



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

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

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



Autorité organisatrice : Préfecture du MORBIHAN
Siège de l'enquête : Mairie de Le Faouët
Maître d'ouvrage : Conseil départemental du Morbihan
Direction des routes et de l'aménagement
Commissaire Enquêtrice : Claudine Lainé-Delurier
Référence de l'Enquête : E2300091 / 35

Table des matières

GLOSSAIRE	4
PREAMBULE.....	5
1 Le projet	6
1.1 Le contexte	6
1.2 Les enjeux du projet	6
1.3 Les objectifs du projet	7
1.4 Les étapes du projet.....	8
1.5 Démarche ERC.....	8
2 Le projet retenu	9
2.1 Les ouvrages importants à réaliser	10
2.2 Modification de la circulation	13
2.3 Maîtrise foncière du projet	14
2.4 Coût du projet.....	14
3 Concertation	14
4 Le contexte réglementaire	16
5 L'Étude d'Impact	17
5.1 Le contexte	17
5.2 Les Impacts.....	18
6 Avis des services de l'état, de la MRAE et des Communes.....	25
6.1 Chronologie des échanges	25
6.2 Compléments demandés par la DDTM - 16 juillet 2021.....	26
6.3 Avis CLE.....	27
6.4 Avis MRAE de Janvier 2022.....	28
6.5 Avis CNPN de Février 2022.....	31
6.6 Avis du Ministère de la Transition Écologique du 2 mai 2023	32
6.7 Avis des communes.....	32
7 Modifications à l'étude d'impact suite à ces avis – Mesures ERC.....	33
7.1 Synthèse des principaux compléments apportées à l'étude d'impact suite à ces avis.....	33
7.2 Éléments complémentaires de la Maîtrise d'Ouvrage pour mieux justifier le projet	36
8 Compatibilité avec les documents SUPRA	37
8.1 SRADDET.....	37
8.2 Le SCoT du Roi Morvan Communauté.....	37
8.3 Le PCAET du Roi Morvan Communauté –	37
8.4 Le SDAGE Loire-Bretagne	38
8.5 Le SAGE Ellé-Isole-Laïta – Schéma d'Aménagement et de Gestion des eaux	38
8.6 Le PLUi du Roi Morvan communauté	38
9 Déroulement de l'enquête.....	40
9.1 Composition du dossier d'enquête	40
9.2 Désignation du Commissaire Enquêteur	40
9.3 Arrêté Préfectoral	40
9.4 Publicité de l'Enquête	40
9.5 Réalisation de l'enquête	40
9.6 Mes échanges	41
9.7 Actions après enquête.....	41
9.8 Prolongation de délai.....	42
10 Synthèse chiffrée de la participation du public	42
10.1 Fréquentation du dossier dématérialisé	42
10.2 Téléchargements des documents par le public	42
10.3 Les contributions du public :	43

11	Les observations du public.....	43
11.1	Thème 1 : Le tracé et les accès.....	44
11.2	Thème 2 : Expropriation et atteinte à la propriété.....	47
11.3	Thème 3 : Pour le Projet.....	48
11.4	Thème 4 : Contre le Projet – motifs de refus du projet	49
11.5	Thème 5 - Ambiance de l'enquête.....	54
11.6	Thème 6 - Procédure	55
11.7	Thème 7 : Justification du projet.....	59
11.8	Thème 8 - Atteinte à l'écosystème et traitement des impacts	64
11.9	Thème 9 - Impacts inondations	70
11.10	Thème 10 - RIIPM – Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur.....	71
11.11	Thème 11 - Liaisons douces	74
11.12	Thème 12 - Solutions alternatives	76
11.13	Thème 13 - Concertation.....	80
11.14	– Thème 14 - Conformité aux lois – aux documents SUPRA.....	81
11.15	Thème 15 - Divers.....	89
12	Compléments d'informations demandées par la commissaire enquêtrice et Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage	90
13	CONCLUSION	116
14	ANNEXES	117
14.1	Nomination de la commissaire enquêtrice.....	117
14.2	Arrêté Préfectoral de mise à l'enquête du 21 juin 2023	118
14.3	Prolongation de délai.....	123

