

6) Du 27 février au 29 mars 2023, le Département a mis a enquête une demande de déclaration d'utilité publique concernant, la partie déviation sud du Faouët, soit 2,8 km de travaux.

7) Aujourd'hui, le Département du Morbihan, organise une enquête de demande d'autorisation environnementale concernant la dérogation espèces protégées et défrichement, du 16 août 2023 au 15 septembre 2023.

\*\*\*\*\*

#### **Sur le défaut d'information au public.**

1- L'avis d'enquête fait référence au SAGE vilaine, alors que le projet concerne le SAGE Ellé/isole/Laïta, ce qui a été rectifié sur le site de la Préfecture, mais hélas pas sur les avis d'enquête affichés sur le terrain. Ceci montre bien le manque de sérieux de cette enquête.

2-Sur l'avis d'enquête, comme dans le dossier, il est précisé que cette demande concerne la demande de dérogation espèces et habitats protégées, ainsi que la demande d'autorisation de défrichement, mais il n'est nullement précisé que cette enquête concerne également la demande d'autorisation eau, elle a été intégrée dans le dossier sans qu'il y ai des références sur ce point. Il suffit d'ailleurs de regarder les CERFA qui correspondent soit au défrichement, soit à la dérogation espèces et habitats protégées, soit à la demande d'autorisation environnementale, mais nulle part il est mentionné que ça concerne également l'autorisation eau. Ceci est un réel défaut d'information surtout concernant l'avis d'enquête, puisqu'une personne intéressée uniquement sur les aspect hydraulique, ne va pas consulter le dossier, ni déposer à l'enquête, puisqu'il n'aura pas eu l'information que cette demande concerne ces aspects, sachant qu'une demande d'autorisation environnementale peut très bien concerner uniquement des dérogations espèces protégées et défrichement. **Ce défaut d'information est une lacune majeure de cette enquête publique.**

#### **Sur la justification du projet**

Sur le désenclavement de la Bretagne intérieur.

D'après le Département ( p.3 du résumé non technique), le projet de déviation Sud du Faouët, va permettre de mettre en relation plus rapidement les communes de Lanvégen, Scaër et Guiscriff avec le réseaux à 2 X 2 voies du réseaux national.

Cette théorie ne repose hélas sur rien de sérieux puisque comme nous allons vous démontrer ci dessous, le trajet le plus court pour rejoindre ces axes en partant de Scaër et/ou de Guiscriff, n'est pas celui emprunté par la RD 782 via le Faouët :

Concernant la liaison avec les grands axes Nationaux.

*Si l'on rejoint la 2x 2 voies au Nord ( RN 164) en partant de Scaër, le trajet le plus court par la RD 27 et la RD 769 totalise 40 km, alors qu'en passant par le Faouët (RD 782 et RD 769), le trajet totalise 47 km. Si c'est pour rejoindre la 2x2 voies au Sud ( RN 165) en partant toujours de Scaër, le trajet par la D 4 totalise 19 km, contre 38 km en passant par le Faouët (RD 782 et RD 769).*

*Idem si l'on part de Guiscriff, pour rejoindre la 2x 2 voies au Nord (RN 164), qui totalise en prenant le chemin le plus court (D 27 et la RD 769) 33,5 km, alors que par le Faouët en prenant la RD 782 et la RD 769, cela totalise 45 km. Si c'est pour rejoindre la 2x2voies au Sud ( la RN 165) en partant de Guiscriff le trajet totalise (en passant par Scaër ) 25 km, alors qu'en passant par le Faouët, le trajet est de 34 km.*

*Dans ces 2 cas, il est bon de préciser que Gourin a une déviation Ouest et Nord qui permet aux véhicules venant de Scaër ou Guiscriff de ne plus passer dans Gourin pour rejoindre la RD769. Pourquoi avoir fait cette déviation, si c'est pour transférer aujourd'hui une partie des usagers vers le Faouët ?*

*Si l'on rejoint la 2x2 voies au Nord (RN 164) en partant de Lanvénege, le plus rapide est de rejoindre la RD 769 au Nord du Faouët ( Restalgon ) et de prendre la direction de Carhaix-Plouguer, ce qui fait un total de 36,5 km, alors que si l'on prend le tracé de la future déviation Sud du Faouët, le trajet totalise 42 km.*

*Si l'on rejoint la 2 x2 voies au Sud ( RN 165), en partant de Lanvénege, la route la plus courte est en passant par Querrien, en prenant ensuite la RD 790, ce qui totalise 16 km, alors que si l'on passe par le tracé de la future déviation Sud du Faouët, cela totalise 24,5 km.*

**Tout ceci montre bien l'absurdité du raisonnement sur l'avantage de la déviation sud du Faouët, pour mettre en relation les communes de l'intérieur aux 2 x2 voies.**

On a l'impression, si on suit le raisonnement du Département, qu'il souhaite transférer une partie des poids lourds qui transitent aujourd'hui par Gourin (qui possède une déviation ) vers le Faouët. Or si cela se produit, ça conduirait à une augmentation de poids lourds dans le bourg de Kernascléden et Lignol, c'est ce que souhaite le Département ?

**Cet argument sur la liaison avec les grand axes Nationaux ne peut pas être pris en considération pour ce projet.**

Concernant la liaison avec la Lorient Roscoff (Départementale RD 769)

D'après ce qui est noté dans le dossier, on peut supposer que le Département a fait un copier coller avec l'ancien dossier de 2008 qui prévoyait l'aménagement de la RD 782 entre Guiscriff et le Faouët, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui, du moins nous l'espérons,



car dans le cas contraire, cela supposerait que le Département a saucissonné volontairement la déviation et la rectification de la RD 782 en deux projets pour les rendre plus acceptables vis à vis des réglementations environnementales. **Le projet de rectification de la RD 782 entre le Faouët et Guiscriff, est il abandonné ou pas ?**

Nous avons comparé le temps de trajet pour rejoindre la RD 769, avec la route existante et avec le tracé de la déviation.

Si l'on prend la route actuelle pour rejoindre la RD 769, en partant du Moulin Baden (début du projet de déviation sud), nous avons calculé le temps pour rejoindre cet axe en passant par le centre du Faouët, nous avons mis 5 minutes 20 secondes en voiture, or si l'on rejoint la RD 769 en passant par le tracé prévu pour la déviation Sud, qui totalise 3 km à partir du Moulin Baden, on met 2 minutes et 15 secondes en roulant à 80 km/heures, sans ralentir, sachant qu'il est prévu 3 ronds points sur le tracé, ce qui veut dire que l'on peut estimer le parcours à au moins 3 minutes. **Le gain de temps est donc un peu plus de 2 minutes.**

Nous ne comprenons pas le raisonnement du Département à la p. 297 du tome 2 lorsqu'il déclare que : **« Cette amélioration des déplacements augmentera le confort des usagers. Ainsi, le gain de temps moyen généralisé pour les utilisateurs actuels de transports est estimé à 4 minutes par voyage et par jour. ».**

Il n'y a aucune précision sur la portion de route dont il s'agit, ce qui décrédibilise ces données.

D'autant plus que pour rejoindre la RD 769 par le nord du Faouët, le parcours va être allongé avec le projet de déviation, puisque tous les véhicules venant du Moulin Baden vont devoir prendre le nouveau tracé par Kerousseau, la RD 782 devenant à cet endroit (Moulin Baden) une impasse, ce qui va faire un allongement de parcours de plus de deux kilomètres.

**L'argument sur le désenclavement de la Bretagne intérieur ne peut qu'être écarté.**

\*\*\*\*\*

#### **Sur le problème de sécurité.**

Dans le bourg du Faouët.

D'après le dossier, il y a un problème de sécurité du fait du transit de poids lourds devant le collège Jean Corentin carré, or il y a devant ce collège une route qui est limitée à 30 km/heure, où il y a deux ronds points à chaque extrémités du collège, deux trottoirs très larges de chaque côté de la voie avec deux passages piétons, il y a un parking sécurisé du même côté que le collège, ce qui laisse penser que si la limitation de vitesse est respectée et que les parents d'élèves respectent leur stationnement dans le parking prévue, on ne peut pas considérer que c'est un lieu avec un fort risque d'accidents, et dans le cas contraire, nous n'avons aucune information de la part de la mairie du Faouët sur leurs éventuelles interventions auprès de la gendarmerie pour faire respecter la vitesse et/ou leurs demandes de modification des lieux, ce qui laisse à penser que cet endroit est loin d'être dangereux comme le déclare le Département dans ce dossier, et pour preuve, il n'y a eu aucun accident de mentionné dans le dossier sur cette portion de

route. L'avis de la MRAE nous donne raison sur ce point puisqu'elle déclare à la p. 7 de son rapport que :

**« Si une étude de circulation routière est jointe en annexe, elle n'apporte pas de conclusions claires quant aux gains attendus en termes de report du trafic dans le bourg. Le motif de l'insécurité de la traversée du trafic dans le bourg devrait également être étayé par des éléments d'accidentologie, s'ils existent. »**

ou encore à la page 3 de son rapport que : **« Les justifications apportées au projet de contournement routier ne montrent pas clairement les effets positifs de celui-ci, notamment en termes de transit facilité et de sécurité routière. ».**

**Tout ceci montre bien que l'argumentaire du Département sur la dangerosité devant le collège ne repose sur rien de sérieux.**

Au village de St Fiacre et Coat Loret.

Au village de Coat Loret, la voie communale est limitée à 30 km/heure avec une priorité de passage à une voie, comme c'est par ailleurs très bien noté à la p. 384 du tome 1 : **« Un aménagement de sécurité au niveau du hameau de Coat Loret a été réalisé pour réduire les vitesses et éviter le croisement des poids lourds dans le hameau. »** Là encore il n'y a dans le dossier aucune preuve que la Mairie du Faouët soit intervenu auprès de la gendarmeries pour contrôler la vitesse, ce qui laisse à penser que comme pour le collège, les lieux ne sont pas aussi dangereux que le dossier le mentionne. Idem pour le village de St fiacre, rien dans le dossier sur la demande d'intervention des gendarmes pour des contrôles de vitesse et/ou de modifications des lieux ( dos d'âne, passage piétons...etc).

Cet argument sur la sécurité, est d'autant plus étonnant que le Département n' a pas souhaité intégrer d'aménagement ou d'itinéraire cyclable au nouveau projet de déviation sud, ce qui nous semble être en pleine contradiction avec la sois disant priorité à la sécurité. Il n' y aucun aménagement prévu pour les cyclistes et piétons entre Kerousseau et Le Golen, alors que le projet va conduire a une augmentation de plus de 50 % du trafic de véhicules légers sur cette portion de route, et il y a à Kerousseau, une voie verte qui débouche sur cet axe. Cette absence de piste cyclable est d'autant plus étonnant que d'après info Morbihan, les premières victimes de la route dans le Morbihan sont des cyclistes qui correspondent à un quart des décès d'accidents de la route. Même si cette route devient une voie communale, le Département aurait très bien pu intégrer dans le dossier un aménagement pour les cyclistes et piétons sur cette portion de route. Tout ceci montre bien, que contrairement aux déclarations du Département, le projet n'aura pas autant d'effets bénéfiques pour la sécurité qu'il le prétend.

\*\*\*\*\*

### **Sur la gêne des poids lourds**

Dans le bourg du Faouët.

Le Département déclare que le trafic poids lourds est un problème pour les riverains dans

l'agglomération. Or il n'y a dans le dossier, aucune preuve de cette gêne. D'autant plus que la plupart des riverains ont acheté a proximité de cette route ou il y avait un trafic de poids lourds déjà existant, alors que les riverains du future tracé vont eux se retrouver avec une route supplémentaire devant leurs habitations qui va servir de déviation aux poids lourds.

#### Au village de ST Fiacre et Coat Loret.

Le Département évoque également le problème de traversé de poids lourds du village de St fiacre, alors que si l'on regarde la carte, on voit très bien qu'il a très peu de maison à proximité de cette voie communale ( VC 11) puisque la plupart des maisons du village sont à une centaine de mètres de cette route. Il y a en réalité 4 maisons à proximité de cette voie, dont une qui se trouve à une distance identique de la RD 790. Avec ce raisonnement, on peut se demander pourquoi il n' y a aucune mesure de prévu contre le bruit pour la vingtaine d'habitations qui se trouvent au bords de la RD 790 entre St Fiacre et l'usine Daucy ?

Tout ceci montre très bien que le problème de gêne de poids lourds au village de St fiacre et de Coat loret n'est nullement démontré.

#### Au carrefour du Golen

Concernant le carrefour du Golen, pour les poids lourds venant de Guiscriff et rejoignant la RD 790 ( direction Quimperlé), notre association avait proposé lors d'une réunion de concertation, de reprendre la route existante depuis Moulin Baden, puis de continuer la RD 782 vers le Faouët jusqu'à la RD 790, qui se trouve en parallèle et très proche à la RD 782. Il suffisait alors de créer un aménagement à cet endroit pour relier la RD 782 à la RD 790 ( voir notre argumentaire dans absence d'alternative), ce qui évitait de faire une tranchée dans la colline et de préserver du foncier agricole ( il ne faut pas oublier que le Département du Morbihan perd chaque année 1600 ha de terres agricoles), on évitait également avec cette solution, de traverser un ruisseau et la destruction du bocage et de nombreux habitats et espèces protégées.

La Département a rejeté cette proposition en déclarant ceci à la p. 22 du dossier du bilan de concertation :« **Le scénario O3 a plus tard été écarté en COPIL car il ne répondait que partiellement aux objectifs visés par le projet et que son impact sur le bâti est tel qu'il ne peut pas être retenu malgré des avantages environnementaux pourtant indéniables.** »

L'argument du Département est surprenant puisque :

1- Il n' y aucune maison à l'endroit du raccordement souhaité ( ou la RD 782 et la RD 790 sont parallèles ), comme on peut le voir à la p. 24 de ce document de concertation.

2- Le Département a prévu l'arasement d'une ferme, avec 3 bâtiments à Kerousseau, à un kilomètre du Golen, ce qui est un peu contradictoire avec le rejet d'une proposition de tracé en donnant un argument sur la préservation du bâti, puisque dans un même temps



le Département détruit une ferme qui aurait été protégée par notre proposition de tracé. Le Département oublie de préciser dans son document de bilan de concertation, que notre proposition permettait d'épargner également plusieurs hectares de terres agricoles. La déclaration du Département à la p. 40 du résumé non technique est en pleine contradiction avec son rejet de notre proposition, puisqu'il déclare que : « **Le projet de contournement de Le Faouët a été optimisé lors de sa conception aussi bien sur la surface d'emprise au sol que sur la localisation du projet afin d'éviter au maximum les impacts sur les réseaux et autres canalisations et d'éviter au maximum les impacts sur l'activité agricole, notamment en minimisant la création de délaissés, l'allongement du parcours et la coupures des parcelles.** »

Par ailleurs le tracé dit 03, dans le dossier de concertation à la page 22, ne correspond pas au tracé proposé par Ar Gaouenn, puisque notre association avait proposé un tracé un peu plus au Sud que celui mentionné, c'est à dire ou il n' y a aucune habitation.

Tout ceci montre bien que le raccordement de la RD 782 avec la RD 790 aurait très bien pu se faire autrement pour éviter le passage de camions au carrefour du Golen. Le CNPN (Conseil National pour la Protection de la Nature) dans sa déclaration du 24 février 2022, nous donne raison, puisqu'il considère également qu'aucune des voies alternatives existantes n'ont été étudiées. Voir extrait ci dessous :

**Absence de solutions alternatives**

Plusieurs variantes sont présentées dans le secteur sud de la ville et interfèrent des habitats complètement naturels dans un fuseau qui emprunte principalement des vallons boisés, des cours d'eau remarquables (l'Ellé et l'Inam) et des prairies bocagères. Aucune ne concerne les voies alternatives existantes qui existent déjà dans des secteurs anthropisés. Aucune

Nous tenons également à préciser que contrairement à ce que le Département nous avait promis lors des réunions publiques, nous n'avons jamais été invité par celui-ci à une seule réunion de concertation. Nous avons eu l'info de cette réunion par hasard par une élue de Lanvéneq, que nous avons ensuite communiqué à l'association NPCB. La p.14 du bilan de concertation prouve que les associations n'étaient pas les bienvenues aux réunions de concertations puisqu'il n'était pas prévu de les inviter, voir ci dessous l'extrait de cette page :

**« Les publics visés par la communication et la concertation autour du projet de contournement de Le Faouët concernent :**

- les élus départementaux et locaux, qui ont un rôle décisionnaire ;
- les agriculteurs et sylviculteurs propriétaires et/ou exploitants, au sein du fuseau d'étude qui a été retenu à l'issue des études préalables, et qui sont susceptibles d'être impactés par la voie nouvelle ;
- les futurs riverains du projet ;
- les entreprises regroupées au sein de la ZA de Pont Min, du PA de Kernot Vihan et la Conserverie Morbihannaise, dont les conditions d'accessibilité routière constituent un enjeu de développement ;
- les commerces, services et équipements accueillant du public implanté en centre-ville de Le Faouët ;
- les habitants de la commune de Le Faouët.

**L'approche globale a donc dû être adaptée aux différents acteurs amenés à se prononcer sur le projet afin d'obtenir un consensus le plus large possible sur le projet de contournement de Le Faouët. »**

Cette volonté de ne pas inviter les associations de protection de l'environnement, et plus précisément l'association Ar Gaouenn est une preuve que la protection de l'environnement, n'est pas une priorité pour le Département. Notre association est impliquée dans les différents projets de déviation du Faouët depuis 1993, ce qui aurait dû amener le Département à un peu plus de considération vis vis de nous. Nous tenons à préciser également que le terme " bilan de concertation " ne correspond pas à la réalité, puisque la seule réunion à laquelle on a assisté était non pas pour débattre sur différents

scénarios, mais pour nous présenter un tracé déjà choisi.

\*\*\*\*\*

### Sur le trafic poids-lourds.

Nous tenons tout d'abord à préciser ce que signifie le mot " poids lourds", voir ci dessous :

Le Code de la route définit un poids lourd comme un véhicule à moteur dont le poids autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 3,5 tonnes.

Ce type de véhicule peut avoir deux finalités différentes en fonction de sa configuration :

- *Le transport de personnes : transport en commun, bus, autocars...*
- *Le transport de marchandises ou d'animaux : camions, porteurs, convois exceptionnels...*

Ce qui veut dire que les poids sont aussi bien, des bus, des camions de livraisons, des tracteurs, etc. ...

### Si l'on se réfère au dossier de demande d'utilité publique :

On peut voir à la p. 280 du tome 2, qu' il y a quatre photos du centre ville avec différents chiffres suivant les heures de pointes, avec le trafic tous véhicules confondus et le trafic poids lourds.

Nous sommes très dubitatif sur ces chiffres énoncés, car le mode de calcul est très aléatoire, puisque le comptage des véhicules tous confondus a été effectué uniquement à des heures de pointe et ensuite le chiffre a été multiplié par 10 pour faire une estimation de véhicules par jour : extrait de la p. 280 « **Le trafic à l'heure de pointe du soir est de 400 véhicules sur deux voies, en l'absence de boucle de comptage, le trafic moyen estimé à partir de cette heure de pointe devrait être d'environ 4000 véhicules par jour** ». Cette méthode nous semble inadaptée pour trouver des chiffres corrects. Concernant les poids lourds, il est mentionné 50 poids lourds entre 16h et 19h, 16 poids lourds entre 7h et 10h, 5 poids lourds entre 8h30 et 9h30 et 34 poids lourds entre 16h30 et 17h30, sans aucune précision sur l'estimation journalière du trafic poids lourds au centre bourg.

Si l'on compare à la p. 275 du tome 2, le tableau en bas à gauche (trafic moyen journalier **annuel de 2019**) avec celui de droite ( trafic moyen journalier **de avril 2017**), on remarque sur la carte, que en prenant en compte le % de poids lourds ( 3,6 %) du trafic total (3492 V/J annuel de 2019), le trafic de poids lourds /jour annuel au nord de la RD 790 correspondant au point B1 est de **125 PL/J en 2019**, alors qu'il est de **240 PL/j en avril 2017**. Ce qui veut dire que le Département tient compte d'un trafic, de avril 2017 pour justifier ces chiffres de transit PL/J dans l'agglomération, alors que si l'on se réfère au trafic annuel de 2019, il y a deux fois moins de trafic poids lourds qu'en avril 2017.

Le département précise à la p. 277 du tome 2 que : « **les mesures ponctuelles sur 2017**

***devront être confirmés par des comptages complémentaires pour être qualifiés de moyenne journalière annuelle (MJA), mais le mois d'avril est habituellement représentatif du trafic moyen journalier annuel.. ».***

Cette déclaration est erronée et en pleine contradiction avec les chiffres du trafic annuel de 219 ( 125 PL/J) qui sont deux fois moins importants que ceux d'avril 2017 ( 240 PL/J). Tout ceci montre bien l'hypocrisie du Département quand il annonce 210 PL/J en transit dans l'agglomération, puisque ces chiffres ne reflètent pas une moyenne annuelle, mais sont basés sur un mois précis, ce qui peut être considéré comme de la désinformation. Nous ne comprenons pas pourquoi le Département n'ai pas tenu compte des chiffres les plus récents ( 2019) qui correspond en plus au trafic annuel, plutôt que de se référer à avril 2017, si ce n'est que pour masquer la réalité d'un trafic bien plus faible que le Département le mentionne tout le long du dossier.

Concernant l'estimation du trafic de transit dans l'agglomération, la carte de la p. 285 du tome 2, se réfère à un comptage B1 qui se trouve au carrefour de Restalgon.

Le problème dans ce calcul, c'est qu'il se réfère à un point de comptage, au Nord de la RD 790, à la limite de la RD 769, alors qu'il y a un nombre important de trafic de poids lourds ( bus, tracteurs, camions de livraisons, pompiers..etc) qui transitent entre ce point de comptage ( mentionné B1) et le centre ville, ce qui correspond à du trafic de desserte et non à du transit, comme par exemple l'entreprise Guillemot qui se trouve entre le point de comptage B1 et le carrefour qui mène au collège Jean Corentin Carré et qui effectue un nombre important de livraisons vers le Nord de la RD 790, ou vers le centre ville. Sur cette portion de voie, il y a également les bus qui font la navette entre le centre ville et le Nord de la RD 790 ( point de comptage B1), les pompiers, les tracteurs et tout autre camions de livraisons locale. On ne voit pas très bien comment le Département peut faire une estimation du transit poids lourds dans l'agglomération avec un point de comptage situé autant au Nord de la RD 790. Pour avoir les chiffres qui correspondent le plus à la réalité sur ce transit de poids lourds, il était indispensable, d'exclure cette partie du trafic puisque une grande partie correspond à de la desserte. Il aurait fallu un point de comptage un peu avant le collège, pour avoir une estimation bien plus proche de la réalité que celle choisie par le Département.

Le chiffre de 114 PL/J en transit au Nord de la RD 790 énoncé à la p. 278 du tome 2 est de ce fait largement surestimé, puisque :

Il ne repose sur aucune méthode fiable, puisque le fait de ne pas avoir exclu une portion de route où il y a beaucoup de desserte locale de poids lourds, conduit inévitablement à une surestimation du transit poids lourds dans l'agglomération. Ce chiffre de 114 PL/J au Nord de la RD 790 ne peut en aucun cas faire office de référence pour justifier le projet de déviation Sud.

Il est également précisé à la p. 278 du tome 2, que ***« Les poids lourds en transit représentent environ 210PL/jour dont 114 sur la RD 790 Nord et 62 sur la VC 11... ».***

Quand le Département déclare 210 PL/jour de transit dans l'agglomération à la p. 12 du tome 1, il trompe le citoyen, puisqu'il inclut les 62 poids lourds passant sur la VC 11, alors que cette voie communale se trouve à plus de 2 km de l'agglomération.



Concernant le trafic poids lourds sur la RD 782 à l'entrée Ouest du Faouët , on peut voir sur la carte de la p.276 du tome 2 ( point B2), le nombre de **113 PL/jour** ( estimation de 2017). Or si l'on se réfère à la p. 278 (tome 2), et que l'on déduit le trafic de transit PL au Nord de la RD 790 et sur la VC 11 qui est de 114 +62 = **176 PL/J** aux **210 PL/jour** de transit dans l'agglomération annoncé par le Département, on constate qu'il ne reste plus que **32 poids lourds /jour** qui transitent par le Golen au point B2 ( entrée Ouest de l'agglomération), ce qui ne correspond pas à un trafic très élevé de PL.

**Dans tous les cas, le chiffre sur l'estimation de 210 PL/jour de transit dans l'agglomération est totalement erroné, et ne peut servir de référence pour justifier ce projet de contournement sud du Faouët.**

Depuis de nombreuses années, le Département, pour justifier son projet de Déviation du Faouët, nous annonce des hausses de trafic spectaculaires sur la RD 782, comme par exemple à la p. E62 du dossier DUP de 2006, ou il était mentionné une hausse de trafic de +2% par an sur la RD 782, alors qu'en 2004 ( chiffres du dossier DUP de 2006), il y avait **1251 V/J** sur cette route, et en 2019 il y a **1285 V/J** ( voir p. 276 du tome 2) ce qui fait 15 ans après, une différence de seulement 34 véhicules. On est donc très loin des projections du trafic par le Département.

Autre point important. Les transporteurs de marchandises utilisent tous aujourd'hui le GPS qui les dirige vers les axes les plus courts et/ou les plus rapides, or pour tous ces transporteurs venant de l'entrée Nord du Faouët se rendant vers l'usine Daucy ou vers la RD 782 au Sud Ouest du Faouët, il est évident que le GPS va indiquer la route passant devant le collège Jean Corentin Carré comme itinéraire le mieux adapté. Nous sommes persuadés que de nombreux transporteurs continueront à passer devant le collège en prétextant que c'est le GPS qui leur a indiqué cet itinéraire. Si c'est le cas, comment peut-on avoir la certitude que des contrôles suffiront à modifier leur parcours.

Idem pour les poids lourds venant de Quimperlé qui souhaitent rejoindre la RD 769. Bon nombre d'entre eux risquent de continuer à passer par le hameau de Coat Loret, pour les mêmes motifs ( indication du GPS).

**Le dossier de demande d'autorisation environnementale n'apporte aucun élément nouveau sur le trafic poids lourds. Tous nos arguments se référant au dossier DUP sont donc toujours d'actualité et doivent être pris en compte pour cette demande.**

A la p. 384 du tome1 du dossier de demande d'autorisation environnementale, il est mentionné que :

**« Le projet permettra de sortir de la zone agglomérée et du hameau de Coat Loret le trafic de transit poids lourds estimé à 210 poids lourds par jour pour répondre à 3 objectifs du projet ».**

**Cette déclaration nous donne raison sur les chiffres erronés de l'estimation du trafic poids lourds en centre ville, puisque les 210 poids-lourd/jour sont bien la totalité du trafic avec le hameau de Coat Loret, qui on le répète se trouve à plus de 2 km du centre ville du Faouët. Le trafic de poids lourds étant estimé à 62 poids lourd /jour sur la VC 11 à Coat Loret, le chiffre d'estimation de 210 poids-lourd/jour est erroné, puisqu'il est en réalité de 150, si l'on déduit les 62 aux 210 poids-lourds.**

\*\*\*\*\*

### Sur le trafic de véhicules légers.

Concernant le trafic de véhicules légers Nord/Sud, il est évident que ces véhicules continueront à passer devant le collège Jean Corentin Carré avec le projet de déviation.

Concernant le passage de véhicules légers devant le collège de ST Barbe au Sud Est du Faouët, là encore, s'il s'agit d'un problème de sécurité, commençons par faire respecter la limitation de vitesse qui est de 30 km/heure. Si cela ne suffit pas, on peut imaginer une modification des lieux, en supprimant le trottoir qui se trouve à l'autre côté de la route et faire passer la RD 782 à cet emplacement, ce qui permettrait d'élargir le trottoir du côté à l'entrée du collège, pour que tous les véhicules se garent de côté. Cet aménagement aurait l'avantage de supprimer le passage des piétons sur la RD 782 à cet endroit et donc de supprimer également le problème de sécurité, du moins s'il y en a un.

Concernant le passage de véhicules légers au centre ville, le Département reconnaît que ce n'est pas un problème de capacité par rapport au nombre de véhicules, mais considère que c'est un problème de sécurité. Une fois de plus, il suffit donc que les véhicules respectent la limitations de vitesse pour qu'il n'y ai plus de problème. S'il y a réellement un problème de sécurité au niveau du transit des véhicules légers dans le centre ville, aménageons les lieux en conséquence et arrêtons de reporter ce problème sur le projet de déviation Sud.

### Sur le sois disant gain de temps.

Il est mentionné à la p. 297 du tome 2 que : **« Tout d'abord, le contournement de le Faouët, permettra de réduire le trafic dans le bourg de le Faouët. L'amélioration de la fluidité du trafic et la diminution de la longueur du tracé permet donc un gain de temps pour les usagers de la route. Cette amélioration des déplacements augmentera le confort des usagers. Ainsi, le gain de temps moyen généralisé pour les utilisateurs actuels de transports est estimé à 4 minutes par voyage et par jour. Au total, les gains de temps s'élèvent 294 000 euros pour la première année d'exploitation. »**

Cette déclaration est mensongère puisque tous les habitants au sud d'ouest du Faouët, comme ceux du village de Kerozec, de Kerly.etc..vont être obligés de rejoindre le carrefour du Golen et ensuite Keroiseau pour aller en direction de Guiscriff ou Lanvénegen, puisque la RD 782 devient une impasse à l'intersection avec la nouvelle voie créée, ce qui rallonge de plus de 3 km le parcours pour ces usagers. Idem pour les habitants de la landes de St Fiacre qui auront 2 km de plus a effectuer pour ce rendre au centre ville. Idem pour les poids qui viennent de Guiscriff et qui vont vers le centre ville du Faouët, 2 km de plus, puisqu'ils seront obligés de passer par Keroiseau au lieu de prendre la RD 782 par le Golen, comme ils le font actuellement. Quant aux poids lourds, qui arrivent par le nord du Faouët, il n' y aura pas de gain de temps, puisqu'ils seront obligés de passer par le sud pour prendre la déviation, comme ceux qui arrivent actuellement par le sud et qui sont obligés de passer par le nord. Il n' y aura donc aucun bénéfice de gain de temps pour les poids lourds avec le projet.

**L'argument sur le gain de temps avec le projet, ne peut qu'être écarté.**

**Sur une alternative non étudiée.**

Il est indéniable que la solution de reprendre au maximum la route existante pour relier l'entrée ouest du Faouët avec la sortie sud est du Faouët, en prenant la RD 782, puis la RD790, puis la VC 11, n'a pas été étudiée suffisamment, puisque le Département, si l'on se réfère à la p. 392 du tome 1, rejette le scénario alternatif 03, que nous avons proposé, sur le seul argument de proximité avec le foncier bâti, alors qu'il n'y a aucune habitation proche de cet aménagement.

Concernant le village de Coat Loret, aucune étude ne ressort du dossier, sur la possibilité ou pas de réaliser une bretelle pour éviter le village.

Ce qu'il faut savoir, c'est que le trafic actuel des poids lourds devant le collège Jean Corentin Carré est du à un transfert du trafic qui passait autrefois par le village de Coat Loret. Pourquoi donc ne pas avoir étudié de remettre ce trafic par la VC 11 en évitant le hameau de Coat Loret avec une bretelle.

**Cette solution aurait l'avantage de :**

- 1 Préserver le foncier agricole.
- 2 Préserver le paysage.
- 3 Préserver la biodiversité.
- 4 Préserver les zones humides et les ruisseaux.
- 5 Préserver la tranquillité de la voie verte.
- 6 préserver les futures riverains.

Notre association a étudié une alternative en reprenant au maximum la route existante qui prouve que toutes les alternatives n'ont pas été suffisamment étudiées.

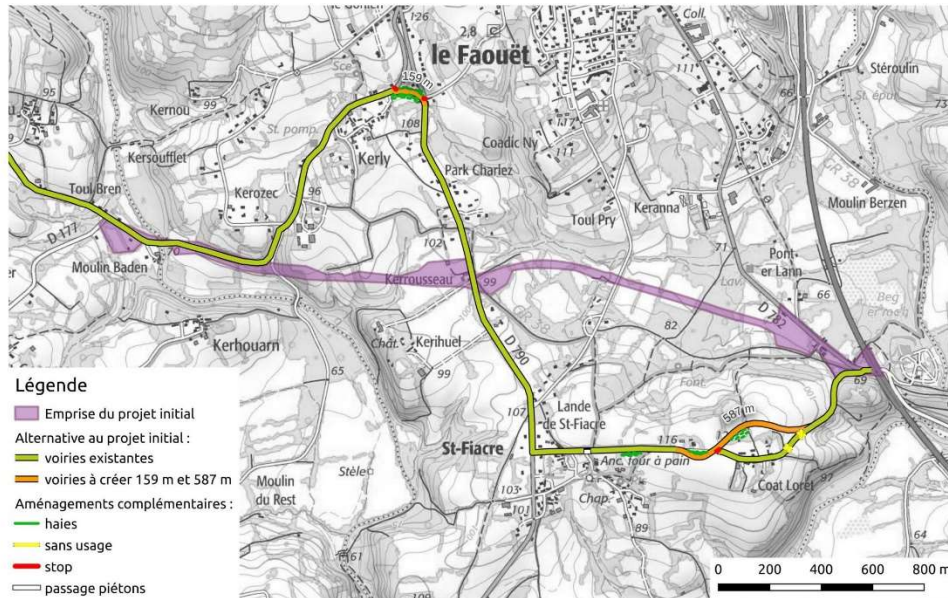
**Nous tenons à préciser que le plan que l'on vous propose n'est pas une proposition de tracé mais une alternative non étudiée, puisque l'on considère que le projet de contournement du Faouët n'est nullement justifié.**

Voici donc ci dessous une alternative qui aurait du faire l'objet d'une étude par le Département.



### Alternative au projet initial

Contournement sud Le Faouët - appui sur les voiries existantes avec création de deux tronçons (linéaires à créer exprimés en m).



Cette alternative n'a pas été étudiée, puisque aucune proposition d'alternative de la p. 14 à p.16 du résumé non technique ne proposent de reprendre au maximum la route existante en créant une bretelle au carrefour du Golen et à Coat Loret, qui sont d'après le Département les deux endroits qui posent problème.

La figure 3 de la p. 363 du tome 2, qui présente une nouvelle alternative n'a pas grand intérêt, même si elle exclue la partie ouest du projet, puisque la partie est, est toujours un nouveau tracé qui impact fortement le paysage et qui de plus est très proche de la voie verte. Cette variante a par ailleurs été écartée par le Département.

