorité organisatrice, un report de délai jusqu'au 17 Novembre, ayant prévu d'être absente du 20 Octobre au 5 Novembre.

Cette prolongation m'a été accordée.

4.2 Participation du public

4.2.1 Ambiance de l'enquête

Les premières semaines d'enquête ont été très calmes, avec peu de participation, une dizaine sur le dossier dématérialisé et une dizaine sur les registres. Tous les échanges ont été concentrés la dernière semaine, avec, notamment, les contributions de 6 associations de Défense de l'Environnement

Cette enquête s'est révélée conflictuelle.

Lors de la dernière permanence, le 15 Septembre, une manifestation a été organisée, devant la mairie, par les opposants au projet, environ 200 personnes étaient présentes.

Cette dernière permanence a été très animée, avec en début d'après-midi, plutôt les habitants 'Pour le projet' et enfin d'après-midi les 'Contre le Projet', qui ont fait en sorte de ne pas se rencontrer dans la salle de permanence ! L'animosité était perceptible entre les uns et les autres.

En marge de la manifestation, dans une ambiance agitée dans la salle de permanence où une centaine de personnes se sont succédées, un grand nombre de contributions m'a été remis sur papier libre, pour me signifier leur 'opposition au projet'.

Mort du Fauouët ?

Avis de décès annoncé pour notre commune

Le contournement du Fauouët conduira à une diminution significative de la fréquentation du centre-ville. Trop de commerces ont déjà fermé, veut-on devenir comme nos voisins, Meslan, Gourin ?

Avec ce projet, plus d'une dizaine d'hectares de terres agricoles vont disparaître. Du bocage, de nombreux ruisseaux et zones humides ainsi que la faune et la flore qu'ils abritent seront fortement impactés voire détruits.

Augmentation de trafic, rallongement de trajets pour les habitants de la Lande de St Fiacre, Kerrousseau, Parc Charles, Kerly, Gohlen, Kerihuel, Coadic ny, Toul Pry, Kerozec, route de Quimperlé...

Pourquoi cette dépense de près de 10 millions d'euros pour bitumer encore plus notre région ? Le Fauouët ne mérite-t-il pas d'autres investissements ?

Mobilisons-nous le vendredi 15 septembre à partir de 16h30 devant la mairie avant la clôture de l'enquête publique.

Des Fauouëtais inquiets

*Ne pas venir sur la voie publique

Ce projet de déviation qui divise depuis trente ans

Symbole d'une opposition entre les tenants du développement économique et les défenseurs de l'environnement, le projet d'une déviation au sud du Fauouët est dans les cartons depuis 1993.

L'environnement

Ils dénoncent un « projet d'arrière-garde du siècle dernier ». Comme un serpent de mer, le projet de contournement routier du Fauouët, porté dès 1993 par le Département, refait régulièrement surface et ne manque pas à chaque fois de réveiller les oppositions.

Depuis plusieurs mois, des associations environnementales, des riverains et une poignée d'élus locaux donnent de la voix pour contester la pertinence de cet investissement estimé autour de 10 millions d'euros. Et qui en est à sa quatrième version.

Plusieurs fois rotoqué par la justice, notamment pour des irrégularités vis-à-vis du Code de l'environnement, le projet est passé d'une route dizaine de kilomètres à une portion de 2,8 km au sud de la commune. Celle-ci permettrait de raccorder la RD 782 qui file vers la Finistère à la RD769, le trépassant axe Lorient-Roscoff, sans traverser Le Fauouët.

« Développement économique »

Depuis trente ans, les arguments ont peu varié dans chaque camp. Le Département, soutenu par l'immense majorité des élus locaux, défend un aménagement participant au « désenclavement de la Bretagne intérieure ».

Selon ses calculs, environ 210 camions circulent quotidiennement dans le secteur, dont la plupart alimentent les usines agroalimentaires D'Aucy (à Lanvégen) et Keranna (Gauscriff).

« Cette déviation favorisera le développement économique, il y a une vraie demande des entreprises d'amélioration des axes », soutient le maire du Fauouët, Christian Falvret. Le Département, qui se refuse à tout commentaire durant l'enquête, développait le même argumentaire

dés 2018 dans un dossier de concertation.

« Il y a aussi un enjeu de sécurité, poursuit Christian Falvret. Par endroits, les camions ne peuvent pas se croiser, ils doivent passer devant un collège, et on en voit même qui se permettent de traverser le centre-ville alors que c'est interdit. On ne peut pas attendre qu'il y ait un mort ! »

« Ils ne couperont pas mes arbres »

Cette démonstration « en responsabilité » ne convainc pas du tout les opposants, qui dénoncent d'abord une atteinte à l'environnement. « Ils ne couperont pas mes arbres, je m'y accrocherai », lance une habitante concernée par le nouveau tracé.

De fait, « la route passera à travers des zones humides, riches en biodiversité », répète inlassablement Christophe Janno, président de l'association écologiste Ar Gouarn. Escarpot de Quimper, grand coup-croque, repêches et batraciens, etc. Sur le futur tracé, « une soixantaine d'espèces protégées ont été recensées », complète Yannick Le Goff, militant et ancien élu d'opposition.

« Impact environnemental »

Ses détracteurs disent aussi redouter un effet délétoire sur le petit commerce, qui pourrait pâtir d'une évaporation de sa clientèle venue des communes voisines. « Il y a des exemples, comme à Gourin où des commerces ont fermé quand la déviation a été aménagée », dit Philippe Loyat, ancien conseiller municipal faouëtais opposé au projet. « Ici dans un vergier au lieu-dit Toul Pry, à l'emplacement de la future route. »

« Si, en avril, le commissaire enquêteur avait émis un avis favorable issu de l'enquête publique, il disait toutefois « convaincu de l'impact environnemental du projet, ce n'est pas le point le plus important. C'est un point qui me paraît essentiel car il constitue l'inconvénient principal du projet. Une seconde enquête vient s'achever, consécutive au volet environnemental, et dont l'avis est attendu dans les prochains mois. M. Janno, les opposants prévoient « Nous sommes prêts à déposer de nouveaux recours. »

Maxime LAVENA

Appel à la manifestation

Article OF - Associations environnementales

Le Télégramme

Lundi 18 septembre 2023

Un rassemblement contre le projet de déviation du centre-ville du Fauouët avait lieu ce vendredi 15 septembre.



LE FAOUËT

Le projet de contournement routier fait débat

La dernière séance de permanence de l'enquête publique concernant le projet de contournement routier du centre-ville se tenait vendredi. Les opposants étaient présents pour manifester leur désaccord.

de l'enquête publique environnementale avait lieu en salle de conseil.

Un projet déjà rejeté trois fois

Ce dossier se justifie sur des estimations, qui ne sont que des estimations qui vont de 250 véhicules par jour à 150... On ne conçoit pas un projet avec, des estimations et comptages effectués aux mauvais endroits. Le danger potentiel est un argument de poids, notamment en face du collège Jean Coréntin Carré et de la gendarmerie. L'accidentologie locale se situe sur l'axe Lorient-Roscoff et bien d'autres routes départementales présentent des risques plus importants sur la commune. Le transfert de circulation aura des conséquences sur la vie commerciale locale, déjà mise à mal dans le contexte actuel. N'oublions pas que nous venons de perdre deux commerces », rappellent les organisateurs du rassemblement. En effet, ces derniers mois, Le Fauouët a vu plusieurs de ses enseignes mettre la clé sous la porte, notamment deux boulangeries sur les trois que compte la commune.

« Ce projet routier dépassé, consommateur de terres agricoles, d'espaces naturels dont du bocage, des zones boisées, des zones humides... contribuera à de fortes atteintes sur la biodiversité. Dans le contexte actuel où la préfecture vient de passer l'arrêt sécheresse, il nous semble que les priorités du département devaient se tourner vers la préservation de ce patrimoine qui permettra de lutter contre le réchauffement climatique », ajoutent les organisateurs.



L'enquête publique s'achève. Bon nombre d'opposants étaient réunis devant la mairie, vendredi.

Le Télégramme

Mardi 19 septembre 2023

La déviation Sud mobilise les « pour » et « contre »

Le Fauouët — L'enquête d'utilité publique portant sur la demande d'autorisation « environnementale » est terminée depuis vendredi. Associations et militants de différents bords s'étaient donc mobilisés.

La mobilisation

L'enquête d'utilité publique portant sur la demande d'autorisation dite « environnementale », concernant le projet de la déviation Sud (RD782), a pris fin vendredi. À l'initiative de la liste Renaissance chapeau, pas moins de 200 personnes se sont rassemblées devant la mairie.

Des opposants au projet, des personnes « pour » le projet, mais avec un autre tracé et aussi des Fauouëtais « carrément favorables » au projet.

Les associations présentes étaient celles d'Eau et Rivière de Bretagne, Ar Gouarn, la Confédération paysanne, Nature et patrimoine du Centre-Bretagne, le Groupe de mammalogie breton (GMB), l'association lanvégennoise pour la promotion de l'environnement et du patrimoine ou encore l'union démocratique bretonne.

50 personnes dans l'après-midi devant l'enquête

Pendant toute la durée de l'enquête publique, qui s'est déroulée du 18 août au 15 septembre, la commissaire-enquêteuse Claudine Larné-Delettre, au Fauouët et de Lanvégen, a reçu des représentants de ces associations locales. Certains ont déjà montré leur inquiétude. La rétrocession des routes départementales, environ huit kilomètres, dans le giron de la commune, aura des répercussions sur les finances communales. Les débats sur les milieux naturels, la biodiversité ou l'eau, et les impacts consécutifs aux travaux ne sont pas contestables et ont même été éliminés par les services de l'Etat », indique un communiqué de Renaissance Croyen.

Les conclusions de cette enquête devaient être rendues d'ici « moins de deux mois », a déclaré la commissaire-enquêteuse Claudine Larné-Delettre.

Sur la voie communale 11, reliant la RD780 (axe Lorient-Roscoff) et la RD780 (route de Quimper), les riverains de Saint-Fiacre et de Coat-Lont sont confrontés aux nombreux passages de poids lourds qui usent et lissent la chaussée et perturbent la tranquillité.

Ces derniers ont trouvé un « raccourci » au lieu d'emprunter la déviation pour les poids lourds de Kerouac ou Gohlen qui passent dans l'agglomération, et devant le collège.



L'enquête publique s'achève. Bon nombre d'opposants étaient réunis devant la mairie, vendredi.

4.2.2 Les contributions

Dossier dématérialisé

979 personnes ont visité le site du dossier dématérialisé.

328 visiteurs ont téléchargé au moins un document, soit 33,5% des visiteurs

62 contributions ont été déposées, dont 2 par mail et 26 en tant qu'«anonyme»

Registres papier

En permanence et Hors permanence : 104 contributions ont été rédigées, elles sont consignées dans 2 registres et sur papiers libres annexés aux registres.

Certaines de ces contributions regroupent l'avis de plusieurs personnes. Pour chaque contribution, le nombre de personnes concernées a été comptabilisé.

Synthèse chiffrée de la participation :

- **209 Personnes** se sont exprimées (en tenant compte des contributions émises par plusieurs personnes)
- **6 Associations** ont remis chacune une contribution, certaines de plus de 40 pages
- **32,06%** (soit 67 personnes) ont exprimé un avis **POUR**
- **62,68%** (soit 131 personnes) + **6 Associations** ont exprimé un avis **CONTRE**
- **5,26%** (soit 11 personnes) ont posé des questions mais n'ont pas donné leur avis ou sont venus s'informer dont 2 ont émis des observations ultérieurement

Les thèmes récurrents des contributions du public ont été

- 'Pour / Contre' le projet, [même si suite à l'enquête DUP, ce n'était pas vraiment l'objet de l'enquête DAE, mais c'est ainsi que c'est exprimé le public en grande majorité.],
- Atteinte à l'écosystème
- Solutions alternatives
- La procédure d'enquête
- Les nuisances
- La justification du projet et la RIIPM
- La compatibilité avec les lois environnementales et les documents SUPRA
- Le coût du projet
- Le trafic routier
- Les liaisons douces
- Le commerce local
- Le tracé
- L'expropriation
- L'atteinte au patrimoine
- L'artificialisation
- La concertation

4.3 La réponse aux contributions

La Maîtrise d'ouvrage a répondu en détail à toutes les observations du public dans le Mémoire en Réponse reçu le 24 Octobre 2023 ainsi qu'aux demandes d'informations complémentaires de la commissaire enquêtrice.

5 Analyse

5.1 Le dossier

Le dossier comporte toutes les pièces requises selon la réglementation pour une demande d'autorisation environnementale.

La complétude de l'Étude d'Impact est avérée, elle est constituée de deux tomes

- Tome 1 : Description des méthodes utilisées, État initial de l'environnement, Scénarios de référence et solutions de substitution,
- Tome 2 : Effets du projet sur l'environnement, Mesures ERC, Analyse spécifique d'impacts dus à ce projet d'infrastructures de transport, Conclusions générale de l'étude d'impact

La constitution du dossier a été itérative, sur la base d'études et d'expertises spécifiques, d'échanges avec le public lors de la phase de concertation, avec les élus en COPIL, avec les services de l'état, DDTM, CLE Ellé-Isole-Laïta, MRAE, CNPN.

La pièce 'G' du dossier intitulée 'Avis' recense les courriers, les avis, les mémoires en réponse, les modifications et mises à jour de l'Étude d'Impact réalisées en conséquence.

Concernant la qualité du dossier, les commentaires suivants ont été faits par les services de l'état

- CLE : *de nombreux compléments ont été apportés entre les deux versions du dossier (Juillet et décembre 2021) pour répondre aux demandes d'informations complémentaires*
- MRAE : *' le résumé non technique permet un accès facilité aux éléments saillants du projet, la description de l'état initial de l'environnement est très détaillée, l'analyse des incidences du projet sur l'environnement est très détaillée et de bonne qualité générale, notamment les nombreuses cartes permettent une bonne appropriation, les incidences sont correctement identifiées, le volet biodiversité bénéficie de nombreux approfondissements, par rapport à certains autres.'*
- CNPN : *le dossier aurait dû intégrer un document spécifiquement dédié à la dérogation des espèces protégées.*

La complétude et la qualité du dossier apparaît bonne. Le projet, les impacts et les mesures mises en place sont bien explicités.
--

Remarque : Pour faciliter la compréhension des évolutions de l'étude d'impact, il aurait été intéressant de matérialiser dans le corps des documents, les modifications et ajout répondant aux analyses des services de l'état.

5.1 Réalisation de l'enquête et contribution du Public

Cette enquête a suscité un grand intérêt auprès du public.

Le nombre de contributions a été très important et a donné lieu à plus de 200 observations auxquelles la maîtrise d'ouvrage a apporté une réponse.

[*cf. document – Partie 1 : Rapport de la commissaire enquêtrice - Présentation de l'enquête et synthèse des observations - § 11 et 12*]

Mais elle s'est révélée conflictuelle, avec l'organisation d'une manifestation, par les opposants au projet, lors de la dernière permanence, *cf. §4.4 du présent document*

Un grand nombre de contributions ont formulé un avis 'Pour/Contre' le projet : 'Pour', à cause des nuisances subies du fait du transit des poids-lourds dans les zones proches d'habitations, 'Contre', à

cause de l'impact sur la biodiversité, et la contestation des hypothèses sur le trafic poids et des risques accidentogènes.

La Maîtrise d'ouvrage a répondu à toutes les observations du public, et aux demandes de compléments de la commissaire enquêtrice.
Les réponses ont été très détaillées.
Il n'a pas été proposé d'évolutions du projet, en regard de propositions ou d'identification de contraintes.
La Maîtrise d'ouvrage a essentiellement explicité ses choix, en se référant aux éléments détaillés dans l'étude d'impact.

Cette enquête s'est déroulée conformément au code de l'environnement.

5.2 L'impact environnemental du projet

Le vallonnement du terrain implique un tracé qui intègre des contraintes de remblais et de déblais donc des travaux importants d'infrastructure et une modification du relief sur l'emprise de la route, la topologie du tracé sera adaptée à la topographie du terrain de façon pérenne.

Le tracé intercepte des cours d'eau, des zones humides, des zones inondables, des espaces boisées, des habitats de la faune, dont des espèces protégées, des habitations, des liaisons douces, ...

L'impact environnemental du projet ne peut être nié, il est impératif d'être convaincu que le processus Évitement / Réduction / Compensation (ERC) est suffisant pour atteindre des effets résiduels acceptables à terme.

5.2.1 La Gestion des travaux

La Maîtrise d'ouvrage s'engage à réguler la réalisation des travaux par un 'Plan d'Assurance Environnement' (PAE) qui sera demandé aux entreprises lors de l'appel d'offre de réalisation des travaux. Ce PEA devra détailler

- les mesures de prévention vis-à-vis de l'entretien des matériels/engins utilisés, vis-à-vis des accidents et des pollutions ainsi que le processus d'intervention,
- les procédures de mise en œuvre en fonction des milieux naturels environnants

Le cahier des charges environnemental devra être intégré au cahier des charges techniques de chaque entreprise prestataire.

Chaque procédure du PAE fera l'objet en phase chantier d'une validation par le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre et le coordinateur environnement.

Chaque entreprise retenue établira un plan de respect de l'environnement (PRE), dédié au projet, qui constitue un engagement vis-à-vis du département. Ce document est élaboré avant le démarrage des travaux en période de préparation de chantier, et validé par le département en fonction de ses exigences émises dans la notice de respect de l'environnement (NRE) ou autre document en tenant lieu et des prescriptions imposées par l'État dans l'arrêté préfectoral.

Les objectifs d'un chantier respectueux de l'environnement sont

- pour le milieu humain : limiter les risques sur la santé des ouvriers, les risques et les nuisances causés aux riverains du chantier [niveaux sonores, prévention d'accidents, interdiction de travaux nocturnes, ..)
Pour la gestion des impacts sonores, la MO se réfère aux textes réglementaires qu'ils sont obligés de respecter, et indique que les moyens à mettre en place seront définis lors de la préparation du chantier.

- pour le milieu naturel : limiter les pollutions de proximité lors du chantier, limiter la quantité de déchets de chantier mis en décharge : imports/exports de terre réduits au maximum, réutilisation des terres extraites sur le chantier, tri/gestion des déchets, ...], gérer les risques dues aux plantes invasives.