GLOSSAIRE

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

PREAMBULE

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

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

Ce présent document intitulé,

*'Partie I- Rapport de la commissaire enquêtrice
Présentation de l'Enquête et synthèse des observations'*

résume le projet et ses impacts, présente le dossier mis à disposition du public, expose le déroulement de l'enquête, et la synthèse des toutes les observations, public, PPA, commissaire enquêtrice, ainsi que les réponses de la Maîtrise d'Ouvrage et l'analyse des réponses.

A ce rapport sont associés les documents

*'Procès-verbal des observations du public et compléments de la commissaire enquêtrice
Mémoires en réponse du Maître d'Ouvrage'*

Les Conclusions et l'Avis motivé de la Commissaire Enquêtrice font l'objet du document

'Partie 2.1- Conclusions et Avis motivé de la commissaire enquêtrice

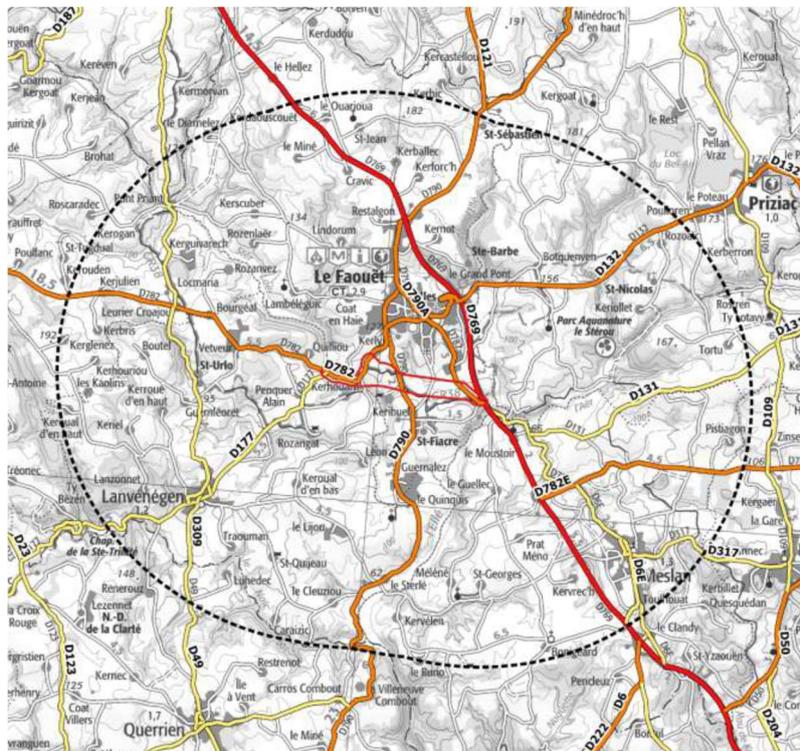
1 Le projet

1.1 Le contexte

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

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

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



Around Le Faouët, there are activities that generate heavy traffic, such as a canning plant in Lanvégen and the Economic Activity Zone (ZAE) of the Roi Morvan located in Guisriff.

1.2 Les enjeux du projet

At the scale of the territory around the study perimeter, the road network is represented below. The RD 769 connecting Lorient to Roscoff, one of the priority axes of the territory, passes to the east of the town of Le Faouët.

The RD 782 crosses the town from east to west and constitutes a priority road axis because it contributes to connecting peripheral territories of central Brittany to major communication axes.