Comme notre association la déjà démontré, les poids lourds venant de Loudéac, ou même Pontivy n'ont aucun intérêt de passer par le Faouët pour rejoindre Guiscriff et/ou Scaër, ce qui veut dire que la plupart des poids lourds qui arrivent par l'Est du Faouët, c'est soit pour des livraisons au Faouët, soit pour rejoindre l'usine Daucy. Le tracé de notre carte avec la bretelle qui évite le hameau de Coat Loret, permet donc aux poids lourds de rejoindre Daucy sans allongement de parcours, idem pour ceux qui arrivent du Nord par la RD 769, sachant que le plus gros trafic poids-lourd se trouve par le Nord et/ou par le Sud Est et non pas par l'Ouest.

**Cette alternative aurait du faire l'objet d'une étude par le Département, puisqu'elle permet d'éviter les zones sensibles riches en biodiversité, les milieux aquatiques et**

**préserver le paysage.**

Concernant le site Natura 2000 Ellé, il est mentionné concernant le cadre réglementaire (p. 38 du tome 2) que :

« Bien que la Directive « Habitats » n'interdise pas formellement la conduite de nouvelles activités sur les sites Natura 2000, les articles 6-3 et 6-4 imposent de soumettre les plans et projets dont l'exécution pourrait avoir des répercussions significatives sur les objectifs de conservation du site, à une évaluation appropriée de leurs incidences sur les espèces et habitats naturels qui ont permis la désignation du site Natura 2000 concerné.

L'article 6-3 conduit les autorités nationales compétentes des États membres à n'autoriser un plan ou un projet que si, au regard de l'évaluation de ses incidences, il ne porte pas atteinte à l'intégrité du site considéré. L'article 6-4 permet cependant d'autoriser un projet ou un plan en dépit des conclusions négatives de l'évaluation des incidences sur le site, à condition :

- qu'il n'existe aucune solution alternative ; »

Nous avons démontré qu'il existe une solution alternative, qui par ailleurs n'a pas été étudiée par le Département. **Le projet ne respecte donc pas l'art 6-4 de la directive 92/43/CEE du 21 mai 1992.**

\*\*\*\*\*

**Sur l'absence de raisons impératives d'intérêt public majeur.**

Le Département déclare à la p. 376 du tome 1 que : « ***Le projet de contournement de Le Faouët s'inscrit dans le cas c), à savoir pour « raisons impératives d'intérêt public majeur », en précisant à la p. 389 que : « Le caractère impératif et l'intérêt public majeur d'une amélioration de la desserte du territoire sont défendus par les entreprises locales et les élus locaux ».***

En premier lieu, nous n'avons aucune preuve que le projet est défendu par les entreprises locales.

En deuxième lieu, quelle valeur peut avoir le soutien des élus à ce projet, puisqu'ils étaient déjà tous favorables au projet de 1993 qui pourtant a été abandonné suite à l'avis défavorable du commissaire enquêteur, pour le projet de 1999 qui a été annulé par le tribunal administratif de Rennes, pour le projet de 2015 qui a été retoqué par la DDTM puisque incompatible avec la réglementation du SAGE Ellé/Isole/Laïta. Tout ceci montre bien que les élus jusqu'à présent, se sont prononcés favorablement sur ces projets, plus par idéologie politique que par la connaissance des dossiers et de la réglementation.

En troisième lieu, pour quelle raison le Département ne tient pas compte des 28 participations contre ce projet à l'enquête DUP ? Seuls quelques élus auraient le monopole des décisions sur l'aménagement du territoire ?

Le Département déclare à la p. 392 du tome 1 que : « Ces scénarios auraient bien constitué des alternatives à la solution retenue pour éviter d'impacter les espèces protégées mais ces alternatives ne répondent pas aux objectifs définis par le maître d'ouvrage, et n'ont pas pu être retenues. »

Nous aimerions bien connaître les objectifs définis par le Département pour ne pas valider une alternative moins impactante pour l'environnement ? Est ce que c'est de satisfaire les entreprises de travaux publique en leur donnant du travail ? ou de faire des travaux suffisamment conséquents pour pouvoir ensuite les inaugurer ?

Il est mentionné à la p. 3 de la réponse du Département à l'avis du CNPN, que :

« Les raisons impératives d'intérêt public majeur ont été développées, mieux explicitées et remises dans le contexte communal de Le Faouët et le contexte intercommunal (Roi Morvan Communauté). Les enjeux environnementaux et ceux de la biodiversité protégée sont bien présentés dans l'étude d'impact, à la partie 4 du tome 1. »

**Nous ne voyons pas dans cette partie du tome 1, des modifications par rapport au dossier DUP qui expliquent mieux le contexte communale et les enjeux sur la biodiversité.**

Concernant la soit disant meilleur desserte du territoire, que ça soit Scaër ou Guisriff, le chemin le plus court pour rejoindre les grands axes de communication n'est pas par la RD 782 via le Faouët, seule la commune de Lanvénegen qui est toute proche du Faouët peut avoir un intérêt à transiter par le Faouët pour rejoindre la RD 769, sachant qu'il n' y a aucune entreprise à Lanvénegen et que le gain de temps pour rejoindre la RD 769 avec le projet, n'est que de 2 minutes ( voir notre argumentaire sur le désenclavement de la Bretagne intérieur).

Le Département se réfère qu'à ces deux aspects ( sécurité et desserte du territoire) pour justifier de raison impérative d'intérêt public majeur du projet, alors qu'il est très bien précisé à la p. 376 du tome 1 que :

« L'article L. 411-2 du code de l'environnement prévoit que l'on puisse déroger aux dispositions prises pour la protection des espèces de la faune et de la flore sauvages « à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle :

- a) Dans l'intérêt de la protection de la faune et de la flore sauvages et de la conservation des habitats naturels ;
- b) Pour prévenir des dommages importants notamment aux cultures, à l'élevage, aux forêts, aux pêcheries, aux eaux et à d'autres formes de propriété ;
- c) Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ;
- d) À des fins de recherche et d'éducation, de repeuplement et de réintroduction de ces espèces et pour des opérations de reproduction nécessaires à ces fins, y compris la propagation artificielle des plantes ;
- e) Pour permettre, dans des conditions strictement contrôlées, d'une manière sélective et dans une mesure limitée, la prise ou la détention d'un nombre limité et spécifié de certains spécimens. »



Tout ceci démontre bien que le Département a ignoré de nombreux aspects, pourtant obligatoires pour justifier de l'intérêt public majeur du projet, ceci n'a d'ailleurs pas échappé au CNPN ( Conseil Nationale pour la Protection de la Nature) puisqu'il déclare que :

**La Raison impérative d'Intérêt Public Majeur**

Les raisons invoquées dans ce domaine sont :

- La sécurité publique par évitement de traversée de l'agglomération principalement pour les poids lourds (210 camions/jour),
- L'amélioration de la desserte du centre de la Bretagne qui contribue à atténuer les déséquilibres territoriaux actuels.

**Le CNPN estime que la RIIPM n'est pas correctement démontrée en l'absence de considération vis-à-vis des enjeux environnementaux et notamment de ceux qui concernent la biodiversité protégée.**

Voir également cet extrait :

**Absence de solutions alternatives**

Plusieurs variantes sont présentées dans le secteur sud de la ville et interfèrent des habitats complètement naturels dans un fuseau qui emprunte principalement des vallons boisés, des cours d'eau remarquables (l'Ellé et l'Inam) et des prairies bocagères. Aucune ne concerne les voies alternatives existantes qui existent déjà dans des secteurs anthropisés. Aucune information n'est fournie sur les éventuels prolongements et élargissements de la route en continuité du tronçon projeté pour améliorer la circulation sur cet axe.

La variante retenue a l'avantage de ne pas affecter de cours d'eau principal, mais emprunte cependant un paysage vallonné caractérisé par de nombreux boisements, quatre petits cours d'eau traversés, des haies et zones humides. Il se situe dans un secteur répertorié dans le SRCE régional, touche un site Natura 2000 partiellement et se situe au sein d'une ZNIEFF de type II, le bassin versant de l'Ellé.

**Le CNPN considère que les impacts sont considérés comme forts et non pas modérés, notamment dans sa partie est et que le pétitionnaire aurait dû justifier de l'absence de solution alternative à la traversée ou contournement de l'agglomération pour les seuls camions.**

Voici également ci dessous un extrait de l'avis défavorable du CNPN :

**En synthèse, le CNPN émet un avis défavorable à cette demande de dérogation** pour l'ensemble des raisons ci-dessus précisées, et notamment :

Pour les trois critères de dérogation qui ne sont pas remplis selon lui.

Les nuisances générées par ce projet ne sont pas suffisamment compensées par les mesures de réduction et de compensation proposées et conduiront à coup sûr à une perte des populations animales et végétales impactées par les travaux.

Tout ceci montre bien que le projet de contournement du Faouët ne s'inscrit ni dans le c) de l'article L. 411-2 du code de l'environnement comme le prétend le Département et encore moins dans le a), puisqu'il n'est même pas évoqué par le porteur de projet.

1- La première condition pour que le projet soit considéré d'intérêt public majeur est l'absence de solutions satisfaisantes, or sur ce point, nous avons démontré que d'autres solutions aux variantes étudiées et au tracé retenu n'ont pas été étudiées et qu'il y a d'autres alternatives au projet retenu ( aménagement du carrefour du Golen et aménagement pour éviter le hameau de Coat Loret, voir notre carte avec les deux bretelles), comme le reconnaît par ailleurs le CNPN.

2- Le a) de L'article L. 411-2 du code de l'environnement, n'est pas respecté, puisque comme la noté la MRAE à la p. 9 de son rapport que : « **Le projet de contournement routier est susceptible d'avoir des incidences sur les milieux naturels et la biodiversité à plusieurs titres :**

**mortalité de faune durant le chantier puis l'exploitation de l'infrastructure, dérangement d'espèces pendant les travaux, destruction d'habitats, de gîtes et de milieux naturels, atteintes aux continuités identifiées dans la trame verte et bleue, dégradation et pollution accidentelle et chronique des milieux terrestres et aquatiques. »**

Voici un extrait du jugement de la CAA Bordeaux : (5<sup>ème</sup> chambre, 10 décembre 2019, Département de la Dordogne et autres n° 19BX02327, 19BX02367, 19BX02369, 19BX02378, 19BX02421, 19BX02422, 19BX02423, 19BX02424) :

**« Elle confirme l'annulation de l'autorisation unique du 29 janvier 2018 en estimant que le projet ne répondait pas à une « raison impérative d'intérêt public majeur », condition posée par l'article L. 411-2 du code de l'environnement pour qu'il puisse être dérogé à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats. »**

**Il est donc évident que l'autorisation environnementale ne peut être validée, puisque le projet ne répond à aucune des trois conditions de l'art L 411-2 du code de l'environnement qui justifie une raison impérative d'intérêt publique majeur.**

Concernant le site Natura 2000 Ellé, il est mentionné concernant le cadre réglementaire (p. 38 du tome 2) que :

**« Bien que la Directive « Habitats » n'interdise pas formellement la conduite de nouvelles activités sur les sites Natura 2000, les articles 6-3 et 6-4 imposent de soumettre les plans et projets dont l'exécution pourrait avoir des répercussions significatives sur les objectifs de conservation du site, à une évaluation appropriée de leurs incidences sur les espèces et habitats naturels qui ont permis la désignation du site Natura 2000 concerné.**

**L'article 6-3 conduit les autorités nationales compétentes des États membres à n'autoriser un plan ou un projet que si, au regard de l'évaluation de ses incidences, il ne porte pas atteinte à l'intégrité du site considéré. L'article 6-4 permet cependant d'autoriser un projet ou un plan en dépit des conclusions négatives de l'évaluation des incidences sur le site, à condition :**

**. qu'il n'existe aucune solution alternative ;**

**. que le plan ou le projet soit motivé par des raisons impératives d'intérêt public majeures ; »**

Or, nous avons démontré que le projet n'est nullement motivé pour des raisons impératives d'intérêt public majeur, de ce fait, **cette demande d'autorisation environnementale ne respecte pas l'art 6-4 de la directive 92/43/CEE du 21 mai 1992.**

#### **Sur l'incompatibilité du projet avec le SAGE Ellé/Isole /Laïta.**

Suite à la réunion du 02 décembre 2021 par la CLE du SAGE E/I/L, voici ce que déclare la CLE :

**« Malgré ces nombreuses améliorations apportées au dossier, 2 points majeurs restent sans suite**

(réserves de la CLE exprimées en mai 2021), appuyés à nouveau par le Bureau de CLE, au regard de l'article 4 du règlement et en lien avec la prescription E.3.3. du SAGE sur la gestion des cours d'eau (respecter les objectifs de continuité écologique et ne pas dégrader les habitats aquatiques dans le cadre des projets et aménagements sur le BV EIL) :

- Restauration morphologique en compensation des cours d'eau déviés : l'angle de l'étude hydromorphologique vise essentiellement l'aspect gain en termes de potentialités de frayères. Or les impacts générés sont plus larges (ponts cadre qui couvrent la surface et figent les berges, accélération des écoulements...). Bien que les cours d'eau ne soient pas en bon état avant-projet, il n'est pas satisfaisant de se contenter de compensations minimalistes, d'autant plus que leur capacité de résilience semble être faible à nulle pour la majorité. La CLE formule la demande de participer aux échanges et demande plus spécifiquement la mise en place d'un comité technique de suivi des mesures « milieux aquatiques », constitué notamment du Département, des services de l'Etat, de RCom et du SMBSEIL (en lien avec les mesures MS1 et MS3 (p215/217, tome 2).

- Restauration de la continuité sur les 2 buses situées sous le chemin agricole en amont du Park Charles : cette action renforcerait l'efficacité des mesures proposées sur les 2 ouvrages situés plus en aval. S'il ne s'agit pas pour le Département « d'une discontinuité majeure », il faudrait que cela soit démontré dans le dossier (aucun ajout dans l'étude d'impact sur cette question). »

Le Département dans le dossier de demande d'autorisation environnementale, ne répond pas sur tous les points évoqués par la CLE puisqu'il n'y a aucun comité technique de suivi de mis en place sur l'impact du projet sur les cours d'eau, et pour preuve, il n'y a même pas dans ce dossier l'avis de l'OFB ( office Française pour la biodiversité ) qui pourtant s'est prononcé en 2021 sur ce projet.

**Le Département ne répond aux prescriptions E3.3 du SAGE E//L, et de ce fait ne respecte pas l'article 4 de son règlement. Le projet est donc incompatible avec le SAGE Ellé/Isolé/Laïta.**

Concernant l'impact du projet sur les zones humides, il est noté à la p.137 du tome 2, il est mentionné que: « La conclusion de l'étude des variantes s'est orientée vers un choix de la solution 01 + S1-3 en précisant la nécessité d'améliorer le tracé S1-3 afin de limiter l'impact sur les zones humide. »

Cette déclaration qui figure dans la rubrique éviter montre bien que le Département ne respecte pas la doctrine ERC, puisqu'il parle de limiter l'impact sur les zones humides et non pas d'éviter. Pour respecter la réglementation sur l'évitement des zones humides, le projet aurait du faire l'objet d'une étude sur la faisabilité d'une construction d'ouvrages tels que des ponts suspendus pour réellement éviter les zones humides.

p. 139 : Il est mentionné que : « Ainsi, seulement 1,77ha de zones humides sont impactées sur les 29,19ha inventoriées sur l'aire d'étude (soit 6% de la surface). »

Cette déclaration montre très bien que l'impact sur les zones humides est sous estimé et manque cruellement de sincérité, car il ne suffit pas qu'une zone d'étude soit couverte par de nombreuses humides pour légitimer la destruction de 1,8 ha de zones humides.

De la p.140 à la page 160, le Département essaye de démontrer les compensations à la destruction des ZH.



Le projet va détruire 1,77 ha de zones humides, cette surface est énorme au vu du tracé qui ne compte que 3 km. L'ancien projet qui faisait 11 km de long, avait une emprise de 3,4 ha de zones humides. Ce nouveau projet impacte presque 2 fois plus de superficie au km linéaire de travaux prévus. Il est noté à la p. 22 du tome 2 que : « **La réalisation du projet va engendrer une perte totale de fonctionnalité sur les sites impactés.** ». Cette déclaration montre très bien l'impact considérable du projet sur les zones humides.

En mesures compensatoires, Il est noté p. 140 du tome 2 que: quatre sites permettant a priori d'assurer l'équivalence des fonctionnalités avec les zones humides impactées ont été retenus (voir carte page suivante). Il s'agit des sites :

- **SC\_1, sur une superficie de 8 303 m<sup>2</sup> ;**
- **SC\_4, sur une superficie de 14 453 m<sup>2</sup> ;**
- **SC\_8, sur une superficie de 21 175 m<sup>2</sup> ;**
- **SC\_9, sur une superficie de 11 237 m<sup>2</sup>.**

- La mesure compensatoire **SC4** est de défricher une zone humide fonctionnelle (saulaie – même milieu que celui partiellement créé en SC1 ) pour créer une prairie humide. Il n'y a aucune plus-value, les habitats humides ouverts n'ayant pas de fonctionnalités plus importantes que les habitats humides fermés (boisés), voir étude ECOFRICHE. Cette action entraînera la destruction d'habitats et d'individus et nécessiterait une gestion annuelle et pérenne du site (coût, gaz à effet de serre, impact sur les espèces). Le site finira, à terme, par se reboiser. **Cette mesure ne peut pas servir de compensation.**

-Concernant la **SC8**, la zone humide est fonctionnelle, contrairement aux déclarations du Département, car les fossés et rigoles ont un impact négligeable sur la ZH. Le projet est de combler les rigoles. Les travaux prévus consistent à retirer l'horizon organique naturel superficiel du sol. Celui-ci est le résultat de l'engorgement en eau du sol, phénomène naturel limitant la minéralisation de la matière organique. **Cette mesure ne peut pas être retenue, puisque les travaux prévus ne correspondent pas à de la compensation.**

-Concernant la **SC9** : ce site n'est pas une zone humide dégradée, même si une des parcelles est en cours de fermeture, la définition de zones humides dégradées dans le SAGE Ellé/Isole/Laïta , n'est pas une zone qui se reboise naturellement, mais une zone de plantation, après avoir été drainée. Concernant la parcelle de plantation de peupliers arasés, nous ne sommes pas persuadés que ça soit utile d'enlever les souches pour conserver la zone humide, puisqu'elle se trouve dans un champ d'expansion de crues, ce qui veut dire qu'il n'y a pas grand risque qu'elle perde ses fonctionnalités ancienne. **Cette mesure n'est pas une compensation, contrairement aux déclarations du Département.**

L'ONEMA dans son rapport de décembre 2014, nous donne raison sur ces points, puisqu'il déclarait dans son rapport en décembre 2014 que : « **la gestion ( notamment par coupe de végétation ) d'une zone humide encore existante à un endroit donné ne peut jamais neutraliser l'irréversible destruction survenue ailleurs.** »

Il n'y a que la **SC1** qui peut éventuellement être considérée comme de la compensation à

la destruction de zones humides, sachant que sa superficie n'est que de 8303 m<sup>2</sup>, ce qui est très insuffisant par rapport aux 1,77 ha de ZH détruites et en surplus ce sont des terres agricoles qui devraient être conservées, puisque le projet en détruit déjà plus de 10 ha.

Le SAGE Ellé/Isole/Laïta impose dans son article 6 de son règlement que la compensation à la destruction de zones humides doit en priorité être la restauration ou la reconstruction de ZH ayant perdu totalement ou partiellement leurs caractères de zones humides sur au moins le double de la surface détruite.

**Il aurait donc fallu la restauration d'au moins 3, 5 ha sur des ZH dégradées. Le projet ne respecte donc pas l'art 6 du règlement du SAGE, puisque la seule restauration de ZH dégradée est que de 8303 m<sup>2</sup>, il est donc incompatible avec le règlement du SAGE Ellé/isole Laïta.**

Nous ne comprenons pas pourquoi le Département n'a pas prévu en mesures compensatoires la restauration de zones humides remblayées, comme par exemple, celle qui se trouve au niveau de Pont Manety avant Guisriff qui avait été remblayée illégalement par les travaux du projet de la rectification de la RD 782 en 2003, c'est à dire par le Département. Cette dégradation de zone humide concerne 1 ha de superficie.

#### Sur la réponse du Département à l'avis défavorable du CNPN.

Le CNPN ( Comité National de la Protection de la Nature) avait dans son rapport bien précisé que :

**« Le CNPN demande que ce dossier lui soit resoumis si le pétitionnaire persistait dans sa volonté de maintenir le projet en l'état. »**

En premier lieu, le Département, qui a apporté quelques modifications dans son dossier, n'a pas renouvelé sa demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces et habitats protégés au CNPN, ce qui pose un sérieux problème puisque c'est désormais 62 espèces, dont 3 espèces de rapaces qui ont été listées dans ce dossier, contre 35 dans la demande d'utilité publique en février/ mars 2023.

Or, les compléments d'informations comme les nouvelles espèces répertoriées dont le campagnol amphibie, l'agrion de mercure, la vipère péliade, la couleuvre helvétique, le lézard des murailles, l'orvet fragile, les trois espèces de rapaces ...etc...auraient du faire l'objet d'une nouvelle demande au CNPN et être intégrée dans cette demande d'autorisation environnementale.

**L'absence d'une nouvelle demande au CNPN est une lacune majeur dans la procédure de demande de dérogation d'habitats et espèces protégées et doit conduire a un refus de cette demande.**

En deuxième lieu, le fait que le Département répond au CNPN uniquement en intégrant ces nouvelles données dans le dossier de demande dérogation, sans le consulter une deuxième fois, montre très bien qu'il a choisi de ne pas prendre le risque d'un nouveau

refus de la part du CNPN. Il préfère s'autosatisfaire plutôt que demander une expertise aux services compétents.

**Sur l'absence de demande de dérogation correspondant au CERFA 13616\*01.**

Il est mentionné à la p. 182 du tome 2, concernant les chiroptères, que : « **Cependant, les travaux d'abattage spécifique des arbres à enjeux et de démolition des bâtiments nécessitent une demande de dérogation au titre des espèces animales protégées pour ces 14 espèces. Il s'agit plus précisément des demandes de dérogation pour la perturbation intentionnelle de spécimens d'espèces animales protégées (CERFA n°13616\*01) et la destruction de sites de reproduction ou d'aires de repos d'espèces animales protégées (CERFA n°13614\*01).** ».

Or, le dossier de demande d'autorisation environnementale concernant les espèces protégées, ne fait référence qu'au **CERFA n° 13614\*01** ( pièce C annexe 3). La demande de dérogation pour la perturbation intentionnelle de spécimens d'espèces animales protégées (**CERFA n°13616\*01**) ne figure pas en annexe dans le dossier et n'a donc pas fait l'objet de demande de dérogation et encore moins de demande d'avis au CNPN.

**Cette absence de demande d'autorisation environnementale et d'avis au CNPN concernant les espèces protégées correspondantes au CERFA n° 13616\*01 est une carence qui conduit au non respect de la réglementation.**

**Sur l'absence de l'avis de l'OFB dans le dossier.**

L'office Français pour la biodiversité ( OFB) a émis un avis sur ce projet en 2021, comme pour tout projet qui a un impact sur l'environnement et notamment sur les milieux aquatiques. Nous constatons que cet avis n'est pas présent dans ce dossier de demande d'autorisation environnementale, ce qui est contraire à la réglementation puisque tout avis donné dans le cadre d'une demande d'autorisation environnementale doit être intégrée dans le dossier correspondant à cette demande.

Or le Département déclarait dans sa note en réponse au dossier de demande DUP, que :

**« En l'espèce, l'enquête publique portait uniquement sur la déclaration d'utilité publique. Or, aucune disposition législative ni réglementaire ne prévoit l'obligation de saisir le CNPN dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique. Cette saisine doit être réalisée, conformément à l'article R. 181-28 du code de l'environnement, dans le cadre de la phase d'examen de l'autorisation environnementale. L'avis du CNPN n'avait donc pas à figurer dans le dossier d'enquête publique de la déclaration d'utilité publique..... Enfin, s'agissant de la remarque sur l' avis de l'OFB, à l'instar de ce qui a été indiqué concernant l'avis du CNPN, aucune disposition législative ni réglementaire ne prévoit l'obligation de saisir l'OFB dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique. »**



Cette déclaration confirme que dans le cadre de cette demande d'autorisation environnementale, l'avis de l'OFB devrait figurer dans ce dossier.

Le CNPN à la p. 3 de son avis déclarait que :

**« Les choix techniques de franchissement des cours d'eau par passage ouverts PIVO sont à privilégier pour éviter des phénomènes d'érosion en amont et en aval des aménagements. Sur ce point les conseils et la validation technique des ouvrages par l'OFB seraient les bienvenus. »**

Il est évident que l'avis de l'OFB aurait du être intégré dans la demande d'autorisation environnementale.

**Cette demande d'autorisation environnementale est de ce fait illégale et ne peut donc aboutir à une autorisation.**

### **Sur le courrier du Département à la Préfecture (pièce G1).**

Le Département dans un courrier du 02 août 2022, déclare que :

Je saisis cette occasion pour rappeler les attentes très fortes du territoire directement concerné par le projet.

Pour votre parfaite information, les acteurs territoriaux ont été marqués par l'abandon en 2015 d'un projet d'infrastructure majeur sur le secteur souhaité de longue date. A l'époque, ils s'étaient d'ailleurs fortement mobilisés auprès de nos prédécesseurs et ce projet attendu comblera au moins pour partie ces attentes.

En premier lieu, qu'entend le Département par "attentes très fortes du territoire" ? Sachant qu'à l'enquête DUP, il y a eu 28 dépositions contre le projet, contre 22 pour. Les citoyens n'auraient donc pas leurs mots à dire sur ce projet. Ce courrier datant de 2022 et l'enquête DUP en 2023, le Département n'aurait pas du l'intégrer dans ce dossier, puisque l'enquête de 2023 prouve que la majorité de la population ne souhaite pas que ce projet aboutisse.

En deuxième lieu, il est étonnant que le Département regrette l'abandon du projet en 2015, puisque si celui a été retoqué par la DDTM, c'est parce que le projet ne respectait pas la réglementation concernant le SAGE Ellé/Isole/Laïta. Le Département avec son raisonnement, sous entend que le projet aurait du être validé malgré le non respect de la loi. En gros, il souhaite être au dessus des lois, comme pour le projet de déviation de Locminé ou il avait reproché à Eau et Rivières de Bretagne d'avoir fait retarder les travaux, alors que l'association n'avait fait que respecter la réglementation.

En troisième lieu, ce courrier est pour notre association, une forme de pression sur la Commissaire enquêteur pour qu'elle valide cette demande d'autorisation environnementale, ce que nous déplorons.

\*\*\*\*\*

### **Sur l'absence d'itinéraire cyclable.**

Concernant la voie verte qui relie la RD 769 à la RD 790, elle va être modifiée avec le projet de déviation, puisqu'un passage pour véhicules motorisés va être créée sur la voie verte au niveau du petit Coat Loret, pour relier la déviation avec une maison du village, comme on peut le voir à la p. 34 du tome 2. Ce qui va engendrer un risque supplémentaire d'accidents pour les cyclistes qui vont devoir partager cette voie avec des voitures. La sortie de la voie verte au niveau de Kerousseau va également poser un problème de sécurité pour les cyclistes, puisqu'elle va déboucher sur un rond point ( p. 34 du tome2) qui va servir de déviation aux poids lourds et véhicules légers, ainsi qu'un transfert de véhicules qui devront passer par ce rond point pour relier la route en direction de Scaër en venant du bourg du Faouët. C'est donc avec un rond point à fort trafic, que les cyclistes qui sortiront de la voie verte devront faire face, ce qui va conduire à des risques d'accidents, et ce même s'il est prévu un passage piétons.

Cette absence d'itinéraire cyclable est en pleine contradiction avec le PADD du PLUI Roi Morvan communauté, puisqu'il a pour objectif de " ***créer les conditions pour développer les offres alternatives à l'usage de la voiture individuelle et encourager la pratique de la marche et du vélo***".

Il est mentionné à la p. 292 du tome 2 que : « le trafic des poids lourds sera également fortement diminué sur la RD 790 route Quimperlé ou des bandes cyclables pourraient être envisagées par la commune ».

Cette déclaration est erronée, puisque le trafic poids lourds sur la RD 790 ( route de Quimperlé) entre Kerousseau et St Fiacre va augmenter avec la déviation, car les poids lourds qui arrivent de la RD 769 et qui rejoignent la RD 790 au niveau de St Fiacre et qui passent aujourd'hui par la VC 11, passeront par Kerousseau. Et enfin, le trafic véhicules légers sur la route de Quimperlé entre Kerousseau et Le Golen va augmenter de plus de 50 %. Le projet ne va donc pas favoriser les déplacements doux, puisqu'à ce jour il n'y a rien de prévu pour sécuriser cette portion de route.

\*\*\*\*\*

### **Sur l'incompatibilité avec les plans, schémas et programmes.**

-Sur le STRADET

Il est mentionné dans le STRADET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) que : « **La Bretagne doit aussi développer toutes les offres de services de mobilité, en améliorant leur adaptation aux besoins, au regard des inégalités sociales et des enjeux d'accessibilité, repenser globalement la place de la voiture et des autres modes de transports, développer les solutions décarbonées, s'appuyer pleinement sur l'émergence du numérique et de nouveaux opérateurs.** »

Le projet qui ne prévoit pas d'itinéraire vélo et d'aménagement pour piétons dans son dossier ne respecte pas le STRADET.

-Sur le SCOT Roi Morvan Communauté

Il est noté dans "objectifs du PADD en lien avec le projet" que :

« **Dans chaque cas, une palette de modes de déplacement sera proposée aux habitants avec la volonté de faciliter l'autonomie des personnes non motorisées.** »

En l'absence d'itinéraire vélo, de pistes cyclables et d'aménagement piétons dans le projet de déviation, on ne peut que constater que le PADD du SCOT Roi Morvan Communauté n'est pas respecté.

Il est également noté dans le PADD de : « **3-1 Préserver l'outil de travail agricole** ».

Or le projet va faire disparaître plus de 10 hectares de foncier agricole. Sur ce point on ne peut pas dire que le projet respecte le PADD du SCOT.

\*\*\*\*\*

### **L'impact du projet sur la faune et la flore**

Sur la flore.

Le tome 1 montre très bien de la p. 131 à la p. 134, les enjeux très fort concernant l'impact du projet sur la flore.

Il est par ailleurs regrettable que la Mélitée du mélampyre ne soit pas prise en considération à la p. 69 du tome 2, dans "impact potentiel sur le milieu naturel", car c'était une condition du CNPN dans son avis, voir ci dessous :

« **Flore : aucune espèce protégée, mais la présence d'une espèce remarquable par son degré de rareté, la Mélitée du mélampyre à prendre en considération** »

Sur la faune.



Les données bibliographiques du tome 1 de la p.134 à la p.235 montrent très bien la richesse de la faune présente sur l'emprise du projet.

Le projet aura un impact considérable sur de nombreuses espèces protégées, comme on peut le voir de la p. 49 à la p. 70 du tome 2, qui mentionnent des enjeux très forts pour de nombreuses espèces que ça soit pendant les travaux ou une fois le projet réalisé. L'Institut français de l'environnement (Ifen) met en avant de plus en plus l'impact des routes sur la biodiversité comme par exemple dans cet extrait : « **réseau routier « gêne la circulation des espèces, morcelle leurs territoires et réduit les échanges entre écosystèmes. Les infrastructures font obstacle aux déplacements des animaux à la recherche de conditions favorables à leur reproduction ou à la survie des jeunes** ».

L'impact très fort du projet sur la faune sera irréversible, comme le reconnaît le dossier à la 243 du tome 1 :

**« En phase travaux, les espèces présentant les plus forts enjeux de mortalité (enjeu fort) sont des oiseaux (Bouvreuil pivoine, Martin-pêcheur d'Europe), des chiroptères (Barbastelle d'Europe, Grand rhinolophe, Murin à oreilles échancrées), des poissons (Anguille, Saumon atlantique, Lamproie marine) et la Méliée du Méléampyre. Le risque de mortalité pour ces espèces est lié aux travaux d'abattage et de dessouchage des arbres (Bouvreuil pivoine, Barbastelle d'Europe), aux travaux dans les cours d'eau (Martin-pêcheur d'Europe, Anguille, Saumon atlantique, Lamproie marine), aux travaux de destruction de bâtiments (Grand rhinolophe et Murin à oreilles échancrées) et aux travaux de terrassement des prairies humides (Méliée du Méléampyre). D'autres oiseaux et chiroptères, la Truite commune, la Lamproie de Planer, l'Escargot de Quimper, le Lucane cerf-volant, la Grenouille rousse et le Lézard vivipare présentent des enjeux de niveau moyen. En phase exploitation de la route (risque de collision), les espèces présentant les enjeux les plus forts sont le Grand rhinolophe (enjeu fort), la Barbastelle d'Europe, le Murin à oreilles échancrées et la Loutre d'Europe (enjeu moyen). »**

Il y a par ailleurs une contradiction dans le dossier concernant l'Engoulevent d'Europe puisqu'il est mentionné sur le tableau de la p. 70 du tome 2, dans risque de mortalité et de dérangement des espèces, que l'Engoulevent d'Europe fait partie de ces espèces, avec un risque de l'enjeu comme fort lors de travaux de défrichement, alors qu'à la p. 56 de ce tome 2, il est mentionné que : « **En phase travaux, étant donné qu'aucun habitat de nidification ne sera détruit, le projet n'engendrera pas de risque de mortalité pour l'Engoulevent.** »

Il est noté à la p. 41 du Tome 2 que :

**« Le Damier de la Succisse n'a pas été inventorié sur le site et les habitats présents sur l'aire d'étude sont peu favorables à cette espèce. Concernant l'Agrion de Mercure, une petite population a été découverte sur un affluent du Park Charles et 15 mètres de ruisseau favorables à l'espèce vont être impactés. Cependant, cette population se situe en dehors du site Natura 2000 et aucune population du site Natura 2000 n'est présente à proximité directe. Le projet n'aura donc pas d'incidence sur les populations d'Agrion de Mercure et de Damier de la Succisse du site Natura 2000 Rivière Ellé. »**

Cette déclaration est surprenante et laisse à penser que le bureau d'étude n'est pas compétent pour mener à bien des diagnostics sur l'impact d'un tel projet sur la faune. C'est comme si la nature était figée et qu'elle obéissait à un périmètre choisi par l'être humain et qu'en dehors de ce périmètre, aucune vie ne serait possible. L'agriculteur de mercure, peu importe où il se trouve, à la même protection, que ça soit dans un périmètre Natura 2000 ou pas et il peut à tout moment se déplacer et se retrouver dans le périmètre du site. Ce paragraphe remet en question le sérieux du bureau d'étude.

\*\*\*\*\*

### **Conclusions.**

Aujourd'hui, en 2023, tous les signaux sont dans le rouge en ce qui concerne le dérèglement climatique, la perte de biodiversité, l'imperméabilisation des sols, la disparition du foncier agricole, la pollution de l'air, de l'eau, ..etc. Ce qui devrait conduire nos politiques à changer de manière drastique la vision de l'aménagement du territoire, de manière à limiter au maximum les conséquences négatives sur la biodiversité.