Les emprises du projet intègrent des zones de modelage autour du giratoire prévu sur la RD790. Ces zones accueilleront les excédents de matériaux issus des travaux de terrassement et seront remis en culture agricole après travaux. Ces zones devraient suffire à la gestion des matériaux en phase chantier.

Les zones infestées par les plantes invasives de l'aire d'étude (Renouée du japon, Laurier, ..) devront être localisées et traitées conformément à la fiche mesure de réduction spécifique,

Mesure de réduction n°5 : MR5 : Traitement des plantes invasives avant travaux,
afin d'éviter toute propagation, un protocole de lutte sera transmis au Service de Police de l'Eau de la DDTM avant le début des travaux pour validation.

Afin de limiter le risque de pollution dû aux engins de chantier, des aires étanches raccordées à des bassins de décantation seront mises en place, le lavage des engins de terrassement et la manipulation des hydrocarbures seront réalisés en priorité hors du site.

Si les mesures explicitées sont appliquées correctement, les risques résiduels ne sont pas nuls mais seront faibles et plutôt d'ordre accidentel.

5.2.2 La Gestion des eaux de ruissellement

Le projet augmente l'artificialisation des sols, donc potentiellement accroît la quantité des eaux de ruissellement.

En phase chantier, dès le démarrage des travaux, un système de collecte des eaux de ruissellement sera mis en place pour assurer la protection des milieux aquatiques du site :

Mesure de réduction : Assainissement provisoire en phase de chantier

Ces eaux issues des zones terrassées seront envoyées vers des bassins ou noues provisoires spécifiques, équipés de barrières perméables, pour décantation avant rejet dans le milieu naturel sur des surfaces enherbées. Des bassins seront implantés par zone de travaux.

Des mesures particulières seront prises aux abords des zones humides.

Les bassins seront dimensionnés pour des pluies de référence 2 ans pour la rétention et 5 ans pour la surverse.

Les talus/ remblais créés seront végétalisés dès leur réalisation.

En phase d'exploitation, un système séparatif de gestion des eaux de ruissellement sera mis en place via deux réseaux l'un pour les eaux du bassin versant naturel interceptées, l'autre pour les eaux ruisselant sur la plate-forme routière.

Deux bassins de rétention sont prévus, extrémité Est et Ouest de l'ouvrage pour les eaux de la plate-forme, les installations sont prévues une période de retour de 10 ans.

Pour chaque rejet, une chaîne de traitement propre est prévue pour favoriser rétention/ décantation avant le déversement des eaux dans les exutoires (Mesure de Réduction).

Pour les eaux du bassin versant naturel, le réseau est rétabli sous la voie routière, les installations sont dimensionnées pour une pluie centennale.

Suite à une recommandation de l'Autorité Environnementale,

Mesure de réduction : suivi de la qualité des rejets dans les bassins de rétention

Les infrastructures prévues sont de nature à permettre de gérer au mieux les eaux de ruissellement.

5.2.3 La Gestion des pollutions

Dans le mémoire en réponse la Maîtrise d'ouvrage précise que :

- Les bassins de rétention seront munis d'un ouvrage de sortie comprenant une grille destinée à retenir les flottants et autres macro-déchets, un système de cloison siphonée destiné à retenir les surnageants (hydrocarbures, graisses, autres substances flottantes), un orifice calibré de régulation du débit de fuite.
- Conformément au guide technique "Pollution d'origine routière" (Sétra, août 2007), les volumes utiles des bassins permettent de stocker une pluie de période de retour 2 ans et de durée 2h et un volume de pollution accidentelle de 50 m³.
- Pour éviter la propagation d'un polluant miscible dans le milieu naturel, le temps d'intervention nécessaire à la fermeture du bassin estimé à 1h est inférieur au temps de propagation du panache de pollution dans le bassin.
- Les bassins de rétentions seront également munis d'une vanne à fermeture manuelle pour intercepter toute pollution accidentelle.

Pollution en phase de travaux : Cf § 5.2.1 du présent document

Pollution en Phase d'exploitation, il existe 3 types de pollution possibles :

La Pollution Chronique

Sur la base de la *méthodologie SETRA-Guide technique Pollution routière* les taux de rejet dans les exutoires ont été évalués 'inférieur aux seuils-objectifs, en tenant compte de l'accroissement de trafic à l'horizon 2040,

Mesure de réduction :

- **Collecte des eaux par des ouvrages enherbés**
- **Traitement en bassin par décantation des matières en suspension**

La Pollution saisonnière,

Mesure de réduction :

- **Priorité aux salages préventifs afin d'utiliser des plus petites quantités**
- **Entretien mécanique des bas-côtés avec interdiction d'utilisation de produits phytosanitaires à proximité des cours d'eau, fossés, bassins de rétention,**

La Pollution accidentelle

Le projet réduit intrinsèquement les risques de pollution : la nouvelle voie étant plus sécurisée, plus large, moins sinueuse, ... les risques d'accidents sont moins importants, le trafic de poids lourds étant retiré de la zone agglomérée, les risques pour les habitants dus au Transport de matières dangereuses (TMD) sont réduits.

Mesures de réduction : MR9 - Limitation de la pollution par les hydrocarbures et les MES

- Mesures d'intervention génériques du département,
- Possibilité de fermer manuellement les bassins de rétention,
- Les temps d'intervention (1h) sont inférieurs au temps de propagation d'un polluant
- Les volumes utiles des bassins permettent de stocker une pluie de période de retour 2 ans et de durée 2h et un volume de pollution accidentelle de 50 m³.

Les mesures mises en place concourent à la réduction des risques de pollution.

Recommandation : Étant donné l'environnement naturel de la nouvelle voie, le salage doit faire l'objet d'une attention particulière dans son utilisation

5.2.4 Les cours d'eau

Les aménagements routiers constituent généralement des impacts négatifs sur les cours d'eau : artificialisation, modification des conditions d'écoulement, rupture des continuités écologiques et sédimentaires, ...

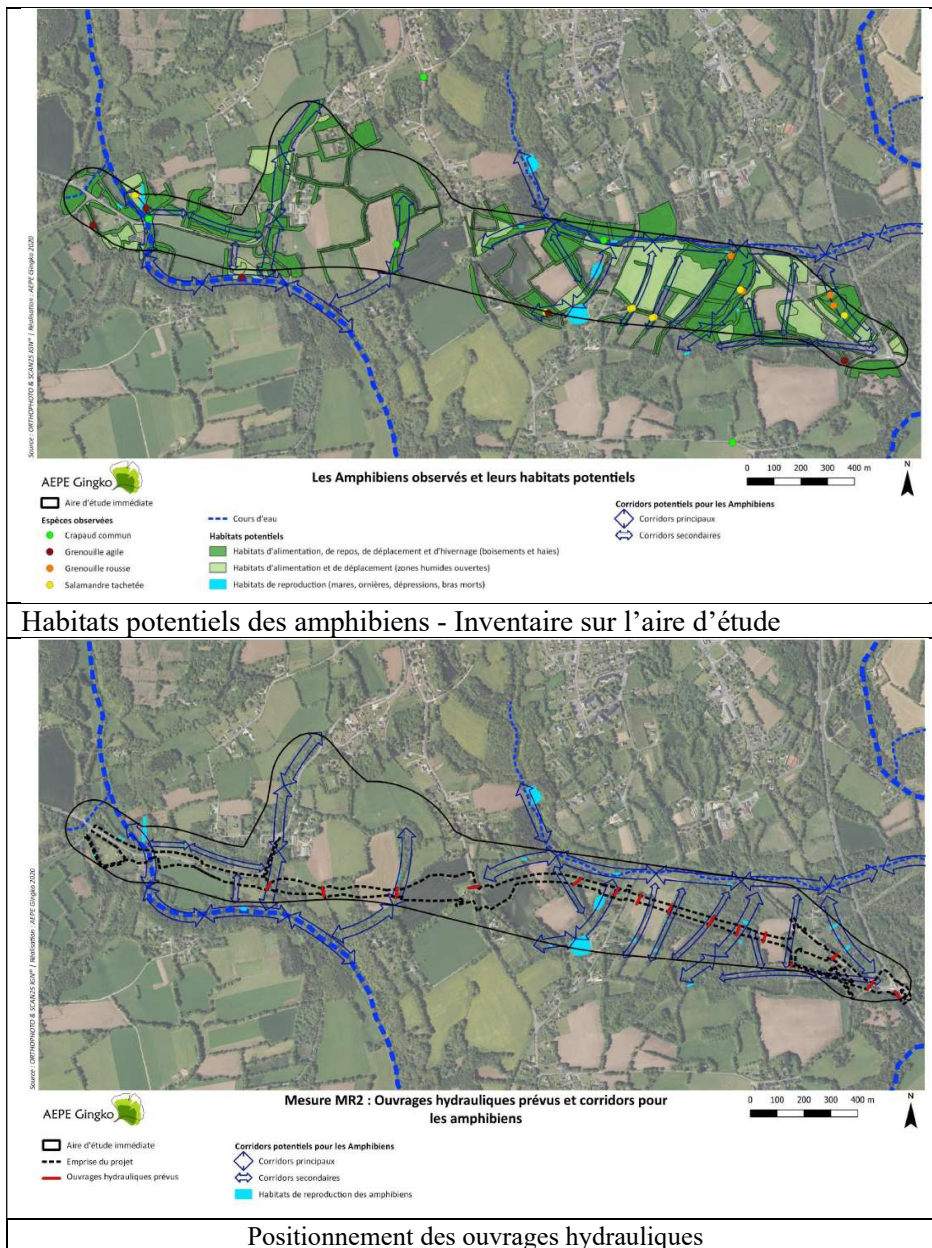
Le tracé n'intercepte pas les cours d'eau les plus importants de la trame verte et bleue du territoire, l'Inam et le Park Charles, l'Inam étant intégré à la zone Natura 2000 et le Park Charles, étant une zone d'expansion des crues identifiée par le SAGE (mesure d'évitement).

Mais le tracé intercepte quatre affluents de ces deux ruisseaux ce qui peut entraîner des répercussions, en aval, sur la qualité des eaux et la population piscicole.

Une étude hydromorphologique et un inventaire piscicole ont été réalisés.

Il est prévu 14 ouvrages hydrauliques, dont 4 sont des franchissements, les autres étant du busage ou de la reprise d'ouvrages existants.

Les implantations ont été identifiés en relation avec les habitudes de la faune, exemple : les amphibiens.



Mesures de réduction :

- Les ouvrages sont conçus pour aider au franchissement sous la route
- des clôtures seront installées pour les orienter vers les ouvrages
- ...

Les conditions de dimensionnement et de mise en œuvre de ces ouvrages respectent les arrêtés de prescriptions générales de la note d'information du SETRA de 2013 « Petits ouvrages hydrauliques et continuités écologiques – Cas de la faune piscicole ».

Les ouvrages de franchissement sont conçus afin de limiter la perte de luminosité et limiter la pente et la vitesse des écoulements, ce qui contribue à favoriser la circulation des poissons.

Les débits de crues centennales ont été pris en compte pour les dimensionnements des installations

Deux ruisseaux (le ruisseau de Kerly, et l'affluent du Park Charles rue Saint Fiacre) seront déviés sur une longueur totale de 52m, (l'un sur 19m, l'autre sur 33m) pour faciliter l'implantation de 2 ouvrages de franchissement.

Mesures de réduction :

- le lit des ruisseaux est reconstitué sur une épaisseur moyenne de 30 cm avec du granulat sélectionné, de même pour les passages à gué ;
- des aménagements de restauration ont été prévus sur ces deux ruisseaux au droit des ouvrages, pour améliorer les possibilités potentielles de frayères ;
- les berges seront revégétalisées, avec des graminées et une ripisylve locale
- définition d'un planning sur les cours d'eau sur les cours afin de limiter les impacts sur les populations piscicoles :
curage et terrassement sur le ruisseau de St Fiacre : septembre à Mars
autres terrassements pour les 3 autres ouvrages : septembre à Mai

Mesures d'accompagnement :

- au niveau de l'ouvrage hydraulique sur l'affluent de l'Inam, le projet prévoit le financement d'une clôture le long du ruisseau afin d'éviter l'accès des bovins au cours d'eau et limiter les risques de dégradation et de pollution.

Mesures de restauration :

- dans le cadre de l'amélioration de la continuité écologique et sédimentaire des ruisseaux, le Département propose de réaliser deux actions prévues par le Roi Morvan au titre du CTMA (Contrat Territoriaux Milieux Aquatiques) pour la circulation des espèces dont la truite Fario.

L'AE a recommandé de joindre au dossier des éléments permettant d'apprécier l'efficacité des mesures compensatoires sur la faune aquatique.

La MO propose

- de réaliser une pêche de sauvegarde la même année que les travaux prévus sur les cours d'eau ;
- de réintroduire les individus récupérés dans le ruisseau en aval, les éventuelles espèces susceptibles de provoquer des déséquilibres biologiques seront éliminées (Poisson-chat, Écrevisse de Louisiane, Perche soleil) ;
- de retransmettre l'inventaire à la DDTM et la Communauté du Roi Morvan, afin de permettre un comparatif ultérieur sur le maintien des espèces

La CLE Ellé-Isole-Laïta a demandé de créer un comité technique de suivi de la restauration morphologique en compensation des cours d'eau déviés.

La Maîtrise d'ouvrage n'est pas opposée mais spécifie que ce type d'instance n'est pas de sa responsabilité mais de celle du préfet. Elle y participera si le comité est créé.

La CLE a demandé de restaurer la continuité sur les 2 buses situées sous le chemin agricole en amont du Park Charles : cette mesure de restauration n'a pas été retenue, car elle est en dehors de la zone de travaux, ce n'est pas une action retenue au CTMA de La Communauté du roi Morvan.

La MO n'a pas souscrit à la demande du CNPN d'appliquer la technique PIPO, étant donné les caractéristiques des enjeux d'évitement sur l'aire d'étude

La MO précise que les travaux de remise en état du pont de la RD782 sur l'Inam au niveau du Moulin de Baden sont décorrélés des travaux du contournement

Le projet impacte le lit des cours d'eau, les mesures devraient contribuer à en limiter les effets

Recommandation : La mise en place du comité technique de suivi avec tous les intervenants identifiés aurait une véritable plus-value pour s'assurer de l'adéquation des mesures mises en place et identifier des mesures correctrices éventuelles

5.2.5 Les zones humides

Les zones humides sont des éléments très importants pour la gestion de la ressource en eau et pour la biodiversité.

Au sein de la zone d'étude du tracé on comptabilise la présence 17 zones humides soit environ 29 ha.

Le principe d'évitement des zones humides a été pris en compte dès la réalisation des études de tracé, afin de limiter au maximum les effets négatifs sur ces zones :

- abandon du scénario S0).
- évitement, entre la RD 790 et la RD782, du ruisseau Park Charles, corridor écologique de la trame verte et bleue identifiée au SCOT, en partie ouest,
- évitement des zones humides le long de l'actuelle RD782 et le bois humide situé au nord-est de Kerrousseau.

Mais, dans certains secteurs l'évitement n'a pas été possible, le tracé du contournement détruit 1,77 ha de zones humides et engendre une perte de fonctionnalité sur les sites impactés.

Des mesures de compensation importantes sont nécessaires

Mesures de compensation

Pour compenser les 1,77 ha de zones humides détruites, neuf sites potentiels à restaurer/réhabiliter ont été identifiés.

Quatre sites de compensation, à proximité immédiate du tracé, ont été retenus permettant l'aménagement et la restauration de 4,79 ha de prairies et boisements humides

- SC_1, sur une superficie de 8 303 m² ;
- SC_4, sur une superficie de 14 453 m² ;
- SC_8, sur une superficie de 21 175 m² ;
- SC_9, sur une superficie de 11 237 m².

Pour chaque site les actions de compensation à mener sont identifiées, pour recréer une zone humide fonctionnelle, les préconisations d'entretien et de gestion du site, la période de réalisation, l'évaluation du gain fonctionnel après les actions de compensation.

La zone SC_9 est déjà une prairie humide en cours de reboisement naturel. Il est prévu un abaissement de son niveau de 20cm, pour pallier les risques d'inondation.

Les associations environnementales critiquent les choix des sites SC_4, SC_8, SC_9 car elles ne permettent qu'une compensation dégradée du fait de leur fonctionnalités biogéochimiques.

Ce que conteste la Maîtrise d'ouvrage car un recensement précis a été fait des zones concernées et des types d'habitats faune / flore. Elles ont été classées en 6 catégories [boisements, prairies, ripisylves, friches, haies humides, et quelques parcelles cultivées, l'impact sur la faune et la flore, variant suivant leur nature].

Elle note également, que la définition et le dimensionnement des mesures de compensation des zones humides a fait l'objet d'une concertation avec le syndicat Mixte Ellé-Isole-Laïta en charge du SAGE. Des échanges ont eu lieu avec des experts sur la méthodologie d'évaluation des enjeux et des impacts. L'avis de la commission locale de l'eau (CLE), instance de décision du SAGE a été sollicité. Dans ces deux avis, la CLE n'a émis aucune réserve sur le dimensionnement de la compensation des zones humides.

Conformément aux orientations du SAGE, les surfaces de compensation représentent 4,79 ha, soit plus de 200% des surfaces impactées (1,77 ha).

Les fonctions des zones humides impactées et des zones à prévoir en compensation ont été évaluées selon une méthode développée par l'ONEMA

Le MO démontre que le projet est compatible à la disposition 8B-1 du SDAGE, la compensation des zones humides détruites assurant une équivalence fonctionnelle et étant située dans le même bassin versant.

Les associations environnementales mettent en doute la qualité des résultats de l'évaluation de l'équivalence fonctionnelle.

Les surfaces de compensations ont été intégrées dans les emprises de la DUP et feront l'objet d'acquisition sur la base de négociation.

La Maîtrise d'ouvrage estime que ces compensations permettront d'aboutir à un impact résiduel faible du projet sur les zones humides.

Les précisions demandées par l'AE n'ont pas impliqué de modification de l'étude d'impact concernant les zones humides.

Mesures de réduction

Les secteurs de remblais pourraient être un obstacle à la circulation de l'eau et perturber l'alimentation de certaines zones :

- Ils seront construits perpendiculairement à la pente pour impacter le moins possible la circulation de l'eau, ce positionnement permettant, a priori, de ralentir les écoulements et de favoriser le développement des milieux humides bordant la voie, [des études techniques complémentaires seront menées avant le démarrage des travaux].