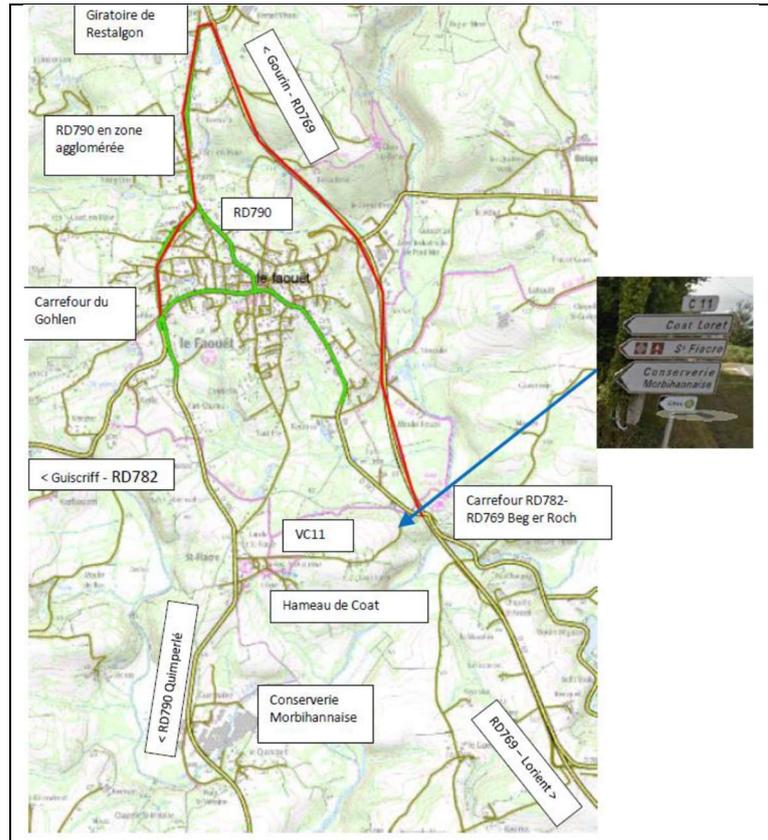
It serves Scaër, Le Faouët, Guéméné-sur-Scorff and Pontivy and joins the RD 768, the Lorient-St-Brieuc and Vannes-St-Brieuc axes.

Les poids-lourds n'ont plus l'autorisation de traverser le centre-ville de Le Faouët.

Ces poids-lourds utilisent, deux itinéraires

l'un au nord du bourg : ils quittent la RD 769 pour rejoindre la RD 782 (ou vice-versa),

l'autre au sud : ils quittent la RD 769 pour rejoindre la RD 790, axe reliant la route de Quimperlé (ou vice-versa).



Pour rejoindre la RD782, les poids-lourds contournent la ville par le nord de l'agglomération, quittent la RD 769 et empruntent un tronçon de 2,5 Kms sur la RD790, itinéraire mis en place pour éviter le transit par le centre-ville, autour des halles.

Cette portion de la RD790 traverse une zone agglomérée, Restalgon- rue Portz-en-Haie-rue Cours Carré-Carrefour du Golhen et longe un collège et une zone aquatique.

Les riverains de ces zones agglomérées se plaignent depuis de nombreuses années de nuisances routières sur des plages horaires importantes, tôt le matin et tard le soir.

Et concernant les abords du collège, bien qu'il y ait eu des aménagements, un problème latent de sécurité persisterait pour les collégiens et les parents qui les accompagnent et d'autant plus lorsqu'il y a des transits piétonniers de groupe de collégiens.

Concernant l'itinéraire sud, les poids-lourds transitent, sur 1,4 kms, via une voie communale inadaptée, traversant les hameaux de Coat Loret et Saint Fiacre, pour rejoindre la RD 790 et remonter vers le nord pour rejoindre la RD782 ou aller vers le sud en direction de Quimperlé où est installée une entreprise importante, la 'Conserverie Morbihannaise'. Sur ce trajet également, les riverains se plaignent de nuisances routières, de dégradations sur les habitations et de graves problèmes de sécurité, des camions arrivant à se croiser.