Or, les justifications apportées au projet de contournement routier Sud du Faouët, qui va coûter **6,4 M d'euros minimum**, ne montrent pas clairement les effets positifs de celui-ci, notamment en termes de facilité de transit et de sécurité routière, puisque tout repose sur des estimations erronées sur le trafic de poids lourds dans l'agglomération. Les problèmes de sécurité ne sont quant à eux nullement démontrés. L'analyse des variantes est trop faiblement détaillée pour justifier suffisamment le tracé retenu par le Département, puisque toutes les alternatives n'ont pas été étudiées. Les effets négatifs sur l'environnement sont quant à eux très importants et pour la plupart irréversibles.

Notre association se bat depuis plus de trente ans pour la préservation de l'environnement dans le secteur et s'est opposée depuis le début de sa création aux différents projets de contournement sud du Faouët, considérant ces différents projets de démesurés et inutiles.

De plus en plus de citoyens ont compris que ces projets routiers sont avant tout une idéologie politique, comme on peut le voir sur <https://reporterre.net/les-projets-routiers-un-carnage-écologique#nb1>.

Dont voici quelques exemples de témoignages :

**« Grappiller quelques secondes de trajet tourne parfois au ridicule, comme à Ussel (Cantal), où la construction d'un contournement pourrait coûter 5 millions d'euros et faire gagner une petite minute de voyage entre Aurillac, la préfecture du département, et l'autoroute A75. Pas vraiment convaincu par ces chiffres, le collectif d'opposants a fait ses propres calculs et estimé le gain de temps à seulement 50 secondes. »**

**« L'Autorité environnementale, qui remet des avis sur les projets routiers, constate d'ailleurs des incohérences entre des messages alarmistes sur les risques et des statistiques d'accident qui ne les**



corroborent pas. « Les données d'accidentologie présentées dans les dossiers sont le plus souvent trop peu détaillées et ne permettent pas de conclure, même de façon factuelle par la seule comparaison de taux d'accidents, sur les améliorations attendues du fait de l'infrastructure

Autre prévision trompeuse : celle du trafic. Là encore, l'Autorité environnementale dénonce des statistiques surévaluées. « Les études de trafic sont très importantes, car elles alimentent la justification du projet et conditionnent le calcul de nombreux impacts comme le bruit, la pollution atmosphérique ou les émissions de gaz à effet de serre. Or, leurs résultats sont présentés de manière trop succincte et les études elles-mêmes ne prennent presque jamais en compte les trafics induits par la création ou la transformation de l'infrastructure, ni les reports modaux possibles »

« Pour illustrer son propos, direction Châteaubourg, en Ile-et-Vilaine, une ville fortement embouteillée avec une moyenne de 12 000 véhicules circulant tous les jours dans ses rues. Depuis une trentaine d'années, diverses études de contournements sont sur la table. Et certains habitants ont voulu s'assurer qu'elles permettraient de régler pour de bon les soucis d'engorgement. Sauf que la mairie a refusé de communiquer les chiffres du trafic. Qu'à cela ne tienne : le collectif Agis ta Terre a réalisé sa propre estimation grâce à [Telraam](#), un outil développé par l'université de Louvain.

Résultat : la majeure partie des embouteillages sont dus aux déplacements internes ; les gens déposant leurs enfants à l'école le matin, ou à la gare du centre-ville. La possibilité de report des voitures sur cette future déviation ne concernerait que 10 % du trafic. « Nous ne nions pas qu'il existe un problème d'embouteillages à Châteaubourg. Mais notre étude montre que le trafic est propre à la ville et que le contournement ne va apporter qu'une réponse très parcellaire à ce problème. »

« L'autre gros point noir des routes, ce sont ses conséquences néfastes sur la biodiversité. D'autant que les inventaires de faune et de flore sont plus ou moins rigoureux selon les dossiers. Dans les Landes, les pouvoirs publics s'obstinent à vouloir construire depuis 2010 une route pour desservir [la plage de Tarnos](#). Ses dunes sont pourtant l'un des plus importants habitats français du lézard ocellé, un animal protégé.

À Rouen (Seine-Maritime), le contournement à l'est de la ville aura des effets sur [le petit rongeur muscardin](#). À Strasbourg (Bas-Rhin), l'habitat du [grand hamster d'Europe](#) est menacé par le contournement ouest. À Avignon (Vaucluse), le tracé de la liaison est-ouest traverse une zone Natura 2000 et va affecter 155 espèces, dont 80 sont protégées. Ces pertes seraient compensées par le versement d'une compensation évaluée à 4 millions d'euros, dont 3,3 millions d'euros pour le parc naturel régional du Lubéron qui construirait, entre autres, un mur à lézards [selon Basta!](#). L'Autorité environnementale avait rendu un avis très critique sur le projet, soulignant notamment l'obsolescence de l'étude d'impact. »

« Le réseau routier « gêne la circulation des espèces, morcelle leurs territoires et réduit les échanges entre écosystèmes. Les infrastructures font obstacle aux déplacements des animaux à la recherche de conditions favorables à leur reproduction ou à la survie des jeunes », remarque [l'Institut français de l'environnement](#) (Ifen).

De plus, les mesures de compensation prévues dans les études d'impact demeurent bien souvent largement insuffisantes. La preuve avec le contournement de Strasbourg, critiqué par l'Autorité environnementale pour n'avoir [pas respecté ses préconisations](#). »

« Quelles que soient les mesures de compensation, une terre bétonnée est à jamais perdue. Selon les chiffres que nous avons collectés lors de notre enquête, l'ensemble des projets routiers contestés en France artificialiseraient au minimum 4 488 hectares. Un bétonnage qui va à [l'encontre de l'objectif](#) de « zéro artificialisation nette » inscrit dans la loi Climat. Au total, nous avons listé une dizaine de documents d'urbanisme contre lesquels les nouveaux projets routiers entrent en contradiction »

**Nous vous demandons Madame le commissaire enquêteur, pour toutes les raisons**



**évoquées dans notre déposition, d'émettre un avis défavorable à la demande  
d'autorisation environnementale du contournement sud du Faouët.**

Christophe JANNO président d' Ar Gouenn



AR GAOUENN  
Association intercommunale de protection de l'environnement et du patrimoine  
3 Moulin Berzen 56320 Le Faouët

## **Contribution n°29 (Web)**

Proposée par anonyme

Déposée le mercredi 13 septembre 2023 à 20h22

Je suis POUR la déviation afin que les nuisances sonores et passages des camions cessent.

Les personnes contre le projet n'habitent pas près des voies concernées, ils devraient peut-être y réfléchir avant de s'y opposer avec tant de ferveur.

Personnellement, je me verrai mal donner un avis si tranché sur une route située à l'autre bout de la ville mais je souhaite plus de tranquillité devant chez moi et de sécurité pour mes enfants.

Chaque faouetais du centre bourg a le droit au calme et à la sécurité.

---

## **Contribution n°30 (Web)**

Proposée par LE DELETER GWENHAËLLE  
(g.ledeleter@yahoo.fr)  
Déposée le mercredi 13 septembre 2023 à 22h56

Bonjour

Je souhaite apporter mon avis favorable à la création de la déviation, pour la sécurisation d'une espèce : l'humain.

Actuellement, au Faouët, la population court un danger permanent avec le flux journalier de plus de 200 passages de camions !

Ce projet est absolument de sécurité publique et apportera un environnement viable et plus sécurisé pour les habitant.es, les collégiens et collégiennes ; ainsi que pour les visiteurs et visiteuses sur notre commune qui compte plusieurs sites touristiques.

Aussi, le giratoire de beg roch permettra de limiter la vitesse en ce lieu accidentogène et mortel.

Il appartient aux instances de l'État de veiller au bien être et à la sécurité des citoyens et citoyennes et d'aménager le territoire en ce sens.

Je suis entièrement favorable au projet de déviation.

---



## **Contribution n°31 (Web)**

Proposée par Françoise Huiban  
(fg.huiban@gmail.com)  
Déposée le jeudi 14 septembre 2023 à 10h18  
Adresse postale : Nérohir 56320 Lanvénehen

Veuillez trouver la déposition de 2 pages en fichier joint, de notre association locale , l'ALPEP,  
Association Lanvénégoise pour la Promotion de l'Environnement et du Patrimoine.  
Merci de la télécharger.

Françoise Huiban , présidente.

**2 documents associés**  
contribution\_31\_Web\_1.pdf  
contribution\_31\_Web\_2.pdf

---

**ALPEP**

Association Lanvénégeoise  
pour la **P**romotion de l'**E**nvironnement et du **P**atrimoine  
Nérohir 56320 Lanvénégen

à Mairie de Lanvénégen  
Rue de la mairie  
56320 Lanvénégen

A l'attention de Madame le commissaire-enquêteur  
<https://www.registre-dematerialise.fr/4735/>

**Objet:** enquête d'utilité publique concernant le contournement routier (RD782) de Le Faouët sur le territoire des communes de le Faouët et Lanvénégen, demandée par le conseil départemental du Morbihan.

Madame le commissaire enquêteur,

Notre association créée en 1996 sur la commune de Lanvénégen a pour but de protéger et de promouvoir le patrimoine et l'environnement. Nous sommes affiliés depuis cette date à Eau et Rivières de Bretagne (ERB) et à France Nature Environnement ce qui montre notre attachement à l'eau et à la préservation de la faune, de la flore et des espaces naturels.

Ce dossier du contournement du Faouët déjà très ancien, de plus de quarante ans, a déjà fait l'objet d'une autre enquête publique. Le problème est de savoir s'il est pertinent en 2023 de le maintenir tel qu'il est présenté. En effet dans le contexte du réchauffement climatique que nous subissons et de la destruction de la biodiversité, est il pertinent de réaliser un projet édicté il y a plus de quarante ans? Pour améliorer la circulation routière sur un tronçon de trois kilomètres on va détruire plusieurs hectares de milieux naturels qui sont à protéger pour les générations futures, des terres cultivables utiles à tous et le paysage bocager qui fait la beauté de cette région du Faouët. L'inventaire des espèces présentes sur le site est incomplet ainsi que les conséquences destructrices induites par la réalisation de ce projet . Les compensations prévues sont nettement sous dimensionnées ainsi que les conséquences globales sur l'environnement.

**Enormément d'espèces animales sont impactées (oiseaux, insectes, petits mammifères, reptiles etc.)**

Une chose est sûre: il faut améliorer la sécurité de tous et diminuer les nuisances liées à la circulation incessante des camions

Le hameau de Coat Loret sur la VC11 empruntée par les gros camions se rendant ou quittant la conserverie Daucy, est particulièrement concerné par un trafic intense. Ses habitants ne le supportent plus. On les comprend et en effet il faut prendre en compte leur souffrance quotidienne.

Ne peut-on pas élaborer un contournement de ce village au Nord sur un trajet plus court d'environ un kilomètre?

Il faudrait proposer un projet beaucoup moins coûteux que celui à 7 millions d'euros, en se concertant avec tous les partenaires locaux, de la région, les associations environnementales, les habitants concernés et les commerçants qui seront tous lésés dans ce contournement. Il n'y a qu'à se référer au bourg de Scaër qui a vu tous les commerces de sa grande rue péricliter, suite à la rocade qui passe à l'extérieur du bourg. Seul, le centre Leclerc installé au bord de cette déviation y trouve un très grand bénéfice.

Nous sommes entrés dans une nouvelle ère, celle de l'urgence climatique, de la préservation de toutes les espèces sous peine de voir l'Homme disparaître, celle aussi des économies avec une hiérarchie des priorités incombant à nos élus et à nos dirigeants.

Prenons le temps de trouver la solution qui protégera les citoyens dans tous les domaines en respectant la valeur du bien commun. Cette valeur hélas n'est jamais prise en compte dans les réalisations techniques (valeur de l'eau, de l'air, des espèces animales, des espèces végétales et du paysage).

Nous souhaitons donc un tout autre projet issu d'une réflexion actualisée et tenant compte des problèmes de la planète.

Nous espérons que vous rendrez un avis défavorable sur ce dossier plus qu'obsolète.

Veuillez agréer Madame le commissaire enquêteur l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Pour les adhérents de l'ALPEP  
La Présidente, Françoise Huiban.



Page 111 sur 152



## **Contribution n°32 (Web)**

Proposée par Recher Chloé

Déposée le jeudi 14 septembre 2023 à 10h47

Non à la déviation sud, marre du bitume !

Tout ça pour que les camions de marchandises aient une voie royale !

Rétablir les lignes de fret de chemins de fer, ça a du sens. Alors oui ça demande de l'entretien, faisons participer les entreprises usagères de ce transport, elles s'y retrouveront aussi !

Et l'artificialisation des sols, je croyais que c'était dans le monde d'avant disent nos politiques... Prouvez-le ! Et engagez vous pour un futur désirable, pas juste un projet caca de plus... :o)

A vot' bon sens

---

## **Contribution n°33 (Web)**

Proposée par anonyme

Déposée le jeudi 14 septembre 2023 à 15h12

Enquête publique - Contournement de Le Faouët - RD-782 - Volet environnemental

Ce projet ne va pas dans le bon sens.

A une période où l'on nous demande de la sobriété, où le PLUI en cours supprime des parcelles constructibles au bénéfice de terres agricoles, où l'on se doit de protéger la biodiversité, où le prix des carburants flambe, ... ce projet fait tout l'inverse: des travaux titanesques, un budget énorme, une dizaine d'hectares de terre agricole supprimés, des zones humides détruites ainsi que la faune et la flore qui s'y trouvent, des routes condamnées ( la lande St Fiacre et en dessous de Kerozec) et l'accès à la route la Croix Kéroual qui devient bien compliqué. Tout ça va augmenter des déplacements des riverains d'en moyenne 2 km, ce qui fait 4 km pour un aller et retour multiplié par 365 jours = 1460 km multiplié par combien de véhicules? ...Si c'est par 100, nous sommes à 14600 km supplémentaires par an!

Non, ce projet ne va vraiment pas dans le bon sens.

Fait à Le Faouët le 14 septembre 2023

Un Faouétais qui aime sa commune et s'y trouve bien.

---

## **Contribution n°34 (Web)**

Proposée par anonyme

Déposée le jeudi 14 septembre 2023 à 18h12

Je suis contre ce projet.

Il serait nuisible pour l'environnement: destruction d'espaces naturels, couverture de la terre par du bitume, vitesses plus importantes, augmentation des émissions de gaz à effet de serre etc  
Il isolerait les commerçants du centre-ville.

Il gâcherait les balades aux alentours du Faouët, une des raisons pour lesquelles la ville est attractive: . Il couperait l'accès à Saint Fiacre par la forêt, la voie verte et la fontaine de Saint Fiacre se trouveraient au bord de route!

Par ailleurs, l'argument de la sécurité est impertinent : les camions qui passent par la ville (Cours Carré) à très basse vitesse ne constituent aucun risque pour les piétons.

Ce serait dommage qu'un si grand budget soit consacré pour baisser notre niveau de vie. J'espère que ce projet ne se réalise pas.

---



## **Contribution n°35 (Web)**

Proposée par Johan LE MEUR  
(Jokaribou@hotmail.fr)

Déposée le jeudi 14 septembre 2023 à 19h07

Adresse postale : Moulin Berzin 56320 LE FAQUET

Je suis contre ce projet qui tant ecologiquement qu' economiquement est aberrant.

---

## **Contribution n°36 (Web)**

Proposée par anonyme

Déposée le jeudi 14 septembre 2023 à 19h51

Je suis contre la déviation sud, c'est un projet nuisible pour l'environnement car lors de sa réalisation il y aura un détournement de rivière, une destruction d'espaces naturels sous le prétexte que les poids lourds pourront mieux circuler d'usine en usine alors que c'est la quasi totalité du trafic qui sera écarté de notre centre ville ce qui tuera les commerces et autres activités.

---

## **Contribution n°37 (Web)**

Proposée par anonyme

Déposée le jeudi 14 septembre 2023 à 20h44

Bonjour,

Je m'oppose au projet car :

- l'avenir n'est pas à l'augmentation du trafic routier
- beaucoup d'argent public alors que le chiffrage ne comprend que des mesures de compensation très faible = merlon anti-bruit sur une mini-portion, destruction de zone "humide" sans compensation réelle, destruction de zone boisée sans réelle compensation, ....
- fragmentation d'un habitat naturel réellement vivant
- création d'une barrière entre la voie verte (au sud du projet) très fréquentée et ses utilisateurs (au Nord du projet)
- La réalisation de ce projet va aussi créer une situation de tension locale (ou plus) forte (ZAD,...) qui va pourrir la cohésion/ambiance de la région.

Mon avis est donc que les effets bénéfiques sont très réduits en comparaison des effets délétères liés autant la mise en œuvre du projet qu'à ses conséquences s'il était réalisé.

---



## **Contribution n°38 (Web)**

Proposée par anonyme

Déposée le jeudi 14 septembre 2023 à 21h04

Je suis contre cette demande de dérogation espèces et habitats protégées, ainsi que celle de défrichement, car le Département ne justifie pas l'intérêt du projet comme le mentionnent le CNPN et la MRAE, alors qu'il va avoir des conséquences irréversibles sur la biodiversité, les milieux aquatiques et zones humides, sur le paysage et sur de nombreux riverains. Ce projet va augmenter le trajet pour de nombreux Faouëtais(es) pour aller vers Guisriff en partant de Kerozec, ainsi que pour se rendre au centre ville en partant de la lande St Fiacre ;

Je suis outré de voir certaines contributions, qui reprochent aux personnes contre le projet d'être égoïstes, alors que ceux et celles qui sont pour, ont achetées des maisons au bord d'une route avec un trafic poids lourds qui a toujours existé et veulent pour sauver leur petit jardin détruire toute la campagne du Faouët et transférer les problèmes chez d'autres habitants ( jardin qui disparaît à la lande St Fiacre, allée de hêtre qui disparaît dans une entrée de propriété à Kerousseau, augmentation de trafic entre le Golen et Kerousseau...etc...). C'est bien les personnes qui sont pour le projet qui sont des égoïstes et non le contraire.

La déposition qui m'a le plus choqué, c'est la n°27, qui déclare que : « L'asphodèle quant à elle est une plante/fleur très facile à déplacer et donc à sauvegarder, il est donc très facile, avec un peu de bonne volonté de part et d'autre de la déplacer hors des emprises, pour l'avoir expérimenté à plusieurs reprises, je vous confirme que cela est très facile et est garanti de bons résultats. »

1- Cette personne ne connaît pas du tout le projet, puisqu'il n'y a pas un seul plan d'asphodèle d'impacté par le projet de déviation sud.

2- Cette personne ne connaît pas la réglementation ou s'en fou, car l'asphodèle est protégée et sa capture, son déplacement est totalement interdit.

Il est étrange qu'un ancien premier magistrat de la commune du Faouët a si peu de connaissance vis à vis de la loi et du projet.

Avis défavorable à ce projet

---

## **Contribution n°39 (Web)**

Proposée par anonyme

Déposée le jeudi 14 septembre 2023 à 22h45

Je suis contre ce projet qui coûtera bien plus à l'environnement et à l'économie que ce qu'il est censé apporter. Des routes il y en a assez, mais notre nature est à préserver à n'importe quel prix!

---

## **Contribution n°40 (Web)**

Proposée par anonyme

Déposée le jeudi 14 septembre 2023 à 23h10

Veillez trouver ci-joint ma contribution contre ce biocide.

**1 document associé**  
contribution\_40\_Web\_1.pdf

---



Ce grand projet d'un autre temps ne respecte pas les orientations européennes, les plans nationaux pour la biodiversité ainsi que les habitants des territoires concernés.

Objectif 1.3 du plan Biodiversité (<https://www.ecologie.gouv.fr/plan-biodiversite>):

**→ Limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette**

L'étalement urbain et l'artificialisation des sols, en détruisant et en morcelant les espaces naturels, agricoles et forestiers, contribuent directement à la dégradation du fonctionnement des écosystèmes et à l'érosion de la biodiversité. Les politiques d'urbanisme et d'aménagement commercial seront revues afin d'enrayer l'augmentation des surfaces artificialisées (bâtiments, infrastructures de transports, parkings, terrains de sports...), de favoriser un urbanisme sobre en consommation d'espace et d'améliorer la mise en œuvre de la séquence « éviter – réduire – compenser ».

Sur le fond de l'étude d'impact, elle est assez étayé mais ne sont recensés que les groupes d'espèces les plus faciles à déterminer. Cette étude comme la majorité des études actuelles souffrent de grandes lacunes. Par exemple, il est terrible de ne pas voir de recensement de bryophytes ou de lichen pourtant très abondant dans ce type de secteur. Ne parlons même pas des insectes.

Il est également inconcevable alors que plus de 2 tiers des oiseaux migrent la nuit, qu'il n'y ait toujours pas de recensement nocturne. Tout ornithologue qui est compétent sait que c'est facilement réalisable parce que nous l'avons déjà expérimenté. Pourquoi ce type de recensement bioacoustique ne figure toujours pas dans les études d'impact !

Les mesures ERC sont biens moins riches... Par exemple, les mesures de compensation qui veulent restaurer des zones humides pour remplacer les zones humides disparus sont du vent.

En bref, la zone étudié semble très riche en biodiversité, il est donc étrange de vouloir faire un tel projet sur ce secteur. Jamais les mesures ERC ne combleront les impacts de ce projet, le coût environnemental est trop fort.

## Biodiversité : un déclin irrémédiable ?



La biodiversité est essentielle à l'existence humaine (fertilité des sols, pollinisation des végétaux...)

Elle repose sur trois niveaux interdépendants



Près de **2 millions**

d'espèces découvertes, c'est-à-dire décrites scientifiquement

**Un taux d'extinction qui s'accélère en 2019** : selon un rapport, **un million** d'espèces animales et végétales pourraient disparaître dans les prochaines décennies



### Les causes

**Dégradation des terres** et artificialisation des sols

**Pratiques agricoles** intensives et déforestation

**Changement climatique**

**Pollution**

**Espèces exotiques envahissantes**

vie-publique.fr | Paris 2021

Pour conclure, la conservation de tout les habitats naturels sont une utilité publique pour pallier à l'effondrement de la biodiversité. Il n'est pas concevable de privilégier le confort de quelques uns en sacrifiant la nécessité pour tous d'un système écosystémique fonctionnel ! La liberté de l'individu s'arrête où commence celle de l'autre ! Cette compréhension de la vie en société révèle l'intelligence des individus. Cette pensée solidaire prend également en compte les individus des jeunes générations et ceux des générations non encore présentes.

La biodiversité est « cette chose » qui nous nourrit, nous fait vivre, elle est notre racine. Dans le passé, ces grands projets étaient réguliers mais aussi très dévastateurs. Aujourd'hui, ce genre de travaux est heureusement de moins en moins acceptés. Et le maillage routier est déjà très conséquent en Bretagne (Fig.1).

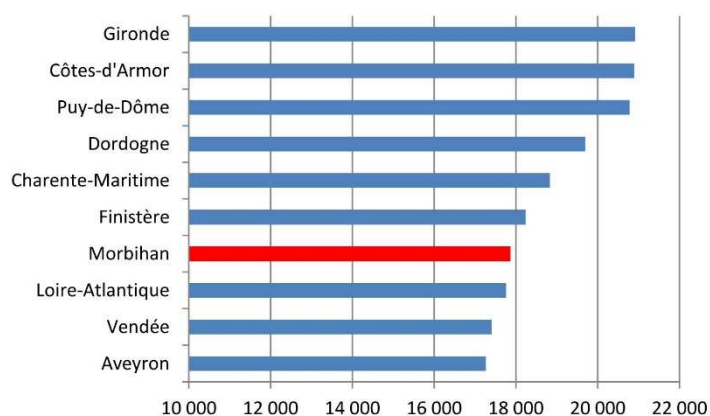


Figure 1. Km de route départementale et communale – top 10 des départements français (source INSEE 2021)

Devant le pouvoir que vous confère votre titre, vous avez la possibilité de mettre un terme à ce projet aussi inutile que destructeur. Je vous prie Madame la commissaire, de donner un avis défavorable à cette enquête. Pour vous, pour nous, ainsi que pour toutes les générations à venir...

Respectueusement,

Un naturaliste.



## **Contribution n°41 (Web)**

Proposée par Clément Pichavant  
(misterpich@hotmail.com)  
Déposée le jeudi 14 septembre 2023 à 23h33  
Adresse postale : chemin de Coadic Ny 56320 Le Faouët

Le projet de contournement routier me semble être une aberration tant d'un point de vue environnemental, qu'en terme de développement de territoire.

Du point de vue environnemental :

« 1 million d'espèces animales et végétales sont aujourd'hui menacées d'extinction selon le dernier rapport de la Plateforme intergouvernementale sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES). Un « déclin sans précédent » auquel participe largement l'artificialisation des terres : étalement urbain et constructions diffuses détruisent les habitats naturels et les continuités écologiques nécessaires à la faune sauvage pour circuler. Il devient donc urgent de freiner l'artificialisation des terres et d'en renaturer certaines lorsque c'est possible. C'est l'ambition portée par l'objectif « zéro artificialisation nette » (ZAN) inscrit au plan biodiversité présenté par le gouvernement à l'été 2018. » C'est ce que l'on peut lire en introduction du site gouvernemental dédié. C'est d'ailleurs dans ce cadre que la commune a été conviée par les services de l'Etat, à réduire ses surfaces constructibles et dédiées à l'urbanisation dans le nouveau PLUI.

La COP Biodiversité est venue rappeler en décembre 2022 la pression énorme que subissent les écosystèmes, et la nécessité absolue de préserver au maximum les habitats sensibles.

Sur le site dédié on peut lire : « Elle a pour objectif de réduire les pressions sur la biodiversité, de protéger et restaurer les écosystèmes et de susciter des changements en profondeur afin d'inverser la trajectoire du déclin de la biodiversité. »

Il est évident qu'en artificialisant une dizaine d'hectares de terres agricoles, dont plus d'un hectare de zones humides, le projet va à l'encontre des engagements de l'Etat.

Du point de vue du développement territorial :

Les projets de contournement routier ont toujours été corrélés avec la mort des centres ville. Je me suis installé au Faouët pour la qualité de son cadre de vie, son centre bourg et ses petits commerces. Je crois que, comme moi et ma famille, de nombreuses personnes sont en quête de cette qualité de vie, ces bourgs à taille humaine, avec du commerce de proximité.

Notre centre bourg a la chance d'être dynamique, nous avons vu plusieurs boutiques s'ouvrir depuis 2 ans. Je crois cet équilibre fragile. Quelques voitures en moins dans le centre ville ce sont quelques clients en moins pour nos boutiques, et nos commerçants. Quelle tristesse de voir ces bourgs ou 2 boutiques sur 3 sont fermées. Nous ne voulons pas voir cela au Faouët. Ce type de projet promeut la dynamique territoriale qui vide la vie des bourgs au profit des grandes zones commerciales périphériques, qui promeut le tout voiture, avec ses impacts sur les émissions carbone et le dérèglement climatique.

Nous voulons un territoire vivant de tous les points de vue, pour la faune sauvage, et pour ses habitants humains. J'espère de tout cœur que ce projet ne verra jamais le jour.

---

## **Contribution n°42 (Web)**

Proposée par anonyme

Déposée le jeudi 14 septembre 2023 à 23h38

Je pense que ce projet est d'une autre époque ( celui des années 1980).

Il ne s'inscrit absolument pas dans le Zéro Artificialisation Nette (ZAN), ne remplit pas les objectifs de la loi sur les mobilités votée le 26 décembre 2019 (notamment l'article 3).

Ce projet viendra desservir des hameaux, or l'objectif en ce moment est de peupler les centralités (villes) pour éviter l'étalement urbain, l'artificialisation des terres. Le SCoT n'en parle pas, ce faisant ce n'est pas un projet, une ambition, un objectif porté par les élus locaux. Par conséquent, je trouve que le projet perd en crédibilité et en poids politique.

D'autres solutions peuvent être trouvées pour éviter de détruire l'environnement, le paysage.

En construisant cette route on vient ajouter un obstacle de plus pour les animaux mais aussi pour les habitants, randonneurs, qui traversent cette zone à pieds ou à vélo pour faire des courses au Faouët ou découvrir le Pays. Le problème de sécurité est donc déplacé ailleurs et invisibilisé. Un effet tunnel risque d'être observé. Cela n'améliorera pas l'accessibilité aux services proposés par la ville du Faouët.

De plus, le projet est en bordure de ZNIEF de type 1, d'une zone natura 2000, la zone ABF du château de Keryel, classé monument historique, de la chapelle Saint Fiacre, également classée et traverse une zone blanche.

En définitive, ce projet n'a pas lieu d'être. En tant que service déconcentré de l'Etat, je pense que vous devez être en mesure de présenter des projets modélisant des bonnes pratiques en matière d'aménagement du territoire et notamment dans le domaine des mobilités.

Les contraintes liées au ZAN concernent tout le monde, collectivités territoriales, particuliers et l'Etat. La dérogation n'est plus entendable pour des projets liés à l'automobile.

Je suis CONTRE ce projet.

Une habitante de Lanvénegen.

---

## **Contribution n°43 (Email)**

Proposée par Claire Tanguy  
(herbes.vagabondes@laposte.net)  
Déposée le vendredi 15 septembre 2023 à 08h28

### **moins de camions moins de pollution**

Objet : moins de camions moins de pollution

bonjour

Il serait triste de ne pas trouver d'autres solutions que la construction d'une nouvelle route pour éviter les désagréments de cette forte fréquentation de poids lourds en centre ville du Faouët. Nous continuons ainsi d'aggraver le dérèglement climatique et l'effondrement de la biodiversité.

Nous méritons tous des écosystèmes en bonne santé, notre santé en dépend.

Si nous pouvions repenser notre système de consommation en circuits courts, nous stopperions cette spirale infernale.

bien à vous

Claire Tanguy

---

## **Contribution n°44 (Email)**

Proposée par Thomas Le Campion pour le Groupe Mammalogique Breton  
(thomas.le-campion@gmb.bzh)  
Déposée le vendredi 15 septembre 2023 à 09h31

### **Enquête publique - Autorisation environnementale - Contournement du Faouët (56) - RD 782**

Objet : Enquête publique - Autorisation environnementale - Contournement du Faouët (56) - RD 782

Bonjour,

Dans le cadre de l'enquête publique concernant l'autorisation  
environnementale du projet de contournement du Faouët (56) RD782, nous  
vous prions de trouver ci-joint un courrier qui argumente l'avis  
défavorable du Groupe Mammalogique Breton à ce projet de contournement.

Cordialement

Pour le Groupe Mammalogique Breton

Thomas Le Campion

Chargé de mission « Etudes et conservation »  
Actions en Ile-et-Vilaine et Morbihan.

Groupe Mammalogique Breton

Découvrez l'Atlas des Mammifères en ligne !

Association membre de FNE

Contacts siège et antennes

Groupe Loup Bretagne

Comment réduire l'empreinte carbone de ses e-mails

--

Cet e-mail a été vérifié par le logiciel antivirus d'Avast.  
[www.avast.com](http://www.avast.com)

**1 document associé**  
contribution\_44\_Email\_1.pdf

---





Sizun le 14/09/2023

Madame la Commissaire enquêtrice

Enquête publique – Autorisation environnementale – Contournement du Faouët (56) – RD 782  
Mairie du Faouët  
9 rue Victor Robin  
56320 LE FAOUËT

**Objet : Avis défavorable au projet de contournement du Faouët - Enquête publique  
– Autorisation environnementale :**

Madame la Commissaire enquêtrice,

Le Groupe Mammalogique Breton est une association d'étude et de protection des Mammifères sauvages de Bretagne, agréée pour la protection de la nature au niveau régional et membre de France Nature Environnement Bretagne. A ce titre, nous travaillons depuis plus de 30 ans à la préservation et l'étude des Mammifères sauvages et notamment sur la problématique des routes et de leurs impacts sur ces espèces en bonne partie menacées (conseils et accompagnement de la DIRO et des services routiers des départements notamment).

La consultation des différents documents à notre disposition lors de cette enquête publique nous a permis de relever plusieurs éléments qui auront des impacts négatifs sur les espèces de Mammifères sauvages présentes au Faouët et qui pour certaines sont protégées et ou menacées.

En effet, ce projet de 2,8 km linéaire va nécessiter la **destruction de 3,18 Ha de prairies et friches humides dont 1,8 Ha de zones humides, le défrichement de 1,78Ha de boisements, l'arasement de près de 2 km de haie (dont de nombreux arbres à cavités) et la création de 11 ouvrages hydrauliques afin de franchir les ruisseaux interceptés par le tracé.**

- **Siège régional :** ✉ Maison de la Rivière, 29450 Sizun ☎ 02 98 24 14 00 ✉ [contact@gmb.bzh](mailto:contact@gmb.bzh) 🌐 [www.gmb.bzh](http://www.gmb.bzh)
- **Antenne des Côtes d'Armor :** ✉ 10, bd de Sévigné, 22000 Saint-Brieuc ☎ 02 96 61 06 64
- **Antenne Ille-et-Vilaine / Morbihan :** ✉ Château du Mail, 1 rue du Plessis, 35 600 Redon ☎ 06 99 70 74 85
- **Antenne de Loire-Atlantique :** ✉ 6 bleuben, 44 530 Guenrouet ☎ 06 35 15 71 03

Le Groupe Mammalogique Breton (GMB), association loi 1901 de protection des mammifères sauvages de Bretagne et de leurs habitats, est agréé Association de protection de la nature au niveau régional et est membre de France Nature Environnement.



En ce qui concerne les Mammifères sauvages, le secteur du Faouët joue un rôle important voir majeur pour certaines espèces comme la Loutre d'Europe, le Campagnol amphibie et les Chiroptères. L'outil Trames Mammifère de Bretagne (<https://gmb.bzh/trame-mammiferes/>) développé par notre association dans le but de visualiser les continuités écologiques propres aux Mammifères en Bretagne nous informe que le projet tangente et coupe des trames majeures et importantes pour la circulation des Mammifères à l'échelle régionale. De plus, la maille (2x2km) concernée par le projet porte des responsabilités fortes pour la conservation des continuités du Campagnol amphibie, du Murin de Bechstein et de la Loutre d'Europe, trois espèces sujettes à des pressions importantes, une certaine vulnérabilité et ayant un statut patrimonial fort (responsabilité élevée pour la région notamment).