Entre Kerosec et Kerrousseau le tracé traversant une colline d'environ 10m de haut, ce qui nécessitera des talutages importants, à noter qu'aucune zone humide n'a été recensée ni en aval, ni en amont

Les zones de déblais situées essentiellement en partie Ouest, n'impacteront pas les écoulements vers les zones humides bordant l'Inam, car ils seront interceptés en amont, via la RD782 actuelle.

Mesures de suivi

Le département s'engage à suivre le fonctionnement des zones humides restaurées sur 20 ans, suivant la périodicité N+1, N+3, N+5, N+10 et N+20. En fonction des bilans, des modifications de gestion du site pourront être prises. Ceci répond à une demande de la CLE.

Les zones humides seront gérées et entretenues pendant toute la vie de la voie routière (fauchage, taille des arbres, etc...).

Au-delà des différences d’appréciation sur l’adéquation des sites de compensation retenus pour les zones humides, ce sont les mesures de suivi qui permettront de s’assurer du bon fonctionnement des zones humides restaurées et des mesures correctives à prendre éventuellement.

5.2.6 Les zones inondables

L’étude des variantes a permis de retenir un tracé évitant les zones inondables. Aucun impact sur les zones d’expansion des crues de l’Ellé et du ruisseau de Park Charles n’est donc retenu.

Il est indiqué que les solutions techniques envisagées ne feront pas obstacle à l’écoulement des crues et des eaux de ruissellement.

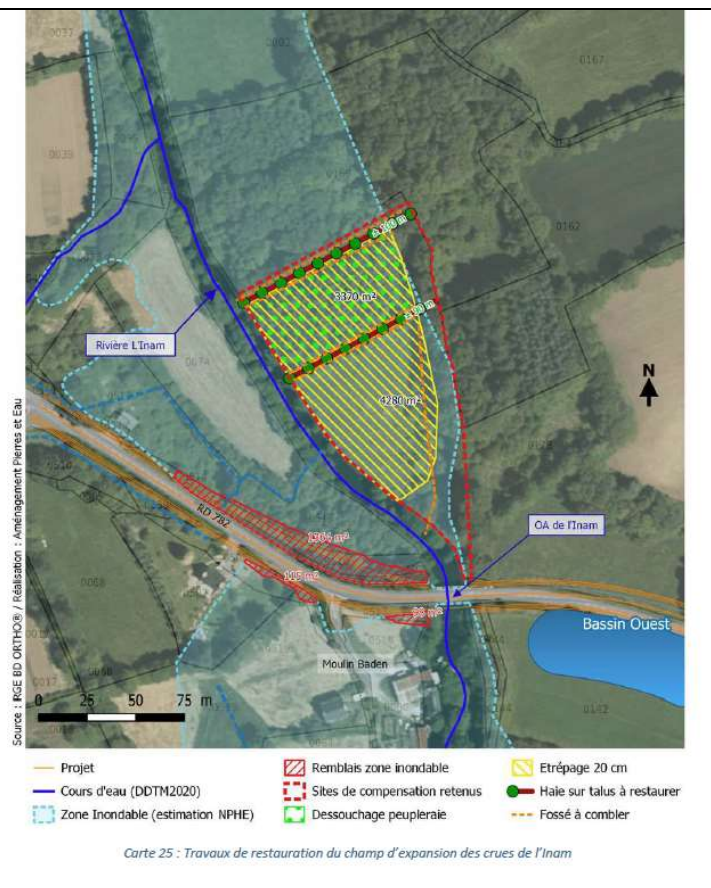
Concernant la zone inondable de l’Inam, pour des questions de sécurité routière, le projet impacte cette zone existante sur une surface de 1577m² et un volume de 1350 m³, du fait de la nécessité d’élargir les accotements, lorsque la nouvelle voie se raccorde à la RD782, à l’extrémité ouest.

La perte de volume de stockage étant avérée, le volume de stockage complémentaire a été évalué via une modélisation d’une crue d’occurrence centennale

Mesure compensatoire :

Abaissement du niveau du sol, d’environ 20 cm, sur le site de compensation-zone humide SC_9 afin de pallier la perte en volume de la zone inondable

Actuellement en cas de crues, les habitations du secteur subissent déjà des inondations qui peuvent aller jusqu’à des hauteurs de 30 cm, les rez-de chaussée ne sont pas habités. D’après les simulations, la MO indique qu’il y a un risque d’élévation de la hauteur d’eau de 3 cm supplémentaire en cas de crues centennales.



Carte 25 : Travaux de restauration du champ d’expansion des crues de l’Inam

L’estimation à d’un accroissement de 3 cm de la hauteur des inondations, est présenté comme un impact acceptable par rapport à l’existant.

5.2.7 Les eaux souterraines

Les eaux souterraines peuvent être impactées par une pollution entraînée par les eaux de ruissellement et également par les terrassements nécessaires à la construction de la route, les déblais peuvent drainer les eaux de ruissellement et limiter l’approvisionnement des nappes souterraines, les remblais peuvent tasser les terrains et faire obstacle à l’écoulement des eaux.

Les mesures prises pour limiter les pollutions concourent à protéger les nappes souterraines. Les impacts des déblais / remblais sont jugés faibles du fait du type de sous-sol, et également du fait de la mise en place du réseau d'assainissement, des fossés et des bassins de rétention. Lors des études techniques, les points d'eau éventuels et forage feront l'objet d'une mise à jour du recensement déjà réalisé

5.2.8 L'eau potable

Le tracé est éloigné de zones de captage. Il n'y a pas d'impact identifié

5.2.9 Milieu naturel

Le territoire, où s'insère la nouvelle la route se situe entre 3 corridors écologiques constitués par les vallées de l'Inam à l'ouest, de l'Ellé à l'est et du ruisseau du Park Charles qui longe l'aire d'étude immédiate au nord.

Sur l'emprise du tracé il y a de nombreux boisements, cours d'eau, haies et zones humides.

Il évite les corridors écologiques à enjeux *fort et très fort* que sont la vallée de l'Inam, la vallée de l'Ellé et le vallon du ruisseau de Park Charles.

Mais, il intercepte 4 affluents de ces ruisseaux, zones d'habitats pour de nombreuses espèces [dont la plupart des espèces patrimoniales identifiées sur l'aire d'étude, Loutre d'Europe, Amphibiens, Poissons,..], ainsi qu'une vingtaine de haies multistrates.

L'aire immédiate d'étude du projet se situe dans la ZNIEFF de type 2.

Les extrémités Est et Ouest du tracé jouxte l'aire immédiate La zone Natura 2000 'Rivière Ellé', bien que celle-ci soit dans l'aire éloignée.

Le projet a des risques d'impacts très importants pour la biodiversité, pour un grand nombre d'espèces dont certaines sont protégées.

La zone Natura 2000 'Rivière Ellé'

Le projet prévoit plusieurs aménagements au niveau du pont de Moulin Baden

- l'élargissement de l'accotement de la route existante (RD782) de part et d'autre du pont de Moulin Baden afin d'améliorer la visibilité dans la courbe ;
- l'aménagement sous le pont de 2 banquettes pour permettre la circulation de la faune et notamment la Loutre d'Europe ;
- le curetage du site de compensation zone humide SC_9.

Les impacts directs et indirects du projet sur ce secteur concernent au total 1,25ha, surface impactée considérée comme très faible à l'échelle du site Natura 2000.

Les 12 espèces, ayant justifiées la désignation du site Natura 2000, ont fait l'objet de recherches et d'investigation, et sont recensées dans les espèces à protéger.

De même, le site SC_9, site de compensation pour les zones humides, concourra à la restauration des habitats naturels du secteur.

À partir de ces relevés, bien que la zone soit sensible, la Maîtrise d'Ouvrage a considéré que les incidences étaient négligeables, les mesures prises pour protéger la faune sur l'emprise du tracé profiteront également à cet espace impacté.

Boisements et défrichement

Les zones impactées, soumises à autorisation de défrichement, sont évaluées à 1,2 ha.

Les haies, les boisements de moins de 30 ans, les friches en cours de boisement, ne sont pas à autorisation de défrichement.

Il est prévu la destruction de 1968 mètres de haies bocagères dont une vingtaine de haies multistrates.

Les souches des vieux arbres ou des haies seront conservées pour protéger des habitats.
Le projet interceptera un verger qui appartient à des propriétaires privées.

L'impact est caractérisé *fort* pour la biodiversité, des mesures prévoyant du reboisement sont indispensables.

Mesures de compensation MC6, pour les zones à autorisation de défrichement

Le reboisement doit se faire avec **un coefficient de majoration de 2**.

Différentes zones de reboisement sont identifiées

- plantation de boisements compensatoires à Langonnet (2,24ha) ;
- plantation de boisements humides à vocation biodiversité à Langonnet (1,25ha) ;
- restauration et conservation de zones humides boisées afin de compenser les impacts du projet sur les zones humides (0,38ha) ;
- création de délaissés boisés au niveau de parcelles isolées et inaccessibles du fait du tracé (0,28ha)
- implantation d'un boisement en tant que mesure paysagère (0,11ha) ;
- implantation de 2 vergers pour compenser les impacts du projet sur les arbres fruitiers (0,23ha, le long du tracé à Pont-er-Lann ainsi qu'à Kerrousseau.

Mesures de compensation MC1 : plantation de haies bocagères au plus près du tracé

- 2 980 m de haies bocagères seront replantés, sur les talus et merlons le long du tracé ; ce seront des haies multifonctionnelles, multistrates (herbacées, arbustes, arbres) qui permettent d'accueillir un maximum d'espèces animales

Mesures de compensation MC2 : plantation de haies bocagères à distances de l'aménagement

- 5600 m de haies éloignés de l'aménagement sont envisagés d'être plantées, afin d'assurer la continuité écologique et la connexion avec la TVB.
Ces linéaires ne sont pas sur le tracé, et nécessitent des négociations car elles sont positionnées sur des terrains essentiellement privés

Le positionnement des haies sera étudié ainsi que le type de plantation, et d'essences, afin de faciliter/accélérer la reconstruction des zones boisées, notamment en mixant ces nouvelles zones boisées à des zones humides.

La Maitrise d'Ouvrage justifie le reboisement à Langonnet par le fait qu'il permet d'atteindre le facteur compensatoire et qu'il est une plus-value globalement pour la trame verte de la Communauté de Communes.

Étant prévu en pourtour d'une zone cultivée, cet aménagement boisé apparaît pertinent pour remplacer les monocultures et créer un milieu plus favorable à la faune et la flore, permettant d'améliorer la fonctionnalité de la TVB.

À ce titre, la mesure MC2 est dimensionnante pour que ce reboisement, sur le site de Langonnet, ait un sens au niveau du projet. Le linéaire de 5600m de nouvelles haies doit permettre d'interconnecter le site du projet à la TVB et au site de Langonnet.

La recherche de solutions avec les propriétaires de terrains doit être une action recensée du projet, afin de gérer cette interconnexion au mieux pour assurer la continuité écologique.

Mesures de suivi

Le suivi des haies compensatoires est prévu à N+1, N+3, N+5, N+10, N+20

Le reboisement est impératif pour pallier les impacts au profit de la biodiversité mais également pour la réhabilitation du site, afin d'éviter une trop grande destruction du paysage
La mesure de suivi et les mesures correctives éventuelles, sont une réelle plus-value pour l'appropriation des solutions proposées

Recommandations :

- définir une fiche mesures pour densifier les haies existantes non impactées en améliorant leur structure et la continuité.

- une attention particulière doit être portée aux propriétaires du verger détruit sur la parcelle Z097, au-delà d'un espace boisé, c'est un espace de qualité de vie et de patrimoine transmis par leurs aïeux, qui leur ait enlevé.

Flore

Aucune espèce du site traversé n'est identifiée comme protégée ou bénéficiant d'un statut de rareté. Les habitats floristiques impactés directement par le projet et modifiés indirectement par les mesures sont des habitats ne représentant pas d'enjeu particulier pour la flore ou sont des habitats à enjeu faible pour lesquels la surface concernée est peu importante.

Aucun impact significatif sur la flore n'est retenu

La Faune

Sur l'emprise du projet, les incidences potentielles sur les milieux naturels et la biodiversité incidences et leur localisation sont identifiées.

La MRAE estime que les effets de la biodiversité sont bien détaillés ainsi que les mesures prises pour les limiter : deux mesures d'évitement, douze mesures de réduction, trois mesures de suivi.

La Maîtrise d'Ouvrage a fait un recensement des espèces du site

Une analyse des impacts du projet sur ces espèces protégées et non protégées a été réalisée.

(Cf. détails dans les documents 'Étude d'Impact' du dossier)

Synthétiquement, le recensement a identifié les espèces suivantes

<i>Espèces</i>	<i>Nombre de familles étudiées</i>
Amphibiens	4
Reptiles	5
Insectes	1 (Agrion de mercure)
Gastéropode	1(escargot de Quimper)
Bivalve	1 (mulette Perlière)
Poisson	4
Mammifères	16
Oiseaux	49

La création de cette nouvelle voie impacte des cours d'eau, des ripisylves, des haies, des bois, des friches, des landes, des jardins, des bâtis, ... qui sont autant de lieux où vit la faune qui subira des effets importants directs et indirects.

Les travaux de défrichage/perturbation des éléments paysagers, entraîneront la destruction des habitats d'où un risque de fragmentation des habitats, de création de frontières impossibles à traverser pour certaines espèces, de migration d'espèces, d'impact sur la reproduction, d'une potentielle mortalité des espèces peu mobiles ou fragiles

De même l'intervention sur les cours d'eau a un risque d'impact sur la circulation des poissons si les écoulements sont mal rétablis, sur la reproduction, si des frayères sont endommagées, ...

L'exploitation de la route entraînera à terme une mortalité routière plus importante, cette zone étant en grande partie vierge de contraintes pour les espèces présentes.

Pour pallier tous ces problèmes engendrés sur la faune, des aménagements sont prévus (liste non exhaustive) :

- Mise en place de quatre ouvrages hydrauliques, de type cadre avec banquettes, au niveau des 4 ruisseaux traversés par le tracé pour permettre la continuité aquatique ;

- Positionnement des ouvrages en relation avec les corridors de déplacement des amphibiens pour aider aux déplacements sous la voie ;
- Implantation de petits ouvrages au niveau des zones humides, le long du tracé, auprès des ouvrages hydrauliques, comme par exemple des gîtes pour chauvesouris, des passages pour petites faunes
- Déplacement et conservation des bois issus des défrichement, pour sauvegarder d'éventuels habitats
- Déplacements de vieux arbres, notamment 50 chênes, favorables à certaines espèces
- Plantation de haies le long du tracé
- Plantation de haies dans des zones plus distantes pour reconstruire une continuité écologique au sein de la TVB
- Reboisement dans une zone excentrée de la TVB pour répondre à l'autorisation de défrichement
- Phasage des travaux afin d'éviter les périodes de reproduction, d'hivernage des espèces
- Avant les travaux, fauchage des prairies avec exportation des fauches pour limiter la destruction de certaines espèces
- Capture et déplacements d'espèces pour éviter leur destruction
- Mise en place de clôtures temporaires autour des chantiers
- Mise en place de clôtures définitives autour des ouvrages
-

Le tableau suivant liste toutes les mesures d'évitement /réduction/compensation appliquées aux différentes espèces.

Toutes ces mesures ERC sont décrites dans des fiches Mesure, répertoriées dans l'étude d'impact :

Invertébrés	
	<i>Évitement et réduction</i>
	Choix du tracé
MR1	Déplacement des arbres favorables aux chiroptères et au Lucarne cerf-volant
MR2	Mise en place d'ouvrages hydrauliques avec banquettes
MR4	Déplacement et conservation du bois issu du défrichement
MR6	Fauche des prairies humides à Mélitée du Mélampyre avec exportation des produits de coupe
MR7	Curage spécifique du ruisseau Saint-Fiacre avant travaux de terrassement
	<i>Compensation</i>
MC1	Plantations de haies bocagères
MC2	Plantations de haies bocagères à distance de l'aménagement
MC6	Reboisement : Langonnet**, zones humides, vergers, mesures paysagères, délaissés boisés
MC8	Restauration de prairies humides
MC7	Restauration et gestion conservatoire du ruisseau de Saint-Fiacre
Poissons	
	<i>Évitement et réduction</i>
	Choix du tracé
	Phasage des travaux
	Pêche de sauvegarde au démarrage des travaux
MR9	Limitation de la pollution par les hydrocarbures et les MES
MR2	Mise en place d'ouvrages hydrauliques avec banquettes
	<i>Compensation</i>
MC7	Restauration et gestion conservatoire du ruisseau de Saint-Fiacre
MC3	Amélioration de la continuité écologique du Park Charles via les ouvrages hydrauliques
Amphibiens	
	<i>Évitement et réduction</i>
	Choix du tracé
	Phasage des travaux
MR1	Réduction de la pollution lumineuse sur les zones de chantier
MR9	Limitation de la pollution par les hydrocarbures et les MES
MR3	Mises en place de clôture temporaires et permanentes pour la petite faune