Le transit journalier est en moyenne sur l'année, de 210 poids-lourds, 130 sur l'itinéraire nord et 60 sur l'itinéraire sud, (estimation sur la base une étude de circulation et de comptage réalisée en 2017-2018).

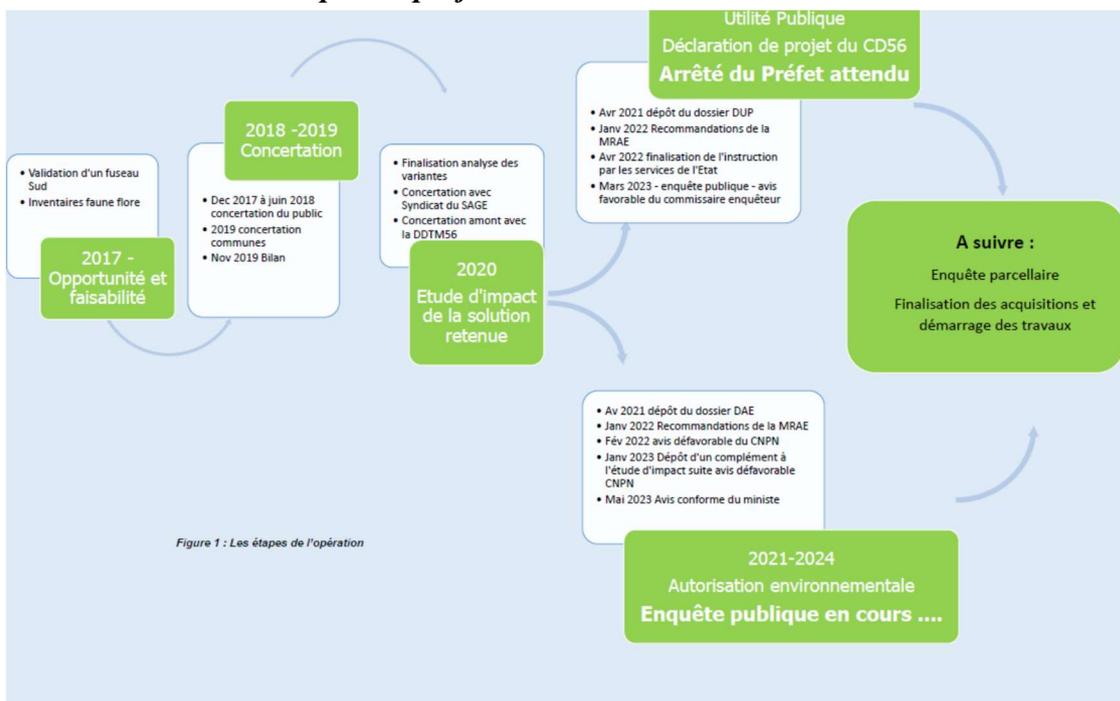
1.3 Les objectifs du projet

Le projet doit permettre 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 aux objectifs suivants :

- Améliorer la sécurité des habitants du centre-ville et des hameaux en diminuant le transit des poids-lourd ;