Si certaines de ces espèces ont été listées et inventoriées dans l'aire d'étude du projet, l'étude d'impact, qui permet de rédiger la demande de **dérogations espèces protégées, montre de nombreuses lacunes**. Voici quelques exemples relevés au gré de la consultation des pages de l'étude d'impact (pièce D1 et D2) :

- **Aucune expertise chiroptérologique n'a été menée au droit des bâtiments qui seront détruits.** Ce travail aurait permis de mieux cerner les espèces et effectifs concernés et de mieux qualifier les impacts de ces destructions de gîtes potentiels.
- **Les études acoustiques passives chiroptères n'ont été conduites que pendant deux nuits (22 mai et 23 août 2018).** Ce protocole d'inventaire permet au mieux d'obtenir un inventaire non exhaustif des espèces présentes dans l'aire d'étude mais ne peut pas prétendre à une caractérisation précise de l'activité de chasse et de transit des différentes espèces. **Les deux dates d'inventaires ne permettent d'ailleurs pas d'échantillonner l'activité de chasse et de transit lors de la période la plus sensible de mise-bas et d'élevage des jeunes qui se déroule entre fin mai et mi-août.**
- **La Crossope aquatique (espèce protégée) n'a pas fait l'objet de recherches de terrain** et n'a donc pas été inventoriée. Cette absence permet au porteur de projet de ne pas porter de demande de dérogation espèce protégée alors que la Crossope est probablement présente dans l'aire d'étude, au droit des zones humides et cours d'eau sous emprises du projet. La page 209 de l'étude d'impact précise ceci : « *La Crossope aquatique est assez commune en Bretagne. Sa présence est prouvée sur environ la moitié des carrés de prospection ayant servi de base à la réalisation du dernier Atlas des Mammifères de Bretagne. Cette espèce fréquente les points d'eau tant que la végétation aquatique et riveraine est importante.* ».
- **La Crocidure leucode (classée en danger)** sur la liste rouge des Mammifères de Bretagne) bien que non protégée est une espèce à enjeux fort qui est très probablement présente dans l'aire d'étude. Elle a notamment été inventoriée sur la commune de Lanvégen. Elle devrait être prise en compte dans l'étude d'impact au titre que certaines espèces de poissons patrimoniales non protégées.

□ **Siège régional** : ☒ Maison de la Rivière, 29450 Sizun ☎ 02 98 24 14 00 ✉ [contact@gmb.bzh](mailto:contact@gmb.bzh) 🌐 [www.gmb.bzh](http://www.gmb.bzh)

● **Antenne des Côtes d'Armor** : ☒ 10, bd de Sévigné, 22000 Saint-Brieuc ☎ 02 96 61 06 64

● **Antenne Ille-et-Vilaine / Morbihan** : ☒ Château du Mail, 1 rue du Plessis, 35 600 Redon ☎ 06 99 70 74 85

● **Antenne de Loire-Atlantique** : ☒ 6 bleuben, 44 530 Guenrouet ☎ 06 35 15 71 03

Le Groupe Mammalogique Breton (GMB), association loi 1901 de protection des mammifères sauvages de Bretagne et de leurs habitats, est agréé Association de protection de la nature au niveau régional et est membre de France Nature Environnement.



- **Les différentes mesures ERC manquent de précisions.** Par exemple la MR8 concernant le Campagnol amphibie ne précise pas, en dehors du ruisseau de Saint Fiacre, le détail des sites de relâché de l'espèce. Si le reste de la portion du ruisseau de Saint-Fiacre non impacté par le projet est déjà colonisé par l'espèce lors de la procédure de sauvetage, les individus relâchés n'auront d'autres choix que de se déplacer vers d'autres secteurs car cette espèce est très territoriale. Ils seront alors très exposés à la prédation et la majorité d'entre eux risque de ne pas survivre. L'étude d'impact ne liste pas ces sites de replis potentiels, ni les distances à laquelle ils se situent, ni s'ils sont déjà colonisés par l'espèce. De plus les travaux de génie écologique prévus sur le ruisseau de Saint-Fiacre en amont et en aval du tracé (MC7) ne seront, à priori, pas en capacité d'accueillir l'espèce directement après les travaux (les milieux n'auront pas eu le temps de cicatriser et la végétation herbacée hygrophile dense n'aura pas eu le temps de se redévelopper).

Ces quelques exemples montrent que **l'étude des impacts du projet n'est pas complète et que la demande de dérogations au titre des espèces protégées est lacunaire.** L'avis du CNPN qualifie d'ailleurs les inventaires naturalistes comme « *insuffisants eu égard à la valeur patrimoniale des habitats naturels touchés* » (avis CNPN du 24 février 2022 page 2). Quand bien même ses aspects seraient bel et bien pris en compte, ce projet reste en totale contradiction avec les enjeux actuels de préservation de la faune et de la flore. A l'heure où l'érosion de la biodiversité n'a jamais été aussi prégnante, ce projet, malgré les nombreuses mesures ERC avancées, ne devrait pas voir le jour dans des secteurs naturels aussi sensibles. Le CNPN mentionne notamment que « *Les nuisances générées par ce projet ne sont pas suffisamment compensées par les mesures de réduction et de compensation proposées et conduiront à coup sûr à une perte des populations animales et végétales impactées par les travaux* ».

Les avis rendus par la MRAe (avis très critique) et le CNPN (avis défavorable à la demande de dérogation) sur ce projet complètent les doutes concernant ce projet et notamment sa Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur et l'absence d'étude de solutions alternatives.

**Pour toutes ces raisons le Groupe Mammalogique Breton émet un avis défavorable à l'autorisation environnementale du projet de contournement du Faouët (56).**

Benoit BITHOREL  
Président du Groupe Mammalogique Breton



- **Siège régional :** ☒ Maison de la Rivière, 29450 Sizun ☎ 02 98 24 14 00 ✉ [contact@gmb.bzh](mailto:contact@gmb.bzh) 🌐 [www.gmb.bzh](http://www.gmb.bzh)
- **Antenne des Côtes d'Armor :** ☒ 10, bd de Sévigné, 22000 Saint-Brieuc ☎ 02 96 61 06 64
- **Antenne Ille-et-Vilaine / Morbihan :** ☒ Château du Mail, 1 rue du Plessis, 35 600 Redon ☎ 06 99 70 74 85
- **Antenne de Loire-Atlantique :** ☒ 6 bleuben, 44 530 Guenrouet ☎ 06 35 15 71 03

Le Groupe Mammalogique Breton (GMB), association loi 1901 de protection des mammifères sauvages de Bretagne et de leurs habitats, est agréé Association de protection de la nature au niveau régional et est membre de France Nature Environnement.



## **Contribution n°45 (Web)**

Proposée par anonyme

Déposée le vendredi 15 septembre 2023 à 11h15

Je suis contre ce projet, destructeur de l'environnement ! La biodiversité, les milieux aquatiques et les habitats protégés seront impactés. L'environnement est au cœur de l'actualité, comment peut-on le détruire en toute impunité ? Espérant que ce projet soit abandonné.

---



## **Contribution n°46 (Web)**

Proposée par MONFORT Richard et Isabelle

(isabelle.2973@orange.fr)

Déposée le vendredi 15 septembre 2023 à 11h29

Adresse postale : 4 COAT LORET 56320 Le Faouët

Depuis des années notre petit village de Coat Loret situé près de la chapelle St Fiacre au Faouët se dégrade suite aux passages incessants de camions . Il ne s'agit pas que de véhicules se rendant à la conserverie Morbihannaise qui se trouve tout près mais de tout les poids lourds ne souhaitant pas suivre l'itinéraire conseillé. Des dizaines et des dizaines de camions, tracteurs, véhicules agricole (type moissonneuse batteuse), voitures etc. Vue la taille très étroite de cette route de village nous sommes nombreux à ne pas comprendre pourquoi rien n'est mis en oeuvre afin de dévier les gros véhicules et diminuer la circulation sur cette si petite route.

Depuis environ 2 ans des canalisations cèdent et des fuites d'eau apparaissent sur la route. elles ont été réparé déjà une fois et depuis environ 8 mois cela à recommencé, la fuite est encore pire rendant la route dangereuse aux 2 roues et même aux véhicules freinant . Plusieurs signalement ont été fait mais restés sans suite depuis . Bref je vous invite à faire un passage dans notre village pour constater les dégats causés sur la chaussée et les bas cotés ...des ornières très profondes y sont creusées rendant compliqué le croisement des gros véhicules et pour les riverains la sortie et l'entrée de leur domicile . Je peux vous parler aussi des tremblements des murs des maisons au passage des poids lourds, du bruit occasionné, des incivilités causées par les chauffeurs à qui l'ont demande de ralentir leur vitesse et le danger pour les piétons émanant des nombreux chemins de randonnées se trouvant autour du village.

Nous aurions évidemment encore beaucoup de choses à dire pour vous expliquer à quel point cela est de plus en plus insoutenable de vivre dans de telles conditions. C'est pourquoi mon Mari et moi soutenons à 100% le projet de contournement du Faouët sur la RD 782.

cordialement .

Mr et Mme Monfort

---

## **Contribution n°47 (Email)**

Proposée par M. & Mme Eddie et Marie Josée HEMONET  
(ed.hemonet@orange.fr)  
Déposée le vendredi 15 septembre 2023 à 11h21

### **HEMONET - Enquête publique - Contournement du Faouët**

Objet : HEMONET - Enquête publique - Contournement du Faouët

Madame la commissaire enquêtrice,

Dans le cadre de l'enquête sur la déviation du Faouët, je vous joins nos observations sur le projet.

Nous sommes résidents au 16 rue de Portz en Haie dans l'agglomération du Faouët et subissons depuis de nombreuses années de grosses nuisances au quotidien. Celles ci, tant liées au nombre de véhicules poids lourds, agricoles et voitures, qu'à leur vitesse excessive dans cette rue en ligne droite et en pente.

Ce sont des nuisances sonores dès l'aube et des dangers pour traverser ou simplement emprunter la rue, normalement limitée à 50km/h. Ce constat est largement partagé par notre voisinage qui comporte de nombreuses personnes âgées pour qui le danger est encore plus important. Des scolaires empruntent fréquemment cette rue à pied ou à vélo, le collège n'étant pas situé très loin.

En conclusion nous sommes favorables à cette déviation telle que décrite dans le projet détaillé. Cette rue de Portz en Haie qui est l'entrée nord de la ville pourrait alors être aménagée afin de devenir enfin sécurisée et agréable.

Nous vous remercions de prendre en compte ces observations et vous adressons, Madame la commissaire enquêtrice nos salutations cordiales.

M. & Mme Eddie et Marie Josée HEMONET

16 rue de Portz en Haie 56320 LE FAOUET

---

## **Contribution n°48 (Web)**

Proposée par muriel  
(murielgraindorge@orange.fr)  
Déposée le vendredi 15 septembre 2023 à 12h57  
Adresse postale : Le grand bois Mancelet 61220 LE MENIL DE BRIOUZE

Défavorable au projet de contournement.

La loi Climat et Résilience encourage les communes à réduire l'artificialisation des sols. Partout sur le territoire, les élus font de la résistance et ressortent les vieux projets des années 1990, bien conscients que la période est la dernière ligne droite avant que ces projets soient définitivement hors-la-loi. Les SRADDET (plans régionaux) commencent à intégrer ces nouvelles contraintes (par exemple : la Normandie réduit de 50% l'artificialisation des sols, qui passe à 6000 ha sur la période 2021 - 2030 contre 12 000 ha pour la décennie précédente). Ce sont des faits, et le rôle du politique est d'accompagner les habitants vers l'avenir, pas de regarder en arrière.

---

## **Contribution n°49 (Web)**

Proposée par VAILLER Justin

Déposée le vendredi 15 septembre 2023 à 13h40

Ce projet est une aberration environnementale. Il est question de détruire des zones humides, de passer dans un environnement riche de rivières, de végétations, plus que précieuses actuellement, les solutions de compensations proposées ne sont pas du tout convenables.

Pourquoi faire passer une voie pour camion si proche du site exceptionnel qu'est Saint Fiacre, d'une voie verte, de cet environnement exceptionnel au niveau patrimonial et également d'une voie verte !!!

Les superbes rivières jusqu'ici très préservées vont voir leur milieu complètement dénaturé.

L'argument sécuritaire bien que louable n'est pas valable puisqu'aucun accident notable impliquant un poids lourd n'a été recensé Cours Carré.

Le comptage des camions serait également à revoir. L'étude sur le nombre de camions y circulant n'est absolument pas précise surtout depuis qu'ils passent cours carré.

Si le département a de l'argent à investir dans les routes, il serait plus judicieux de commencer déjà par rénover la D769 (l'axe Lorient-Roscoff) qui est en mauvais état par endroits et est très accidentogène. Les accidents y sont bien souvent mortels.

Une pensée aussi pour les commerçants Faouëtais déjà bien mis à mal depuis plusieurs mois (années).

---



## **Contribution n°50 (Web)**

Proposée par anonyme

Déposée le vendredi 15 septembre 2023 à 13h41

Bonjour,  
ce projet destructeur de nos espaces naturels dont les arbres, le bocage, les zones humides va contribuer à la dégradation de l'environnement et au réchauffement climatique (circulation..., libération de CO<sup>2</sup>.... ). Il faut renoncer à cette route. Je suis défavorable

---

## **Contribution n°51 (Web)**

Proposée par anonyme

Déposée le vendredi 15 septembre 2023 à 13h45

Ce projet écocide et coûteux va nous faire courir à la catastrophe écologique, climatique et financière. Je suis contre et donc défavorable à cette route. Merci de m'avoir lue.

---

## **Contribution n°52 (Web)**

Proposée par anonyme

Déposée le vendredi 15 septembre 2023 à 13h55

Dans un contexte où le dérèglement climatique s'embale, n'avez vous pas honte de demander une dérogation afin de détruire des milieux de vie protégés et indispensables?

---

## **Contribution n°53 (Email)**

Proposée par Gaid Evenou  
(evenougaid@gmail.com)  
Déposée le vendredi 15 septembre 2023 à 12h12

### **Non au projet de contournement routier du Faouët**

Objet : Non au projet de contournement routier du Faouët

Madame, Monsieur,

Par le présent courrier, je souhaite témoigner mon profond désaccord et mon indignation concernant le projet de contournement routier du Faouët.

A l'heure où les scientifiques ne cessent de nous alerter sur l'état extrêmement critique de notre planète, conséquence de notre mode de vie moderne, ce projet va complètement à l'encontre des préconisations urgentes pour tenter de limiter les dégâts et de maintenir notre monde viable pour les générations futures.

La bétonisation des sols et la destruction de la biodiversité ne font qu'accélérer le réchauffement climatique et aggravent considérablement les épisodes de canicules.

Par ailleurs, au Faouët nous avons encore la chance de bénéficier d'une cadre de vie naturel et d'une beauté exceptionnelle ; la destruction de la vallée de l'Inam où j'ai grandi est un crève-coeur. Combien d'espèces animales et végétales vont être détruites ?

Le Faouët attire chaque année de nombreux touristes qui viennent admirer nos paysages ; voulons-nous remplacer ces coins idylliques par du bitume, des voitures et du bruit ? Bienvenue dans la France moche.

Du reste, on préconise aujourd'hui de revitaliser les centre-bourgs ruraux du centre-bretagne, qui ont malheureusement beaucoup pâti de notre mode de vie ces dernières décennies : or si le flux de véhicules contourne le Faouët, c'est bien l'inverse qui va se produire, en réduisant le passage dans le centre-ville du Faouët et en menaçant les commerces déjà fragiles.

Ce projet et les coûts qu'il engendre est absolument démesuré par rapport aux nuisances rapportées : le passage des camions devant le collège est sécurisé, la vitesse y est limitée, les deux ronds-points (avant et après le collège) garantissent le ralentissement de tous les véhicules. J'y passe tous les matins à l'ouverture de l'établissement et, contrairement à certains endroits du Faouët, il n'y a aucun danger. Cet argument est faux et il serait préférable d'utiliser cet argent pour sécuriser d'autres carrefours ou encore valoriser la beauté de notre commune encore préservée.

Je reconnais que certains Faouëtais pâtissent du passage de camions ; mais il y a certainement d'autres solutions plus rationnelles et moins coûteuses pour tenter de remédier à ces nuisances.

En espérant que cette contribution, qui n'a rien d'original, sera lue et considérée.

Je suis absolument consternée par de telles décisions à l'heure où la planète brûle et où l'on commence à ressentir les prémices de la fin de notre civilisation "de la croissance infinie. « On marche sur la tête.

En espérant de tout coeur ne jamais voir ce projet ahurissant se réaliser.

Cordialement  
Gaid Evenou

---



## **Contribution n°54 (Web)**

Proposée par anonyme

Déposée le vendredi 15 septembre 2023 à 14h31

Bonjour,

J'exprime ici mon avis sur la pertinence du projet.

Après avoir lu le dossier, je pense que celui-ci comporte des interprétations qui, de mon point de vue, s'avèrent fausses.

En effet, la motivation de mise en oeuvre du projet :

- d'une part, sur-évalue la nécessité de cet aménagement routier en tentant de démontrer que le projet résoudrait un niveau de danger présent sur d'autres secteurs de la ville du Faouët et, ce, sans aborder d'autres modalités pouvant réduire le dit-danger;
- d'autre part, ce projet d'aménagement ne prend pas la réelle mesure des impacts sur l'environnement qu'il engendrera sur la santé, les milieux naturels, les espèces et le paysage. L'étude d'impact aboutie, suite à des manquements méthodologiques, à une sous-évaluation des impacts de cet aménagement.

En considérant ces biais et interprétations faussées, le projet perd de sa pertinence et la comparaison des avantages potentiels du projet par rapport à l'ensemble de ses inconvénients aboutie à l'urgence de ne pas engager cet aménagement.

Je vous prie de prendre en compte cet avis et de repenser les éléments du dossier au prisme de cette recherche de pertinence en émettant un avis défavorable.

Sur un autre plan, celui de l'histoire chaotique de cet aménagement routier, il apparaît que les motivations précédemment invoquées devant différentes juridictions restent aujourd'hui, plus qu'hier encore, efficaces juridiquement.

L'expression d'un avis défavorable en conclusion de cette enquête permettrait de s'orienter vers une issue définitive à cette aventure hasardeuse et dommageable.  
Cordialement.

---

## **Contribution n°55 (Web)**

Proposée par anonyme

Déposée le vendredi 15 septembre 2023 à 15h10

Je suis profondément contre le projet d'un contournement routier de plus au Faouët.

6 des 9 limites planétaires sont franchies. Le monde s'artificialise et les relations sociales qui font vivre nos campagnes deviennent de plus en plus pauvres.

Le contournement routier du Faouët est un projet mortifère de plus. Nous ne pouvons pas nous permettre, si nous souhaitons que la commune reste vivable et vivante de détruire 2 hectares de zones humides, 200 m de haies bocagères, 1,8 ha de voissements et 3 ha de prairies et friches.

La commune est belle et vivante - nous pourrions faire le choix de choisir des projets d'aménagement qui la préserve, elle, ses espèces naturelles, ses bâtis anciens et ces habitants.

Investissons plutôt dans la vie sociale de la commune, repensons les transports en commun pour réduire le passage de voitures individuelles, ramenons des services publics par chez nous!

Choisissons un avenir convivial, respectueux du vivant.

---

## **Contribution n°56 (Web)**

Proposée par Viel Brigitte  
(brigitte-viel@orange.fr)  
Déposée le vendredi 15 septembre 2023 à 15h51  
Adresse postale : 1 Cornan 56770 Plouray

Madame la commissaire enquêtrice

Je souhaite dire mon opposition totale au projet de contournement routier de la commune du Faouët.

Ce projet ne respecte aucun des enjeux majeurs de notre époque. Il fait fi de la nécessité de modérer l'artificialisation des sols, de protéger la biodiversité, de respecter l'écoulement naturel des eaux de pluie, apporte des nuisances significatives aux riverains de cette nouvelle route et met en difficulté la vitalité des commerces du centre bourg.

Ce projet au coût exorbitant est complètement has been.

Cordialement.

---

## **Contribution n°57 (Web)**

Proposée par anonyme

Déposée le vendredi 15 septembre 2023 à 15h52

Bonjour étant domicilié à le Faouët depuis peu nous avons été témoin déjà de nombreux changements sur ce village qui nous désole et nous inquiète fortement car ayant choisi ce village pour y vivre et voir grandir nos enfants dans un environnement boisé, proche de la nature et riche d'histoire nous constatons que plusieurs "amélioration" apporter pour répondre aux "besoins" des habitants détruit radicalement la nature et la faune par conséquence (exemple du nouveau parc) et répondre également a la "sécurité" par exemple les anciens centenaire arbres vers la pépinière de ker Anna. Le tracé de ce contournement impactera également sur l'environnement car sur la carte il y aura des zones humides détruites, des arbres centenaires coupés, la faune déloger, des balades a pied/randonnée non prioriser et coupée par cette route bruyante et dangereuse car j'emprunte un chemin tout les jours avec mon enfant de 3 ans qui risque d'être coupé par une circulation a 80 voir 90 ! Nous nous posons beaucoup de questions sur le réel intérêt de ce projet car ayant notre enfant a l'école je ne vois aucun danger dans cette zone car il y a des trottoirs des passages piétons les camions sont vigilant dotant plus dans des zones comme celle-ci. Je pense qu'il faudrait revoir un autre tracé qui touche le moins a la nature et aux chemins de randonnée car je trouve qu'il y a peu de sécurité dans nos trottoirs et accès aux personnes a mobilité réduite dans ce village. Cette argent devrait être placé ailleurs et repenser. Une brève parenthèse sur l'argument sécurité. Je tiens à donner mon avis lié à mon expérience d'infirmier sapeur pompiers pour vous rappeler de vécu que c'est sur les routes les plus direct qu'on lieu les accidents les plus mortels. Ce n'est rarement pas une questions de route droite "sécurisé" mais plus la bêtise humaine qui s'exprime souvent mieux sur une ligne droite. Donnons exemple aux villes voisins aux mieux de goudronnée encore et d'encourager les fermetures de nos commerces car en créant cette route il est sur que beaucoup de voiture l'emprunterons en ne se disant pas c'est chouette ici viens on s'arrête ! et ils ne verront pas les trésors architecturaux de le Faouët car le contournement contourne ce beau Village ! Trêve de plaisanteries, nous pensons sérieusement qu'il faudrait revoir ce dossier et donner une voix aux habitants. Merci de nous avoir lu. Cordialement.

---



## **Contribution n°58 (Web)**

Proposée par Philippe

Déposée le vendredi 15 septembre 2023 à 16h23  
Adresse postale : 10 rue de coat pales 56320 Le Faouët

Ci-joint document sous format pdf suite à notre conversation

**1 document associé**  
contribution\_58\_Web\_1.pdf

---

Loyer Philippe  
10, rue de coat Palés  
56320 Le Faouët

15/09/23

À l'attention de Madame Claudine Lainé-Delurier, Commissaire Enquêtrice

Objet : Observations sur l'enquête publique relative au projet de contournement du Faouët sur la RD 782

Madame Claudine Lainé-Delurier,

Je souhaiterais soumettre mes observations concernant le projet de contournement du Faouët sur la RD 782, qui fait actuellement l'objet d'une enquête publique environnementale.

Le projet de déviation sud du Faouët est un projet vieux de plusieurs dizaines d'années. Il a déjà été rejeté à 3 reprises et pour des raisons qui restent présentes dans ce dossier.

Il est important de préciser que ce projet est local et uniquement local. Il ne se situe pas dans un contexte interdépartemental (l'axe Le Faouët-Scaër a été abandonné et il n'y a pas de projet Le Faouët-Pontivy). La baisse démographique de notre commune et de notre EPCI (Roi Morvan Communauté) a généré un passage de flux routier moyen à faible. Il n'y a aucune raison de créer un nouvel axe routier. Ce projet propose de mettre en place un nouvel axe pour détourner la circulation des véhicules lourds comme légers. Il 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 collègue Jean Corentin Carré et la gendarmerie, cependant les 2 dos d'ânes, la vitesse limitée à 30 km/h prouvent le contraire, d'ailleurs depuis il n'y pas d'accidents répertoriés. L'accidentologie locale se situe sur l'axe Lorient-Roscoff et bien d'autres routes départementales présentent des risques plus importants sur la commune. La circulation locale sera moins fluide pour les Faouëtais. Cette route sera visible de ce qui restera de la voie verte qu'elle va longer... Quelle désolation esthétique !

Ce 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 encore 2 commerces récemment.

Je tiens également à exprimer mes préoccupations quant aux impacts potentiels de ce projet sur l'environnement, en particulier sur la biodiversité et les habitats protégés. Le projet en question semble impliquer une dérogation pour des espèces et habitats protégés, ce qui nécessite une évaluation minutieuse des conséquences sur la faune et la flore locales, conformément à l'article L.181-1-1° du code de l'environnement, à la loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques, à la Loi n° 93-24 du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages, à la Loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, à la Loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature, à la Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, ainsi qu'à la 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. En effet certaines de ces réglementations n'ont pas été prises en compte. Pourquoi par exemple le département s'affranchit-il de l'obligation de l'installation de pistes cyclables ? Pour quelles raisons les alignements de hêtres (Kerihuel et route de Lorient) n'ont-ils pas été retenus au titre de la loi Paysage ?

De plus je tiens à souligner les dispositions de l'article 280 de la Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021, qui stipule : "Le fait, en violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, d'émettre dans l'air, de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans les eaux superficielles ou souterraines ou dans les eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales, directement ou indirectement, une ou plusieurs substances dont l'action ou les réactions entraînent des effets nuisibles graves et durables sur la santé, la flore, la faune, à l'exception des dommages mentionnés aux articles L. 218-73 et L. 432-2, ou des modifications graves du régime normal d'alimentation en eau est puni de cinq ans d'emprisonnement et d'un million d'euros d'amende, ce montant pouvant être porté jusqu'au quintuple de l'avantage tiré de la commission de l'infraction."

Ce projet va avoir un impact direct sur les milieux aquatiques (pollution superficielle et écoulement, risque d'accidents lors de transport de matières dangereuses). Ainsi que sur la la dynamique des eaux superficielles. Cette éventuelle route sera une rupture des corridors écologiques bien sûr mais également au niveau de la circulation des eaux de surface en aval.

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'arrêté sécheresse, il nous semble que les priorités du département devraient se tourner vers la préservation de ce patrimoine qui permettra de lutter contre le réchauffement climatique

De plus, je souhaite que des mesures de compensation adéquates soient mises en place pour réduire au maximum les perturbations pour les communautés locales et les écosystèmes touchés par le projet, en tenant compte des dispositions de la Loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature. Les compensations prévues par les réglementations sont de 200 % des surfaces impactées. On ne peut se contenter d'estimation et de compensations selon les opportunités. Les surfaces et linéaires impactés sont connus, que les compensations respectent les lois.

Enfin, je tiens à mettre en lumière l'article 6 du chapitre 4 de la Loi n° 2023-630 du 20 juillet 2023, qui évoque les zones présentant un fort potentiel en matière de renaturation, en particulier dans le cadre de la préservation ou de la restauration des continuités écologiques, et qui peuvent notamment être les zones préférentielles pour la renaturation. Il est essentiel de prendre en considération ces dispositions pour préserver et restaurer les milieux naturels dans le cadre de ce projet. Il faut donc déterminer avec précision ces espaces et ne pas se contenter de vagues promesses.

Je vous demande donc de prendre en compte ces préoccupations lors de l'évaluation du projet de contournement du Faouët sur la RD 782, en conformité avec ces lois (qui pour certaines n'ont pas été prises en compte), et de vous assurer que toutes les parties prenantes, y compris la population locale, soient correctement informées et entendues.

Je vous remercie de votre attention à cette question cruciale pour notre environnement local et global, notre communauté et la préservation des sols, des écosystèmes, ainsi que pour la lutte contre l'artificialisation des sols et le réchauffement climatique. Dans le doute, le principe de précaution prévaut introduit par la loi Barnier du 2 février 1995 et la charte et le code de l'environnement le précise par l'article L.110. Il semble que vous pouvez donc émettre un avis défavorable aux vues du non respect des différentes réglementations et des risques de mises en danger de la population.

Cordialement,

Philippe Loyer

## **Contribution n°59 (Web)**

Proposée par Brossard Marie

Déposée le vendredi 15 septembre 2023 à 16h35

Bonjour Madame,  
Veuillez trouver ci jointe ma contribution en pdf sur 2 pages.

**1 document associé**  
contribution\_59\_Web\_1.pdf

---



Marie Brossard  
Pont-Couz  
21 Kerozec  
56320 Le Faouët

A Madame le Commissaire-Enquêteur  
Chargée de l'enquête publique concernant le projet de contournement -RD 782- Le Faouët / Environnement

Le Faouët, le 15 Septembre 2023

Bonjour Madame,

L'enquête publique sur le volet environnemental arrive à son terme...

Après étude attentive du dossier, en faisant au mieux pour considérer les différents enjeux sécuritaires, sociétaux et environnementaux je vous remercie de prendre en considération les observations qui suivent.

Les inquiétudes quant à la sécurité de la circulation piétonne et cycliste des usagers, tous âges confondus, ne datent pas d'hier et des améliorations notoires réalisées en la matière sont décrites ci-après. Avoir conduit ma fille à l'école à vélo de la maternelle au CP, puis aussi à pied à partir du CE, puis qu'elle ait fait les trajets seule, à pied ou à vélo, jusqu'à sa dernière année de collège, ... cette expérience nous a permis d'acquérir une certaine pratique de la circulation dite « douce » au Faouët. Nous avons acquis par là-même une grande vigilance vis-à-vis de tous véhicules motorisés. Avoir connu les abords du collège avant aménagements (voirie, trottoirs, parking, limitation de vitesse) **permet d'apprécier que la circulation, véhicules motorisés compris, y est aujourd'hui sécurisée.**

La situation se dégrade lorsque les véhicules dépassent la limite de vitesse autorisée, sont garés à cheval sur les trottoirs ou que les piétons marchent sur la chaussée au lieu d'emprunter le trottoir... **Situation délétère due à un défaut de comportement** qu'aucun aménagement routier ne saurait corriger ; **il s'agit là d'une volonté de respecter le code de la route.** ...mais ceci est valable partout ailleurs au Faouët ou plus loin.

Ces aménagements, en ralentissant les véhicules motorisés, réduisent les nuisances sonores et sécurisent la circulation de tous. Il reste, à l'heure actuelle, à prendre la décision de faire des améliorations adaptées aux axes de Porz en Haie, route de Quimperlé, route de Scaër... (énumération non exhaustive). Ces axes sont, en partie, empruntés par cyclistes et piétons afin que la circulation y soit sécurisée. Carrefour du Golhen : envisager un aménagement similaire à celui du collège. Et en créant un carrefour à moins de 100m entre D790 et D782 soulagerait énormément la circulation au Golhen. S'agissant des D790 et D782 cela est encore du ressort du Département.

Il s'agirait là de travaux d'améliorations importantes et indispensables pour la sécurité de proximité au Faouët même que ne réglerait en rien le projet de contournement.

Quant à la voie qui traverse le hameau de Coat Loret, le dispositif chicanes et limitation/30 fonctionne bien ce qui ne doit pas empêcher une solution de contournement du hameau en question.

Il s'agirait, quant au projet-contournement, de construire une route entièrement, pour des véhicules motorisés (2,8 km de route à près de 7 M€ estimés et chacun sait que les estimations sont toujours dépassées en la matière). Artificialisation du sol qui ne manquera pas d'amener des écoulements plus rapides et plus importants (sans oublier les résidus polluant colportés à cette occasion) jusqu'à la rivière. Ce contournement serait **obtenu en supprimant 10 ha de terre agricole, en déforestant plus d'un ha, en supprimant haies et zones humides** dont on sait qu'elles ont un rôle essentiel (philtre, rétention,...).

Côté personnel et par expérience d'observation sur 16 ans, nous savons à quel niveau de relevé-pointe crue (Pont-Priant), nous craignons d'être inondés et avons fait des aménagements en conséquence. Avec les (excusez-moi) soi-disant compensations proposées rien n'assure que la résilience actuelle des terrains bords de rivière jointe à celle des zones humides (en cas de crue) serait retrouvée après construction du

Page 148 sur 152

contournement d'une manière ou d'une autre ? Le projet nous priverait d'une zone-tampon-crue en rive droite de l'Inam (juste après le Pont de Moulin Baden dont le tablier devrait être élargi...). Il nous a été répondu qu'une zone bord de rivière serait décaissée pour compenser ; or il est reconnu qu'une zone dont on a gratté l'humus et tassé la couche, plus minérale au-dessous, se durcit au contraire et s'imperméabilise !? Bref.

Sans compter que la suppression d'accès au niveau de Kerozec nous obligera à un sacré détour (en nous faisant passer par le Golhen, puis Kerrousseau...) pour nous rendre à Lanvénege, Guiscriff, Scaër... notamment quand nous devrons nous rendre, en tracteur, sur parcelles situées au Quilliou (Lanvénege)...

De manière générale, les risques liés à ce projet pèsent vraiment lourds au regard des bénéfices qui en sont espérés alors que les travaux nécessaires pour vitaliser et sécuriser le centre-ville et ses abords seraient probablement reportés à échéance fort lointaine.

Depuis l'élaboration du projet, X années en amont, la vie a évolué et nous avons-nous évolué ? Aujourd'hui chacun de nous a le droit et le devoir de prendre en compte toutes les données nouvelles des enjeux cités en préambule afin de concilier les besoins de tous et de pérenniser la vie de tous.

Merci de l'attention que vous porterez, Madame, à cette contribution.  
Sincères salutations.

Marie Brossard – riveraine du projet

## **Contribution n°60 (Web)**

Proposée par Brossard Marie

Déposée le vendredi 15 septembre 2023 à 16h46

Même si cela n'est pas mentionné à ma contribution (n° 59-en pj). Il s'agit d'un avis contre le projet de contournement - D782.  
Merci

---

## **Contribution n°61 (Web)**

Proposée par Lucas Guénola  
(guenodht56@hotmail.fr)  
Déposée le vendredi 15 septembre 2023 à 17h19  
Adresse postale : 52 Coat en haie 56320 Le Faouet

Je suis contre le contournement de ce projet qui va détruire les zones humides, la flore, la faune. Et bien d'autres tel que la mort du centre faouetais

---



## Contribution n°62 (Web)

Proposée par Enora Chopard  
(laderoutedesroutes@riseup.net)  
Déposée le vendredi 15 septembre 2023 à 17h29

Je dépose cette contribution en tant que porte parole de La coalition La Déroute des routes à laquelle appartient désormais l'association Ar Gaouenn.

Notre coalition, née en janvier 2022, rassemble aujourd'hui 55 collectifs en lutte contre des projets routiers partout en France. Nous construisons une analyse systémique sur la politique d'aménagement du territoire et de développement économique menée par l'État et par les collectivités territoriales et communauté de communes, en faveur du tout-routier.

Cette politique affichée comme telle a pour impact d'organiser à grande échelle l'artificialisation des terres agricoles et naturelles, la destruction de la biodiversité, et l'augmentation des émissions de polluants et de gaz à effet de serre, ainsi que d'entretenir la dépendance à la voiture individuelle et les injustices sociales liées.

Cumulés, 55 projets parmi la centaine répertoriée en France représenteraient déjà à eux seuls près de 8 000 hectares d'artificialisation, des centaines d'espèces et d'habitats protégés détruits, des continuités écologiques gravement menacées, pour un investissement public représentant à minima 13 milliard d'euros.