	MR2	Mise en place d'ouvrages hydrauliques avec et sans banquettes
	<i>Compensation</i>	
	MC1	Plantations de haies bocagères
	MC2	Plantations de haies bocagères à distances de l'aménagement
	MR4	Déplacement et conservation du bois issu du déchiffrement
	MC6	Reboisement : Langonnet**, zones humides, vergers, mesures paysagères, délaissés boisés
		Création des bassins de rétention
Reptiles		
	<i>Évitement et réduction</i>	
		Choix du tracé
		Phasage des travaux
	MR3	Mises en place de clôture temporaires et permanentes pour la petite faune
	MR2	Mise en place d'ouvrages hydrauliques avec et sans banquettes
	<i>Compensation</i>	
	MC1	Plantations de haies bocagères
	MC2	Plantations de haies bocagères à distances de l'aménagement
	MR4	Déplacement et conservation du bois issu du déchiffrement
	MC8	Restauration de prairies humides
	MC6	Reboisement : Langonnet**, zones humides, vergers, mesures paysagères, délaissés boisés
AviFaune		
	<i>Évitement et réduction</i>	
		Choix du tracé
		Phasage des travaux
	<i>Compensation</i>	
	MC1	Plantations de haies bocagères
	MC2	Plantations de haies bocagères à distances de l'aménagement
	MC6	Reboisement : Langonnet**, zones humides, vergers, mesures paysagères, délaissés boisés
Mammifères hors Chiroptères		
	<i>Évitement et Réduction</i>	
		Choix du tracé
		Phasage des travaux
	MR3	Mises en place de clôture temporaires et permanentes pour la petite faune
	MR2	Mise en place d'ouvrages hydrauliques avec et sans banquette
	MR8	Capture et déplacement des individus de Campagnol amphibie – Réseau de Saint Fiacre
	<i>Compensation</i>	
	MC1	Plantations de haies bocagères
	MC2	Plantations de haies bocagères à distances de l'aménagement
	MC4	Aménagement de passages de loutres sur des ouvrages existant
	MC8	Restauration de prairies humides
	MC6	Reboisement : Langonnet**, zones humides, vergers, mesures paysagères, délaissés boisés
	MC7	Restauration et gestion conservatoire du ruisseau de Saint-Fiacre
Chiroptères		
	<i>Évitement et Réduction</i>	
		Choix du tracé
		Phasage des travaux
	MR10	Réduction de la pollution lumineuse sur les zones de chantier
	MR1	Déplacement des arbres favorables aux chiroptères et au Lucarne cerf-volant
	MC1	Plantations de haies bocagères
	<i>Compensation</i>	
	MC1	Plantations de haies bocagères
	MC2	Plantations de haies bocagères à distances de l'aménagement
	MC6	Reboisement : Langonnet**, zones humides, vergers, mesures paysagères, délaissés boisés
	MC5	Pose de gîtes à Chiroptères

Suite à l'application des *mesures d'évitement et de réduction*, les conclusions de la Maitrise d'ouvrage sont les suivantes :

- Les invertébrés, impacts identifiés '*fort*' pour l'Agrion de Mercure, et '*faible*' pour l'Escargot de Quimper, négligeable pour les autres.
- Les poissons, aucun impact significatif retenu
- Les amphibiens, impact résiduel identifié '*faible*' avec des risques de mortalité en phase de chantier, de destruction d'habitats pour la Grenouille rousse
- Les reptiles, impact résiduel identifié '*significatif*' pour La Vipère Péliade du fait de la destruction de 4,42ha de friches, friches humides et prairies humides et impact négligeable pour les autres reptiles
- Avifaune, impact résiduel identifié '*faible*' pour le Bouvreuil pivoine, le Chardonneret élégant, le Gobemouche gris, l'Hirondelle rustique, le Pic Mar et le Verdier d'Europe du fait de la destruction des habitats, et le risque de collision routière, '*négligeable*' pour les autres impacts résiduels
- Les mammifères hors Chiroptères : impact résiduel identifié '*modéré*' sur les habitats du Campagnol amphibie du fait de la disparition de 15 mètres de ruisseaux très favorables à l'espèce et d'une fragmentation de ses habitats au niveau de l'ouvrage OH6, '*négligeable*' pour les autres impacts résiduels
- Les Chiroptères : impact résiduel identifié '*significatif*' pour les Chiroptères, '*modéré à très fort*' pour la destruction d'habitats pour la Barbastelle d'Europe, '*faible*' pour la destruction d'habitats pour le Murin à oreilles échancrées et le Murin de Natterer, le risque de mortalité et de dérangement en phase travaux pour les espèces arboricoles, le risque de collision routière en phase exploitation ; les autres impacts résiduels sur les Chiroptères sont de niveau négligeable.

Suite à l'application des **mesures de compensation**, la Maitrise d'ouvrage a tiré les conclusions suivantes :

le projet n'est pas de nature à remettre en cause l'état de conservation à l'échelle locale

- de l'Escargot de Quimper, de la Mulette perlière et de l'Agrion de Mercure, espèces protégées ; il n'aura pas d'impacts significatifs sur les Invertébrés
- de la Couleuvre helvétique, du Lézard des murailles, du Lézard vivipare, de l'Orvet fragile et de la Vipère péliade ; il n'aura pas d'impact significatif sur les reptiles
- du Saumon atlantique, de la Truite commune, de la Lamproie de Planer et de la Lamproie marine, espèces protégées ; il n'aura pas d'impact significatif sur les poissons
- du Crapaud épineux, de la Salamandre tachetée, de la Grenouille agile et de la Grenouille rousse, espèces protégées ; il n'aura pas d'impact significatif sur les amphibiens
- de l'avifaune, sur laquelle il n'aura pas d'impact significatif
- de l'Écureuil roux, de la Loutre d'Europe et du Campagnol amphibie, espèces protégées ; il n'aura pas d'impacts significatifs sur les Mammifères hors Chiroptères
- sur les 14 espèces de chiroptères inventoriées sur le site : Barbastelle d'Europe, Grand rhinolophe, Murin à oreilles échancrées, Murin à moustaches, Murin d'Alcathoe, Murin de Daubenton, Murin de Natterer, Oreillard gris, Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl, Pipistrelle de Nathusius, Pipistrelle pygmée, Sérotine commune, Noctule de Leisler ; il n'aura pas d'impacts significatifs sur les Chiroptères

A ces mesures sont associées les mesures de suivi, cf. § 5.2.12 de ce document

MS1	Suivi des mesures en phase de chantier
MS2	Plan de Gestion
MS3	Suivi des sites compensatoires : zones humides, ruisseaux, haies, boisements, ouvrages hydrauliques à N+1, N+3, N+5, N+10 et N+20

L'atteinte sur la biodiversité ne peut pas être nié, même si la Maîtrise d'ouvrage conclue à l'absence d'impacts significatif sur la conservation des populations des espèces faunistiques et floristiques vivant sur la zone du projet.

Par contre, il faut reconnaître l'importance des analyses conduites, le sérieux du travail réalisé pour proposer des solutions et les échanges constructifs avec les services de l'état pour amender le projet notamment vis-à-vis des espèces protégées.

Toutes ces mesures ne seront efficaces qu'à terme et leur suivi reste une phase importante pour s'assurer de leur pertinence.

Les espèces protégées – dérogation

Bien que la maîtrise d'ouvrage ait conclu à l'absence d'impacts significatifs, les types de travaux prévus

- dessouchage, décapage de sols, aménagement d'ouvrages hydrauliques, déplacement d'arbres, abattage spécifique d'arbres à enjeux défrichement, démolition de bâtiments,

le projet nécessite des demandes de dérogation du fait de la présence d'espèces protégées vivant sur le site ; elles sont intégrées au dossier

- la destruction et la perturbation intentionnelle de spécimens d'espèces animales protégées (CERFA n°13616*01)
- la destruction de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées (CERFA n°13614*01)

Prise en compte des avis des services de l'état

Le document '*Partie 1 - Rapport de présentation de l'enquête et de synthèse des observations*' §7 recense les modifications apportées à l'étude d'impact suite aux différents échanges, dont ceux du CNPN.

Les espèces protégées – avis CNPN

En Février 2022, la CNPN a rendu un avis défavorable à la dérogation sur les espèces protégées avec les arguments suivants

- Les inventaires des populations dans l'aire d'étude sont incomplets
- Le manque d'estimation des effectifs d'espèces affectés par les travaux, des impacts des collisions dues au trafic routier, des impact environnementaux pour les deux exploitants cultivant les coteaux du secteur ouest
- La durée des mesures de compensation qui devrait être de 50 ans pour s'assurer de la réussite des mesures de compensation
- Les ouvrages hydrauliques de franchissement ne sont pas de type *PIPO*.
- Les mesures de plantation le long de la voie routière devraient être élargies
- La RIIPM n'est pas complètement démontrée, les enjeux environnementaux sur la biodiversité protégée étant insuffisamment traité
- Les impacts du tracé sont considérés comme fort et non modéré, notamment dans sa partie Est, vu les espaces traversés, riche en biodiversité. Le CNPN estime que toutes les solutions alternatives possibles n'ont pas été étudiées

Suite à cet avis défavorable, des compléments ont été apportées à la version de l'Étude d'impact fournie au dossier DAE.

Concernant la RIIPM la Maîtrise d'ouvrage a complété l'Étude d'Impact mais n'a pas proposé de modifications de tracé estimant que toutes les variantes avaient été étudiées et valorisées – cf. § 5.3 de ce document

Concernant les espèces protégées, la MO a complété l'inventaire des espèces ainsi que l'estimation des populations [*en s'appuyant sur le guide 'Espèces protégées, aménagement et infrastructure'*] et des mesures de protection contre les risques de mortalité en phase d'exploitation.

Une mesure compensatoire a été rajouté (MC2), plantation de haie à distance de l'aménagement pour faciliter la reconstruction des corridors écologiques.

Étant donné la topologie de l'aire d'étude, la MO maintient la technique retenue pour les ouvrages hydrauliques, ne souhaitent pas utiliser la technique 'PIPO'

La MO a décidé la mise en place d'une organisation interne de suivi des mesures de compensation et de porter ce suivi à 20 ans, au lieu de 5 ans initialement proposé.

5.2.10 Patrimoine et paysage

Le paysage de la commune de Le Faouët est un paysage bocager, boisé et vallonné, notamment à l'ouest, où la vallée de l'Inam représente un paysage emblématique.

La commune de Le Faouët est très touristique, du fait de la présence de plusieurs sites patrimoniaux, Ste barbe, St Fiacre, ...

L'insertion paysagère du futur projet est un point important.

Le tracé a été conçu pour éviter ces sites touristiques, il longe le site de la Fontaine Saint Fiacre sans l'intercepter, elle se situe à environ 300m du tracé, aucune mesure particulière n'est à prévoir, 'le contexte très boisé empêchera toute perception visuelle depuis la fontaine sur le projet routier'.

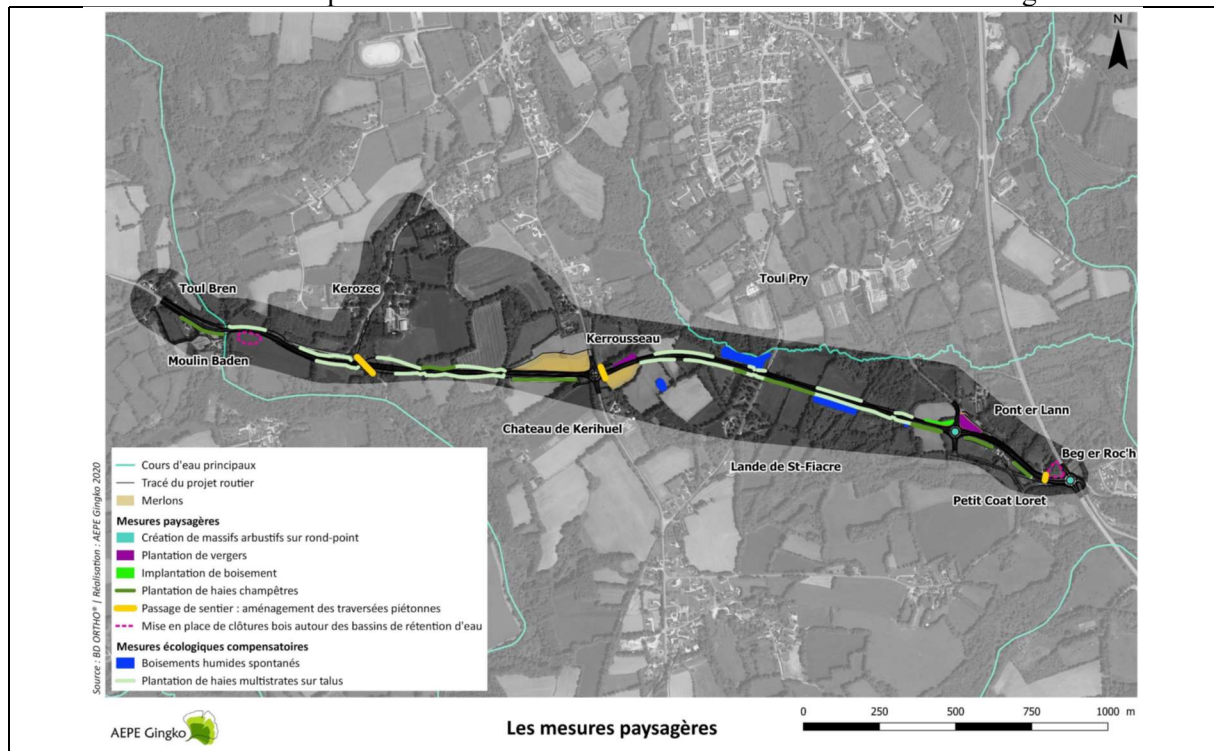
Les structures arborées et bocagères présentes aux abords directs de la route seront préservées au maximum.

Mais des destructions de linéaires boisés seront nécessaires (haies situées à proximité de hameaux Kerrousseau, Pont er Lann et Petit Coat Loret, environ 100 mètres de l'allée plantée au lieu-dit Kerihuel, la suppression d'un verger, ...) et nécessiteront des aménagements en compensation.

Des aménagements paysagers doivent être prévues pour intégrer au mieux le projet à l'environnement. Au niveau de Kerousseau, Kerly, Pont er Lann et Petit Coat Loret, le tracé peut être visible depuis certaines maisons et fermes isolées, et notamment depuis l'allée du château de Kerihuel.

Cinq intersections sont prévues entre le tracé et les axes routiers existants.

Les ouvertures visuelles depuis le tracé et vers le tracé sont identifiées et sont à aménager.



Des photomontages sont intégrés dans le dossier d'étude d'impact pour donner une idée des paysages à terme mais ce sont des projections, les mesures finales seront spécifiées ultérieurement, lors des études de détails en phase projet.

Les mesures de réduction

Elles sont spécifiques pour chacun des lieux impactés.

Elles concernent l'implantation de merlons, de massifs sur rond-point, de plantations de verger, des plantations de haies champêtres, de haies multistrates sur talus, de boisements, l'aménagement de traversées piétonnes, des clôtures autour des bassins de rétention, ...

5.2.11 Milieu humain

Impact du tracé sur les propriétés foncières privées

À ce stade, le département n'a pas encore débuté les discussions/négociations pour les acquisitions nécessaires à l'emprise du projet. Ce n'est qu'à l'issue de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale qu'il engagera les négociations. **Il s'engage à étudier les propositions ou de potentiels échanges dans le cadre de ces acquisitions amiables.** À noter que les propriétaires fonciers et exploitants pourront spécifiquement faire part de leurs observations lors d'une enquête parcellaire à venir.

Temps de trajet

Des temps de trajet, pour des riverains, vont être sensiblement rallongés de quelques minutes du fait des raccordements avec la nouvelle voie. La Maîtrise d'ouvrage le justifie sur le plan de la sécurité routière et de la topologie du terrain pour réaliser les accès.

Ils sont de l'ordre de quelques kms et quelques minutes, ce qui, il est vrai, nécessitera de nouvelles habitudes.

Le gain de temps n'est pas un objectif du projet pour la maîtrise d'ouvrage a contrario de la sécurité
--

Mobilité – Sécurité routière

Le nouveau tracé permettra de sortir globalement le trafic de 210 poids-lourds en transit de l'agglomération faouétaise et du hameau de Coat-Loret.

Ce nombre de poids-lourds en transit est contesté par les associations environnementales, ainsi que la dangerosité aux abords du collège Jean-Corentin Carré du fait des aménagements déjà réalisés. Le risque a priori est avéré pour les enfants, notamment en hiver quand des poids-lourd côtoient des enfants ou ne respectent pas les limitations, etc... À noter qu'un certain nombre d'enfants vient en vélo et que les horaires d'entrée au collège coïncident avec un flux important au niveau transit (qui d'après les riverains est continu sur une plage horaire importante très matinale

À ce jour, aucun accident n'a été à déplorer, mais les risques augmentent avec les estimations à la hausse du trafic.

Sortir ce trafic aura une réelle plus-value pour la qualité de vie et la sécurité des habitants et des collégiens, sur le trajet nord Restalgon-Portz en haie-Cours carré-Carrefour du Golhen ainsi que pour les habitants du Hameau de Coat-Loret.

Le besoin de pistes cyclables le long de la nouvelle voie n'a pas été retenu.

Par contre, le maintien de liaisons douces reliant les hameaux au centre-ville est un besoin affirmé par les habitants et les élus.

Toutes les liaisons douces sont interceptées, y compris le GR38 qui sera intercepté à 3 reprises [au niveau du secteur de Beg-er-Roc'h, au giratoire Kerousseau, au niveau de la route du Pont Neuf]

Le projet prévoit des franchissements de la voie en 2 temps via un ilot central

La Maîtrise d'ouvrage

- affirme que ce sont des franchissements sécurisés, couramment pratiqués sur d'autres départementales similaires en niveau de trafic routier.,
- réfute la possibilité d'une solution par passerelle ou tunnel au motif d'un coût trop élevé, d'un impact trop important sur l'environnement, d'une solution technique trop complexe du fait des dénivelés.

Prévoir un franchissement en deux temps apporte une sécurité à la traversée de la nouvelle voie, mais on peut s'interroger sur le niveau de sécurité offert à des cyclistes ou des piétons quand on sait que la nouvelle route est créée pour le transit de poids-lourds qui sur une départementale circulent à 80 km/h ; A priori, des mesures de sécurité routière s'imposeront, [lesquelles, quand seront-elles définies, leur impact ?] pour ne pas que la sécurité ne dépende que de l'attention des cyclistes et des piétons (même si la visibilité est bonne).

À noter 2 cas particuliers :

La liaison 'Centre-ville de Le Faouët ↔ Saint Fiacre', elle ne sera plus directe.

Cette liaison est importante au titre du cadre/qualité de vie des Faouëtais et du tourisme.

Le projet n'ayant pas l'assentiment d'une partie de la population, ce maintien direct, permettrait une meilleure appropriation du projet par le public. N'y-a-t-il vraiment aucune solution viable, pour maintenir un accès direct au moins pour cette liaison ?

La voie verte, autre liaison douce prisée par Les Faouëtais, elle sera impactée par les véhicules au Petit Coat-Loret (la maîtrise d'ouvrage explique que c'est une possibilité du code de la route (article R. 411-3-2). N'y-a-t-il pas une autre possibilité d'accéder au hameau du Petit-Coat-Loret sans impacter la voie verte ?

'les véhicules motorisés seront autorisés à circuler sur cette voie verte afin d'accéder au hameau sous réserve de respecter la vitesse maximale autorisée qui ne pourra excéder 30 km/h. Le statut de la voie verte n'est donc pas remis en cause par ces rétablissements d'accès riverains.'