Ces impacts sont pourtant ignorés par l'État et les collectivités porteuses de projets routiers datant souvent de plusieurs dizaines d'années, au détriment des enjeux sociaux, climatiques, et environnementaux pourtant énoncés dans la Stratégie Nationale Bas Carbone, l'objectif de Zéro Artificialisation Nette et la feuille de route économie circulaire dans lesquelles se sont engagés les derniers gouvernements en place.

La Stratégie Nationale Bas Carbone, ainsi que la Loi Climat et Résilience de 2021 ayant fait adopter l'objectif ZAN, sont ainsi citées en page 17 et dans l'objectif 1 du document présentant le Schéma des Mobilités adopté par le Département du Morbihan en juin 2023. Dans ce même document, est relevée une augmentation du trafic routier dans le Département de 21,5% entre 2002 et 2019. En cohérence avec les différents documents fixant des objectifs nationaux et locaux de réduction des émissions de GES il nous semblerait alors logique que la priorité affichée du Département 56 soit la réduction de ce trafic.

Hors, sur 9 priorités affichées, 6 mentionnent presque exclusivement l'aménagement et la construction de routes, ou l'augmentation de la vitesse sur les axes routiers. Seulement 8 millions d'investissements annuels sur des infrastructures cyclables, contre 40 à 45 millions pour les routes. La volonté affichée du Département 56 de construire 3 grands projets routiers, comprenant celui qui nous concerne ici de contournement routier de Le Faouët, nous semble en totale contradiction avec les objectifs climatiques qui sont aujourd'hui ceux affichés par l'État et par le Département lui même ainsi que la Région Bretagne.

Nous ajouterons également que le Département n'est pas autorité organisatrice des transports, et que ces choix politiques d'investir dans le tout routier au profit de la circulation des poids lourds et au détriment de la population et de ses besoins réels de mobilité, sont donc purement idéologiques.

La compétence première du Département 56, en revanche, est la solidarité. Aujourd'hui, en France, 13,3 millions de personnes se trouvent en situation de "précarité mobilité" (RAC, 2022). Cela représente 27,6% de la population des plus de 18 ans, parmi lesquels près de 5 millions n'ont accès à aucune solution de transports. Cette situation est provoquée et accentuée par les choix politiques en faveur du tout routier et des intérêts privés, alors que ce qui devrait guider l'action des pouvoirs publics devrait être de réduire ces inégalités désastreuses en investissant dans des transports publics accessibles à toutes et tous.

Hors, alors que le schéma mobilité du Département 56 montre bien les insuffisances du réseau ferroviaire et des mobilités douces et actives pour la population Morbihannaise, choix est fait de prioriser des investissements dans le mode de transport le plus exclu et coûteux pour la population. Nous souhaitons donc avoir des précisions sur ce schéma, sur les budgets engagés dans le cadre de projets routiers comme celui de Le Faouët, et sur leur montant et proportion par rapport à ceux engagés dans des missions et compétences propres du Département.

Concernant la demande d'autorisation environnementale :

- au regard de l'avis défavorable du CNPN qui devrait se suffire à lui même, de la réponse partielle du Département à cet avis ainsi qu'à celui de la MRAE, et des différentes observations déposées par les associations locales
  - au regard de l'inadéquation de ce projet aux objectifs de justice sociale et de réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre fixés par l'Etat et les différentes collectivités, et de l'objectif ZAN
- nous préconisons un avis défavorable pour l'autorisation environnementale comme pour la Déclaration d'Utilité Publique.
-

## **8 ANNEXE 3 - Mémoire en réponse de la Maîtrise d’Ouvrage aux Contributions du Public**



### **RD782 Contournement de Le Fauët**

**Communes de Le Fauët et Lanvégen  
Canton de Gourin**

**Enquête préalable à la demande d’autorisation environnementale  
emportant dérogation espèces protégées et  
autorisation de défrichement**

**Mémoire en réponse aux observations de la commissaire-enquêtrice**

20/10/2023

1	
<b>RD782 Contournement de Le Faouët</b>	<b>1</b>
<b>Communes de Le Faouët et Lanvénegan</b>	<b>1</b>
<b>Canton de Gourin</b>	<b>1</b>
<b>Enquête préalable à la demande d'autorisation environnementale</b>	<b>1</b>
<b>emportant dérogation espèces protégées et</b>	<b>1</b>
<b>autorisation de défrichement</b>	<b>1</b>
<b>Mémoire en réponse aux observations de la commissaire-enquêtrice</b>	<b>1</b>
<b>1. CONTEXTE ET OBJET DU DOCUMENT</b>	<b>3</b>
1.1 Enquête publique	3
1.2 Rappel de l'objet de la demande d'autorisation et articulation des procédures	3
<b>2. ARTICULATION DE L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AVEC LES AUTRES PROCEDURES</b>	<b>4</b>
<b>3. ANALYSE GENERALE DES AVIS EXPRIMES SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE</b>	<b>5</b>
<b>4. REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE AUX OBSERVATIONS RELEVÉES PAR LA COMMISSAIRE-ENQUETRICE</b>	<b>6</b>
4.1 Le Tracé et les Accès	6
4.1.1 Le Tracé	6
4.1.2 Accès aux propriétés	7
4.1.3 Accès à la nouvelle route	7
4.2 Expropriation et atteinte à la propriété	8
4.3 Pour le Projet	8
4.3.1 Portion de la RD790, Restalgon,-Portz-en-Haie- Cours Carré-Carrefour du Golhen- rue de Quimper-Route de Quimperlé	9
4.3.2 Hameau de Coat-Loret	9
4.3.3 Exploitation agricole qui est sur le tracé de la route	9
4.3.4 Ce projet est un investissement pour l'avenir et il doit aboutir en construisant une solution avec tous les intervenants	9
4.4 Contre le Projet	9
4.4.1 Motifs de refus du projet	9
4.4.2 Ambiance de l'enquête	13
4.4.3 Procédure	13
4.4.4 Justification du projet	17
4.4.5 Atteinte à l'écosystème et traitement des impacts	22
4.4.6 Impacts inondations	27
4.4.7 RIIPM	28
4.4.8 Liaison douces	31
4.4.9 Solutions alternatives	33
4.4.10 Concertation	37
4.4.11 Conformité aux lois – aux documents SUPRA	38
4.4.12 Divers	46

## **1. CONTEXTE ET OBJET DU DOCUMENT**

### **1.1 Enquête publique**

Le département du Morbihan est maître d'ouvrage du projet de contournement de Le Faouët.

Ce projet fait l'objet d'une enquête portant sur la demande d'autorisation environnementale.

Le Préfet a prescrit l'ouverture de l'enquête par arrêté en date du 21 juin 2023.

L'enquête a fait l'objet de l'affichage réglementaire préalable sur le site, 15 jours avant le début de l'enquête.

Celle-ci s'est tenue du mercredi 16 août 2023 à 14h30 au vendredi 15 septembre 2023 à 17h30 et a intégré trois permanences en mairie de Le Faouët et une permanence en mairie de Lanvégen. Des registres papiers étaient disponibles en mairie ainsi qu'un registre dématérialisé via la plateforme participative « Préambules ».

La commissaire-enquêtrice a comptabilisé 209 personnes s'étant exprimées.

A l'issue de l'enquête publique, la commissaire-enquêtrice a remis au département, le mercredi 27 septembre, un procès-verbal de synthèse des observations accompagné des pièces jointes suivantes :

- Les pièces jointes et les contributions remises en permanence;
- Les contributions issues du dossier dématérialisé.

Le présent document constitue le **mémoire du maître d'ouvrage en réponse aux observations transmises par la commissaire-enquêtrice** dans son procès-verbal.

**A noter qu'aucune question n'a été formulée par la commissaire-enquêtrice.**

### **1.2 Rappel de l'objet de la demande d'autorisation et articulation des procédures**

Le projet a fait l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique pour laquelle une enquête publique s'est tenue du 27 février au 29 mars 2023.

Suite à cette enquête, le commissaire-enquêteur a émis un avis favorable à l'octroi de la déclaration d'utilité publique du projet, assorti d'une réserve et de deux recommandations qui ont fait l'objet de la délibération de la commission permanente du 7 juillet 2023 par laquelle le département a adopté la déclaration de projet affirmant l'intérêt général du projet de contournement, par la RD 782, de l'agglomération de Le Faouët.

La réalisation du projet est également soumise à la procédure d'autorisation environnementale, objet de la présente enquête.

Cette demande d'autorisation environnementale dite « autorisation environnementale unique » tient lieu de demande au titre de :

- l'autorisation « IOTA » de l'article L. 214-3 du code de l'environnement (dite également autorisation « loi sur l'eau ») ;
- la dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés ;
- l'autorisation de défrichement ;
- l'absence d'opposition au régime d'évaluation des incidences Natura 2000.



## 2. ARTICULATION DE L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AVEC LES AUTRES PROCEDURES

Initialement, le dépôt de la demande d'autorisation environnementale s'est fait de manière concomitante à la demande de déclaration d'utilité publique (DUP) en 2021. Ces deux procédures incluent, dans leurs dossiers d'enquête, l'étude d'impact du projet.

Dans le cadre de l'instruction du dossier et notamment suite à l'avis émis par le Conseil National de la Protection de la Nature (CNP), une demande de compléments a été adressée au département assortie d'un délai de réponse de 6 mois.

Les deux procédures ont alors été menées avec leurs délais spécifiques.

L'étude d'impact de l'autorisation environnementale ayant fait l'objet de compléments afin de répondre aux demandes de la DDTM, son contenu a évolué par rapport à celle figurant dans le dossier de DUP.

Comme explicité en introduction de l'étude d'impact de l'autorisation environnementale (Pièce D1 p. 3), les compléments apportés sont les suivants :

Référence de l'avis	Thématique	Sous Thématique	Modifications principales de l'étude d'impact apportées en réponse	
<b>Complément n°1 à l'étude d'impact - novembre 2021</b>				
Avis de la CLE de mai 2021	Milieu aquatique et naturel	cours d'eau	Etude hydromorphologique des tronçons de cours d'eau traversés	
		frayère	L'étude hydromorphologique a confirmé une absence d'habitats potentiels de frayères au droit des ouvrages et déviations du projet	
		Passage à gué existant	Mesure d'accompagnement pour financer une clôture pour empêcher la traversée d'un cours d'eau par les bovins d'une arcele privée.	
Avis de la CLE de décembre 2021	Milieu naturel	Zones Humides	Suivi sur 20 ans au lieu de 5 ans	
		Mulette perlière	Des inventaires spécifiques de Mulette perlière ont été réalisés sur l'Inam au niveau du pont de Moulin Baden et sur l'ensemble du ruisseau de Park Charles afin de mettre en avant l'absence de l'espèce sur le site et à proximité directe.	
<b>Complément n°2 à l'étude d'impact - janvier 2023</b>				
Avis de la MRAE de janvier 2022	Méthodologie	Analyse des fuseaux	La méthodologie de l'analyse des fuseaux et des variantes a été détaillée. Des éléments d'analyse ont également été ajoutés, notamment des profils en long.	
	Milieu naturel	Compensation des haies	Le dimensionnement des mesures compensatoires a été complété pour prendre en compte la proximité des haies compensatoires avec la route. Une mesure complémentaire a été ajoutée pour planter des haies en recul du projet routier.	
	Milieu naturel	Mesures pour les amphibiens	Une carte a été ajoutée dans la fiche de mesure de réduction n°2. Mise en place d'ouvrages au niveau des ruisseaux et des écoulements, pour superposer ces ouvrages avec les corridors probables des amphibiens.	
	Milieu aquatique et naturel	Poissons	Un inventaire piscicole a été réalisé en 2022 sur les quatre petits cours d'eau interceptés par le projet. Seules deux anguilles ont pu être identifiées, confirmant le très faible peuplement piscicole de ces cours d'eau pressenti par l'étude hydromorphologique de ces mêmes cours d'eau et une absence de frayères au droit des aménagements prévus.	
	Le paysage	Photomontage	Un photomontage a été ajouté en annexe du tableau de réponse à l'avis de la MRAE qui permet de mieux visualiser les effets sur l'alignement planté de Kerrousseau et les modèles de terrain liés au passage de la nouvelle voie.	
Avis du CNPN de février 2022	Justification du projet	Raison impérative d'Intérêt Public Majeur	La justification du projet a été mieux explicitée	
	Etat initial	Absences de solutions alternatives	Les solutions alternatives étudiées lors de l'étude d'opportunité et de faisabilité ont été développées.	
		Effectif des populations	Une estimation des effectifs de chaque espèce protégée sur l'aire d'étude a été ajoutée au chapitre dédié à la dérogation espèces protégées.	
	Inventaires	Inventaires	L'inventaire des reptiles a été complété en 2022 avec la pose de plaques. La Vipère péliade, la Couleuvre helvétique, le Lézard des murailles et l'Orvet fragile ont été ajoutés à l'étude (enjeux, impacts et mesures) et à la demande de dérogation espèces protégées.	
	Impacts du projet	Risque de collision	Un inventaire piscicole a été réalisé en 2022 sur les quatre petits cours d'eau interceptés par le projet. Seules deux anguilles ont pu être identifiées, confirmant le très faible peuplement piscicole de ces cours d'eau pressenti par l'étude hydromorphologique de ces mêmes cours d'eau et une absence de frayères au droit des aménagements prévus.	
Mesures	Compensation	L'évaluation a été complétée en analysant les corridors et les trafics attendus à court et moyen terme. Les clôtures ont été allongées de 10 à 50 mètres de chaque côté de la route au niveau des ouvrages. Une évaluation du dimensionnement des mesures compensatoires selon « l'Approche standardisée du dimensionnement de la compensation écologique » (OPB & Cerema, 2021) a été intégrée afin de compléter la démonstration pour chaque mesure compensatoire (haies, boiselements, prairies humides, ruisseau de St-Fiacre). Une estimation des effectifs de chaque espèce protégée sur l'aire d'étude et sur les zones impactées a toutefois été ajoutée au chapitre dédié à la dérogation espèces protégées.		
Modifications apportées par le maître ouvrage sans lien direct avec les avis précédents	Méthodologie	Evaluation pour la faune	Un schéma a été ajouté pour expliciter la méthodologie suivie pour l'évaluation des enjeux, des impacts et des mesures pour la faune.	
	Etat initial	campagnol amphibie et agrion de mercure	Lors de l'inventaire piscicole, deux petites populations de Campagnol amphibie et Agrion de Mercure ont été repérées sur le ruisseau de St-Fiacre. Le niveau d'enjeu des ruisseaux a donc été réévalué et des mesures de réduction et de compensation ont été ajoutées (mesures MR7, MR8 et MC7).	
		Nouveles espèces	Effets du projet	Réévaluation de l'impact potentiel du projet sur la Barbastelle d'Europe de faible à modéré, qui conduit également à réévaluer celui sur son habitat (vieilles haies) de faible à modéré.
	Mesures	Chauve souris et vieilles haies	Agrion de mercure	Ajout d'une mesure de réduction concernant le curage spécifique du ruisseau de Saint-Fiacre (mesure MR7)
		Campagnol amphibie	Haies	Ajout d'une mesure de réduction concernant la capture et le déplacement des individus de Campagnol amphibie sur le ruisseau de St-Fiacre (mesure MR8)
Chauve-souris		Haies	Ajout d'une fiche pour la plantation de haies complémentaires à distance de l'aménagement (mesure MC2) avec un objectif de 2000	
Avis conforme du ministre de mai 2023			Actualisation de la mesure de compensation MCS en ajoutant des gîtes à chiroptères pour les espèces arboricoles le long de la voie verte à proximité du projet	
Pas de modification supplémentaire de l'étude d'impact				



### **3. ANALYSE GENERALE DES AVIS EXPRIMES SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE**

Sur les 209 personnes s'étant exprimées, la commissaire-enquêtrice relève que 95% ont émis un avis sur le projet : 32% pour et 63% contre. Les 5% restants des contributions concernent des questions posées par des personnes sans que celles-ci n'émettent d'avis sur le projet.

Parmi ces contributions, la commissaire-enquêtrice note qu'elles ont été essentiellement émises lors de la dernière semaine et qu'elles provenaient essentiellement d'habitants de la commune de Le Faouët et, dans une moindre mesure, d'usagers de la RD 782 qui habitent à proximité de la commune de Le Faouët. Six associations ont également émis des observations.

Si certains contributeurs affichent leur opposition au projet, une grande majorité d'entre eux reconnaît l'existence d'une problématique sécuritaire et la nécessité d'y apporter une solution.

Seules quelques contributions développent des arguments portant sur l'impact environnemental du projet ou les mesures présentées.

Dans son procès-verbal, la commissaire-enquêtrice dresse un classement thématique des observations émises.

Ainsi, les thématiques suivantes sont abordées :

#### **4 Analyse des Observations**

- 4.1 Le Tracé et les Accès
  - 4.1.1 Le Tracé
  - 4.1.2 Accès aux propriétés
  - 4.1.3 Accès à la nouvelle route
- 4.2 Expropriation et atteinte à la propriété
- 4.3 'Pour le Projet'
  - 4.3.1 Portion de la RD 790, Restalgon–Portz-en-Haie–Cours Carré–Carrefour du Golhen–Rue de Quimper–Route de Quimperlé
  - 4.3.2 Hameau Coat-Loret,
  - 4.3.3 Exploitation agricole qui est sur le tracé de la route
  - 4.3.4 Ce projet est un investissement pour l'avenir et il doit aboutir en construisant une solution avec tous les intervenants
- 4.4 'Contre le Projet'
  - 4.4.1 Motifs de refus du projet :
  - 4.4.2 Sous-thème : Ambiance de l'enquête
  - 4.4.3 Sous-thème : Procédure
  - 4.4.4 Sous-Thème Justification du projet
  - 4.4.5 Sous-Thème - Atteinte à l'écosystème et traitement des impacts
  - 4.4.6 Impacts inondations
  - 4.4.7 RIIPM
  - 4.4.8 Liaisons douces
  - 4.4.9 Solutions alternatives
  - 4.4.10 Concertation
  - 4.4.11 Conformité aux lois – aux documents SUPRA
  - 4.4.12 Divers

## **4. REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE AUX OBSERVATIONS RELEVÉES PAR LA COMMISSAIRE-ENQUÊTRICE**

Le chapitre qui suit présente les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux observations relevées par la commissaire-enquêtrice suivant l'organisation thématique décrite ci-dessus.

Le département a choisi de rappeler les observations relevées par la commissaire-enquêtrice en encadré puis de traiter des principaux points abordés dans ces contributions. Il ne paraît en effet pas pertinent d'apporter systématiquement une réponse à chacune des contributions dans la mesure où celles-ci soulèvent des interrogations semblables qui conduiraient à des réponses redondantes dans les développements du département.

Chaque avis est référencé suivant la typologie du procès-verbal de la commissaire-enquêtrice : Rxx pour une contribution dans un Registre papier, Cxx pour un Courrier, Mxx pour un Mail et DDxx pour le Dossier Dématérialisé.

### **4.1 Le Tracé et les Accès**

#### **4.1.1 Le Tracé**

*Cf. les contributions R19, R20, R54, R66, DD13*

1. Qu'en est-il de la continuité piétonnière et cycliste de la rue Saint fiacre ?  
Un chemin direct du Faouët à Saint Fiacre sans passer par les grandes routes est nécessaire (comme cela a été fait pour l'accès à St Barbe).
2. Entre Toul-Pry et La Lande Saint Fiacre, il est demandé un tunnel et non une traversée en 2 temps
3. Il doit être possible d'aller du Faouët à Saint Fiacre à pied sans avoir à traverser la nouvelle route prévue : le projet insiste sur la sécurité, or faire traverser, par des piétons, une route sillonnée par des poids-lourds (210/jours) est très dangereux et contraire aux orientations de sécurité du projet.

Le département intègre bien au projet la sécurisation des franchissements des liaisons douces. Chaque traversée sera aménagée avec un ilot central permettant une traversée sécurisée en deux temps, dispositif complètement adapté à la configuration du projet.  
L'aménagement de traversées dénivelées ne se justifie pas, d'autant qu'il se révélerait d'un impact environnemental et d'un coût disproportionnés.

A titre d'éléments d'appréciation, plusieurs départements envisagent de tels aménagements dénivelés sur des itinéraires hors agglomération recevant un trafic supérieur à 5000 véhicules par jour. Cette approche sera d'ailleurs celle retenue dans le cadre de la mise en œuvre du schéma cyclable départemental tel que prévu par le schéma départemental des mobilités voté en session du conseil départemental le 16 juin 2023 ; approche issue d'échanges avec l'ensemble des départements des régions Bretagne et Pays de Loire, en lien avec le CEREMA (Centre d'étude et d'expertise sur les risques, l'environnement, les mobilités et l'aménagement).

1. Le rattrapage de relief entre moulin Baden et Kerousseau, sur une zone de très fort dévers, nécessiterait de titanesques travaux de terrassement. Le coteau aujourd'hui boisé serait mis à nu afin de stabiliser l'amont de la route, un véritable saccage.  
Les images du paragraphe 5.2.1 de la pièce A du dossier permettent de se rendre compte de l'énormité des travaux

A titre liminaire, il convient de rappeler que le département, dès la phase de conception du projet, a mis en œuvre la séquence ERC de sorte à, en tout premier lieu, éviter les impacts négatifs notables du projet sur l'environnement, réduire ceux n'ayant pu être évités et, en dernier recours, compenser

les impacts qui n'ont pu ni être évités ni suffisamment réduits. L'observation fait référence au tronçon ouest du projet de contournement routier pour lequel plusieurs variantes ont été étudiées. A l'issue de cette analyse des variantes, c'est le scénario O1 qui a été retenu dans la mesure où, comme indiqué dans le paragraphe 5.2.1 de la pièce A du dossier cité dans l'observation, ce choix a permis :

- d'une part « *d'éviter au maximum l'impact sur le fonctionnement de l'exploitation agricole dont le siège se situait à proximité immédiate du projet* »;
- et d'autre part « *d'éviter la présence d'un remblai de 10 mètres de hauteur au droit d'un affluent de l'Inam. Cette configuration est donc plus favorable pour la circulation de la faune volante (surface de boisements impactés moins importante) et de la faune aquatique (longueur de ruisseau impacté moins importante)* ».

Le projet prévoit notamment par ailleurs, à titre compensatoire, le reboisement de 4,26 ha, la plantation d'un verger de 0,23 ha ainsi qu'un suivi des boisements compensatoires.

#### **4.1.2 Accès aux propriétés**

*Cf. les contributions R01, R04-1, R54, R66*

*Secteur du Moulin de Baden - parcelles C068, C069, C507, C508*

Les accès matérialisés sont trop impactant, débouchent sur l'installation d'assainissement d'une des habitations, traversent une zone humide, seront en partie inondés en période automnale/hivernale.

La solution présentée a été privilégiée car elle rétablit les deux accès riverains dans les meilleures conditions de sécurité. Cependant, le département engagera, sur ce sujet, des discussions avec les riverains.

*Secteur Route De La Lande de St Fiacre - parcelle cadastrée Z097*

Le tracé coupe la parcelle en deux, les propriétaires demandent d'être informés sur les accès envisagés pour accéder à leur propriété et aux propriétés voisines  
Le chemin de remembrement plus au sud sera-t-il utilisé ?

Comme cela est présenté sur la planche 2 de la pièce F consacrée aux plans du dossier soumis à enquête publique, le rétablissement de la parcelle Z097 est bien prévu au sud.

#### **4.1.3 Accès à la nouvelle route**

*Cf. les contributions DD33, DD38, DD59-3*

La suppression d'accès au niveau de Kerozec va obliger les riverains à passer par le Golhen puis Kerosseau pour rejoindre Lanvégen, Guisriff, Scaër, – même pour les engins agricoles.  
Pour ces riverains, la nouvelle route est une contrainte de temps et de facilité d'accès, ils demandent de prévoir une bretelle d'accès au niveau de Kerossec.

Le maître d'ouvrage relève en effet que certains parcours seront quelque peu rallongés alors que d'autres seront raccourcis du fait du projet. On constate en l'occurrence que les désaccords sur ce point sont assez isolés et ne sont pas ressortis des échanges en concertation. A souligner que les conditions de rétablissement de la route du Pont Neuf (notamment l'absence de rétablissement de la voie nord au niveau de Kerozec) et les alternatives qui se présentaient ont été discutées avec les élus municipaux en comité de pilotage.



Comme indiqué en page 25 du bilan de concertation (pièce E du dossier), cette configuration est apparue comme le meilleur compromis car la pente en long de cette voie communale et son biais avec le projet ne permettaient pas de rétablir les deux voies. En tout état de cause, ce rétablissement aurait engendré un impact environnemental trop important au regard des bénéfices limités attendus.

#### **4.2 Expropriation et atteinte à la propriété**

*Cf. les contributions R04-2, DD27-2*

*Secteur Route De La Lande de St Fiacre - parcelle cadastrée Z097*

Les propriétaires ont un verger qui va être complètement détruit et un jardin d'agrément. Ils ont également deux chevaux en pâture sur ce terrain.

Ce projet impacte leur cadre de vie et ils ne voient pas quelles solutions sont possibles notamment pour leurs chevaux.

Ils se posent des questions sur la procédure prévue pour discuter et échanger sur l'impact réel des travaux sur leur parcelle, les mesures de compensation les possibilités d'échange de terrain, ...?

*Lieu-dit "Pont Er Lann", parcelle ZO-0074*

Cette parcelle de 1,9Ha va être coupée en deux ; le projet laissera d'un côté 5800m<sup>2</sup> et de l'autre 6400m<sup>2</sup>, petites parcelles non exploitables et invendables.

Les propriétaires souhaitent que le département fasse l'acquisition de ces deux parcelles qui pourraient permettre de faire deux espaces naturels plantés pour 'arborer le pourtour du futur rond-point.

A ce stade, le département n'a pas encore débuté les négociations pour les acquisitions de l'ensemble des emprises 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. A noter que les propriétaires fonciers et exploitants pourront spécifiquement faire part de leurs observations lors d'une enquête parcellaire à venir.

#### **4.3 Pour le Projet**

*Cf. les contributions R21, R22, R23, R24, DD46, DD26 qui explicitent la situation*

*Cf. Contribution R53*

*Cf. Contribution R99*

Les avis exprimés en faveur du projet soulignent notamment les objectifs portés par le projet tels que décrits notamment en page 3 de la pièce B du dossier soumis à enquête publique.

Ils font en effet état de la dangerosité de l'itinéraire existant du fait d'une pluralité de facteurs notamment du fait de la présence de nombreux poids-lourds aux abords du collège et du centre aquatique, du « *carrefour très dangereux au Golhen et très emprunté* » ainsi que de « *la circulation des poids-lourds, sur la VC11, non adaptée à leur circulation, empruntée car c'est un raccourci pour rejoindre la RD 790, route de Quimperlé, sans passer par la déviation nord* ». Ils relèvent également « *des risques de sécurité pour les nombreux randonneurs, et les touristes, sachant que c'est une route qui permet de se rendre à la chapelle St Fiacre, patrimoine de Le Faouët* ». Compte tenu de ces éléments, ils soulignent la nécessité d'améliorer la sécurité des usagers en traversée d'agglomération et dans les hameaux.

Par ailleurs, ils témoignent aussi d'une volonté partagée d'amélioration de la desserte du territoire en contribuant à relier des territoires excentrés du centre Bretagne à de grands axes de communication. Il participe ainsi du « *désenclavement de la partie sud du Faouët ver[s] des zones plus attractives (Quimperlé, Lorient ,...)* » (p. 14 du PV de synthèse).



Enfin, les contributions soulignent également les problématiques actuelles de nuisances sonores, de vibrations, de pollution, de difficultés pour entrer et sortir de leur domicile, etc. La réalisation de ce projet permettrait effectivement d'améliorer le cadre de vie des riverains ; notamment dans l'agglomération de Le Faouët.

Le département ne peut ainsi qu'abonder dans le sens de l'ensemble des arguments présentés par ces contributions en faveur du projet, qui font écho aux éléments développés dans le dossier.

**4.3.1 Portion de la RD790, Restalgon,-Portz-en-Haie- Cours Carré-  
Carrefour du Golhen- rue de Quimper-Route de Quimperlé**

**4.3.2 Hameau de Coat-Loret**

**4.3.3 Exploitation agricole qui est sur le tracé de la route**

**4.3.4 Ce projet est un investissement pour l'avenir et il doit aboutir en  
construisant une solution avec tous les intervenants**

**4.4 Contre le Projet**

**4.4.1 Motifs de refus du projet**

La commissaire-enquêtrice a distingué dans son PV de synthèse d'une part les principaux motifs de rejets et d'autre part les argumentaires détaillés par sous-thèmes.

Le département note cependant que certains motifs de refus du projet présentés par la commissaire-enquêtrice concernent des thématiques abordées plus en détail dans les sous-thèmes. Par conséquent, dans le souci d'éviter certaines redondances, il procède le cas échéant par renvoi.

**4.4.1.1 *Projet d'un autre temps***

1. Projet inadapté aux problèmes actuels, décidé il y a des décennies.  
L'avenir est-il aux transports routiers à outrance au vu de l'urgence climatique ?  
Ce projet est d'un autre temps, les politiques publiques poussent pour que les voitures soient moins impactantes et que les mobilités soient plus douces.
17. Après environ 20 ans il faut comprendre que ce projet reste inutile et nuisible.
18. Les motivations précédemment invoquées devant différentes juridictions restent aujourd'hui, plus qu'hier encore, efficaces juridiquement.

Le département répond à ces remarques au titre suivant : 4.4.4.1 *Projet en inadéquation.*

**4.4.1.2 *Impact sur les milieux naturels***

2. Le bénéfice de décharger Le Faouët de passages de 210 véhicules 'ne fait pas le poids' face à l'impact irréversible sur les milieux naturels.
5. À l'heure du réchauffement climatique, toute nature, toute zone humide est à conserver.  
Il est aujourd'hui vital de prioriser la biodiversité, la perméabilisation des sols et d'arrêter tous les grands projets inutiles et décidés.
6. De nombreuses haies, talus et prairies, ruisseaux vont être impactés, il sera dérogé aux règles de protection des espèces et habitats naturels protégés.  
Ce projet va détruire des terres agricoles

Le département répond à ces remarques au titre suivant : 4.4.5 *Atteinte à l'écosystème et traitement des impacts.*

#### **4.4.1.3 Nuisances routières**

3. Le projet déplace les nuisances routières vers d'autres habitants

La démarche Eviter Réduire Compenser menée sur l'ensemble des thématiques a permis de retenir le tracé de moindre impact, y compris pour les habitations existantes situées à proximité du projet.

En effet, tel qu'il ressort du dossier soumis à enquête publique, le département a veillé à éviter 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. Lorsqu'il ne pouvait éviter la proximité avec certaines habitations, il s'est attaché à réduire les impacts négatifs notables du projet les concernant notamment en prévoyant la mise en place de protections acoustiques et une réduction de la limitation de vitesse.

#### **4.4.1.4 Sécurité**

4. Les risques routiers paraissent surévalués notamment sur la portion de la déviation nord qui longe le collège où de très bons aménagements ont été réalisés, a contrario de de la rue Portz-en-Haie et de l'école privée où il existe de vrais risques pour les enfants et parents qui doivent traverser la route

La réponse du département est développée au 4.4.4.2 *Sécurisation des voies routières actuelles* du présent mémoire.

#### **4.4.1.5 Risque d'inondation en aval**

7. Ce projet, du fait de l'artificialisation des sols, ne respecte pas l'écoulement naturel des eaux de pluie, risque d'augmenter les inondations en aval, notamment vers Quimperlé

Le département répond à ces remarques au titre suivant : 4.4.6 *Impacts inondations*.

#### **4.4.1.6 Démarche Eviter Réduire Compenser**

8. Attention l'état dit '80% des mesures conservatoires ne sont pas mises en œuvre' ! Jamais on n'évite, on réduit très peu, on peut difficilement compenser

La simple lecture du dossier (notamment son étude d'impact et sa note de présentation non technique (pièce A du dossier) au chapitre 5 Genèse du projet la démarche ERC) suffit à démontrer que le département a intégré la démarche Eviter Réduire Compenser (ERC) dès l'étude d'opportunité et de faisabilité du projet, puis au stade des études d'avant-projet qui ont abouties à la solution retenue (dite solution de moindre impact) et présentée à l'enquête publique.

La synthèse des mesures figurant en pages 43 à 46 de la pièce B du dossier soumis à enquête publique énumère l'ensemble des mesures d'évitement et de réduction prévus au dossier.

S'agissant des mesures de compensation, afin de s'assurer de leur effectivité, des mesures de suivi sont prévues et développées en pages 243 à 245 du tome 2 de l'étude d'impact soumis à enquête publique. Par ailleurs, le département rappelle que la stratégie de compensation mise en place dans le cadre de ce projet a visé à rechercher des sites de compensation au niveau du fuseau étudié dans

le cadre du projet et dans sa périphérie immédiate dans la continuité des sites affectés par le projet. Cela permet ainsi de garantir une cohérence géographique, écologique et fonctionnelle. Une carte en page 142 de l'étude d'impact recense les sites de compensation étudiés et retenus. Le plan général des travaux de compensation est présenté en page 29 de la notice de présentation non technique (pièce A du dossier).

#### **4.4.1.7 Ressource en eau**

9. Le Préfet a déclaré le département en vigilance sécheresse, cet été, le problème de disponibilité de l'eau est de plus en plus crucial, ce projet va à l'encontre de ces préoccupations

Comme indiqué en page 89 de son tome 1, l'étude d'impact n'identifie « *aucun captage d'eau potable ou de périmètre de protection au sein de l'aire d'étude rapprochée* ».

La disponibilité de l'eau pour le milieu naturel est abordée au 4.4.5.1 *Zones humides* du présent mémoire.

#### **4.4.1.8 Pérennité des commerces**

10. Ce projet risque de détruire le commerce : le contournement du bourg ne fera qu'accroître le danger de pérennité des commerces du centre-ville, moins de circulation entraînera forcément moins d'occasion aux gens de passage de s'arrêter, de se rendre à des surfaces commerciales installées en bordure de route.
11. Ce type de projet promeut la dynamique territoriale qui vide la vie des bourgs au profit des grandes zones commerciales périphériques, qui promeut le tout voiture, avec ses impacts sur les émissions carbone et le dérèglement climatique.

Concernant l'accessibilité des commerces du centre-ville, comme cela est indiqué dans le tome 2, en page 73 :

- le projet aura un impact très faible sur les entreprises installées dans la commune de Le Fauët ;
- les entreprises installées sur le territoire de la commune de Le Fauët seront desservies directement par le contournement au niveau des giratoires de « Pont er Lann » et de « Kerousseau » .

La commune de Le Fauët constitue l'une des trois centralités de la communauté de communes du « Roi Morvan Communauté ». Les communes limitrophes ne disposent pas d'autant de services et de commerces et ne constituent pas une offre concurrente aux commerces du centre-ville de Le Fauët.

#### **4.4.1.9 Absence de gain de temps**

12. Le projet est contre-productif en gain de temps pour certains Fauëttais, [ceux qui habitent Le Moulin de Baden, Kerosec, La Lande Saint-Fiacre...]

Le maître d'ouvrage répond à ces remarques au chapitre suivant : 4.4.4.4 *Gain du projet pour Le Fauët* .

#### **4.4.1.10 Impact sur le patrimoine**



13. Le projet porte atteinte au patrimoine, le tracé passe à proximité de la Fontaine Saint-Fiacre, il coupe l'accès à Saint Fiacre par la forêt, il impacte la voie verte

Concernant la fontaine Sainte-Fiacre, le département renvoie à la page 74 du tome 2 de l'étude d'impact qui donne les précisions suivantes :

*« Le projet est situé dans le périmètre de la zone de préservation des abords de la fontaine mais à l'extrémité nord et n'impacte en rien l'ambiance paysagère initiale bordant ce lieu patrimonial. Le contexte très boisé empêche toute perception visuelle depuis la fontaine sur le projet routier. Aucun impact n'est relevé »*

Le département a tenu pleinement compte de l'existence de la voie verte dans la conception de ce projet. En effet, comme indiqué en pages 271 et suivantes du tome 2 de l'étude d'impact, des mesures sont prévues à chaque fois que le projet intercepte les chemins de randonnée. Elles prennent la forme d'une pluralité d'aménagements (plantation de haies, mobilier, modelé...) afin d'intégrer au mieux le passage de la route à proximité de ces chemins. Cela permet ainsi d'aboutir à un effet résiduel faible du projet sur ces sentiers (cf. ligne 3 du tableau 106 Synthèse des mesures et des effets résiduels du projet sur l'environnement, p. 288 du tome 2 de l'étude d'impact). Par ailleurs, des aménagements sont prévus en faveur des piétons et des cyclistes à chaque interception des sentiers par la RD 782.

La carte figurant en page 294 du tome 2 de l'étude d'impact précise les 3 traversées du contournement par la voie verte : au hameau de Petit Coat Loret (existante), au giratoire sur la RD 790 route de Quimperlé et enfin à l'intersection avec la rue du Pont Neuf. Chaque traversée sera aménagée avec un ilot central permettant une traversée sécurisée en deux temps.

En outre, la rue de Saint Fiacre apparaît comme la liaison douce en devenir pour relier le hameau de Saint Fiacre au centre-ville de Le Faouët (cf carte p. 9 de l'évaluation citée ci-dessus, soit en p. 292 du tome 2 de l'étude d'impact). Le projet intercepte cette voie communale mais ne rétablit que partiellement sa branche Nord (côté Le Faouët), sa branche Sud étant mise en impasse. Cette configuration favorisera une circulation apaisée et un ilot central permettra une traversée sécurisée du contournement en deux temps.

Ainsi le projet prévoit bien une sécurisation des traversées du contournement par les pistes cyclables existantes. Il en est de même pour le futur point de passage au droit de la rue Saint Fiacre.

#### **4.4.1.11 Absence d'alternative satisfaisante**

14. N'y-a-t-il pas la possibilité de réduire l'impact avec un projet routier plus court, ou en aménageant les infrastructures existantes aux endroits qui posent problèmes ?

La réponse du maître d'ouvrage est développée au chapitre 4.4.9 *Solutions alternatives* du présent mémoire.

#### **4.4.1.12 Coût du projet**

15. Projet trop couteux, trop impactant pour l'environnement.  
Que l'argent aille plutôt à redynamiser le centre-ville, à replanter des arbres dans les espaces où ils en manquent, etc., plutôt qu'à détruire notre ville !

16. Un coût de plus de 7 M€, pour un projet estimé destructeur pour l'environnement, est de l'argent public mal utilisé.  
De plus, à ce coût, il faut rajouter les coûts d'entretien, puisqu'aucune route n'est désaffectée en compensation.



Le département confirme que le coût du projet est bien cohérent et proportionné au regard des services offerts et des objectifs de l'aménagement.

#### **4.4.2 Ambiance de l'enquête**

*Référence à la contribution DD24*

1. Le projet de contournement du Faouët est un vieux serpent de mer qui refait surface régulièrement.
2. Afin de débloquer une situation intenable, le Département tente de relancer ce projet controversé en mettant en avant des problèmes de sécurité pour les enfants, pour les habitants qui sont sur le trajet des poids-lourds et des problèmes de nuisance
3. On constate, une 'tentative' de clivage de la population entre les partisans du projet et ses opposants qui sont ainsi de facto assimilés à des inconscients préférant la survie de quelques invertébrés au bien-être et à la sécurité de leurs concitoyens !

Sur cette thématique, les observations retenues par la commissaire-enquêtrice font état d'avis sur le projet et n'induisent pas de réponse du maître d'ouvrage.

#### **4.4.3 Procédure**

*Références aux contributions DD10, DD24, DD25, DD28, R62*

La commissaire-enquêtrice a synthétisé les contributions au sein des sous-thématiques suivantes :

- Organisation de l'enquête ;
- Information du public ;
- Avis des services de l'Etat ;
- Lien enquête DUP et Autorisation environnementale.

##### **4.4.3.1 Organisation de l'enquête**

1. Le dossier a été étudié dans des conditions dégradées du fait de sa planification pendant le mois d'août et de sa concomitance avec le démarrage d'une autre enquête importante concernant les périmètres de protection d'un captage d'eau potable
2. Le 'Saucissonnage' de la démarche en deux Enquêtes Publiques (EP) est surprenant : la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et la partie environnementale... comme si elles étaient déconnectées !
3. Le Calendrier pour le moins troublant :
  - première EP organisée simultanément avec celle du PLUI de Roi Morvan Communauté
  - seconde EP programmée de la mi-Août à la mi-Septembre 2023.
4. L'enquête DUP, de Février-Mars 2023, se déroulait en même temps que l'enquête PLU – soit environ 3500 pages de dossier à appréhender.
5. Cette enquête se déroule entre le 16 août et le 15 septembre, soit 'à cheval' entre les vacances d'été et la rentrée. Si on avait voulu tenir écarter la population loin de l'information, nécessaire à la bonne compréhension du dossier et de ses enjeux, on ne se serait pas pris autrement.

Le département entend rappeler qu'il n'est pas l'autorité compétente pour fixer les dates d'enquête publique. En effet, c'est au préfet qu'il revient de déterminer ses dates et ses modalités (autant pour l'enquête concernant la déclaration d'utilité publique que pour celle concernant l'autorisation environnementale).

Avec un premier objectif d'organiser une enquête publique unique, le département du Morbihan, maître d'ouvrage de cette opération, a déposé en mars 2021, une demande d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et une demande d'autorisation environnementale.

Cependant, les délais d'instruction de la demande d'autorisation environnementale étant beaucoup plus longs, le choix a été fait de réaliser une première enquête publique sur la déclaration d'utilité publique. Une deuxième enquête publique est donc maintenant organisée concernant l'autorisation environnementale.

Le département précise qu'il n'y a pas d'obligation d'organiser une enquête publique unique qui aurait porté à la fois sur la déclaration d'utilité publique et sur l'autorisation environnementale. Par ailleurs, il est de jurisprudence constante que le fait qu'une enquête publique se soit déroulée pendant les vacances scolaires n'est pas de nature à entacher d'irrégularité la procédure.

Ce sont les circonstances qui ont, en l'espèce, conduit à ce que les deux enquêtes publiques ne soient pas menées dans le même temps. En tout état de cause, cela offre au public l'opportunité de se prononcer à plusieurs reprises sur le projet.

#### **4.4.3.2 Information du public**

1. Défaut d'information du Public : Erreur sur la référence au SAGE (correction en cours d'enquête
2. Cette enquête concerne également la demande 'Autorisation Eau' ce qui n'est pas précisé sur l'avis d'enquête qui ne fait mention que de 'la demande de dérogation d'espèces et habitats protégés et de défrichement'
3. Ce projet, comme tous les projets impactant les populations et leur environnement mériterait une présentation /débat public

**Comme l'indique l'article L. 214-3 du code de l'environnement, l'autorisation « loi sur l'eau » est, depuis le 1er mars 2017, l'autorisation environnementale telle que prévue par les dispositions des articles L. 181-1 et suivants et R. 181-1 et suivants du code de l'environnement.** Cela explique donc que seule une référence à l'autorisation environnementale soit faite. L'autorisation environnementale peut, par ailleurs, tenir lieu d'autorisation de défrichement et de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés. Il convient, le cas échéant, de le préciser, comme en l'espèce.

**Concernant l'observation relative à la demande de présentation du projet ou de débat public,** il convient de souligner que le **département a pris l'initiative d'organiser une concertation préalable lors des études préalables au dépôt de la déclaration d'utilité publique et de la demande d'autorisation environnementale** alors même qu'il était en-dessous des seuils et critères prévus par les articles L. 121-8 et R. 121-2 du code de l'environnement et qu'il n'était soumis à aucune concertation obligatoire au titre du code de l'urbanisme.

En effet, au cours des années 2017 et 2018, ce processus de concertation a permis de recueillir les observations et propositions du public. Ainsi, plus d'une cinquantaine de personnes se sont réunies lors de chacune des deux réunions publiques qui se sont tenues les 20 décembre 2017 et 28 juin 2018.

Un atelier « Agriculteurs et Sylviculteurs » a eu lieu le 7 février 2018.

Un atelier « Patrimoine, espaces naturels, loisirs » a eu lieu le 19 mars 2018, auquel les associations Ar Gaouenn et Nature Patrimoine Centre Bretagne ont participé.

Un dossier de concertation et six panneaux d'exposition ont été mis à la disposition du public du 15 au 29 juin 2018 inclus.

Le bilan de la concertation, mis en annexe de l'étude d'impact, est en ligne depuis le mois de novembre 2019 sur le site internet du département ainsi que les sites internet des mairies des communes de Le Faouët et Lanvégen.

Enfin, la présente enquête publique correspond à la phase de consultation du public prévue dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale. Cette phase essentielle permet à la population de consulter toutes les pièces du dossier, de demander des explications et d'émettre ses observations sur le projet.

#### **4.4.3.3 Avis des services de l'état**

1. On constate une utilisation massive d'offices de conseil mandatées à grands frais (argent public) pour créer d'impressionnants dossiers, en apparence cohérents... mais qui ne répondent pas toujours aux réserves et oppositions légitimes des organismes officiels consultés (CNPN ; MRAE), ou parfois non consultés (OFB).
2. Les réponses du Maître d'Ouvrage (MO) aux réserves ou avis défavorables du CNPN et de la MRAE semblent légitimer sa décision d'implémenter à tout prix son projet.  
Cependant cette démarche n'annule en aucune manière la validité des avis négatifs initialement émis par le CNPN et la MRAE qui devraient être de nouveau saisis par le MO afin de juger du bien-fondé des modifications proposées dans le cadre de l'étude d'impact.
3. La correspondance issue du Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires, datée du 2 Mai 2023, concerne exclusivement la loutre d'Europe. Elle ne réfère en aucun cas aux dizaines d'espèces animales et végétales dont la survie est menacée par ce projet.
4. L'Office Français de la Biodiversité (OFB) n'a, semble-t-il, pas été officiellement consulté par le MO.  
  
Au titre de cette enquête d'Autorisation Environnementale, cet avis aurait dû être intégré dans le dossier  
Compte tenu de l'importance de cet organisme d'État dans le contrôle des procédures de protection de la biodiversité, cette omission devrait être immédiatement corrigée.
5. De quel droit le MO se positionnerait-il comme juge et partie dans le processus d'enquête publique ?
6. Suite à l'avis défavorable du CNPN, l'étude d'impact a été amendée.  
L'absence d'une re-consultation du CNPN, alors qu'elle était demandée si le projet se poursuivait, est une lacune majeure dans la procédure
7. En l'absence de demande de dérogation – CERFA 13616\*01, la réglementation n'est pas respectée

**A titre liminaire, le département précise que le CERFA 13616\*1 concernant la demande de dérogation pour la capture, l'enlèvement, la destruction, la perturbation intentionnelle de spécimens d'espèces animales protégées figure bien en pièce C3 du dossier tel que soumis à l'enquête publique (Pièce C, Annexe 3).**

De nombreuses observations portent sur les avis émis au cours de la procédure d'instruction de l'autorisation environnementale. Il est rappelé que le préfet est l'autorité compétente pour solliciter les différents services, instances et établissements publics de l'Etat concernés et qu'il lui appartient, à ce titre, de saisir ceux dont la consultation est obligatoire au titre du code de l'environnement qui en fixe la liste.

Le code de l'environnement prévoit la consultation obligatoire de l'office français de la biodiversité seulement dans le cas où « *la demande d'autorisation environnementale porte sur un projet d'activité susceptible d'altérer de façon notable le milieu marin d'un parc naturel marin* » (cf. art. R. 181-27 du code de l'environnement) ; ce qui n'est pas le cas ici.

Par ailleurs, il convient de préciser que l'article R. 181-28 du code de l'environnement prévoit qu'en cas d'avis défavorable du conseil national de protection de la nature **et** lorsque la dérogation porte



sur « une espèce figurant sur la liste établie en application de l'article R. 411-8-1 », le préfet doit saisir pour avis conforme le ministre chargé de la protection de la nature. S'agissant de ce projet de contournement, seule la loutre fait partie des espèces figurant sur la liste susvisée. C'est dans ce cadre qu'a été saisi le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires. Cela explique pourquoi cet avis fait uniquement mention de cette espèce.

Le préfet peut, compte tenu des avis reçus, formuler une demande de complément au maître d'ouvrage. Dans le cadre de l'instruction du présent dossier, le département a répondu à deux demandes de compléments :

- la première demande du 16 juillet 2021 a fait suite à l'instruction de la demande d'autorisation environnementale par le préfet ;
- la deuxième demande du 12 mai 2022 a formulé des demandes de compléments au regard de l'avis formulé par le CNPN.

Le préfet apprécie ensuite les réponses apportées par le département.

En tout état de cause, en l'espèce, les compléments apportés par le département ne nécessitent pas de nouvelles saisines ni de la MRAe ni du CNPN dès lors qu'ils ne soulevaient aucune question nouvelle.

#### **4.4.3.4 Lien Enquêtes DUP et EA**

*I.* On ne peut que déplorer que certaines options présentées par des contributeurs lors de la 1ère EP de Mars 2023 n'aient pas été prises en compte, ni évaluées.  
On peut citer par exemple la proposition alternative présentée par l'association Ar Gouenn qui présente un bon compromis et dénote la volonté de tous les acteurs, y compris, les associations de défense de l'environnement, pour trouver des solutions adaptées.

A titre liminaire, il est rappelé que les alternatives au projet font l'objet du chapitre XVII.2 « *Justification de l'absence de solution alternative satisfaisante au projet* » et du chapitre XVIII « *Comparaison des variantes* » du tome 1 de l'étude d'impact.

L'alternative au projet constituée de l'aménagement en place de la RD790 (scénario O3) et de l'aménagement en place de la VC11, évoquée lors de la première enquête publique, fait bien l'objet d'un chapitre spécifique en pages 391 à 392 du tome 1 de l'étude d'impact.

Les propositions formulées lors de la première enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique ont fait l'objet d'une analyse par le département. En effet, dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse du commissaire-enquêteur, le département a consacré la sous partie 3.1.4.1 « *Aménagement en place de la route de Coat Loret (VC 11)* » et 3.1.4.2 « *Scénario O3 – déviation du carrefour du Gohlen – rappel du scénario* » à détailler ces solutions de substitution. A cette occasion, le département avait également présenté le détail de l'analyse multicritère dans la sous partie 3.1.4.3 « *Scénario O3 – déviation du carrefour du Golhen – détail des études* »

Ces solutions avaient toutes été étudiées lors de l'étude d'opportunité ou lors de la concertation du public et ont été écartées par le département.

Lors de la présente enquête, l'association Ar Gouenn a proposé une adaptation de cette alternative. Le département y répond au chapitre 4.4.9.2 *Solution alternative proposée par l'association Ar Gouenn*.



#### **4.4.4 Justification du projet**

*Références aux contributions : DD10, DD17, DD28, DD19, R55, DD34, DD54, R62*

La commissaire-enquêtrice a synthétisé les contributions selon les sous-thématiques suivantes :

- Projet en inadéquation ;
- Sécurisation des voies routières actuelles ;
- Désenclavement de la Bretagne intérieure – desservir les activités industrielles ;
- Gain du projet pour Le Faouët ;
- Trafic routier ;
- Les hypothèses sont discutables.

##### **4.4.4.1 Projet en inadéquation :**

1. Le projet date de plus de quarante ans et reflète parfaitement un mode de fonctionnement ‘croissance démographique et économique soutenues, consommation intense de biens matériels, de foncier, de ressources naturelles portée par le paradigme d’une croissance économique sans fin, sur une planète finie avec au final le changement climatique’
2. Les temps ont changé et l’époque où seules les associations de défense de l’environnement se battaient contre les projets destructeurs est révolue. La population, dans sa grande majorité, les commerçants ne sont plus décidés à se laisser bernier par des discours politiques-passéistes ...

Ces avis contestent le projet en arguant de son inadéquation au regard du « *changement climatique* » et de son ancienneté sans tenir compte des besoins auxquels répond le projet.

Le département entend indiquer que le projet de contournement routier de Le Faouët a été conçu afin de répondre notamment à un besoin avéré de sécurisation dans l’agglomération de Le Faouët et dans les hameaux, d’amélioration de la desserte et du cadre de vie des habitants de l’agglomération.

Ce projet de contournement a, à cet égard, été réaffirmé par le schéma départemental des mobilités qui est en phase avec les défis et l’exigence environnementale qui imprègne désormais toutes les politiques publiques et particulièrement celles liées à la mobilité. Fruit d’un travail d’expertise et d’une réflexion partagée, notamment d’un dialogue avec les élus des territoires, les actions qui y sont retranscrites témoignent de la nécessité de promouvoir les différents modes de transport de manière équilibrée et complémentaire.

En tout état de cause, le département du Morbihan rappelle que la conception de ce projet découle de la mise en œuvre de la séquence ERC qui permet d’aboutir à un impact du projet faible sur le territoire étudié et positif pour les usagers de la RD 782 et les habitants de la commune de Le Faouët.

##### **4.4.4.2 Sécurisation des voies routières actuelles**

1. Détourner le trafic de l’axe ‘Cours Carré’ ne se justifie pas au titre de la sécurité des collégiens. Les aménagements adéquats ont été réalisés.  
les aménagements réalisés de la voie, l’ont été pour apporter de la sécurité, et à ce jour, il faut noter, qu’aucun accident n’est à déplorer  
L’argument la sécurité est impertinent : les camions qui passent par la ville (Cours Carré) à vitesse réduite ne constituent aucun risque pour les piétons.  
Pour éviter les problèmes, il faut faire respecter la réglementation en vigueur, ce qui n’est pas toujours le cas
2. La situation est différente rue de Portz-en-haie, où aucun aménagement n’a été fait alors qu’il devrait être prioritaire

3. Une grande partie de la circulation est locale, camions de desserte et voitures légères.  
De fait, la circulation devant le collège risque de ne pas beaucoup diminuer et par ailleurs les aménagements d'infrastructure réalisés sécurisent les abords.  
La Directrice du collège a-t-elle envoyé des courriers au département et à la mairie pour sécuriser les alentours ?
4. La route de Quimperlé est caractérisée par certains habitants comme ayant des nuisances routières et des problèmes de sécurité.  
Or elle sera, une fois la déviation réalisée, emprunter par le double de véhicules légers [donc une augmentation des nuisances sonores].  
De plus, sur ce tronçon il n'est pas prévu de trottoir, ni de piste cyclable
5. Aux villages de Coat Loret et de St Fiacre, il ne semble pas que la mairie ait pris des dispositions pour faire respecter les réglementations en vigueur
6. On peut s'étonner en parallèle que le projet ne prévoit pas d'aménagement ou d'itinéraires cyclables, et n'aide pas la commune à prévoir une piste cyclable entre Kerousseau-le Golhen, route sur laquelle débouche une voie verte et où le trafic de voitures légères va être en augmentation.
7. Il n'y a pas de gains clairs en termes de sécurité.  
La MRAE, elle-même souligne, que “ *Les justifications apportées au projet de contournement routier ne montrent pas clairement les effets positifs de celui-ci, notamment en termes de transit facilité et de sécurité routière*”.

Sur ces points, le maître d'ouvrage répond en détail au chapitre 4.4.9 *Solutions alternatives* du présent mémoire.

#### **4.4.4.3 Désenclavement de la Bretagne intérieure – desservir les activités industrielles**

1. Ce projet, engagé depuis plus de 30 ans, répondait bien à la problématique de l'époque, améliorer la desserte de deux sites agro-industriels.  
L'un de ces sites est maintenant desservi par l'axe Gourin-Scaër.  
L'autre (D'Aucy) continue à se développer sans difficulté de desserte a priori, pour ce site seule la moitié Est du projet serait utile.
2. La justification, s'appuyant sur ‘ le désenclavement de la Bretagne intérieure’, ne tient pas :
  - a - le trajet le plus court pour rejoindre les grands axes nationaux (RN 164, RN165) en partant de Scaër et/ou de Guisriff, n'est pas celui emprunté par la RD 782 via le Faouët,
  - b - Gourin a une déviation Ouest et Nord qui permet de ne pas traverser le bourg, quand on vient de Scaër ou de Guisriff.
3. Concernant la liaison Lorient – Roscoff, le projet de rectification de la RD 782 entre Le Faouët et Guisriff est-il abandonné ?  
ou  
Y-a-t-il en préparation un 2<sup>ème</sup> projet concernant la RD782 ?
4. La RD 782 est loin de répondre à l'objectif du Maitre d'ouvrage d'améliorer la sécurité et la desserte du territoire.  
En effet, conforter un itinéraire prioritaire en contournement de Le Faouët risque de détourner du trafic qui utilise actuellement la RD1, itinéraire déjà sécurisé, alors que ce trafic détourné transiterait, au contraire, par des tronçons non sécurisés de la RD782  
- à l'ouest du projet, nombreux virages et traversée de plusieurs hameaux,  
- à l'est du projet jusqu'à Pontivy, traversées non sécurisées de plusieurs villages dont un collège à Guémené-sur-Scorff et le centre du bourg de Kernascleden
5. Le SCoT du roi Morvan précise que la moitié des surfaces viabilisées pour des zones d'activité se situe à Guisriff.

Cette nouvelle zone est sur la RD27 qui rejoint facilement la RD1 (Gourin-Pontivy), itinéraire déjà sécurisé. Il est donc inconcevable de ne pas privilégier cet itinéraire. La commune de Guisriff n'est absolument pas isolée des grands axes de communication.

Le Faouët n'est pas sur les itinéraires qui semblent les plus simples pour, depuis Guisriff, rejoindre la RD796, ou les RN 164, RN165, ou depuis Lorient /Quimperlé rejoindre la ZA de Keranna.

6. Le président du conseil départemental nous martèle '*la très forte attente du territoire*'. Mais dans ce dossier volumineux, il n'apparaît pas la moindre demande qui interviendrait d'une entreprise.  
Ces entreprises se sentent-elles concernées par ce projet ?

Comme indiqué dans le dossier d'autorisation environnementale tel que soumis à enquête publique, un des objectifs portés par le projet est l'amélioration de la desserte du territoire en confortant un itinéraire prioritaire. Outre le fait qu'il va bénéficier aux pôles économiques du secteur, il va contribuer à relier des territoires excentrés du centre Bretagne à de grands axes de communication. Il va ainsi permettre une meilleure liaison entre la RD 782, la RD 790 (au sud vers Quimperlé) et la RD 769 (route à grande circulation d'intérêt régional entre Roscoff et Lorient).

S'agissant des activités économiques, la configuration actuelle du réseau routier entraîne une augmentation du trafic de poids lourds en agglomération ; dégradant *de facto* les conditions de sécurité des usagers et le cadre de vie des habitants.

Comme indiqué dans la conclusion de son mémoire en réponse aux observations du commissaire enquêteur lors de la première enquête relative à la déclaration d'utilité publique, le département a déjà répondu aux remarques concernant l'axe existant entre Gourin et Guisriff qui serait à privilégier via la RD27 en précisant que l'étude s'est basée sur le trafic poids lourds qui empruntait déjà la RD782, la RD790 ainsi que la VC11.

Le report éventuel de trafic poids lourds sur le projet de contournement depuis d'autres itinéraires tels que la RD1, n'est pas estimable et ne constitue pas un risque particulier. Notamment, la présence du collège à Guéméné-sur-Scorff en bord de RD782 est corrélée, par la contribution, à une « traversée non sécurisée » de cette ville.

Ce parallèle avec la traversée de Le Faouët par la RD790 peut paraître pertinent, et conforte en quelques sortes l'objectif de sécurité du projet de contournement de Le Faouët.

Pour la traversée de Guéméné-sur-Scorff, le trafic poids lourds passant devant le collège n'est pas connu, mais doit vraisemblablement être significativement plus faible que celui de la RD790 à Le Faouët.

Dans tous les cas, la traversée de Guéméné-sur-Scorff n'est pas concernée par le projet de contournement de Le Faouët. Si besoin était, la sécurité de cette traversée devrait être appréciée de façon globale en intégrant la desserte et le développement des zones d'activité de cet autre pôle de proximité de Roi Morvan Communauté.

Enfin, le département n'envisage plus de traiter globalement l'itinéraire de la RD 782 entre Guisriff et Le Faouët. Il pourra cependant apprécier au cas par cas les situations ponctuelles qui nécessiteraient des interventions localisées de sécurisation.

#### **4.4.4.4 Gain du projet pour Le Faouët**

1. Pas de gains significatifs de temps (2 min sur la totalité du futur tracé selon les calculs d'Ar Gaouenn)
2. Il est indiqué que le contournement apportera un confort aux usagers du fait d'un gain de temps de l'ordre de 4mn/trajet/jour. Les données de base pour ce calcul ne sont pas précises. Et ce n'est pas



vrai pour tous les usagers,

3. Ce projet va augmenter le trajet pour de nombreux Faouëtains(es) pour aller vers Guisriff en partant de Kerozec, pour aller au Faouët en partant de la Lande St Fiacre.  
Les déplacements de ces riverains vont augmenter en moyenne de 2 km, ce qui fait 4 km pour un aller et retour multiplié par 365 jours = 1460 km multiplié par combien de véhicules ? ...Si c'est par 100, nous sommes à 14600 km supplémentaires par an !
4. Le risque de désertification du centre-ville a-t-il pas été analysé ? A priori, les commerçants sont le cœur du centre-ville et ils n'ont pas un chapitre dans l'étude d'impact ou autre. Faciliter l'accès aux entreprises, qui n'ont pas eu besoin de contournement pour s'implanter ou s'agrandir, vaut-il la mort des commerces du Faouët ?

**Le gain de temps** ne constitue pas un des motifs justifiant le projet mais il participera à la meilleure desserte du territoire départemental pour conforter un itinéraire prioritaire (les itinéraires actuels étant inadaptés aux trafics poids lourds) et de la sécurisation du trafic; qui constituent les motifs du projet.

Seuls les usagers venant ou allant vers Guisriff auront **un allongement de parcours d'environ 700 m, et non de 2 km**, pour accéder **aux commerces du centre-ville**, les deux arguments ci-après relativisent cependant la gêne occasionnée :

- actuellement les usagers venant ou allant à Gourin ne passent pas forcément par le centre-ville, puisque la RD790 constitue le chemin le plus court;
- seuls les usagers venant ou allant vers Lorient passent actuellement en centre-ville autour des halles et pourront l'éviter demain avec le contournement. Ces usagers pourront continuer à accéder au centre-ville sans allongement de parcours lorsqu'ils viennent de Lorient.

**Enfin, concernant le risque de désertification du centre-ville**, le maître d'ouvrage y répond au 4.4.1.8 *Pérennité des commerces*.

#### *4.4.4.5 Trafic routier*

1. La conserverie n'a pas prévu d'augmentation de trafic, malgré son extension d'activité sur les légumes, son activité sur les aliments d'animaux étant supprimée ainsi que le transport des déchets de méthanisation, qui seront traités sur place.
2. Nous ne comprenons pas pourquoi le Département n'a pas tenu compte des chiffres les plus récents (2019) qui correspondent en plus au trafic annuel, plutôt que de se référer à avril 2017, si ce n'est que pour masquer la réalité d'un trafic bien plus faible que le Département le mentionne tout le long du dossier.
3. Il est également précisé à la p. 278 du tome 2, que « *Les poids lourds en transit représentent environ 210PL/jour dont 114 sur la RD 790 Nord et 62 sur la VC 11...* ». Quand le Département déclare 210 PL/jour de transit dans l'agglomération à la p. 12 du tome 1, il trompe le citoyen, puisqu'il inclut les 62 poids lourds passant sur la VC 11, alors que cette voie communale se trouve à plus de 2 km de l'agglomération.
4. Le dossier de demande d'autorisation environnementale n'apporte aucun élément nouveau sur le trafic poids lourds. '*Tous nos arguments se référant au dossier DUP sont donc toujours d'actualité et doivent être pris en compte pour cette demande*'



5. Concernant le comptage des poids-lourds, il est étonnant que l'on parle d'estimation et que des chiffres précis ne soient pas fournis. Le dossier s'appuie sur un comptage de 2017, au lieu d'utiliser un comptage de 2019 qui fait apparaître une baisse du trafic.
6. Aucune réponse du département n'a été donnée suite aux questions posées lors de la DUP.  
Le point de comptage, réalisé au nord, a comptabilisé tous les camions, ceux en transit mais également ceux qui approvisionnent le bourg de Le Faouët. Le nombre de poids-lourds se rendant à la conserverie n'est pas donné !  
Les estimations auraient dû être faites sur le trafic de la RD790 sud.  
Quelle est la valeur du dossier si les hypothèses sont floues ?
7. Si le comptage au Coat Loret est exact, 62 poids-lourds/jour donc moins de 3/heure à mettre en opposition avec la destruction de notre environnement.

Le département confirme son estimation de 210 poids lourds par jour en transit. Ce chiffre concerne uniquement les poids lourds **en transit** : en effet, l'enquête minéralogique (une enquête technique utilisant les plaques minéralogiques) réalisée par le bureau d'étude Atlantic Transports distingue bien les poids lourds en transit de ceux s'arrêtant dans le centre-ville (en desserte locale), de par leur temps de parcours observé.

Ce trafic concerne les deux axes qui sont qualifiés comme inadaptés aux poids lourds : la RD790 en traversée d'agglomération et la voie communale n°11 en traversée du hameau de Coat Loret. En effet, le projet vise **à la fois à sécuriser les usagers en traversée d'agglomération de la commune de Le Faouët** mais également **à améliorer la sécurité dans les hameaux**.

#### *4.4.4.6 Les hypothèses sont discutables*

1. Les estimations et analyses sont fausses, étant donné que le département n'a calculé que les bénéfices
  - a. sans tenir compte de l'augmentation de trafic pour certains ou de trajet pour d'autres
  - b. sans tenir compte de l'augmentation des nuisances sonores pour les habitants route de Quimperlé.
  - c. sans prise en compte des accidents de la nouvelle route
  - d. sans prise en compte qu'il y a très peu de démolitions de voirie donc pas moins de routes à entretenir... .
2. L'impact sur le trafic de l'installation d'une surface commerciale, rue de Lorient n'est pas mentionné
3. La motivation de mise en œuvre du projet :
  - a. surévalue la nécessité de cet aménagement routier en tentant de démontrer que le projet résoudrait un niveau de danger présent sur d'autres secteurs de la ville du Faouët et, ce, sans aborder d'autres modalités pouvant réduire le dit-danger;
  - b. ne prend pas la réelle mesure des impacts sur l'environnement qu'il engendrera sur la santé, les milieux naturels, les espèces et le paysage. L'étude d'impact aboutie, suite à des manquements méthodologiques, à une sous-évaluation des impacts de cet aménagement.En considérant ces biais et interprétations faussées, le projet perd de sa pertinence.

Le département répond à la remarque sur les « *autres modalités pouvant réduire le dit-danger* » au 4.4.9 *Solutions alternatives* du présent mémoire.

Il est, dès à présent, précisé que, concernant la sécurité publique, le département considère que malgré les aménagements en place, le trafic de transit des poids lourds n'a pas vocation à circuler

sur une route départementale traversant une zone agglomérée, qui plus est, en présence d'un collège et d'un centre aquatique.  
Ce trafic de transit poids lourds est estimé à 210 poids lourds par jour en moyenne annuelle, générant un risque important d'accident.

Il est enfin rappelé que l'étude d'impact a été réalisée par le bureau d'études AEPE Gingko et résulte du fruit d'un travail méticuleux de plusieurs années. Son contenu est conforme aux articles L. 122-3 et R. 122-5 du code de l'environnement. Les inventaires reposent sur des observations de terrain réalisées entre 2017 et 2022 sur des cycles biologiques complets pour l'ensemble des groupes d'espèces. L'autorité environnementale a d'ailleurs souligné le caractère « *très détaillé* » de l'étude d'impact ; tout en formulant classiquement quelques observations et recommandations.

#### **4.4.5 Atteinte à l'écosystème et traitement des impacts**

*Références aux contributions : DD10, DD28, R55, DD55, R97, DD16, DD19, DD44*

Au vu des nombreuses thématiques abordées, le département décide de répondre ci-dessous selon les sous-thématiques suivantes :

- zones humides;
- les inventaires et la méthodologie d'évaluation des impacts et mesures;
- conditions de réalisation des ouvrages hydrauliques;
- précisions quant à la mise en place des mesures.

##### **4.4.5.1 Zones humides**

1. Le contournement routier du Faouët détruit 2 hectares de zones humides, 200 m de haies bocagères, 1,8 ha de boisements et 3 ha de prairies et friches.  
Les enjeux sont très bien expliqués dans l'étude d'impact : pertes d'habitats naturels et semi-naturels, zones humides, impacts sur les sources (7), les ruisseaux de tête (5) de bassins versants, site proche de la zone Natura 2000 'Rivière Ellé', d'une Znieff de type 1.  
Ce projet détruit des lieux de vie essentiel à des milliers d'espèces, protégées mais également communes.
2. Le projet détruit 1,77 zones humides soit, *pour 3 kms de route, 2 fois plus de superficie au Km linéaire que le projet précédent de 11Kms qui ne détruisait que 3,4 ha de zone humides.*
7. Les zones détruites sont compensées par 4,79 ha supplémentaires de restauration, mais l'évaluation de leurs fonctionnalités biogéochimiques et biologiques est inférieure à 1, la compensation sera dégradée, malgré l'identification de plusieurs sites de compensation
  - a. Seule la SC1, (8,3 ha), conversion d'une culture agricole en prairie a un intérêt
  - b. Les SC4, SC8, SC9, zones humides fonctionnelles n'ont pas de plus-value.À titre de compensation, il faudrait la restauration d'au moins 3,5 ha de zones dégradées. Le projet ne respecte pas l'article 6 du règlement SAGE.
8. Pourquoi le département n'a pas prévu la restauration de zones humides remblayées, comme par exemple, celle qui se trouve au niveau de Pont Manety avant Guisriff qui avait été remblayée illégalement par les travaux du projet de la rectification de la RD 782 en 2003. Cette dégradation de zone humide concerne 1 ha de superficie.