Les 2 liaisons douces 'emblématiques' de l'agglomération sont impactées :

La liaison douce Le Faouët centre ↔ Saint Fiacre' ne sera plus directe

La voie verte sera interceptée par l'accès au hameau du Petit-Coat-Loret et le rond-point de Kerousseau

À terme la RD790- sud (route de Quimperlé) entre le rond-point de Kerousseau et le carrefour du Golhen sera interdite aux poids-lourds en transit et ne sera empruntée que par du trafic local.

Il est envisagé de déclasser cette portion en voie communale.

Un nouveau projet de niveau communal pourrait prévoir de l'aménager avec des pistes cyclables,

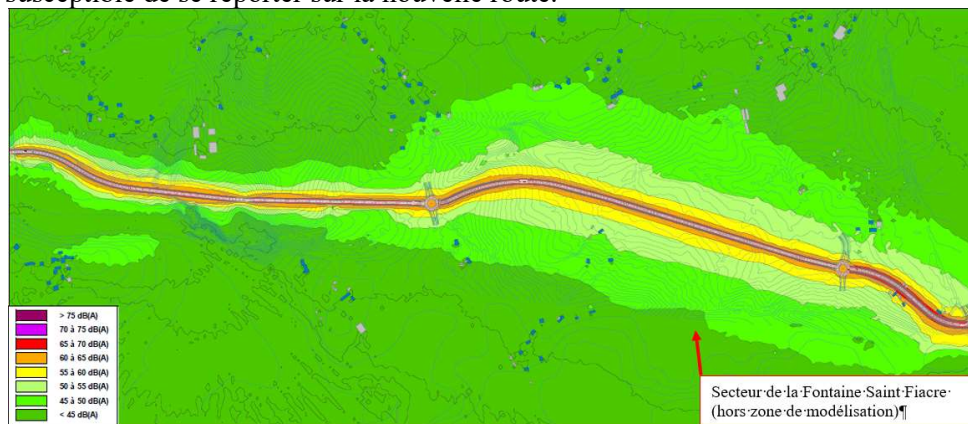
Nuisances routières

Les périodes de travaux engendreront des nuisances pour les habitants que la MO s'engage à minimiser mais qui existeront inmanquablement (nuisances sonores, vibrations, poussière, sécurité aux abords du chantier, difficultés de circulation, ...).

Les travaux seront réalisés en heures ouvrables.

Cf § 6.2.1-Gestion des travaux et §6.2.3 – Gestion des pollutions

Concernant la phase d'exploitation de la voie, une étude acoustique a été réalisée en 2018 sur la base de relevés d'ambiance sonore (dans un périmètre que la MO estime plus large que ce qu'impose la réglementation) puis d'une simulation avec l'introduction de la modélisation de l'impact du trafic routier potentiel, susceptible de se reporter sur la nouvelle route.



Carte 17 : Carte de bruit à 4 mètres de hauteur en situation projet seul à long terme pour l'indicateur LAeq(6h-22h)

Le tracé retenu évite la proximité du projet avec les habitations existantes notamment celles de Saint Fiacre, de La Lande de Saint Fiacre et du hameau de Coat Loret.

La Maîtrise d'Ouvrage affirme que le choix du tracé a été fait pour limiter au maximum les impacts sur les habitants, que certains scénarios alternatifs n'ont pas été retenus, car ils avaient trop d'impacts sur des habitations existantes : notamment la variante O3 a été réfutée par la maîtrise d'ouvrage du fait d'un impact trop important sur les habitants de la RD790-sud (route de Quimperlé), alors que l'impact environnemental était moindre.

Si l'évitement était impossible ou trop contraignant techniquement, des solutions de protections acoustiques seront étudiées (acquisition de bâtiment, positionnement de merlons, de murs anti-bruit, ...), une réduction de la limitation de vitesse pourra être envisagée.

Les impacts permanents resteront les nuisances sonores dues à l'activité routière, réglementairement la nouvelle infrastructure ne devra pas dépasser l'impact sonore de la voie ne devra pas être supérieur à 60 db(A) le jour et 55 db(A) la nuit.

Le département s'engage à réaliser des mesures acoustiques après travaux pour les riverains du projet qui en feraient la demande.

Les impacts seront positifs pour un grand nombre, à savoir les riverains de Coat Loret et de la déviation nord Restalgon – Portz-en-haies-Cours carré, carrefour du Golhen, au détriment d'autres qui sont en moins grand nombre, mais aujourd'hui en pleine campagne.

La RD790-sud (route de Quimperlé), entre le rond-point de Kerousseau et le carrefour du Golhen, sera la voie d'accès au centre-ville pour les voitures légères et le trafic local.

Le déclassement de cette route est envisagé, les mesures de réduction éventuelles seront à traiter au niveau communal.

Activités économiques

Cette nouvelle route facilitera les accès vers les industries locales.

La MO estime que ni le commerce local, ni l'activité des entreprises locales seront impactées.

À noter, qu'au cours de l'enquête, aucune entreprise, ni aucun commerçant (en se présentant comme tel) n'ont fait d'observation.

À contrario, les associations et le public craignent un impact sur le commerce, du fait du risque que les véhicules légers, qui emprunteront le contournement, ne quittent pas cette voie rapide et ne remontent pas vers le centre-ville. Avoir une incertitude est légitime, on ne sait pas comment va évoluer le comportement des usagers.

Recommandation :

afin de protéger le commerce local, si la démographie n'augmente pas, il faudra éviter la construction de surfaces commerciales le long du tracé.

Activités agricoles

Le projet est installé sur une zone à vocation agricole et naturelle.

Les documents d'urbanisme prévoient la possibilité d'infrastructure routières sur ces zones.

Un des critères de choix pour le tracé retenu a été de minimiser l'impact sur le foncier agricole, notamment d'éviter les délaissés, l'allongement des parcours pour accéder aux parcelles, les coupures de parcelles

Le projet impactera 8 exploitations agricoles et 4 exploitations forestières.

La concertation a été menée avec les agriculteurs en 2018. Pour certaines exploitations les impacts peuvent être importants notamment avec un risque sur l'attribution de subventions PAC concernant notamment la DPB, du fait de la perte de surface exploitable.

Il a été envisagé des possibilités d'échanges fonciers pour mettre à disposition du projet des prairies humides.

Les compensations possibles pour les exploitations impactées ont été recensées, elles sont essentiellement financières et/ou échanges parcellaires.

Pour l'instant il n'y a pas de solutions définitives actées. Elles seront traitées lors de l'enquête parcellaire.

5.2.12 Mesures de suivi

MS1 : Suivi des mesures en phase de chantier

L'objectif est d'assurer le respect des mesures prévues pour les milieux naturels durant les travaux conformément à l'arrêté préfectoral, pour les espèces protégées (Lucane cerf-volant, Avifaune, Chiroptères, Écureuil Roux, Amphibiens, Reptiles, Escargot de Quimper, Poissons, Loutre d'Europe, Campagnol amphibie, Agrion de Mercure).

Le suivi sera réalisé par des écologues.

Le suivi sera réalisé suivant les modalités suivantes :

- Réunion avec les services de l'état avant le début des différents travaux
- Un cahier des charges rappelant les modalités et le calendrier à respecter sera établi par un écologue,

- Réunion sur le terrain du comité de suivi avant les travaux de chaque mesure (présentation du cahier des charges à respecter)
- Présence des écologues aux moments clés des travaux afin de vérifier le respect du cahier des charges et si besoin réunion sur le terrain du comité de suivi durant les travaux
- Réunion sur le terrain du comité de suivi à la fin des travaux concernés (compte-rendu écrit des écologues)
- Rapport écrit des écologues compilant les résultats des suivis réalisés
- Envoi de ce rapport par le Département à la DDTM pour analyse et approbation/mesures correctives

Mesures concernées par ce suivi

- Phasage des travaux de défrichement et de décapage des sols, Phasage des travaux sur les cours d'eau, Mise en place de petits ouvrages hydrauliques, Création de bassins de rétention
- Marquage, démontage spécifique, dépose, dessouchage et déplacement des arbres à enjeux (MR1), Mise en place de 4 ouvrages hydrauliques avec banquettes (MR2), Mise en place de clôtures temporaires autour des zones de chantier (MR3), Déplacement du bois non valorisable issu du défrichement (MR4), Curage spécifique des ruisseaux impactés et dépôt temporaire des matériaux extraits (MR7)
- Plantation de haies bocagères (MC1, MC2), Amélioration de la continuité écologique sur l'Inam et le ruisseau de Park Charles (MC3, MC4), Pose de gîtes à Chiroptères dans les ouvrages hydrauliques (MC5), Plantation de vergers, création de délaissés de bois, Plantation d'une parcelle à Langonnet (MC6), Restauration et conservation du ruisseau de Saint-Fiacre (MC7), Restauration de prairies et boisements humides (MC8)

MS2 : Plan de Gestion

L'objectif est de décrire, coordonner l'entretien et le suivi des mesures compensatoires prévues pour les haies, vergers, prairies humides, boisements humides, délaissés boisés, boisements plantés) et ouvrages hydrauliques.

Le plan de gestion devra être rédigé avant les travaux et les parcelles compensatoires sont prévues d'être suivies pendant toute la vie de l'aménagement routier. Les emplacements seront repérés et cartographiés, les calendriers seront définis ainsi que les actions à mener au niveau plantation / entretien, en relation avec les fiches mesures concernées.

Un rapport annuel des suivis sera réalisé et envoyé aux services de l'état.

Si l'efficacité des mesures n'est pas avérée pour la biodiversité ciblée par la compensation, une actualisation du plan de gestion pourra être réalisée afin de mettre en place d'éventuelles mesures correctives :

- Nouveau type de gestion des parcelles et linéaires compensatoires ;
- Acquisition de nouvelles parcelles compensatoires ;
- Réalisation de suivis de biodiversité complémentaires.

MS3 : Suivi des sites compensatoires : zones humides, ruisseaux, haies, boisements, ouvrages hydrauliques

L'objectif est d'évaluer l'efficacité des mesures de compensation et d'accompagnement. Des préconisations d'entretien supplémentaires pourront éventuellement être faites dans le cadre de ces suivis et en accord avec les services du département.

- Zones humides (prairies et boisements), haies, vergers, délaissés boisés et boisements plantés : Suivi sur 20 ans en N+1, N+3, N+5, N+10 et N+20 à raison d'au moins 4 passages mutualisables par année de suivi (janvier-février, mars-avril, mai-juin, juillet-août) ; suivi ciblé sur les habitats

et espèces caractéristiques de zones humides, haies et boisements que sont la flore, l'avifaune nicheuse, les amphibiens, les odonates et l'Escargot de Quimper.

- Ouvrages hydrauliques : Suivi réalisé en N+1, N+3, N+5, N+10 et N+20 pour les banquettes avec piège photo et Suivi de l'occupation des gîtes à chiroptères

Les mesures concernées par ce suivi sont

- Plantation de haies bocagères (MC1, MC2), Pose de gîtes à Chiroptères dans les ouvrages hydrauliques (MC5), Plantation de vergers, création de délaissés de bois, Plantation d'une parcelle à Langonnet (MC6), Restauration et conservation du ruisseau de Saint-Fiacre (MC7), Restauration de prairies et boisements humides (MC8)

Un marché spécifique de coordination environnementale (bureau d'étude spécialisé en environnement, écologues) sera mis en place pour accompagner la maîtrise d'œuvre départementale en phase étude, travaux puis suivi des mesures sur les 3 premières années.

À l'issue de ce marché, la gestion des mesures compensatoires sera prise en charge par le service Espaces Naturels Sensibles Randonnées (ENSR) présent au sein de la Direction des Routes et de l'Aménagement (DRA) du département compte tenu de la compétence obligatoire prévue par le code de l'urbanisme en la matière. Au sein de l'ENSR, les moyens mis en œuvre pour l'entretien des espaces naturels sensibles sont mutualisés ainsi que les moyens de suivi à long terme, soit avec les compétences internes soit avec l'appui d'un marché global.

Ces mesures de suivi sont dimensionnantes pour la crédibilité de tout le processus de compensation mis en place vis-à-vis de la biodiversité.
Il est à noter une organisation du département qui apparaît pérenne.

5.2.13 Servitudes

Aucune servitude n'a été identifiée au niveau du projet

5.2.14 Coût des mesures

Le coût du projet réévalué à 7,52 M€, il intègre le coût des mesures environnementales et des études.

5.3 Justification du projet – RIIPM - Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur

La justification du projet a été présentée au titre de la DUP concernant

- l'amélioration de la sécurité des riverains en agglomération et dans les hameaux : le trafic poids-lourd n'empruntera plus un itinéraire côtoyant des zones urbanisées dont un collège et un centre aquatique, ainsi qu'une voie communale (VC n°11) non adaptée. La diminution des nuisances routières sont source d'amélioration du cadre de vie des riverains
- l'amélioration de la desserte du territoire et le désenclavement de la Bretagne intérieure : le SCoT de la EPCI 'Le Roi Morvan' identifie Guiscriff comme la commune où doivent se développer en priorité les zones d'activités. Le projet bénéficie aux pôles économiques du territoire, conforte un itinéraire prioritaire et contribue à relier des territoires excentrés du centre Bretagne à de grands axes de communication.

Suite à l’avis défavorable du CNPN, le dossier DAE a été complété pour justifier la demande dérogation au titre des espèces protégées qui impose de démontrer les 3 critères suivants

- la justification des raisons impératives d’intérêt public majeur
- l’absence de solutions alternatives satisfaisantes
- l’absence de nuisance à l’état de conservation favorable des populations dans leur aire de répartition naturelle

5.3.1 La justification des raisons impératives d’intérêt public majeur

La commune de Le Faouët fait partie des 3 pôles principaux de la Communauté de communes du roi Morvan.

Intérêt communal du projet

La commune de Le Faouët est un bassin de vie dans l’EPCI et s’est engagé dans le programme ‘PVD’ depuis 2021. Elle souhaite se positionner comme pôle d’attraction de ville, densifier son territoire, redynamiser son centre-ville. De plus la directive ‘habitat’ identifie la sécurité publique comme étant d’intérêt public majeur.

Le projet de contournement de la RD 782, qui permet de sécuriser, apaiser la circulation en traversée de l’agglomération, améliorer le cadre de vie des habitants, en supprimant le trafic poids-lourds des zones agglomérées de Le Faouët et du hameau de ‘Coat Loret, contribue à la dynamique d’évolution de la commune.

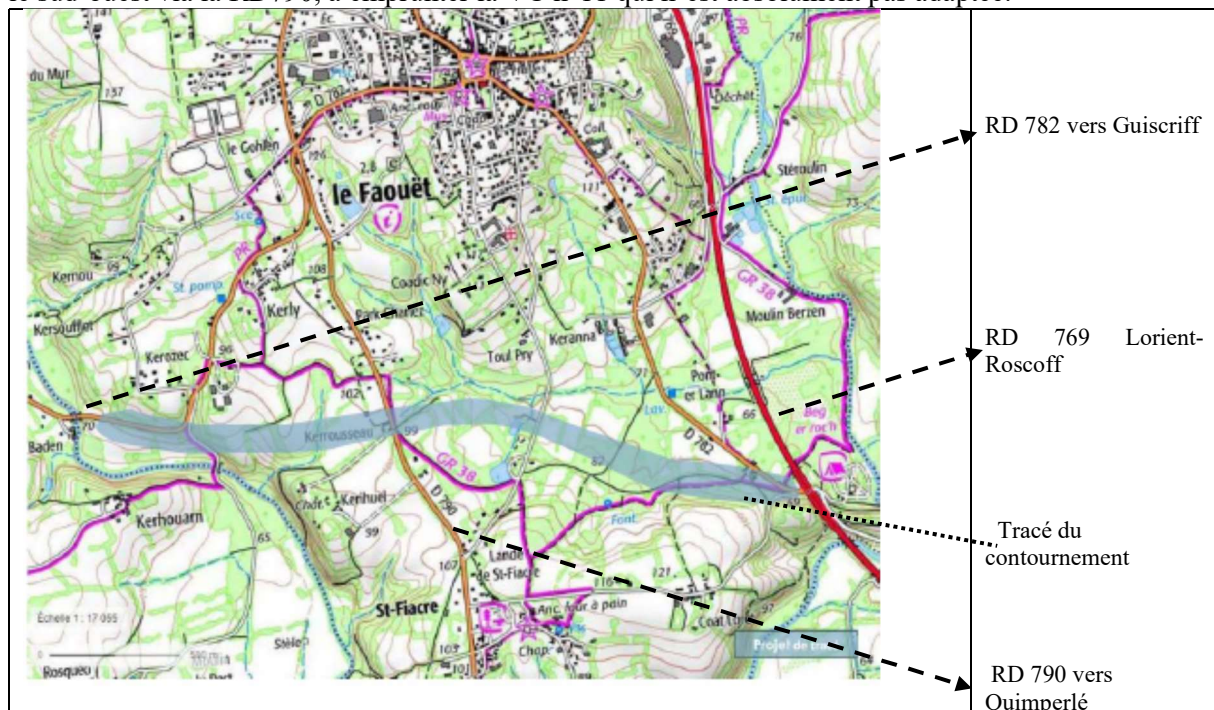
Intérêt inter-communal du projet

La desserte des territoires du Centre Bretagne à l’Ouest de Le Faouët, vers Guiscriff, Gourin, autres pôles de la communauté de communes, ne se fait pas aisément.

Il n’y a pas de réseau ferroviaire, les liaisons se font par car, voiture particulière ou poids-lourds.

Le Faouët est en coupure pour accéder, par voie routière, à l’ouest ou au sud-ouest, où sont installés, entre autres, les zones d’activités de Guiscriff, et la ‘Conserverie Morbihannaise’.

Un itinéraire de délestage poids-lourds a été mis en place par le Nord, mais il emprunte un axe aggloméré, constitue un détour important, ce qui a amené un certain nombre de poids-lourds, allant vers le sud-ouest via la RD790, à emprunter la VC n°11 qui n’est absolument pas adaptée.



La nouvelle voie a pour but de permettre ce raccordement vers l'ouest et le sud-ouest, et vice-versa, de façon plus directe, sans avoir besoin de remonter jusqu'au nord de Le Faouët ou d'emprunter une voie communale inadaptée.