16. Si on peut parler de réduction des impacts, on ne peut pas parler d'évitement puisque sur tout le tracé le projet impacte zones humides, boisements, ruisseaux... et si un corridor peut être évité, un autre est impacté ... et tous les tracés n'ont pas été étudiés

Le département, par le biais des mesures d'évitement mises en œuvre et intégrées dès la conception du projet, a supprimé des impacts négatifs notables qu'auraient eu le projet notamment sur les zones humides. Ainsi, le tracé « *historique* » calé sur les emplacements réservés de l'époque (POS de Le Faouët aujourd'hui caduc), correspond au fuseau S0 de l'étude d'opportunité du contournement de Le Faouët menée en 2017. Ce scénario S0 est présenté sur les cartes 200 et 203 en pages 394 et 395 du tome 1 de l'étude d'impact. Comme rappelé en page 398 du même tome, la comparaison multicritère des fuseaux montre que « *le scénario S0 + (O1 ou O2) est le plus impactant sur le milieu naturel (zones humides et Natura 2000)* », conclusion également illustrée par les tableaux de synthèse et graphique présentés en même page. De fait, ce fuseau S0 n'a pas été retenu pour la suite des études.

Par ailleurs, c'est le scénario S1+(O1 ou O2) qui a été retenu et a permis d'éviter le cours d'eau du Park Charles et son corridor écologique caractérisé par un enjeu fort.

Dans le cadre de la démarche ERC, lorsque des impacts négatifs notables sur les zones humides n'étaient pas évitables ni suffisamment réduits (Cf. 4.4.9 « *Solutions alternatives* » du présent mémoire pour précisions), le département s'est attaché à les compenser.

Ainsi, pour compenser les 1,77 ha de zones humides détruites, le département a prévu l'aménagement et la restauration de 4,79 ha de prairies et boisements humides répartis sur quatre sites de compensation à proximité immédiate du tracé.

La définition des mesures de compensation des zones humides a fait l'objet d'une concertation avec le syndicat en charge du SAGE (SMEIL à l'époque), en phase d'évaluation et d'élaboration du dossier sous la forme de deux réunions de travail les 30 juin 2020 et 6 octobre 2020. Ainsi, les points de vue ont été partagés entre experts, tant pour ce qui relève de la méthodologie d'évaluation des enjeux et d'évaluation des impacts, que de définition et dimensionnement des compensations. Le dossier finalisé a également été transmis par mail le 18 décembre 2020, suite à la réunion de travail du 6 octobre 2020, et préalablement au dépôt le 8 mars 2021.

L'avis de la commission locale de l'eau, instance de décision du Syndicat porteur du SAGE a été sollicitée par les services instructeurs de l'Etat, en phase d'instruction du dossier initial, puis à la suite du premier complément demandé.

A cet égard, la commission locale de l'eau (CLE) souligne, parmi les points positifs du dossier, le fait qu'en « *phase de concertation, [elle relève] la recherche de variantes permettant de minimiser les impacts sur les milieux naturels et aquatiques, en particulier les zones humides* » (avis de la CLE du 20 mai 2021).

Dans ces deux avis, la CLE n'a émis aucune réserve sur le dimensionnement de la compensation des zones humides. On note dans son premier avis qu'elle donne un avis favorable notamment « *[a]u vu de la qualité du dossier, en particulier pour la compensation des zones d'expansion de crues et des zones humides, où l'analyse perte fonctionnelle / gain fonctionnel est poussée* ».

Les bénéfices de la restauration de zones humides dégradées ont été documentés (cf chapitre *XXXI.3.3.3 Présentation des mesures compensatoires et diagnostic fonctionnel des zones humides restaurées* en p. 143 du tome 2 de l'étude d'impact).



Ainsi, cette mesure de compensation permet d'aboutir à un impact résiduel faible du projet sur les zones humides (Cf. p. 43 de la pièce B « *Résumé non technique* »).

Par ailleurs, afin d'assurer l'effectivité de cette mesure de compensation, le département s'engage à entretenir les zones humides restaurées. Ainsi, comme indiqué dans le chapitre XXI.4.2 de l'étude d'impact, un « *suivi des actions sera réalisé sur 20 ans en N+1, N+3, N+5, N+10 et N+20 afin de faire un bilan des résultats obtenus et le cas échéant d'adapter les modalités de gestion du site* ». Cette mesure de suivi est décrite plus précisément dans la fiche correspondante consacrée à la mesure MS2 figurant en page 244 du tome 2 de l'étude d'impact.

La compatibilité du projet avec l'article 6 du règlement du SAGE est explicitée au chapitre 4.4.11.1 *Incompatibilité avec le SAGE*.

#### **4.4.5.2 Les inventaires et la méthodologie d'évaluation des impacts et mesures**

9. L'inventaire des espèces présentes sur le site est jugé incomplet et minoré.
  - a. Pourquoi liste des oiseaux concernés par une demande de dérogation est-elle scindée en espèces patrimoniale et non-patrimoniale [à noter que les espèces citées 'non patrimoniales' sont protégées au titre de l'arrêté du 20 octobre 2009] ?
  - b. Pourquoi, les reptiles protégés, recensés en 2022, n'ont pas été cités dans l'étude d'impact associé à l'enquête DUP de Février-mars 2023 ?
  - c. Le nombre de campagnol amphibie est identifié peu 'élevé', l'impact du projet est qualifié 'moyen'. Les milieux ciblés sont pourtant propices à sa présence, par contre ils sont bordés par la RD769 et un secteur urbanisé.  
La nouvelle route ne va-t-elle pas accroître les impacts du fait qu'elle va de nouveau fragmenter et détruire leur milieu naturel ?
  - d. Il manque des évaluations, notamment sur le volet chiroptères', aucune mention n'est faite du Petit Rinolophe, du Grand Murin ou du Murin de Bechstein.
  - e. Concernant l'allée boisée de Kerihuel les escargots de Quimper n'ont pas été recensés, le projet coupe un corridor de passage pour animaux, Chevreuils, Renards, Lièvres, Sangliers, et d'habitats pour de nombreux oiseaux et rapaces.
4. Les impacts induits par le projet ont été sous-évalués.  
Lorsque des mesures de compensation sont prévues, elles sont sous-calibrées au regard des conséquences négatives effectives.
5. L'étude d'impact ne liste pas les sites de replis potentiels, ni les distances à laquelle ils se situent, ni s'ils sont déjà colonisés par l'espèce.
6. Le dossier décrit précisément les impacts et indique même que des impacts sur la faune seront irréversibles !  
La perméabilité des milieux existe, des espèces existant sur le site Natura 2000 sont forcément présentes sur le site voisin.  
Pourquoi l'évaluation de l'incidence Natura 2000 est-elle restée lacunaire ?
18. Le département conclut à un impact négatif faible ou négligeable sur l'environnement.  
Comment une route, qui passe à travers des territoires vierges de tout véhicule, qui coupe des corridors, détruit des zones humides, friches et talus, arrache des arbres centenaires, n'impacterait que très peu l'environnement et la biodiversité ?



Le département entend rappeler que les inventaires faune/flore ont permis de répertorier les espèces aux termes d'études poussées et satisfaisantes. En effet, la compilation des données d'inventaires, menés par des experts naturalistes identifiés dans le dossier (chapitre VII du tome 1 de l'étude d'impact) et selon une méthodologie explicitée, proportionnée aux enjeux conformément à la législation en vigueur, permet d'avoir une réelle connaissance des écosystèmes en place, ainsi que de leur évolution dans le temps.

De même, la méthodologie d'évaluation des impacts et des mesures proposées a fait l'objet d'échanges et de cadrages entre les services de la DDTM et le département. A cet égard, des précisions ont été apportées par le département en réponse aux demandes de compléments en phase d'instruction. La mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et de compensation aboutissent à un impact résiduel sur la faune faible à très faible (Cf. p. 44-45 de la pièce B « Résumé non technique » du dossier tel que soumis à enquête publique).

Il convient également de rappeler que le volet biodiversité de l'étude d'impact du projet a été décrit par la MRAe comme étant « *très détaillé : il bénéficie de nombreux approfondissements : description proportionnée et utile de l'état initial du site, bonne caractérisation des sous-enjeux environnementaux associés, analyse précise des incidences description précise et détaillée des mesures environnementales et dispositifs de suivi sur 20 ans développés dans plusieurs fiches.* »

La définition d'une espèce patrimoniale est une notion subjective qui prend en compte des critères tels que la rareté, la vulnérabilité, le statut de protection, la présence sur une liste rouge ou l'enjeu local particulier.

La qualification d'espèce patrimoniale et non patrimoniale est propre à la méthodologie mise en place lors de l'évaluation des enjeux. Cette méthodologie est explicitée dans le tome 1 de l'étude d'impact en pages 39 et 236. Dans le cadre de ce dossier la patrimonialité dépend du statut de protection mais également du statut de menace.

Ainsi une espèce peut être protégée au titre de l'arrêté du 29 octobre 2009 sans pour autant être considérée comme patrimoniale. En tout état de cause, ces espèces protégées font bien partie de la demande de dérogation espèces protégées.

S'agissant des reptiles protégés recensés en 2022, ceux-ci faisaient partie du dernier complément concernant la demande d'autorisation environnementale déposé après la finalisation de l'instruction du dossier DUP. C'est pourquoi l'inventaire complémentaire sur les reptiles réalisés en 2022 n'apparaît pas dans le dossier DUP.

Si une observation affirme que l'évaluation Natura 2000 telle qu'exposée dans l'étude d'impact serait lacunaire, il n'en est rien. En effet, son contenu est parfaitement conforme à l'article R. 414-23 du code de l'environnement.

#### **4.4.5.3 Conditions de réalisation des ouvrages hydrauliques**

14. Les conditions de réalisation des ouvrages hydrauliques ne sont pas décrites.  
L'OHI ne respecte pas les objectifs de diamètre d'ouverture, est décrit avec une pente excessive créant une barrière de déplacement pour certaines espèces. Il doit servir de passage à gué, pour l'accès à une parcelle agricole, c'est inacceptable pour la sortie d'engins agricoles, une autre solution doit être trouvée.

Le dossier d'autorisation environnementale n'a pas vocation à présenter les conditions précises de réalisation des ouvrages hydrauliques qui font l'objet de plans d'exécution lors de la préparation du chantier. L'arrêté d'autorisation environnementale prescrit habituellement un délai de transmission de ces éléments pour validation avant travaux aux services de la police de l'eau.

La pente de l'OH1 est la pente du lit naturel de cet affluent de l'Inam.

Concernant le passage à gué, il est existant et comme il est précisé en deuxième ligne du tableau page 13 de la pièce G :

*« Le projet rétablit l'usage existant sur la parcelle privée.[...] Ajout d'une mesure d'accompagnement pour financer auprès de l'exploitant des clôtures protégeant le ruisseau des dégradations liées au passage des bovins et des engins agricoles ; [présentée en page 124 du tome 2 de l'étude d'impact] A noter que la déviation du cours d'eau en aval de l'OH constituera une restauration du cours d'eau aujourd'hui très dégradé. »*

Selon la contribution, l'OH1 « doit servir de passage à gué ». Cela impliquerait, en pratique, qu'il soit prolongé ; ce qui serait inapproprié par rapport au nivellement du terrain naturel et conduirait à augmenter la couverture du cours d'eau.

#### **4.4.5.4 Précisions quant à la mise en place des mesures**

9. Les ensemencements et plantations pour la restauration des boisements devraient être des espèces présentes naturellement localement. Les haies devraient être constituées de plusieurs lignes de plantation pour leur donner de l'épaisseur. Leur mode d'entretien n'est pas explicité, l'entretien mécanique est impactant d'un point de vue écologique.
10. Un maillage bocager efficace doit répondre à un plan d'ensemble pour créer de corridors écologiques ; or les emplacements d'implantation des linéaires de haies, proposée en mesure de compensation, ne sont pas précisés.
11. Aucune mesure de préservation ou de rétablissement des trames vertes et noires n'est prévu. La compensation des bois détruits réalisée à Trinité Langonnet (à plus de 15kms) ne compense pas les impacts écologiques locaux

Les mesures de compensation prévues concernant les haies et les boisements font l'objet de fiches descriptives dédiées :

- concernant les haies, il convient de se référer aux mesures MC1 et MC2 (cf. p. 206 à 225 du tome 2 de l'étude d'impact). Les mesures d'entretien sont détaillées de manière suffisante dans cette fiche. Par ailleurs, des cartes précisent bien les emplacements d'installation des linéaires de haies proposés en mesures de compensation (notamment p. 208 à 222 du tome 2 de l'étude d'impact). Le tableau 93 *Evaluation des fonctionnalités des haies impactées et compensées* en page 207 du tome 2 de l'étude d'impact intègre bien la fonction "corridor pour toutes les espèces animales" correspondant aux trames vertes.
- concernant les boisements, il convient de se reporter à la mesure MC6 : cette mesure précise que les « espèces et variétés choisies pour la plantation se rapprocheront au maximum des variétés présentes localement (pommiers principalement) ». Les mesures d'entretien y sont également détaillées de manière suffisante.

Un marché spécifique de coordination environnementale (bureau d'étude spécialisé en environnement, écologues) sera confié pour accompagner la maîtrise d'œuvre départementale en phase étude, travaux puis suivi des mesures.

Trois fiches de mesures de suivi sont présentées en pages 243 à 245 du tome 2 de l'étude d'impact :

- mesure MS1 : Suivi des mesures pour le milieu naturel en phase chantier ;
- mesure MS2 : Rédaction d'un plan de gestion (des haies, des zones humides et des boisements) ;
- mesure MS3 : Suivi des sites compensatoires après travaux (zones humides, ruisseaux, haies,

boisements et ouvrages hydrauliques).

La mesure MS3 prévoit ainsi un 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). Le marché prévoira également la réalisation d'inventaires à t0 afin de constituer un état de référence.

Elle précise que, après « *chaque année de suivi, un rapport comprenant un bilan des suivis réalisés depuis la fin des travaux sera rédigé et envoyé aux services de l'état. Si l'efficacité des mesures n'est pas remplie pour les éléments de biodiversité ciblés 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 ;*
- *remplacement ou déplacement des gîtes abîmés ou non efficaces ;*
- *acquisition de nouvelles parcelles compensatoires ;*
- *réalisation de suivis de biodiversité complémentaires ».*

Cette étape permettra de contrôler l'efficacité des mesures mises en place tout en assurant leur pérennité.

#### **4.4.6 Impacts inondations**

1. Les impacts de la création d'un second réseau de fossés sur le fonctionnement hydrogéologique de chaque sous-bassin n'ont pas été évalués.  
Les impacts de l'accélération des écoulements vers les cours d'eau, risquant d'entraîner des pollutions et augmenter les risques d'inondation en aval, n'ont pas été étudiés.
2. Plusieurs hectares d'épandage sont soustraits aux plans définis sans analyse des conséquences et des surfaces complémentaires trouvées.
3. En supprimant 10 ha de terres agricoles, des zones humides et en déboisant plus d'1ha, l'artificialisation du sol ne manquera pas d'amener des écoulements plus rapides et important vers la rivière avec des risques de pollution...  
Dans le secteur de Kerosec, le projet priverait d'une zone-tampon-cruie en rive droite de l'Inam, juste après le Pont du Moulin de Baden qui doit être élargi.  
Une zone bord de rivière serait décaissée pour compenser. Or il est reconnu qu'une zone dont on a gratté l'humus et tassé la couche plus minérale au-dessous, se durcit et s'imperméabilise

L'ensemble des enjeux, des risques et des impacts pointés ont bien été appréhendés et traités, notamment dans le tome 1 de l'étude d'impact au chapitre *IX.5.6 Risque d'inondation*, et chapitre *X.1.3 Zone inondable*, ainsi que dans le tome 2 de l'étude d'impact aux chapitres *XXIII.2.3 incidences sur les zones inondables*, *XXXI.2.4 Mesures pour les zones inondables*, dans lequel est présenté les mesures de ralentissement des écoulements et les mesures de restauration du champ d'expansion des crues. Enfin le tableau 106 *Synthèse des mesures et des effets résiduels du projet sur l'environnement*, en page 285 précise un effet résiduel très faible sur le champ d'expansion des crues.

Comme pour les zones humides, l'enjeu des zones d'expansion des crues a été concerté avec les services techniques du Syndicat en charge du SAGE en amont du dépôt du dossier. Lors de ces deux avis, la CLE n'a émis aucune réserve sur le dimensionnement de la compensation des zones d'expansion des crues.



#### **4.4.7 RIIPM**

1. Les compléments, apportés suites aux analyses des services de l'état, visent à démontrer que la justification est satisfaite « *Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques .... Or*
  - a. le renvoi au SCoT de Roi Morvan Communauté est sans objet puisque il n'évoque nulle part le projet de contournement routier du Faouët.
  - b. l'objectif de désenclavement de la Bretagne intérieure ne résiste pas à l'analyse
  - c. l'ambition louable de redynamisation du centre-ville risque de se heurter
  - d. l'impossibilité réglementaire d'obliger les véhicules légers à traverser le bourg ; un basculement inévitable se fera au bénéfice des zones commerciales et des grandes surfaces déjà présentes en amont ou en aval du dit centre urbain ....
  - e. la référence appuyée aux questions de sécurité routière, d'accidentologie, sans un seul chiffre, une seule statistique pour la démontrer.
2. La seule chose qui est à nouveau amplement démontrée est la fixation du conseil départemental sur l'amélioration du réseau routier, la rapidité de déplacement, l'augmentation de la fréquentation des axes, etc.. en total décalage avec les préoccupations contemporaines (cf SCOT)
3. Le dossier n'apporte pas de preuve sur le soutien des entreprises locales au projet. Les élus défendent le projet comme les précédents projets alors qu'ils ont tous été abandonnés pour incompatibilité avec la réglementation.
4. Quels sont les objectifs définis par le département qui permettent de ne pas retenir des scénarios moins impactant pour des espèces protégées ?
5. Le département indique que l'argumentaire sur la RIIPM a été développé, mieux explicité et remis dans le contexte de Le Faouët et de la Communauté de Communes.  
Quelles sont les modifications apportées au Tome 1 de l'étude d'impact par rapport au dossier DUP ?
6. Comme vu précédemment,  
le projet n'est pas une plus-value pour la desserte de la Bretagne intérieure,  
toutes les solutions alternatives possibles n'ont pas été étudiées, le projet ne respecte l'article 6.4 de la directive européenne 92/43/CEE du 21 mai 1992 et n'a pas des conséquences bénéfiques pour l'environnement  
le projet n'apporte pas de solution d'ensemble sur la sécurité
7. Les trois conditions cumulatives de l'article L411-2 ne sont pas satisfaites et la Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur n'est pas établie, la dérogation requise ne peut donc être accordée  
Le projet ne répond pas aux conditions nécessaires de RIIPM

L'ensemble de ces éléments ont été développés dans le dossier d'autorisation environnementale ; et notamment dans l'étude d'impact qui a fait l'objet de compléments sur ce point. Ainsi, le chapitre XVII *Justification du projet* du tome 1 de l'étude d'impact précise le contexte local et présente les raisons impératives d'intérêt public majeur en pages 381, 384, 387 et 389.



Les raisons impératives d'intérêt public majeur sont également rappelées dans la Note de présentation non technique (pièce A du dossier) au titre 2-4 justification spécifique pour les espèces protégées en page 11 :

*« Au regard des objectifs développés au « 2.3 Objectifs du projet » de la présente note, le projet de contournement répond indéniablement à des raisons impératives d'intérêt public majeur, tout particulièrement en ce qu'il permet :*

- *L'amélioration de la sécurité des usagers en traversée d'agglomération et des hameaux ;*
- *L'amélioration de la desserte du territoire ».*

Concernant **l'amélioration de la sécurité publique**, il importe de rappeler qu'actuellement, l'intégralité du trafic de la RD 782, et notamment les nombreux poids lourds l'empruntant, passe :

- soit par le tronçon de 2,5km de la RD790 qui traverse l'agglomération de Le Faouët en passant devant le collège Jean Coirentin Carré et le centre aquatique, tout en empruntant un carrefour urbain contraint.

Or, le trafic de transit, des poids lourds notamment, n'a pas vocation à circuler sur une route départementale traversant une zone agglomérée, qui plus est, en présence d'un collège et d'un centre aquatique.

- soit par la voie communale n°11 d'un linéaire de 1,4km, dont les caractéristiques sont inadaptées au trafic de transit poids lourds et qui traverse les hameaux de Coat Loret et Saint-Fiacre.

Ce trafic de transit poids lourds est estimé à 210 poids lourds par jour en moyenne annuelle, générant un risque important d'accident.

Pour rappel, l'appréciation du caractère accidentogène d'une route ne s'apprécie pas uniquement au regard du nombre d'accidents mortels. Il ne saurait être fait abstraction des accidents corporels et non corporels : comme indiqué en pages 351 et 352 du tome 1 de l'étude d'impact, sur « *la période 2009-2016, 5 accidents corporels ont eu lieu sur la RD782 faisant 1 tué, et 4 blessés hospitalisés ; 3 d'entre eux ont eu lieu en traversée d'agglomération de Le Faouët et 2 accidents corporels sont recensés sur la RD790. Sur la période du 1<sup>er</sup> janvier 2016 au 31 juillet 2020, le recoupement de la permanence téléphonique départementale et des fiches d'intervention de l'Agence Technique Départementale, de la presse et de la base du SDIS (2018-2019) recense 16 accidents dont 2 non localisés.* »



En tout état de cause, il est de la responsabilité du département d'anticiper les situations à risque au regard notamment des conditions de circulation (présence de nombreux poids-lourds dans le centre du Faouët, etc). De nombreuses observations formulées lors de l'enquête mettent d'ailleurs en avant ce besoin de sécurisation. Il convient de relever que, à cet égard, même parmi le public opposé au projet, la majorité d'entre eux reconnaît l'existence d'une problématique sécuritaire et la nécessité d'y apporter une solution. En effet, comme le souligne la commissaire-enquêtrice en page 25 de son procès-verbal, « un grand nombre de contributions ne réfutent pas le projet à priori ».

De fait, comme indiqué en page 387 du tome 1 de l'étude d'impact, l'accès « au territoire ouest et sud-ouest de Le Faouët est très difficile pour les poids lourds, le périmètre urbain de Le Faouët créant un effet de coupure sur les itinéraires rejoignant la D769. Les jalonnements des poids lourds orientent les circulations mais pénalisent l'accès à ces territoires en particulier l'accès aux zones d'activité de Guiscriff et au site industriel de la Conserverie Morbihannaise sur Lanvénege ».

La configuration actuelle génère de nombreuses nuisances (bruit, vibration, pollution, etc) ; comme en témoignent d'ailleurs les observations exprimées en faveur du projet.

Par conséquent, ce « projet permettra de sortir de la zone agglomérée et du hameau de Coat Loret le trafic de transit poids lourds estimé à 210 poids lourds par jour pour répondre à 3 objectifs du projet :

- Améliorer la sécurité en traversée d'agglomération;
- Améliorer la sécurité dans les hameaux;
- Améliorer le cadre de vie.

[...] Le caractère impératif de cet intérêt public majeur est affirmé par la volonté de la commune de Le Faouët de limiter le trafic poids lourds au droit du collège quitte à autoriser ce trafic sur une voirie communale inadaptée traversant un hameau et surtout à l'absence d'alternative pour ce trafic poids lourds (cf chapitre dédié). (cf. p. 384 du tome 1 de l'étude d'impact).

La sécurité des usagers de la route en traversée de l'agglomération et de ses hameaux est d'autant plus nécessaire que, comme le confirment les données Insee, la commune de Le Faouët constitue une centralité de l'EPCI Roi Morvan Communauté pour l'emploi, les services et l'habitat. Elle a aussi vocation à devenir le pôle d'une aire d'attraction de ville, grâce à la densification du centre-ville que le projet de PLUi va inciter.

Par ailleurs, « *la commune de Le Faouët étudie depuis 2019 la redynamisation de son centre-ville. La phase opérationnelle du programme d'Etat « Petites Villes de Demain » est engagée début 2021, avec à court terme une requalification du centre-ville autour des halles estimée à 1 602 000 e HT* » (Cf. p. 381 du tome 1 de l'étude d'impact). A cet égard, le projet de contournement, en supprimant le trafic poids lourds en transit, va permettre de sécuriser et d'apaiser la circulation en traversée d'agglomération ; ce qui permettra à la commune de réaliser des travaux de requalification urbaine des espaces publics et des voies reclassés dans le domaine public communal. Il s'inscrit dès lors pleinement dans cette dynamique de redynamisation du centre-ville.

Concernant **l'amélioration de la desserte du territoire**, le contournement va contribuer à relier des territoires excentrés du centre Bretagne à de grands axes de communication, en confortant l'itinéraire prioritaire que constitue la RD 782.

Ce contournement va ainsi permettre une meilleure liaison entre la RD 782, la RD 790 (au sud vers Quimperlé) et la RD 769 (route à grande circulation d'intérêt régional entre Roscoff et Lorient) – étant précisé que la connexion de la RD 782 avec la RD769, rendue possible par le projet de contournement, est essentielle tant il s'agit d'un itinéraire structurant du réseau routier départemental, assurant une liaison avec le réseau national.

Plusieurs pôles économiques vont particulièrement en bénéficier, à savoir les zones d'activités situées à Guiscriff (desservie par la partie ouest de la RD 782) et Lanvénege (qui accueille notamment La Conserverie Morbihannaise, en cours d'accroissement). Il convient d'ailleurs de souligner que, conformément au SCOT y afférent, en matière de zones d'activités aménagées sur le territoire de la communauté de communes « Roi Morvan Communauté » (dont Le Faouët constitue l'un des trois pôles de centralité), plus de la moitié des surfaces disponibles sont sises sur le territoire de la commune de Guiscriff à l'échelle de Roi Morvan Communauté.

Au-delà des connexions majeures permises par le projet de contournement, la circonstance qu'il évitera que le significatif trafic actuel de poids lourds emprunte des itinéraires inadaptés au travers de l'agglomération de Le Faouët ou des hameaux de Coat Loret et Saint-Fiacre participera également à cette amélioration de la desserte du territoire.

Au regard de l'ensemble de ces éléments, le département réaffirme le bien fondé des raisons impératives d'intérêt public majeur présentées dans le dossier.

Les trois conditions cumulatives de l'article L.411-2 du code de l'environnement nécessaire à l'octroi de la dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés sont explicitées au chapitre 4.4.11.5 *Le projet implique une dérogation espèces et habitats protégés.*

#### **4.4.8 Liaison douces**

- |   |
|---|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. Il faut prévoir des pistes cyclables</li><li>2. Qu'en est-il de la continuité piétonnière et cycliste de la rue Saint fiacre ? Un chemin direct du Faouët à Saint Fiacre sans passer par les grandes routes serait nécessaire (comme cela a été fait pour l'accès à St Barbe)</li><li>3. Le projet ne propose aucune mesure de franchissement sécurisé, excepté des passages piétons en 2 temps : le projet doit proposer des franchissements sécurisés en toutes circonstances pour les GR et les voies cyclables</li><li>4. L'actuelle voie verte piétonne et cyclable deviendrait la voie d'accès pour le hameau du Petit Coat Loret. Des impacts sont à prévoir sur les conditions d'usage, la sécurité, les déplacements doux, l'environnement. Aucun détail n'est présenté !</li><li>5. Aucun pôle d'échange ou de co-voiturage n'est prévu, alors qu'il n'y en a pas au Faouët.</li></ol> |
|---|



- |  |
|--|
| 6. Créer des liaisons douces sur la commune, qui permettraient aux hameaux alentours de rejoindre le bourg en toute sécurité à pied ou à vélo devrait être une véritable priorité. |
|--|

**Concernant l'aménagement de liaisons douces :**

Le département a réalisé une évaluation du besoin et de la faisabilité technique d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable avec la commune.

Cette évaluation est présentée en annexe 10 du tome 2 de l'étude d'impact et a fait l'objet d'une délibération de la commune de Le Faouët présentée en annexe 9.

Cette évaluation pointe en page 9 (soit la p. 339 du tome 2) :

*« Le besoin d'aménagement en faveur des cyclistes n'apparaît pas en parallèle du projet mais plutôt de façon transversale pour assurer des liaisons entre les hameaux les plus proches avec le centre-ville de Le Faouët. »*

La commune de Le Faouët a, par délibération du 4 juin 2020, donné un avis favorable à l'évaluation de besoin et de la faisabilité susmentionnée.

Ces liaisons transversales supportées par des voiries communales ont vocation à être sous maîtrise d'ouvrage communale.

**Concernant la sécurisation des franchissements du projet par les cyclistes,** ce point a fait l'objet d'une réserve du commissaire-enquêteur de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique à laquelle la commission permanente du conseil départemental a répondu via la déclaration de projet confirmant l'intérêt général du projet de contournement adoptée par délibération du 7 juillet 2023 qui précise :

<i>« Réserve : Prévoir une sécurisation des traversées de l'itinéraire de contournement par les pistes cyclables existantes. Mener une réflexion pour anticiper de futurs points de passages pour les cyclistes et randonneurs sur la voie de contournement ou en traversée de celle-ci. »</i>
--

*« Sur cet aspect, le département entend rappeler qu'une évaluation du besoin et de la faisabilité d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable a été jointe en annexe 10 du tome 2 de l'étude d'impact.*

*[...]*

*Chaque traversée sera aménagée avec un ilot central permettant une traversée sécurisée en deux temps.*

*[...]*

*Ainsi le projet prévoit bien une sécurisation des traversées du contournement par les pistes cyclables existantes. Il en est de même pour le futur point de passage au droit de la rue Saint Fiacre. »*

Le département renvoie au 4.4.11.6 *Pistes cyclables* pour des précisions et réaffirme que cette solution technique de franchissement est adaptée au trafic attendu sur le projet de contournement.

**Enfin, concernant l'aménagement de pôle d'échange et d'aire de covoiturage :**

L'EPCI du « *Roi Morvan Communauté* » promeut le covoiturage comme une alternative aux déplacements domicile travail, et 3 zones de co-voiturage sont proposées par la ville de Le Faouët sur son site internet :

- « *Le parking de la salle polyvalente en centre-ville, situé derrière la mairie ;*



- *Le parking de la Halle aux sports pour un accès en provenance de Scaër, Lanvenegen (Cours Carré) ;  
Ces deux parkings sont équipés d'une borne de recharge électrique (accélérée Cours Carré, rapide rue des Ecoles) ;*
- *Sur la RD769 axe Lorient/Roscoff à hauteur de Kenrot-Vihan au lieu-dit Restalgon. »*

Ainsi, compte tenu de cette offre, la nécessité d'implanter une nouvelle aire de covoiturage à proximité immédiate du projet de contournement de Le Faouët n'est pas ressorti des échanges avec les collectivités territoriales.

#### **4.4.9 Solutions alternatives**

Un grand nombre de contributions ne réfutent pas le projet a priori mais souhaite une solution alternative

- moins onéreuse,
- moins impactante pour l'environnement
- qui traite les problèmes les plus dimensionnants : Restalgon-Port-en-Haies, Golhen, Coat-Loret,
- qui permettrait de dévier les poids lourds tout en maintenant les véhicules légers vers le centre-ville et ses commerces,
- concertée avec tous les partenaires locaux, de la région, les associations environnementales, les habitants et les commerçants.
- évitant de créer un obstacle de plus pour les animaux mais aussi pour les habitants, randonneurs, qui traversent cette zone à pied ou à vélo
- qui ne déplacerait pas un problème de sécurité et de mécontentement d'un endroit vers un autre.

Pour une meilleure clarté, le département répond ci-après sur les trois alternatives proposées :

- Une alternative proposée par la RD790 nord.
- Une alternative proposée par la VC11 et par la RD790 sud.
- Une alternative propose par la RD1

##### **4.4.9.1 Solution alternative proposée par RD790 nord (notamment par la contribution DD19)**

3. Dépenser des millions d'euros pour artificialiser la nature autour du Faouët alors que les outils pour réguler les désagréments de circulation existent déjà !  
N'existe-t-il pas des solutions moins destructrices pour l'environnement qui permettraient de répondre aux enjeux de gestion du trafic, de sécurité routière tout en préservant le bel environnement Faouëtais.
- Le financement affecté au projet pourrait être utilisé pour
- a. aménager la RD790 jusqu'à Restalgon pour y pacifier la circulation et prévoir d'autres aménagements (circulation douce, gestion des eaux pluviales, espaces verts...) Même si le projet aboutit, ces aménagements seront à faire

Le département, après avoir étudié les solutions alternatives au projet, confirme qu'il n'en existe pas de satisfaisante permettant de répondre aux besoins justifiant le projet.

Ainsi, le seul réaménagement de la RD 790 dans sa partie agglomérée nord entre le carrefour du Gohlen et le giratoire de Restalgon ne permettrait pas de répondre aux objectifs portés par le projet de contournement routier.

En effet, le trafic de transit des poids lourds continuerait à circuler dans une zone agglomérée, à proximité du collège et du centre aquatique ; ce qui ne résoudrait donc pas de manière satisfaisante les problèmes de sécurité d'ores et déjà exposés au 4.4.7 *RIIPM*. Il y a un antagonisme entre vouloir

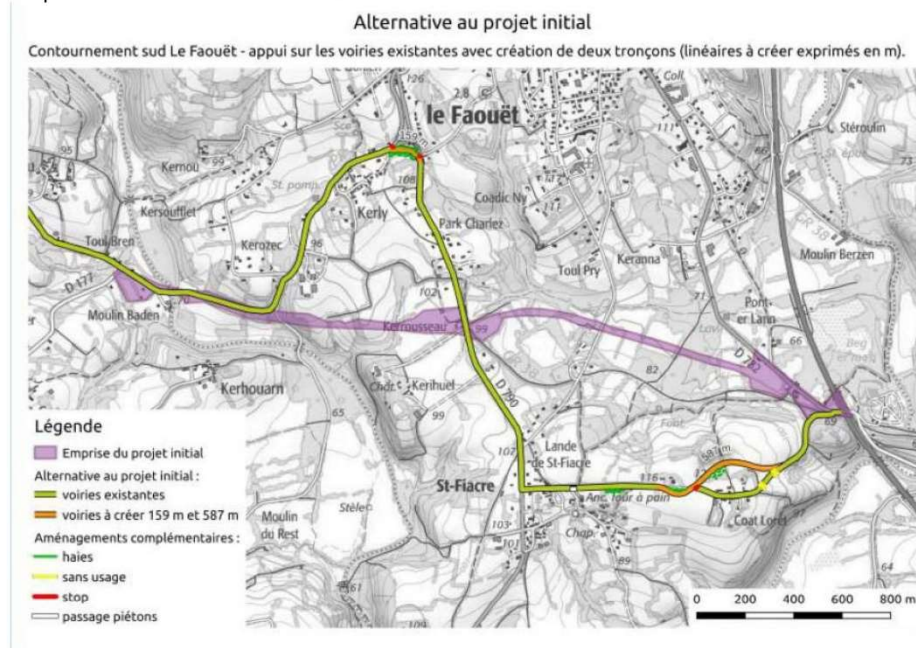
pacifier la circulation au travers d'aménagements à caractère urbain et permettre aux poids-lourds en transit de continuer à circuler dans l'agglomération de Le Faouët.