Le projet est une plus-value pour les entreprises locales et est soutenu par les élus locaux dans le cadre de la dynamisation de leur territoire.

5.3.2 L'absence de solution alternative satisfaisante

Un 1^{er} projet avait été étudié antérieurement mais n'avait pas abouti. Il s'étendait sur 11 kms, il a été abandonné.

Les études ont été relancées en 2017, sur un périmètre plus restreint.

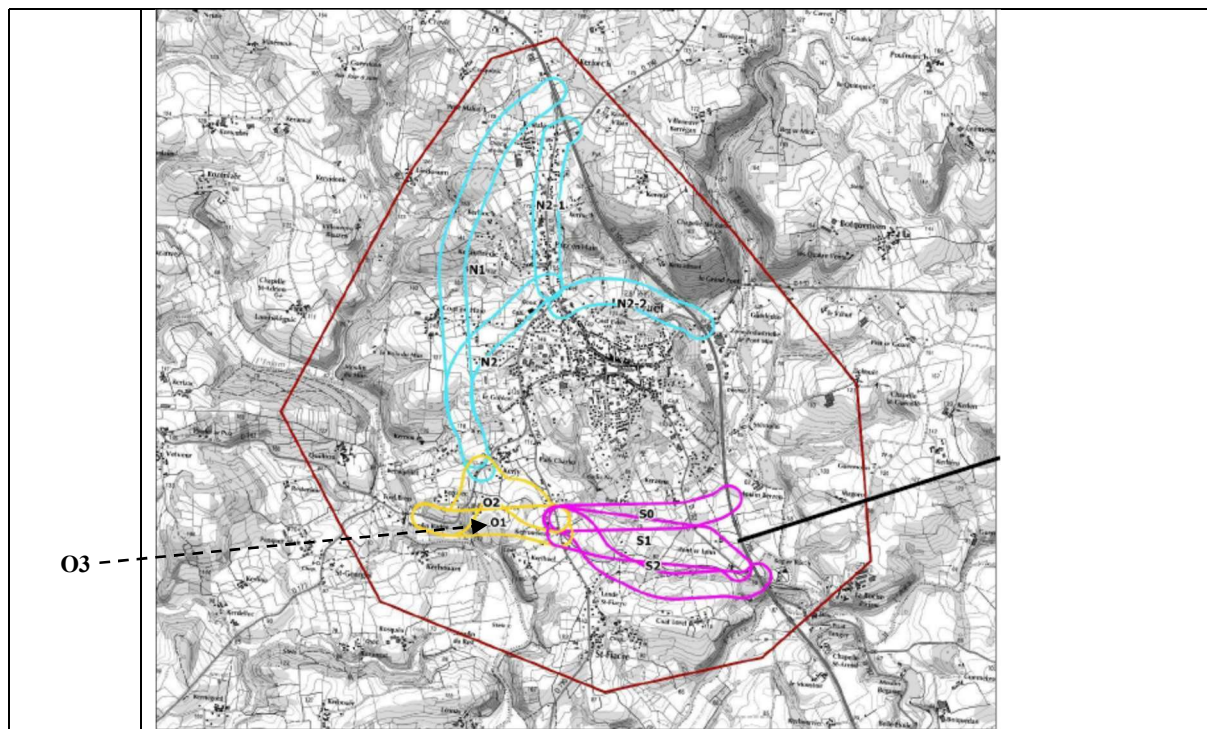
Le choix du tracé s'est fait en plusieurs étapes, lors de l'étude d'opportunité et de la concertation avec le public, puis au sein du comité de pilotage avec les services étatiques et les communes.

L'étude d'impact, Document D, tome 1, Partie 4 §XVII – justification du projet, décrit en détail l'analyse menée et les conclusions face à chaque variante étudiée.

13 scénarios ont été identifiés sur la base d'aménagements des routes existantes et/ou de tracés neufs, dont des scénarios nord et de traversée du centre de Le Faouët.

Des fuseaux ont été définis

- 4 fuseaux nord : N1, N2, N2-1, N2-2
- 3 fuseaux Sud : S0, S1, S2
- 3 fuseaux Ouest : O1, O2, O3



Chaque scénario et chaque variante ont fait l'objet d'une analyse fonctionnelle multicritère :

- *Difficultés techniques ; Niveau de service ; Le milieu physique ; Le milieu naturel ; Le paysage et le patrimoine ; Le milieu humain ; Le bâti.*

Les solutions ont été également positionnées par rapport aux objectifs du projet :

- *Améliorer la sécurité des habitants du centre-ville et des hameaux en diminuant le transit des poids-lourd ; Définir un itinéraire prioritaire pour les poids-lourd et des interdictions sur certaines voies ; Améliorer la desserte du territoire en facilitant le raccordement aux grands*

axes de communication et en facilitant l'accès aux entreprises de la communauté de commune du Roi Morvan ; Améliorer le cadre de vie et réduire les nuisances induites par la circulation routière ; Permettre à la commune de Le Faouët de revoir l'organisation urbaine et la redynamisation du centre-ville [conformément aux objectifs du PLUi]

Le scénario Sud S3 et tous les fuseaux Nord ont été rejetés

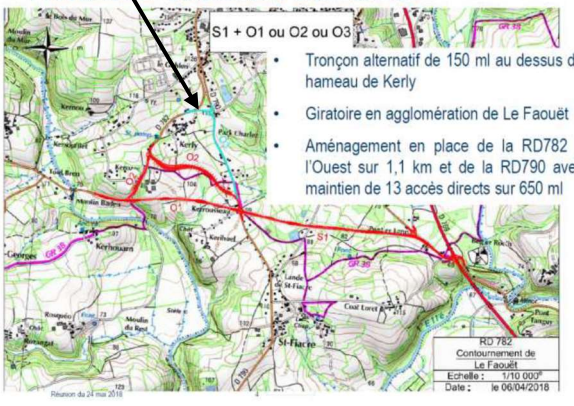
Scénario S3	Relie la RD790 à l'échangeur RD769-RD782 avec l'aménagement du tronçon RD790 sur 1,2 kms	Le tracé traverse la rivière l'Ellé Impacte des riverains de la RD790
Scénario N1+O2	Création d'un axe au nord et à l'ouest du bourg de le Faouët	Coût très important et objectifs partiellement atteints
Scénario N2-1+O2	Réutilisation de la RD 790 au nord du bourg de le Faouët et création d'axe à l'ouest du bourg,	Objectifs partiellement atteints
Scénario N2-2+O2	Création d'une rocade autour du bourg de le Faouët,	Niveau de service médiocre pour un coût très important.

Les Aménagement en place ont été rejetés

Aménagement de la RD782	Le trafic poids-lourds traverse le centre-ville, notamment autour des halles, alors qu'il avait été supprimé par l'itinéraire de délestage en place → augmentation l'insécurité routière et difficultés de circulation en centre-ville, particulièrement autour des halles.	Non compatible avec les objectifs du projet
Aménagement de la RD790 et de la VC11	L'élargissement au niveau de Coat-Loret est complexe du fait de la proximité du bâti. La VC11 présente un profil en long de 9% pour une spécification du projet qui limite à 6% Les accès des riverains de la RD790 doivent être maintenus sur une route à grande circulation. Le tronçon de la RD782 Golhen – Moulin de Baden n'est pas amélioré, 8 habitations sont impactées	Non compatible avec le niveau de service du projet au niveau sécurité

Tronçon O3

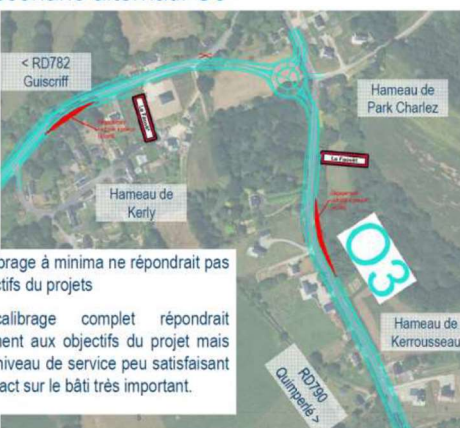
Présentation du scénario alternatif O3



- Tronçon alternatif de 150 ml au dessus du hameau de Kerly
- Giratoire en agglomération de Le Faouët
- Aménagement en place de la RD782 à l'Ouest sur 1,1 km et de la RD790 avec maintien de 13 accès directs sur 650 ml

RD 782
Contournement de
Le Faouët
Echelle : 1/10 000
Date : le 06/04/2018

Analyse scénario alternatif O3



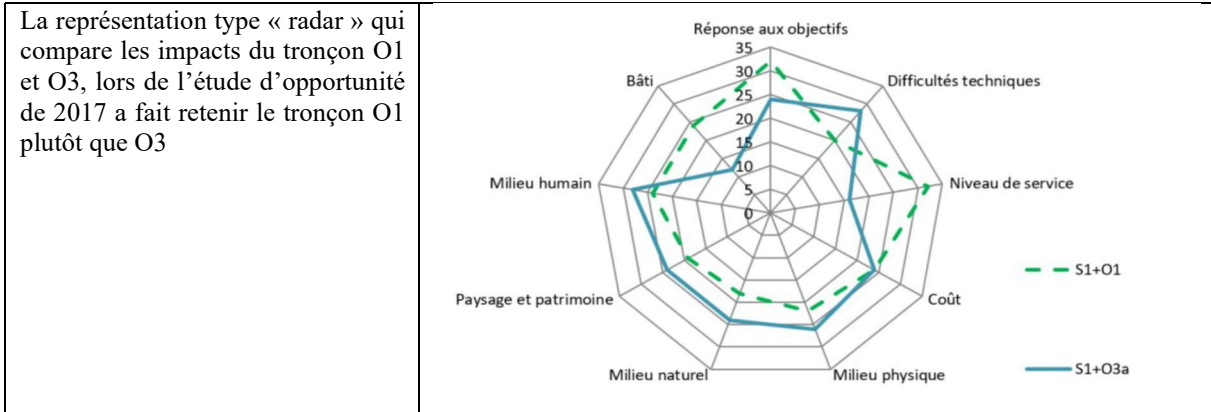
- Un recalibrage à minima ne répondrait pas aux objectifs du projets
- Un recalibrage complet répondrait partiellement aux objectifs du projet mais avec un niveau de service peu satisfaisant et un impact sur le bâti très important.

Réunion du 24 mai 2018

Il s'appuie sur l'aménagement en place de la RD790 avec une déviation du carrefour du Golhen, pour un tronçon de la partie Ouest du tracé.

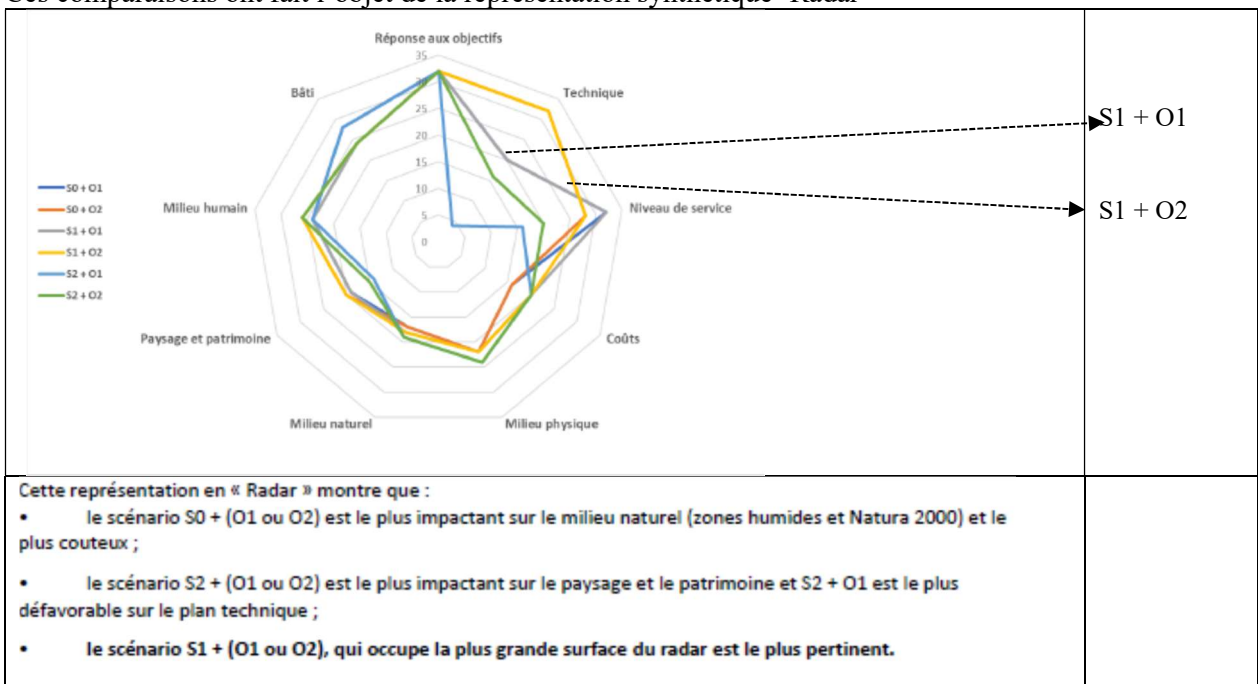
Ce scénario O3 a fait l'objet de l'analyse fonctionnelle. Il a été rejeté en Copil de Mai 2018, et n'a pas été intégré à la suite de l'étude sur la base des résultats de l'analyse

- réponse partielle aux objectifs du projet du fait de l'augmentation du trafic poids lourds devant 13 accès privés sur la RD790 et le maintien du trafic poids lourds sur la RD782 devant 8 accès privés,
- niveau de service moindre du fait des caractéristiques géométriques très contraintes mais acceptables dans un contexte urbain notamment pour le giratoire supplémentaire.
- Le recalibrage nécessaire de la RD790 devant les 13 accès privés présente un impact plus grand que le scénario O1.

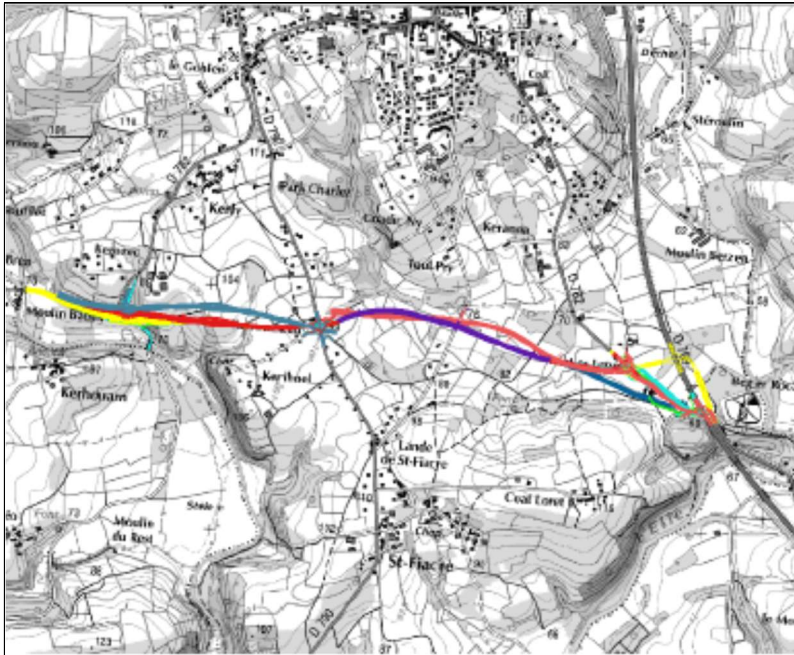


L'analyse s'est poursuivie avec les scénarios S0, S1 et S2

Ces comparaisons ont fait l'objet de la représentation synthétique 'Radar'



Fuseau retenu : combinaison des tronçons S1 +O1 + O2

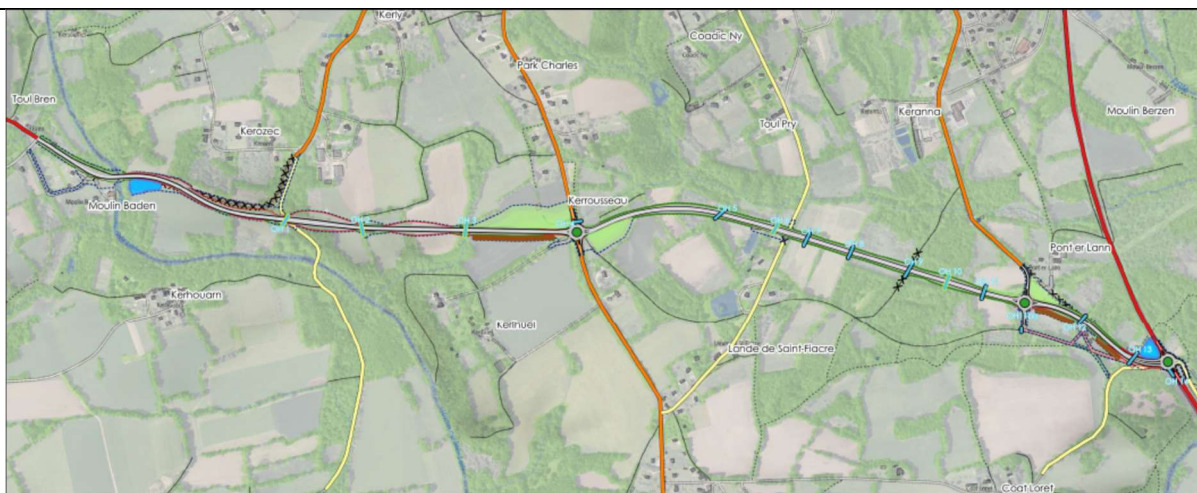
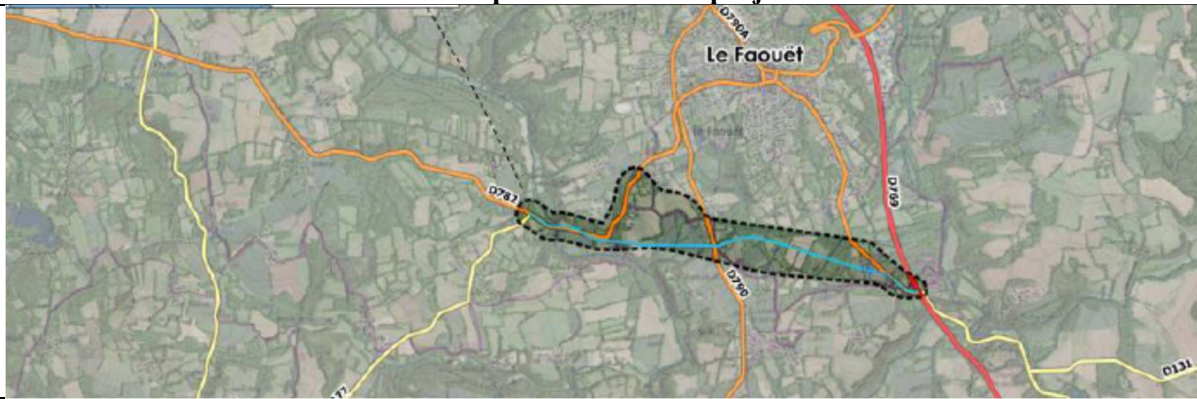


Le Copil n'a pas entériné le tracé.