Concernant la sécurité publique, le maître d'ouvrage considère que malgré les aménagements en place, le trafic de transit des poids lourds n'a pas vocation à circuler sur une route départementale traversant une zone agglomérée, qui plus est, en présence d'un collège et d'un centre aquatique.

L'aménagement de la RD790 entre le carrefour du Golhen et le giratoire de Restalgon n'est pas une solution alternative satisfaisante au projet.

#### 4.4.9.2 Solution alternative proposée par VC11 et RD790 sud (par l'association Ar Gouenn et DD19)

Proposition de l'association Ar Gouenn :



Proposition par DD19 :

3. Dépenser des millions d'euros pour artificialiser la nature autour du Faouët alors que les outils pour réguler les désagréments de circulation existent déjà !  
N'existe-t-il pas des solutions moins destructrices pour l'environnement qui permettraient de répondre aux enjeux de gestion du trafic, de sécurité routière tout en préservant le bel environnement Faouëtais.  
Le financement affecté au projet pourrait être utilisé pour
  - a. [...]
  - b. réaménager le carrefour du Golhen et créer une jonction RD790/RD782, 100m au sud du Golhen
  - c. aménager le contournement sud actuel par la route de Coat Loret via un Détournement Sud



Rappel des tracés déjà étudiés :

L'aménagement en place de la VC11 et de la RD790 au sud du carrefour du Golhen, est présenté en page 391 du tome 1 de l'étude d'impact :

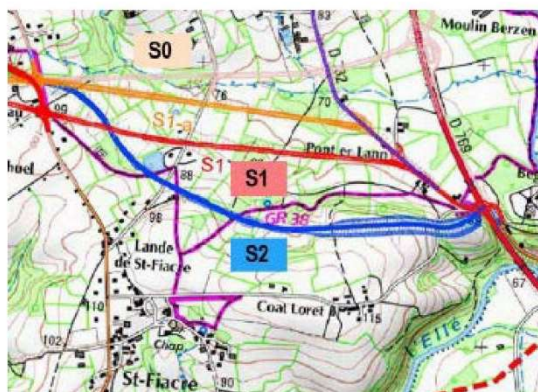


Carte 196 : Aménagement en place de la RD790 et de la VC11

Par ailleurs, comme indiqué en même page, l'aménagement « en place de la RD790 et de la VC11 qui traverse le hameau de Coat Loret, conduirait à :

- maintenir des accès riverains sur la RD790 ;
- élargir la chaussée en traversée de Coat Loret, alors que le bâti est proche ;
- conserver un tracé en plan et un profil en long très contraints qui ne sont pas compatibles avec le niveau de service souhaité pour la RD782 ».

D'autre part, l'étude d'opportunité a considéré **plusieurs fuseaux sud**, dont les parties Est sont parallèles à la VC11, comme présenté en page 394 du tome 1 de l'étude d'impact :



*Extrait de la carte 200 : Extrait de l'étude d'opportunité – présentation des trois fuseaux de contournement sud.*

Ils évitaient la plupart des habitations de la Lande Saint Fiacre ainsi que celles du hameau de Coat Loret.

A l'issue de l'étude d'opportunité, c'est le fuseau S1 qui a été retenu et qui a encore fait l'objet de plusieurs variantes de tracé au sein de ce fuseau en phase avant-projet.

Quelques habitations restent proches du tracé final, mais il a constitué à l'issue de la démarche éviter-réduire-compenser menée par le maître d'ouvrage, le meilleur compromis entre les différents impacts du projet.

#### Analyse du tracé présenté par l'association

Le tracé présenté par l'association consiste en une combinaison du scénario 03 et d'une sous variante de l'aménagement en place de la VC11 présentant une déviation ponctuelle du hameau de Coat Loret.

Il ne s'agit donc pas d'une nouvelle solution qui n'aurait pas été étudiée.

#### - Rappel de l'analyse pour le scénario 03

Le scénario 03 aménage en place les RD782 et RD790 avec une déviation ponctuelle du carrefour du Gohlen. Ce scénario maintient 13 accès riverains directs sur le projet, avec une augmentation du trafic poids lourds. Ainsi il ne répond pas de façon satisfaisante à l'objectif d'améliorer la sécurité dans les hameaux. Par ailleurs, le recalibrage de la RD790 ne suffit pas à atteindre le niveau de service attendu, tout particulièrement en termes de sécurité et d'amélioration du cadre de vie. Comme présenté sur la carte routière disponible sur le site du département, la RD782 actuelle fait partie du réseau routier départemental primaire, alors que la RD790 fait partie du réseau secondaire. De plus du fait de ce recalibrage, l'impact sur les parcelles bâties est plus important.

#### - Rappel de l'analyse de la sous variante d'aménagement en place de la VC11 :

L'aménagement en place de la VC11, ne permettra pas d'améliorer la pente en long de cette voie qui ne répond pas au niveau de service attendu et qui n'est pas compatible avec une augmentation du trafic poids lourds.

D'autre part, l'aménagement en place de la VC11 est proche des habitations de la Lande Saint Fiacre. La déviation ponctuelle proposée par l'association d'Ar Gouenn dans cette sous variante de l'aménagement en place de la VC11, ne permet pas d'améliorer la pente en long du tracé existant entre le hameau de Coat Loret et le carrefour de Beg er Roch avec la RD769.

**Cette sous variante de l'aménagement en place de la VC11 demeure insatisfaisante pour le département.**

**Dès lors, ces solutions sont considérées non satisfaisantes par le département.**

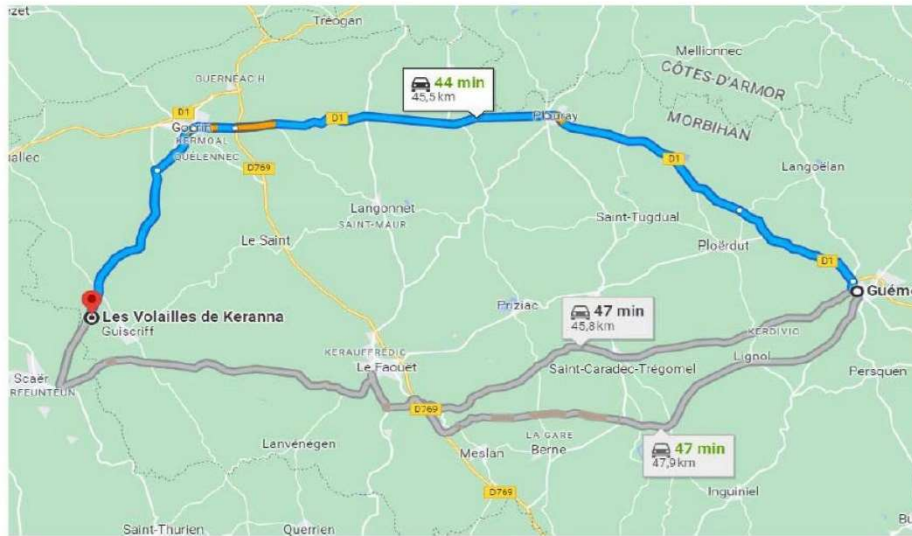
La déviation ponctuelle proposée par l'association d'Ar Gouenn dans cette sous variante de l'aménagement en place de la VC11, ne permet pas d'améliorer la pente en long du tracé existant entre le hameau de Coat Loret et le carrefour de Beg er Roch avec la RD769.

**Cette sous variante de l'aménagement en place de la VC11 demeure insatisfaisante pour le département.**

#### **4.4.9.3 Solution alternative proposée par la RD1 (contribution R55) :**

- Il faut élargir l'aire d'étude et y inclure la RD27 et la RD1.
  - La RD1 déjà sécurisée à Gourin et Guéméné-sur-Scorff serait la départementale prioritaire.
- Il serait alors possible d'améliorer la traversée de Le Faouët avec le scénario 03 par exemple sans impacter l'environnement ni les commerces.





La solution proposée par la contribution R55 suggère de reporter le trafic des poids lourds généré par la zone d'activité de Guiscriff sur la RD1. Mais cet itinéraire suppose uniquement une liaison entre Guiscriff et Guéméné-sur-Scorff.

Pour les autres liaisons, la contribution R55 présente d'autres itinéraires existant avec le même outil, sans que soit apprécié la compatibilité des voies au trafic poids lourds.

L'étude de circulation présentée en annexe 8 de l'étude d'impact s'est appuyée sur les trafics poids lourds de transits observés sur la RD782 et la RD790, en traversée de Le Faouët.

La hiérarchisation du réseau routier ne fait pas apparaître d'itinéraire existant alternatif satisfaisant qui permettrait de reporter, sur des voies adaptées, le trafic poids lourds.

**La RD1 et d'une manière générale les RD existantes ne sont pas une solution alternative au projet.**

**En synthèse,** les solutions présentées via les différentes contributions ne sauraient présenter des solutions alternatives au vu des objectifs du projet. La solution présentée par Ar Gaouenn correspond à la combinaison de deux solutions déjà étudiées lors de l'étude d'opportunité ou de la concertation du public qui ont été écartées par le département sur la base d'une analyse multicritère.

#### 4.4.10 Concertation

1. La concertation s'est faite entre techniciens, acteurs économiques et élus. Les 2 associations de protection de l'environnement n'ont pas été conviées. Les réunions publiques ont été des réunions de présentation des décisions prises et des bénéfices pour la population, du point de vue du conseil départemental.  
Les Associations estiment n'avoir pas participé à la concertation.

La concertation volontaire engagée par le maître d'ouvrage en 2018 a fait l'objet d'un bilan présenté en pièce E du dossier.

La réunion publique de lancement de la concertation du 20 décembre 2017 a permis, après une présentation des objectifs généraux visés par le projet et des études réalisées, « de recueillir les questionnements des riverains et des associations locales. Les thématiques abordées concernaient

*essentiellement : le trafic actuel, la sécurité/dangerosité, les procédures règlementaires, le calendrier des travaux, les impacts sonores ».*

Certaines associations ont bien participé à un atelier « Patrimoine, Espaces naturels, Loisirs » organisé le 22 mars 2018, ouvert à tous. C'est d'ailleurs à cette occasion que les associations ont proposé un scénario de fuseau alternatif (scénario O3) qui a été analysé par le département. Il a cependant été écarté compte tenu des raisons précédemment mentionnées au 4.4.9.2 « *Solution alternative proposée par l'association Ar Gaouenn* ».

La concertation a également fait l'objet d'une exposition durant laquelle un dossier de concertation et des panneaux étaient mis à la disposition du public. Le dossier de concertation était également disponible en mairie de Le Faouët. Le public pouvait formuler des observations et propositions dans un registre papier.

Enfin une réunion publique a clôturé cette phase de concertation le 28 juin 2018.

#### **4.4.11 Conformité aux lois – aux documents SUPRA**

##### **4.4.11.1 Incompatibilité avec le SAGE**

<p>Le département ne répond pas favorablement aux deux dernières demandes explicitées par le SAGE</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a. Participation de la CLE au suivi des mesures sur les milieux aquatiques via la création d'un comité technique de suivi constitué du département, des services de l'état, de la CC Roi Morvan, du SMBSEIL</li> <li>b. Prescription E.3.3 du SAGE : la restauration de la continuité sur les 2 buses situées sous le chemin agricole en amont du Park Charles, ne répond pas à la continuité écologique et à la non dégradation des habitats aquatiques</li></ul>
--

Comme cela était répondu dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage au premier avis de la CLE (cf p. 17 de la pièce G Avis) :

*« Une validation par la DDTM étant habituellement prévue dans l'arrêté préalable aux travaux, la sollicitation des autres acteurs locaux est plutôt soumise à l'appréciation de la DDTM qui arbitre le cas échéant entre les différents avis. »*

Ainsi, il revient au préfet de prescrire dans l'arrêté d'autorisation environnementale la création d'un comité de suivi. Quand bien même choisirait-il de ne pas le faire, **il ne s'agirait en aucun cas d'une non-conformité avec le règlement du SAGE.**

**En tout état de cause, le département est favorable à la création d'un comité technique de suivi auquel la CLE participerait s'agissant du suivi des mesures sur les milieux aquatiques.**

Quant à la restauration de la continuité sur les deux buses situées sous le chemin agricole en amont du Park Charles, **il s'agit d'une demande de restauration complémentaire de la CLE en dehors des zones de travaux. L'absence de suivi de celle-ci n'entraîne ni une non-conformité du projet avec le règlement du SAGE ni une non compatibilité avec son PAGD.**

Le Département avait là-aussi répondu dans son mémoire en même page 17 de la pièce G :

*« Cette action n'avait pas été retenue dans le CTMA par Roi Morvan Communauté, il s'agit de plus d'un ouvrage hydraulique sous un chemin communal qui ne constitue pas une discontinuité majeure. »*

*Le département privilégie les 2 actions identifiées au CTMA mais non réalisées, celles-ci sont bien prévues au projet. »*

2. Le projet ne respecte pas l'article 6 du règlement SAGE.  
À titre de compensation, il aurait fallu la restauration d'au moins 3,5 ha de zones dégradées. Les zones détruites sont compensées par 4,79 ha supplémentaires de restauration, mais l'évaluation de leurs fonctionnalités biogéochimiques et biologiques est inférieure à 1, la compensation sera dégradée, malgré l'identification de plusieurs sites de compensation -  
Seule la SC1, (8,3 ha), conversion d'une culture agricole en prairie a un intérêt [Les SC4, SC8, SC9, zones humides fonctionnelles n'ont pas de plus-value].

L'article 6 du règlement du SAGE dispose que les mesures compensatoires doivent représenter au moins le double de la surface détruite et être situés de préférence à proximité du site impacté, dans le périmètre du SAGE.

En l'espèce, le département est allé au-delà de ce qui est prévu par cet article dans la mesure où, alors que le projet entraîne la destruction de 1,77 ha de zones humides, il prévoit l'aménagement et la restauration de 4,79 ha de prairies et boisements humides répartis sur 4 sites de compensation à proximité directe du tracé et donc sur le périmètre du SAGE.

L'article 6 du SAGE prévoit également que les mesures doivent permettre de restaurer ou recréer d'anciennes zones humides pour des fonctionnalités équivalentes. Le département a, conformément à cette disposition, sélectionné des sites à restaurer/ réhabiliter comme il l'indique aux pages 140 et suivantes du tome 2 de l'étude d'impact.

Comme explicité en page 160 du tome 2 de l'étude d'impact et détaillée dans le tableau ci-dessous, pour chaque zone humide impactée, il a été démontré à l'issue de la mise en œuvre de la méthode d'évaluation des fonctions des zones humides de l'ONEMA, que les mesures compensatoires répondaient au principe de proximité géographique, additionnalité et équivalence fonctionnelle.

La synthèse des résultats réalisée en complément de la méthode nationale ONEMA, montre que l'équivalence sur le plan fonctionnel à l'échelle de l'opération est atteinte avec un ratio fonctionnel global de 1,15 (moyenne des trois fonctions). Les mesures compensatoires définies dans le cadre du projet répondent donc à la disposition 8B-1 du SDAGE.

Enfin, avec un ratio surfacique de 2,7, soit des compensations portant sur une surface égale à 270 % de la surface détruite sur le même bassin versant, les actions menées répondent parfaitement aux dispositions du SAGE Ellé-Isole-Laïta.

Contrairement à ce qu'affirme cette observation, le département est donc bien conforme à l'article 6 du règlement du SAGE.

Fonctions	Pertes moyennes pour les indicateurs retenus en m <sup>2</sup> sur les sites impactés	Gains moyens pour les indicateurs retenus en m <sup>2</sup> sur les sites de compensation	Ratio par fonction	Bilan surface en m <sup>2</sup> par fonction
Hydrologique	6 423	14 947	2,33	8 524
Biogéochimique	9 465	9 018	0,95	-447
Biologique	9 488	5 277	0,56	-4 212
Bilan global (moyenne)	8 459	9 747	1,15	1 288



Cela est d'ailleurs confirmé à la lecture de l'avis de la CLE qui n'a émis aucune réserve sur le dimensionnement de la compensation de l'impact sur les zones humides. Elle fonde même son premier avis favorable notamment sur un visa relatif à la « *la qualité du dossier, en particulier pour la compensation des zones d'expansion de crues et des zones humides, où l'analyse perte fonctionnelle / gain fonctionnel est poussée* ».

#### **4.4.11.2 SCoT**

1. Le SCoT ne fait pas état de ce projet, ce n'est pas un projet, une ambition, un objectif porté par les élus locaux. Ce projet perd en crédibilité et en poids politique.

L'observation affirme que ce projet n'est pas porté par les élus locaux car il n'est pas dans le SCoT. Ce document, qui n'a pas vocation à lister l'ensemble des projets du territoire, a été arrêté par le Comité Syndical du PETR le 21 juin 2017 ; soit avant le début de la concertation publique concernant l'opportunité du projet de contournement de Le Faouët. Il n'a donc pas pu l'intégrer dans ces projets.

La simple lecture des avis exprimés par les collectivités territoriales concernées par le projet suffit à démontrer que cette observation est erronée. En effet, le département rappelle que les élus locaux ont bien validé le projet au travers de plusieurs avis :

- délibération du conseil municipal de Lanvénegen du 4 mars 2021 donnant un avis favorable au projet de contournement;
- délibération du conseil municipal de Le Faouët du 8 mars 2023 donnant un avis favorable au projet de contournement ;
- délibération du conseil communautaire de « Roi Morvan Communauté » du 6 avril 2023 émettant un avis favorable au projet de contournement routier de la commune de Le Faouët porté par le département du Morbihan.

#### **4.4.11.3 Zéro Artificialisation Nette (ZAN)**

1. Le projet ne s'inscrit pas dans le Zéro Artificialisation Nette (ZAN)

L'objectif Zéro Artificialisation Nette inscrit dans la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 est un objectif devant être atteint à horizon 2050. Si des objectifs intermédiaires sont prévus dont celui de réduire de moitié la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers sur la période 2021-2031 par rapport aux dix années ayant précédé la loi, ceux-ci ne deviendront opposables aux projets que par l'intermédiaire des documents d'urbanisme.

Il convient de relever que la circulaire n° 6323-SG du 7 janvier 2022 rappelait que cet objectif ne signifiait « *en aucun cas l'arrêt des projets d'aménagement ou de construction. Ils permettent au contraire de moduler le rythme d'artificialisation des sols en tenant compte des besoins et des enjeux locaux et ainsi de poursuivre les projets qui y répondent* ». C'est typiquement le cadre dans lequel s'inscrit le projet du département.

En tout état de cause, la politique départementale en matière de déplacements/mobilités s'inscrit bien dans une trajectoire de sobriété et de préservation des espaces naturels, agricole et forestiers, qui vise un objectif de zéro artificialisation nette à horizon 2050. Les orientations et arbitrages sont clairement décrits dans son schéma départemental des mobilités.

Le Schéma de Cohérence Territoriale porté par le Pays du Centre Ouest Bretagne actuellement en cours d'élaboration procédera avant le 22 février 2027, à la répartition de la moitié de la surface de



consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers restante entre toutes les communes composant son territoire.

Aussi, le département du Morbihan a communiqué auprès du Pays du Centre Ouest Bretagne l'évaluation de la surface foncière à mobiliser dans le cadre du projet afin que celle-ci soit prise en compte dans la répartition des surfaces à l'échelle du territoire. La déduction de la consommation foncière du projet de l'enveloppe attribuée au territoire se fera à l'issue de la réalisation du projet.

Dans le cadre de la démarche Eviter Réduire Compenser menée pour le projet de contournement de Le Faouët, le département indique qu'il a cherché à limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, notamment par "*le choix d'un aménagement sur place du tronçon Est constitué[ant] une solution alternative à un tracé neuf*" (cf p. 21 de la note de présentation non technique en pièce A).

#### **4.4.11.4 Art 3 Loi sur les mobilités du 26 décembre 2019**

1. Le projet ne remplit pas les objectifs de la loi sur les mobilités : il permet de desservir des hameaux, or l'objectif en ce moment est de peupler les centralités (villes) pour éviter l'étalement urbain, l'artificialisation des terres.

La référence à l'article 3 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités est erronée. En effet, cet article ne porte pas sur les objectifs de la loi mais sur le conseil d'orientation des infrastructures et sur des modalités procédurales relatives à la programmation financière et opérationnelle des investissements. Si l'observation porte sur les objectifs que doivent viser la stratégie et la programmation des investissements de l'Etat tels que déclinés à l'article 1 de ladite loi, il convient d'indiquer que cet article concerne bien les investissements réalisés par l'Etat et n'est en rien opposable à ceux réalisés par les collectivités territoriales.

En tout état de cause, parmi les quatre objectifs déclinés, le premier cité est relatif à la réduction des inégalités territoriales et à la contribution à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains par le renforcement de l'accessibilité « *des villes moyennes et des territoires mal connectés* ».

Le projet de contournement de Le Faouët s'inscrit bien dans ce cadre et participera à l'objectif de développement de l'attractivité des centralités.

Le projet n'a pas pour objectif de desservir les hameaux mais bien de sécuriser leur traversée, ce qui favorisera d'ailleurs les opportunités de développer les liaisons en modes doux avec la centralité de Le Faouët.

#### **4.4.11.5 Le projet implique une dérogation espèces et habitats protégés**

Le projet implique une dérogation espèces et habitats protégés. Ceci nécessite une évaluation minutieuse des impacts conformément à

1. Art L.181-1-1 du code de l'environnement,
2. la loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques,
3. la Loi n° 93-24 du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages,
4. la Loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages,
5. la Loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature,
6. la Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets,

7. la 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.  
Certaines de ces réglementations ne sont pas prises en compte

Concernant l'observation formulée, celle-ci affirme de manière péremptoire que le projet de contournement routier de l'agglomération de Le Faouët, ne prendrait pas en compte « *certaines de ses réglementations* » au regard de la nécessité de demander une dérogation espèces protégées sans étayer davantage cette assertion.

Outre les éléments d'ores et déjà développés dans ce mémoire relatif au caractère complet des études menées (cf. 4.4.5.2 *Les inventaires et la méthodologie d'évaluation des impacts et mesures*), il sera démontré ci-après que le projet répond bien aux trois conditions nécessaires à l'obtention de la dérogation espèces protégées :

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.

L'absence de solutions alternatives satisfaisantes est explicitée au chapitre 4.4.9 *Solutions alternatives*.

La raison impérieuse d'intérêt public majeur (RIIPM) est quant à elle démontrée au chapitre 4.4.7 *RIIPM*.

Concernant le maintien dans un état de conservation favorable des populations dans leur aire de répartition naturelle, elle est démontrée dans le tome 2 de l'étude d'impact au chapitre XXXII.4 *Mesures pour la faune* en pages 169 à 182 et 267 à 238.

Les impacts finaux du projet après compensation sont considérés comme non significatifs (c'est-à-dire de niveau négligeable ou faible) 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).

Ces deux types d'impacts sont associés à deux types de demande de dérogation :

- Demande de dérogation pour la capture ou l'enlèvement, la destruction, la perturbation intentionnelle de spécimens d'espèces animales protégées ;
- 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.

Le tableau en pages 267 et 268 du tome 2 de l'étude d'impact fait la 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.

**Il est donc démontré que le projet n'est pas de nature à nuire au maintien dans un état de conservation favorable des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.**

#### **4.4.11.6 Pistes cyclables**

1. Pourquoi par le département s'affranchit-il de l'obligation de l'installation de pistes cyclables?

Il n'existe pas d'obligation d'« installation de pistes cyclables » hors agglomération (cette obligation n'existe qu'en agglomération). En revanche, le département doit évaluer le besoin de la réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière.

A cet égard, le département entend rappeler qu'il a satisfait à cette obligation législative. En effet, une évaluation du besoin et de la faisabilité d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable a bien été réalisée. Elle est présentée en annexe 10 du tome 2 de l'étude d'impact. En l'espèce, il ressort de cette étude l'absence de besoin avéré d'un aménagement cyclable le long du projet.

En revanche, cette évaluation a montré la nécessité d'intégrer et d'anticiper des liaisons entre les hameaux le plus proche et le centre-ville de Le Faouët ; liaisons qui traversent ou traverseront le cas échéant le projet de contournement.

S'agissant des pistes cyclables existantes, le projet prévoit que chaque traversée (au hameau de Petit Coat Loret - existante, au giratoire sur la RD790 - route de Quimperlé et enfin à l'intersection avec la rue du Pont Neuf) sera aménagée avec un îlot central permettant une traversée sécurisée en deux temps. En outre, la rue de Saint Fiacre apparaît comme la liaison douce en devenir pour relier le hameau de Saint Fiacre au centre-ville de Le Faouët (cf carte p. 9 de l'évaluation citée ci-dessus, soit en p. 339 du tome 2 de l'étude d'impact). Le projet intercepte cette voie communale mais ne rétablit que partiellement sa branche Nord (côté Le Faouët), sa branche Sud étant mise en impasse. Cette configuration favorisera une circulation apaisée et un îlot central permettra une traversée sécurisée du contournement en deux temps.

La commune de Le Faouët a par délibération du 4 juin 2020 donné un avis favorable à l'évaluation de besoin et de la faisabilité susmentionnée.

#### **4.4.11.7 Loi Paysage**

1. Pour quelles raisons les alignements de hêtres (Kerihuel et route de Lorient) n'ont-ils pas été retenus au titre de la loi Paysage ?

Le classement des arbres à préserver au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme relève de la compétence de la commune dans le cadre de l'élaboration ou de l'évolution de son document d'urbanisme et non du Département. Dans le cas présent, la commune de Le Faouët a délégué sa compétence en matière d'urbanisme à la communauté de communes de Roi Morvan Communauté qui est en charge de l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI). C'est donc auprès de Roi Morvan communauté qu'incombent les choix en matière de classement des arbres à préserver au sein de son PLUI arrêté en date du 2 juin 2022.

#### **4.4.11.8 Lutte contre le dérèglement climatique**

Selon l'Art 280 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021, qui stipule :  
"Le fait, en violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, d'émettre dans l'air, de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans les eaux superficielles ou souterraines ou dans les eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales, directement ou indirectement, une ou plusieurs substances dont l'action ou les réactions entraînent des effets nuisibles graves et durables sur la santé, la flore, la faune, à l'exception des dommages mentionnés aux articles L. 218-73 et L. 432-2, ou des modifications



*graves du régime normal d'alimentation en eau est puni de cinq ans d'emprisonnement et d'un million d'euros d'amende, ce montant pouvant être porté jusqu'au quintuple de l'avantage tiré de la commission de l'infraction."*

1. Ce projet va avoir un impact direct sur les milieux aquatiques ainsi que sur la dynamique des eaux superficielles.
2. Cette route sera une rupture des corridors écologiques mais également au niveau de la circulation des eaux de surface en aval

La réalisation de ce projet ne correspond en rien à l'infraction d'écocide telle que figurant à l'article 280 de la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 et citée dans cette observation.

En effet, la réalisation d'un contournement routier s'inscrit dans le cadre de procédures environnementales strictement délimitées par le code de l'environnement. Une description de l'ensemble des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement figure notamment dans l'étude d'impact. Dès la phase de conception du projet, le département a mis en œuvre la séquence ERC afin, en priorité, d'éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ; de réduire les effets n'ayant pu être évités et de compenser les effets n'ayant pu ni être évités ni suffisamment réduits. L'ensemble des impacts du projet sur le milieu aquatique est traité dans le cadre de la délivrance de l'autorisation environnementale. Après mesures ERC, qui ne sont pas prises en compte par le contributeur, l'impact du projet sur le milieu aquatique est qualifié de faible à positif selon les impacts (cf. p. 43 de la pièce B « Résumé non technique » du dossier soumis à enquête publique).

#### **4.4.11.9 Loi n°76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature**

Des mesures de compensation adéquates doivent être mises en place pour réduire au maximum les impacts. Selon la loi, les compensations prévues par les réglementations sont de 200 % des surfaces impactées.

1. On ne peut se contenter d'estimation et de compensations selon les opportunités. Les surfaces et linéaires impactés sont connus, les compensations doivent respecter les lois.

Cette observation indique que les « *compensations prévues par les réglementations sont de 200% des surfaces impactées* » en se référant à la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature. A toutes fins utiles, il est relevé que cette loi a dans sa quasi-intégralité été abrogée. En effet, les dispositions figurent désormais dans les articles du code de l'environnement.

Si cette loi a introduit en droit français la notion de compensation au travers de l'obligation de réaliser une étude d'impact, elle ne comprenait aucune disposition imposant que les compensations soient de 200% des surfaces impactées. Cette obligation ne figure d'ailleurs pas non plus dans les dispositions législatives et réglementaires du code de l'environnement.

Le Département a pris soin de décrire pour chaque enjeu la méthodologie d'évaluation, la démarche ERC et les processus de définition des actions compensatoires (notamment quantitative).

#### **4.4.11.10 Loi n° 2023-630 du 20 juillet 2023 – Lutte contre l'artificialisation des sols**

Dans le cadre de la préservation ou de la restauration des continuités écologiques, il faut identifier les zones de renaturation préférentielle, conformément à l'article 6 du chapitre 4 de la Loi n° 2023-630 du 20 juillet 2023. Le projet devrait déterminer avec précision ces espaces et ne pas se contenter de vagues promesses. La Stratégie Nationale Bas Carbone, ainsi que la Loi Climat et Résilience de 2021 ayant fait adopter l'objectif ZAN, sont ainsi citées en page 17 et dans l'objectif 1 du document présentant le Schéma des Mobilités adopté par le Département du Morbihan en juin 2023.



Dans ce même document, est relevée une augmentation du trafic routier dans le Département de 21,5% entre 2002 et 2019.

En cohérence avec les différents documents fixant des objectifs nationaux et locaux de réduction des émissions de GES il nous semblerait alors logique que la priorité affichée du Département 56 soit la réduction de ce trafic.

Hors, sur 9 priorités affichées, 6 mentionnent presque exclusivement l'aménagement et la construction de routes, ou l'augmentation de la vitesse sur les axes routiers.

Seulement 8 millions d'investissements annuels sur des infrastructures cyclables, contre 40 à 45 millions pour les routes.

La volonté affichée du Département 56 de construire 3 grands projets routiers, comprenant celui qui nous concerne ici de le contournement de Le Faouët, nous semble en totale contradiction avec les objectifs climatiques qui sont aujourd'hui ceux affichés par l'État et par le Département lui-même ainsi que la Région Bretagne.

Nous ajouterons également que le Département n'est pas autorité organisatrice des transports, et que ces choix politiques d'investir dans le tout routier au profit de la circulation des poids lourds et au détriment de la population et de ses besoins réels de mobilité, sont donc purement idéologiques.

Cette observation rejoint au moins en partie celle relative au ZAN : il est donc renvoyé au développement de la sous-partie correspondante (soit le 4.4.11.3 *Zéro Artificialisation Nette (ZAN)*).

Par ailleurs, l'identification de zones préférentielles de renaturation ne relève pas de la compétence du département mais bien des intercommunalités qui pourront les identifier au sein des schémas de cohérence territoriale. Elles ne sont donc pas identifiées pour un projet précis mais bien dans le cadre de la politique d'urbanisme et d'aménagement global d'une collectivité. Je précise enfin que la référence à l'article 6 du chapitre 4 de la loi n°2023-630 est inadaptée car il est relatif au droit de préemption urbain : il prévoit en effet qu'il est possible d'identifier des secteurs prioritaires (parmi lesquels peuvent figurer les zones préférentielles de renaturation) à l'intérieur desquels pourra être institué un droit de préemption urbain.

Concernant le schéma départemental des mobilités, il est renvoyé au 4.4.11.11 *Schéma Mobilité du département 56*.

#### **4.4.11.11 Schéma Mobilité du département 56**

Le schéma mobilité du Département 56 montre bien les insuffisances du réseau ferroviaire et des mobilités douces et actives pour la population Morbihannaise.

Or ce projet fait le choix de prioriser des investissements dans le mode de transport le plus excluant et coûteux pour la population.

Nous souhaitons avoir des précisions

1. sur ce schéma,
2. sur les budgets engagés dans le cadre de projets routiers comme celui de Le Faouët,
3. sur leur montant et proportion par rapport à ceux engagés dans des missions et compétences propres du Département.

La volonté du département telle que réaffirmée dans son schéma de mobilité est née de la nécessité de promouvoir les différents modes de transports de manière équilibrée et complémentaire.

Ainsi, comme l'indique le schéma en page 19, le « *développement harmonieux de nos territoires exige d'apporter des réponses à nos besoins de circulation en satisfaisant une triple exigence : la « supportabilité économique et sociale » du coût des déplacements, la modération et la fluidification de la durée des trajets et la limitation de l'impact des transports sur notre environnement* ».

Afin de parvenir à cet équilibre, le schéma identifie deux solutions majeures dont « *le développement de solutions de déplacements multiples pour tous, qu'il s'agisse de maintenir et d'améliorer la qualité du réseau routier existant ou de renforcer le développement de solutions alternatives à l'automobile (intégrer les modes doux tels que vélo, piétons...)* ».

Il est relevé que la « *poursuite des efforts des acteurs publics, et notamment le maintien d'une stratégie routière ambitieuse, est un impératif pour garantir dans le Morbihan des solutions robustes pour les mobilités actuelles et futures* ».

S'agissant de la demande de précision formulé en 2 et 3 de l'observation susvisée, le département invite, compte tenu de l'imprécision de la demande, l'observateur à consulter le plan pluriannuel d'investissement voté par le conseil départemental.

En tout état de cause, le département continue de répondre à ses obligations dans les autres domaines relevant de ses compétences.

#### **4.4.12 Divers**

##### **4.4.12.1 Zone blanche**

Le tracé traverse une ou des zones blanches

1. Les impacts du projet sur ces zones ont-ils été évalués ainsi que les mesures ERC éventuellement nécessaires

La notion de « *zone blanche* » renvoie, selon l'Arcep, à « *un territoire non couvert par un réseau mobile* ». Dans ce cadre, le département indique que le projet de contournement routier n'est pas susceptible d'avoir un impact sur la zone blanche.

*A fortiori*, le projet ne sera pas à l'origine d'émissions d'ondes ou de champs électromagnétiques, il n'aura donc pas d'effet sur les champs électromagnétiques existants ambiants.

Dès lors, il n'y avait pas lieu de prévoir des mesures ERC.