Des variantes Est/Ouest/Centre ont été identifiées et ont fait l'objet d'études et d'ajustement complémentaires, notamment via la méthode ERC pour identifier le tracé ayant des impacts moindres en fonction des thématiques étudiées

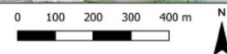
Après la concertation et le choix du Copil en Novembre 2019

Le tracé final pour la DAE – le projet retenu



Le projet retenu

- | | | | |
|---------------------|--|---------------------|--------------------|
| — Emprise du projet | ■ Bassin de rétention | — Merlon anti-bruit | ■ Voies existantes |
| — Voie à créer | — Ouvrage hydraulique avec passage à faune | ■ Modèles paysager | — Voie principale |
| — Déblais | — Ouvrage hydraulique | — Voies existantes | — Voie secondaire |
| — Remblais | | — Voies existantes | — Liaison locale |
| | | — Voies existantes | — Chemin |



Malgré la contestation du public ‘opposé au projet’ dont les associations environnementales, le Maître d’Ouvrage confirme dans ses réponses aux contributions avoir étudié toutes les solutions possibles (Cf. *Partie 1 : Rapport de la commissaire enquêtrice- Présentation de l’enquête et synthèse des observations - §11.12 - Thème 12 - Solutions alternatives*).

Concernant les solutions alternatives par la VC11 et la RD 790 en place, la maîtrise d’ouvrage maintient qu’elles ne répondent pas aux objectifs du projet vis-à-vis de la sécurité routière, et de la qualité de vie de riverains.

Concernant l’élargissement de l’aire d’étude jusqu’à la RD1 et la RD27, la maîtrise d’ouvrage réfute la solution proposée car elle ne répond pas au besoin : renvoyer les poids lourds par la RD769 jusqu’à Gourin et rejoindre Guiscriff par la RD1, n’est pas une solution viable car elle augmente significativement la distance et le temps de trajet et serait très complexe à faire respecter. De plus elle ne résout pas le problème de la destination vers le sud, pour la conserverie Morbihannaise, qui nécessite des aménagements.

On peut mettre en doute l’évaluation chiffrée des critères de l’étude qui a permis de discriminer les scénarios, mais on ne peut pas nier que le choix final répond aux objectifs initiaux du projet :

- améliorer la sécurité des habitants du centre-ville et des hameaux en diminuant le transit des poids-lourd ;
- définir un itinéraire prioritaire pour les poids-lourd et des interdictions sur certaines voies ;
- améliorer la desserte du territoire en facilitant le raccordement aux grands axes de communication et en facilitant l’accès aux entreprises de la communauté de commune du Roi Morvan ;
- améliorer le cadre de vie et réduire les nuisances induites par la circulation routière ;
- permettre à la commune de Le Faouët de revoir l’organisation urbaine et la redynamisation du centre-ville

Les scénarios, bâtis sur l’infrastructure en place, sont, indéniablement, moins impactant pour l’environnement, **mais**

Concernant le tronçon Est, étant donnée la configuration du terrain, pente à 9%, la rénovation de la VC11, avec un décroché au hameau de Coat Loret est décrite, par les techniciens, comme techniquement inacceptable pour un transit de poids-lourds.

Concernant le tronçon Ouest, si on s’appuie sur l’infrastructure en place, RD790-sud on impacte la propriété privée des riverains et leur cadre de vie ainsi que le cadre de vie des riverains de la RD782-Ouest

- 20 habitations concernées
- risque de solution non pérenne, (type déviation nord actuelle) en cas d’augmentation du trafic du fait d’une activité économique en croissance sur le territoire

Les scénarios bâtis sur une nouvelle voie de 3 Kms ont un impact important au niveau environnemental, modifie la physionomie du paysage traversé, nécessitent l’application de mesures palliatives. mais ils offrent une solution routière optimum et pérenne, améliore le cadre de vie et la sécurité d’un grand nombre de faouëtais

5.3.3 L’absence de nuisance à l’état de conservation favorable des populations dans leur aire de répartition naturelle

Le CNPN (Conseil National de la Protection de la Nature) **un avis défavorable au projet**. Il a noté qu’il manquait une analyse spécifique pour les impacts sur la biodiversité protégée :

État initial : *le CNPN a estimé* que l'inventaire fait au titre de l'état initial était incomplet, des espèces protégées, vivant sur l'emprise, ne sont pas recensées, alors que les travaux ont un impact sur leurs habitats donc sur leur survie.

Enjeux et impacts bruts, *le CNPN a estimé qu'il manquait*

- une estimation des effectifs des populations touchées, l'estimation des surfaces est insuffisante pour bien mesurer les impacts
- une analyse des impacts des collisions dues à la circulation routière
- une analyse de l'impact environnemental du redéploiement de l'exploitation sur de nouvelles parcelles, pour les deux exploitations agricoles impactées par le projet

Les mesures ERC : *le CNPN a estimé que*

- Les durées de mesure de compensation sont insuffisantes, elles devraient être prolongées à 50 ans
- Les choix techniques de franchissement des cours d'eau par passage ouvert PIPO sont à privilégier
- Les plantations des nouvelles haies le long de la voie de circulation, devraient être élargies
- Le dimensionnement des mesures compensatoires n'est pas exposé correctement, le bilan perte/gain est insuffisant, notamment du fait du manque d'estimation des effectifs par espèces

La maîtrise d'ouvrage a complété l'étude d'impact pour répondre aux analyses du CNPN.

Cf. Étude d'Impact tome 2 Chapitre XXXII.9

Cf. Partie 1 – Rapport de la Commissaire Enquêtrice – Présentation de l'enquête et Synthèse des Observations § 7

Cf. tableau de synthèse des mesures appliquées suite aux séquences ERC § 6.2.8 du présent document,

La Maîtrise d'ouvrage,

- recense toutes les espèces, potentiellement impactées, et analyse le niveau de criticité de l'impact après l'application des mesures de réduction et de compensation- *Cf. tableau du chapitre XXX.II.8 de l'Étude d'Impact Tome 2,*
- fournit un tableau de synthèse des niveaux d'impacts avant et après mise en place des mesures d'évitement et de réduction pour toutes les espèces protégées inventoriées sur le site
Cf. Tableau 104 : Impacts du projet avant et après mesures de réduction et d'évitement pour les espèces protégées observées sur le site - Chapitre XXX.II.9 de l'Étude d'Impact Tome 2
Cf. Tableau 104 : Impacts du projet avant et après mesures de réduction et d'évitement pour les espèces protégées observées sur le site - Chapitre XXX.II.9 de l'Étude d'Impact Tome 2

Conclusion de la Maîtrise d'Ouvrage

Ainsi, les impacts finaux du projet, après application des mesures d'Évitement / Réduction / Compensation, sur les espèces protégées de la Flore et de la Faune et sur les continuités écologiques, *'sont considérés comme non significatifs (de niveau négligeable ou faible) après compensation et ne sont pas de nature à remettre en cause ni le bon accomplissement des cycles biologiques, ni l'état de conservation des espèces protégées à l'échelle locale'*.

Quel sera le niveau d'impact réellement obtenu ?

Par contre, les mesures, identifiées et prévues, diminueront les impacts et contribueront à la conservation des espèces et de leurs habitats sur le site.

Réglementairement, ces impacts non significatifs nécessitent toutefois une demande de dérogation pour les espèces protégées qui présentent un risque de mortalité ou de dérangement et/ou une destruction de leurs habitats (aussi restreinte soit-elle).

Les espèces protégées, l'évaluation de leur nombre, et les demandes de dérogation dont elles font l'objet sont listées dans le tableau Cf. *Tableau 105 : liste des espèces protégées nécessitant une demande de dérogation, Chapitre XXX.II.9 de l'Étude d'Impact Tome 2.*

Les deux types de demande de dérogation sont intégrées au dossier cf. *Pièce C- Description de la demande- Annexe 3*

- **CERFA n° 13 616*01** - Demande de dérogation pour la capture ou l'enlèvement, la destruction, la perturbation intentionnelle de spécimens d'espèces animales protégées
- **CERFA n° 13 614*01** - Demande de dérogation pour la destruction, l'altération ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées.

5.3.4 La Loutre

Du fait de l'avis défavorable du CNPN, l'avis du Ministère a été demandé par le Préfet concernant la demande de dérogation pour la Loutre d'Europe, espèce présente sur l'emprise du projet, cette espèce protégée figurant sur la liste des espèces nécessitant un avis du Ministère lorsqu'un projet est susceptible d'avoir un impact potentiel sur l'espèce et que le CNPN a donné un avis défavorable.

Le Ministère estime

- que les mesures de réduction et de compensation du projet, [aménagement des cours d'eau avec des banquettes et des clôtures de part et d'autre des ouvrages, installation de buses le long du tracé au niveau des zones humides, ...] faciliteront les déplacements et limiteront les risques de mortalité.

Le Ministère donne un avis favorable, uniquement pour La loutre, sous réserve que le suivi des mesures de réduction et de compensation soit porté à 50 ans.

La Maîtrise d'ouvrage a proposé un suivi sur 20 ans, mais il peut être porté à 50 ans si ce critère est imposé lors de l'arrêté d'approbation du projet

5.4 Analyse de la compatibilité avec les documents Supra

La Maîtrise d'ouvrage explicite que le projet est compatible avec les documents supra suivants

- SRADDET – Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires
- Le SCoT du Roi Morvan Communauté – Schéma de Cohérence Territoriale du 7 décembre 2018
- Le SDAGE Loire-Bretagne – Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
- Le SAGE Ellé-Isole-Laïta – Schéma d'Aménagement et de Gestion des eaux
- le PLUi du Roi Morvan communauté

Ces éléments de compatibilité sont explicités dans le rapport Cf. *Partie 1 : Rapport de la commissaire enquêtrice- Présentation de l'enquête et synthèse des observations - § 8*

6 Conclusions

Ce projet concerne la construction d'une nouvelle route de 3 kms, pour contourner l'agglomération du Faouët, qui traverse une zone vallonnée, boisée, parcourue par des cours d'eau, très riche en biodiversité.

Pourquoi cette route ?

La traversée de l'agglomération de Le Faouët pose problème depuis de nombreuses années.

Le trafic des poids-lourds en transit a été détourné, du centre-ville autour des halles, au profit d'une déviation nord, via la RD 782, qui traverse une zone agglomérée dense, où est implanté un collège et un centre aquatique.

Afin de diminuer les nuisances pour les habitants et fluidifier le trafic, le transit a été également autorisé au sud, pour rejoindre la RD 790, via une voirie communale (VC11) inadaptée, qui traverse deux hameaux, Coat Loret et Saint-Fiacre.

Ce projet a pour objectif de répondre à un besoin d'amélioration du cadre de vie et de la sécurité d'un certain nombre de Faouétais.

De plus, ce contournement deviendrait un itinéraire structurant pour désenclaver la Bretagne intérieure et faciliter les accès aux entreprises de la zone d'activités de la communauté de communes du Roi Morvan.

Le projet a l'aval des élus locaux du Faouët, de Lanvégen et de la communauté de communes du Roi Morvan. Il est inscrit au schéma de mobilité du département du Morbihan.

Il est compatible avec les documents Supra.

Mais, si ce projet a l'assentiment des habitants qui subissent les nuisances et des instances territoriales, il est rejeté par un grand nombre, dont les associations environnementales.

Après avoir

- visité les lieux,
- étudié le dossier de façon approfondie,
- conduit l'enquête publique du 16 août 2023 14h30 au 15 septembre 17h30 soit pendant 31 jours consécutifs,
- m'être tenue à la disposition du public pendant 4 permanences où j'ai reçu un grand nombre de personnes,
- échangé avec divers intervenants,
- analysé 162 contributions, dont 62 via le dossier dématérialisé, qui ont été éclatées en 223 observations,
- rédigé le PV de synthèse que j'ai présenté, en réunion le 27 septembre, à la Maîtrise d'Ouvrage ; étaient présents Mr. Vincent Le Courtois, chef du Service des études routières et grands travaux du Conseil départemental, Mr. Patrice Roy, Mr Simon Chevillard,
- rédigé des demandes d'informations complémentaires,
- analysé les deux mémoires en réponse fourni par la Maîtrise d'Ouvrage,
- réaliser une analyse thématique du projet, cf. § 5 du présent document,

je rends les conclusions suivantes.

6.1 Sur la forme

Le public a été correctement informé.

L'enquête s'est déroulée conformément au code de l'environnement.

L'ambiance de l'enquête a été conflictuelle, une manifestation a été organisée par les opposants au projet lors de la dernière permanence.

6.2 Sur le dossier

La qualité du dossier apparaît bonne.

Les documents de synthèse ‘*Présentation du projet*’, ‘*Résumé non technique*’, ‘*Description de la demande*’ sont clairs, bien construits et permettent de cerner la démarche, le projet, ses objectifs, ses impacts

L’étude d’impact est très détaillée et documentée (800 pages), avec beaucoup de schémas et de cartes du site qui permettent de bien situer les éléments décrits.

Remarque : L’étude d’impact a évolué entre la DUP et la DAE, notamment pour répondre aux avis et critiques des services de l’état, les ajouts et modifications ont été synthétisés dans un document spécifique du dossier, le document G ‘Avis.

Il aurait été également intéressant de matérialiser dans le corps des documents, les modifications et ajout répondant à ces analyses.

6.3 Sur la participation du public

L’enquête a permis, à un grand nombre d’habitants des communes de Le Faouët, de Lanvégen et de quelques communes limitrophes, de s’exprimer (160 contributions).

La Maîtrise d’ouvrage a répondu à toutes les observations de façon détaillée, avec des réponses explicatives, reprenant les éléments de l’étude d’impact.

Il n’a pas été proposé d’évolutions du projet, en regard de propositions ou d’identification de contraintes exprimées par le public.

6.4 Sur les oppositions au projet

Quelles sont ces oppositions explicitées par plus de 60% des contributions et argumentées par les associations environnementales :

- La nécessité du projet n’est pas avérée : ‘*le projet est envisagé depuis plusieurs décennies et reflète un mode de fonctionnement ‘croissance démographique et économique soutenues’ en décalage avec les préoccupations contemporaines*’ ;
- Les hypothèses sont réfutées : estimation du trafic en transit, problèmes de sécurité au niveau du collège ;
- Toutes les solutions alternatives au tracé n’ont pas été étudiées ;
- Le projet est trop impactant au niveau environnemental : ‘*comment une route, qui passe à travers des territoires vierges de tout véhicule, qui coupe des corridors écologiques, détruit des zones humides, friches et talus, arrache des arbres centenaires, n’impacterait que très peu l’environnement et la biodiversité ?*’ ;
- Le coût de 7 M€ pourrait être utilisé à d’autres investissements ;
-

6.5 Sur les objectifs du projet

Les objectifs tels qu’il sont décrits dans les documents

- améliorer la sécurité des habitants du centre-ville et des hameaux en diminuant le transit des poids-lourd ;
- définir un itinéraire prioritaire pour les poids-lourd et des interdictions sur certaines voies ;
- améliorer la desserte du territoire en facilitant le raccordement aux grands axes de communication et en facilitant l’accès aux entreprises de la communauté de commune du Roi Morvan ;
- améliorer le cadre de vie et réduire les nuisances induites par la circulation routière

sont atteints si le projet est approuvé puisque les poids-lourds en transit auront interdiction d’emprunter les itinéraires actuels. Le seul itinéraire autorisé sera la nouvelle voie, ce qui supprimera les nuisances et les problèmes de sécurité pour les riverains sur le trajet actuel. Et la nouvelle route facilitera les communications vers la Bretagne intérieure

Concernant l'objectif,

- permettre à la commune de Le Faouët de revoir l'organisation urbaine et la redynamisation du centre-ville

c'est une étape, hors projet, à traiter ultérieurement par la commune de Le Faouët, qui peut évoluer en fonction de la solution retenue.

Ce besoin de contournement est, il est vrai, un besoin qui est en gestation depuis plusieurs plus de 10 ans.

Plusieurs projets ont été abandonnés.

Celui-ci est moins ambitieux que les précédents, il ne traite que la coupure de l'agglomération faouëtaise pour se rendre à Guiscriff, il s'étend sur 3 kms, alors que les précédents projets projetaient 11 kms de route.

Les équipes techniques du département mettent en exergue que ce n'est pas une adaptation des précédentes études.

La conception a été reprise entièrement à partir de nouvelles études, en tenant compte des dernières lois et réglementations sur l'environnement

6.6 Sur l'évaluation environnementale

L'impact environnemental du projet ne peut être nié.

Ce dossier nécessite un compromis entre deux exigences qui s'opposent la sécurité/qualité de vie d'habitants de l'agglomération de Le Faouët et l'atteinte à un environnement riche en biodiversité.

Il est impératif d'être convaincu que le processus envisagé est suffisant pour atteindre des effets résiduels acceptables à terme.

6.6.1 La méthode

Pendant les phases d'avant-projet et de conception un certain nombre d'études et d'expertises ont été menées par des cabinets d'experts. Elles sont décrites dans l'étude d'impact.

La phase de conception et les orientations du COPIL ont conduit à retenir une solution de tracé, qui se veut être la solution la plus optimum possible.

Divers scénarios possibles ont été étudiés via une analyse multicritère.

Le scénario qui répondait le mieux aux objectifs du projet, a été étudié sur le plan environnemental.

Les impacts ont été analysés et la méthode ERC (Éviter/Réduire/Compenser) a été appliquée : identifier les impacts, les éviter si possible, sinon les réduire et en dernier lieu les compenser.

L'état initial de la Flore et de la Faune a été réalisé par des experts naturalistes.

Plusieurs organismes de l'état ont contribué à l'analyse du dossier et ont formulé des demandes de compléments ; la MRAE a été consultée ainsi que la DDTM, qui s'est appuyée sur des analyses menées par la CLE Ellé-Isole-Laïta, l'OFB, le CNPN, le Ministère de la Transition Écologique.

La Maîtrise d'ouvrage a répondu point par point, et a complété des inventaires, amendé l'étude d'impact, notamment concernant les espèces protégées pour répondre au CNPN qui avait rendu un avis défavorable.

Le document *B' Résumé non technique* fait la synthèse des impacts identifiés et des mesures prévues

Pour chaque phase du projet et les différents milieux, le §5 de ce document présente une analyse du projet

Le présent paragraphe ne reprend que les éléments les plus dimensionnant de l'analyse sachant que l'autorisation environnementale 'emportera autorisation de défrichage et dérogation « espèces et habitats protégés »'

6.6.2 Le respect des lois et de la réglementation

La Maîtrise d'ouvrage explicite une compatibilité avec les documents Supra.

Notamment, la CLE n'a pas relevé d'incompatibilité avec le SDAGE Loire-Bretagne et le SAGE Ellée-Isole-Laïta.

Suite à une observation du public, la Maîtrise d'Ouvrage a répondu au positionnement du projet par rapport à un certain nombre de réglementation sur l'environnement, je n'ai pas relevé d'incompatibilité.

Concernant le 'zéro artificialisation nette' à l'horizon 2050, le département du Morbihan a communiqué auprès du Pays du Centre Ouest Bretagne l'évaluation de la surface foncière impactée.

La consommation foncière du projet sera déduite de l'enveloppe attribuée au territoire, à l'issue de la réalisation du projet.

Le projet devra être compatible avec le PLUi du Roi Morvan, qui est en cours d'approbation.

Des échanges ont eu lieu entre les différentes instances, le projet pourra être modifié pour assurer cette compatibilité, si nécessaire.

6.6.3 La gestion des travaux

La réalisation des travaux sera régulée par un 'Plan d'Assurance Environnement' (PAE).

Le cahier des charges environnemental devra être intégré au cahier des charges techniques de chaque entreprise prestataire.

Chaque procédure du PAE fera l'objet en phase chantier d'une validation par le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre et le coordinateur environnement.

Les risques sont gérés notamment au niveau pollution, en fonctionnement nominal, reste les risques accidentels dont la gestion est faite au cas par cas par des interventions ponctuelles.

Recommandations :

En période hivernale, les salages doivent être utilisés en petite quantité

Les produits phytosanitaires sont interdits à proximité des cours d'eau, fossés, bassins de rétention, ...

6.6.4 Le milieu aquatique

Les eaux de ruissellement

Les eaux de ruissellement du bassin versant et de la plate-forme routière sont traitées séparément.

Les installations pour les eaux du bassin versant seront rétablies sous la voie et dimensionnées pour des pluies centennales.

La collecte des eaux est faite par des ouvrages enherbés

Les eaux de la plate-forme sont recueillies en bassin de traitement rétention/décantation, dimensionnés pour des pluies décennales, avant d'être rejetées dans les exutoires naturels. Des interventions manuelles sont possibles sur ces bassins en cas de pollution.

Les cours d'eau

Le tracé évite les cours d'eau de l'Inam et du Park-Charles qui sont des corridors écologiques ; par contre il intercepte quatre de leurs affluents.

Le projet nécessite des ouvrages hydrauliques dont l'installation de 4 franchissements, de buses, des rénovations d'ouvrages existants et la déviation de 2 affluents (total 52m).

Des mesures de réduction sont prévues pour protéger la population piscicole : planning de travaux, pêche de sauvegarde avant travaux, caractéristiques des ouvrages, ...

Les inventaires seront mis à la disposition de la DDTM et la Communauté du Roi Morvan.

Le projet impacte le lit des cours d'eau, les mesures prévues contribueront à limiter les effets sur l'écoulement des eaux et les populations piscicoles.

Recommandation :

Souscrire à la demande de la CLE de création d'un comité technique de suivi, avec tous les intervenants identifiés, pour s'assurer de l'adéquation des mesures prévues et identifier des mesures correctrices éventuelles (la Maîtrise d'ouvrage est favorable)

Les zones humides

Sur l'emprise du tracé on comptabilise 17 zones humides soit environ 29 ha. Le tracé détruit 1,7 ha, et engendrera une perte de fonctionnalités sur les sites impactés. Des surfaces de compensation sont prévues à hauteur de 4,79 ha des surfaces impactées (*compatibilité avec le SAGE*).

Les associations environnementales contestent la qualité fonctionnelle de ces zones de compensation retenues, la CLE n'a pas émis de remarques sur cette proposition de compensation.

Les zones inondables

Le tracé n'impacte pas les zones inondables excepté au raccordement avec la RD782 à l'extrémité ouest, où la zone est amputée de 1350m³ pour sécuriser la voie.

Cette perte de volume est compensée par le grattage sur 20 cm de la zone de compensation zone humide SC_9.

Recommandation

La Maîtrise d'Ouvrage doit répondre à l'interrogation sur l'impact de ce grattage sur le fonctionnement de la zone de compensation zone humide SC-9

6.6.5 La faune

Des études et des expertises ont été menées par des cabinets d'experts naturalistes, pour avoir une bonne connaissance de l'écosystème et établir l'état initial de la biodiversité.

La création de cette nouvelle voie impacte des cours d'eau, des ripisylves, des haies, des bois, des friches, des landes, des jardins, des bâtis, ... qui sont autant de lieux où vit la faune qui subira des effets directs et indirects.

L'étude d'impact a été amendée entre la DUP et la DAE, notamment pour répondre à l'avis défavorable du CNPN, concernant un recensement incomplet des espèces protégées vivant sur le site et sur la protection de leurs habitats.

Suite à ces éléments complémentaires, la DDTM n'a pas réinterrogé le CNPN

Les impacts sur la faune et leurs habitats et les mesures appliquées pour limiter les effets sont la partie importante de l'étude d'impact - Cf. § 5.2.9 du présent document et étude d'impact

L'atteinte sur la faune ne peut pas être niée, même si la Maîtrise d'ouvrage conclue à l'absence d'impacts significatif sur la conservation des populations des espèces faunistiques et floristiques vivant sur la zone du projet. Par contre, il faut reconnaître l'importance des analyses conduites, et des mesures prévues qui diminueront les impacts.

6.6.6 Les boisements

Les zones impactées, soumises à autorisation de défrichage, sont évaluées à 1,2 ha, Elles seront compensées à hauteur de 4,4 ha

Il est prévu la destruction de 1968 mètres de haies bocagères dont une vingtaine de haies multistrates, qui ne sont pas à autorisation de défrichement

Les souches des vieux arbres ou des haies seront conservées pour protéger des habitats.

L'impact est caractérisé *fort* pour la biodiversité, des mesures prévoyant du reboisement sont indispensables – Cf. § 5.2.9 du présent document et étude d'impact

Des souches seront gardées et déplacées dans des zones humides qui sont des catalyseurs pour le développement de la végétation.

Une zone de reboisement, de 2,2 ha, est prévue à une distance éloignée du site (Langonnet), alors que les autres surfaces de reboisement, proches du site, sont beaucoup moins importantes.

Ce site a été choisi, pour pallier le manque au plus proche de l'emprise de la voie, et du fait de son intérêt pour la TVB du Roi Morvan. Par contre pour qu'il ait, également, un intérêt au niveau du projet, il faut mettre en place des solutions de continuité écologique.

La mesure de compensation qui prévoit un '*cheminement de 5600 mètres linéaires de haies supplémentaires*' doit absolument être mise en place pour assurer correctement cette reconnexion.

Recommandation

Afin d'améliorer le reboisement au niveau du site, le projet doit prévoir de densifier les haies existantes qui ne sont pas détruites afin d'augmenter leurs potentialités.

6.6.7 Les mesures de suivi

Trois mesures de suivi sont prévues :

- Suivi des mesures en phase de chantier
- Plan de Gestion : décrire, coordonner les procédures d'entretien et de suivi des mesures compensatoires prévues pour les haies, vergers, prairies humides, boisements humides, délaissés boisés, boisements plantés et ouvrages hydrauliques.
- Suivi des sites compensatoires : évaluer l'efficacité des mesures de compensation et d'accompagnement

Le département s'engage sur un suivi sur 20 ans à N, N+1, N+3, N+5, N+10, N+20.

Un marché spécifique de coordination environnementale (bureau d'étude spécialisé en environnement, écologues) sera mis en place pour accompagner la maîtrise d'œuvre départementale en phase étude, travaux puis suivi des mesures sur les 3 premières années. Les années suivantes, le suivi sera traité par une entité spécifique du département avec des moyens mutualisés.

La durée du suivi sera fixée dans l'arrêté d'approbation du projet, si elle évolue, le département s'engage à la respecter.

6.6.8 La dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés

Conformément à l'article L. 411-2 du Code de l'Environnement, la délivrance de la dérogation, à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés, est subordonnée aux 3 conditions cumulatives suivantes : l'absence de solutions alternatives satisfaisantes, la démonstration de la raison impérieuse d'intérêt public majeur (RIIPM), le maintien dans un état de conservation favorable des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

Le § 5.3 du présent document résume les éléments de cette analyse.

L'absence de solutions alternatives satisfaisantes est-elle démontrée

Le tracé a été retenu suite à l'étude de 13 scénarios ;

- Est-ce que tous les scénarios possibles ont été étudiés ? '**Oui**', *si* on exclut l'élargissement du périmètre d'étude jusqu'à la RD1 et la RD27 ; cette possibilité apparaît hors sujet du fait d'un

impact trop important sur la longueur des trajets et le risque que les poids-lourds continuent à pratiquer un itinéraire plus court. De plus, cette solution casserait la répartition du trafic des poids-lourds, sur les différentes localités du territoire.

- Est-ce le meilleur face à l'environnement ? '**Non**' *mais* les impacts sont palliés par une multitude de mesures
- Est-ce que des voies existantes seraient utilisables ? '**Oui**' *mais* au détriment du cadre de vie et de la sécurité de nouveaux habitants avec des risques de mettre en place une solution qui ne sera pas pérenne. Ces possibilités n'ont pas été retenues.

La Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM) est-elle démontrée ?

- La RIIPM est-elle démontrée au niveau communal ? '**Oui**' : le projet améliore la sécurité en traversée d'agglomération et dans les hameaux du fait de la suppression du transit des poids-lourds sur les itinéraires actuels et améliore de fait le cadre de vie des habitants qui sont sur le parcours.
- La RIIPM est-elle démontrée au niveau inter-communal ? '**Oui**', la desserte du territoire est améliorée, le transit est plus direct et facilitera les accès aux entreprises locales. Cette ouverture est une demande des communes.

Le maintien dans un état de conservation favorable des populations dans leur aire de répartition naturelle, est-t-il démontré ?

Le CNPN (Conseil National de la Protection de la Nature) a été consulté et a noté qu'il manquait une analyse spécifique pour les impacts sur la biodiversité protégée. Il a émis en Février 2022, un avis défavorable au projet.

L'Étude d'Impact a été complétée.

Un tableau de synthèse recense les niveaux d'impacts avant et après mise en place des mesures d'évitement et de réduction pour toutes les espèces protégées inventoriées sur le site et leurs habitats

Un tableau de synthèse liste les espèces protégées, l'évaluation de leur nombre, et les demandes de dérogation dont elles font l'objet.

Le § 5.2.9 du présent document recense toutes les mesures prévues pour limiter les impacts sur la faune.

La Maîtrise d'ouvrage conclut : [...] les impacts finaux du projet, après application des mesures d'Évitement / Réduction / Compensation, sur les espèces protégées de la Flore, de la Faune et des continuités écologiques sont considérés comme non significatifs (de niveau négligeable ou faible) après compensation et ne sont pas de nature à remettre en cause ni le bon accomplissement des cycles biologiques, ni l'état de conservation des espèces protégées à l'échelle locale'.

Réglementairement, ces impacts non significatifs nécessitent toutefois une demande de dérogation pour les espèces protégées qui présentent un risque de mortalité ou de dérangement et/ou une destruction de leurs habitats (aussi restreinte soit-elle).

Les deux types de demande de dérogation sont intégrées au dossier

- CERFA n° 13 616*01 - pour la capture ou l'enlèvement, la destruction, la perturbation intentionnelle de spécimens d'espèces animales protégées
- CERFA n° 13 614*01 - pour la destruction, l'altération ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées.

La limitation des effets sur l'environnement est-elle avérée ?

- Les mesures sont-elles en adéquation avec les impacts ? **‘Oui’, chacune est associée à un impact identifié**
- Le projet a-t-il été optimisé de façon à aboutir au meilleur compromis entre les différents enjeux soulevés ? **‘Oui’** toutes les mesures décrites concourent à l’atténuation des impacts, **mais** à long terme
- Les mesures seront-elles suffisantes ? c’est le processus de suivi des mesures qui permettra de le déterminer

Quels sont les enjeux importants pour s’assurer de la résilience de la biodiversité à tous ces changements ?

- Le processus de suivi : il doit permettre de contrôler la mise en place de toutes les mesures de réduction/ compensation, de contrôler périodiquement leur efficacité et de prendre des mesures correctives éventuelles
- La mise en place d’un suivi collégial, pluridisciplinaire
- Le reboisement et l’interconnexion avec la TVB du territoire, afin de recréer une synergie avec les sites non impactés
- La compensation des zones humides
- Les mesures de réduction/compensation sur les cours d’eau

Toutes ces mesures contribuent à protéger les espèces et leur habitat, à protéger les populations dans leur aire de répartition naturelle.

6.6.9 Les liaisons douces

Le besoin de pistes cyclables le long de la nouvelle voie n’a pas été retenu.

Le projet tient compte de l’existant et prévoit des franchissements de la voie en 2 temps via un îlot central pour toutes les liaisons douces interceptées par le tracé.

La Maîtrise d’Ouvrage affirme que ce sont des franchissements dont la sécurité est suffisante, étant donné le type de trafic, et couramment pratiqués sur d’autres départementales.

On peut s’interroger sur le niveau de sécurité offert à des cyclistes ou des piétons quand on sait que la nouvelle route est créée pour le transit de poids-lourds, sur une départementale autorisée à circuler à 80 km/h.

Le tracé intercepte toutes les liaisons douces existantes dont le GR38

Les 2 liaisons emblématiques de l’agglomération

- Centre-ville – Saint Fiacre
- Voie verte

Le projet apporte une régression à l’utilisation des liaisons douces existantes.

7 Avis de la commissaire enquêtrice

Considérant que

- Le projet améliore la sécurité et le cadre de vie d'habitants de l'agglomération ainsi que la desserte du territoire ;
- La circulation en transit des poids-lourds au sein de l'agglomération ne peut rester en l'état ;
- Les phases de travaux prennent en compte la gestion de l'environnement ;
- L'étude d'impact a été menée avec complétude, notamment sur l'analyse des conséquences sur tous les milieux et l'identification de l'ensemble des mesures à déployer ;
- L'absence de solution alternative satisfaisante a été démontrée ;
- La Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur a été démontrée ;
- Les mesures prévues vont concourir à la résilience de la biodiversité face aux impacts du projet ;
- Le Ministère de la transition écologique a donné un avis favorable pour la Loure ;
- La Commission Locale de l'eau n'a pas émis d'avis défavorable ;
- Des compensations sont identifiées concernant les défrichements et la destruction des zones humides ;
- Les mises à jour de l'étude d'impact, présentée à l'enquête, répondent aux avis et demandes de compléments de la DDTM, MRAE, et à l'avis négatif du CNPN sur la 'dérogation espèces protégées' ;
- La Maîtrise d'ouvrage s'engage à un processus de suivi des mesures, au moins sur 20 ans ;

J'é mets un avis favorable

avec les réserves suivantes

- Les haies existantes doivent être densifiées et le cheminement des 5600 mètres linéaires de haies supplémentaires doit conduire impérativement à l'interconnexion du site avec la TVB du territoire.
- La liaison douce directe entre le Centre-ville de Le Faouët et le Hameau de Saint Fiacre est une liaison emblématique pour les habitants du Faouët et le tourisme local : il doit être démontré qu'il n'existe aucune solution alternative, à celle présentée dans le projet, qui permettrait de maintenir une liaison directe, sans franchissement de la nouvelle voie.

avec les recommandations

1. Statuer sur la durée du suivi des mesures, 50 ans au lieu de 20 ans.

2. Souscrire à la demande de la CLE de création d'un comité technique de suivi, avec tous les intervenants identifiés, pour s'assurer de l'adéquation des mesures prévues et identifier des mesures correctrices éventuelles (la Maîtrise d'ouvrage est favorable).
3. Définir une fiche Mesure pour densifier les haies existantes non impactées afin d'améliorer leur densité et leur apport à la continuité écologique.
4. Étudier la possibilité d'accéder au hameau du Petit-Coat-Loret sans impacter la voie verte.
5. Afin de protéger le commerce du centre-ville, il serait opportun d'éviter d'implanter un centre commercial le long de la nouvelle route, tant que l'expansion de la commune ne le justifie pas.
6. Après un certain temps d'exploitation de la nouvelle voie, refaire une étude de circulation sur un périmètre plus large que la commune de Le Faouët afin d'analyser les nouvelles d'habitude de circulation.
7. Afin d'éviter/limiter les risques de pollution, en hiver, une attention particulière doit être portée aux taux de salage de la voie.
8. L'interdiction de l'utilisation des produits phytosanitaires devrait être étendue à la totalité de l'emprise du tracé, et pas seulement aux abords des zones humides, cours d'eau, etc. ...
9. Une attention particulière doit être portée aux propriétaires du verger détruit sur la parcelle Z097, au-delà d'un espace boisé, c'est un espace de qualité de vie et de patrimoine transmis par leurs aïeux, qui leur ait enlevé.
10. Zone blanche : Des mesures conservatoires pourraient être étudiés afin de déterminer le périmètre à circonscrire pour ne pas perturber la zone blanche pendant la phase de travaux

Ce document comporte 57 pages sans annexe

Fait le 15 Novembre 2023

Claudine LAINÉ-DELURIER
Commissaire Enquêteur