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

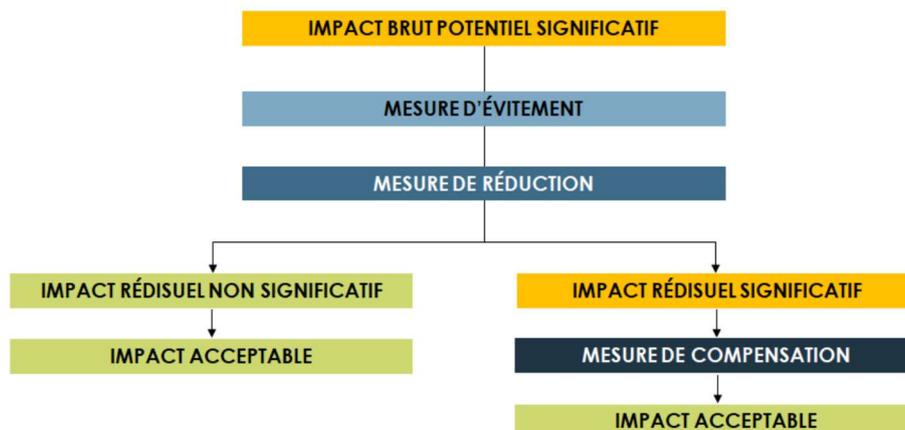
1.4 Les étapes du projet



Ce dossier concerne l'Étape 'Demande d'Évaluation Environnementale'

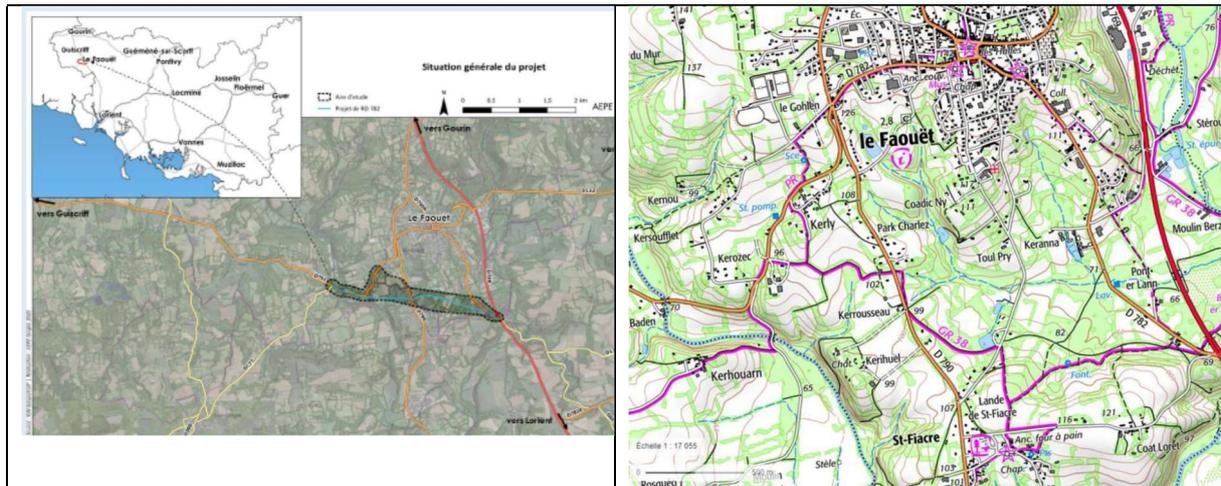
1.5 Démarche ERC

Le projet présenté à l'enquête a été obtenu avec l'application de la démarche ERC (Éviter/Réduire/Compenser) afin d'obtenir une solution la moins impactante pour l'environnement



2 Le projet retenu

Le Plan de situation du site est le suivant :



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



Cette voie sera constituée

- d'une voie bidirectionnelle avec une largeur de chaussée de 6m,
- des accotements de 2,50 m de chaque côté avec des bandes en enrobé de 1m de large pour la sécurité des usagers (arrêt d'urgence, difficultés routières, ...),
- des fossés de chaque côté de 1,80 m de large.

Le tracé du contournement est découpé en 2 secteurs

Secteur Est :

- création d'une chaussée neuve de 1200 m entre les lieux-dits 'Kerousseau' et 'Pont er Lann',
- création d'un nouveau carrefour giratoire au niveau de 'Pont er Lann' avec raccordement à la RD782-Est existante,
- création d'un nouveau carrefour giratoire au niveau de 'Beg er Roch' avec raccordement à la RD769,
- création d'une chaussée neuve de 420 m entre les giratoires de 'Pont er Lann' et 'Petit Coat Loret'.

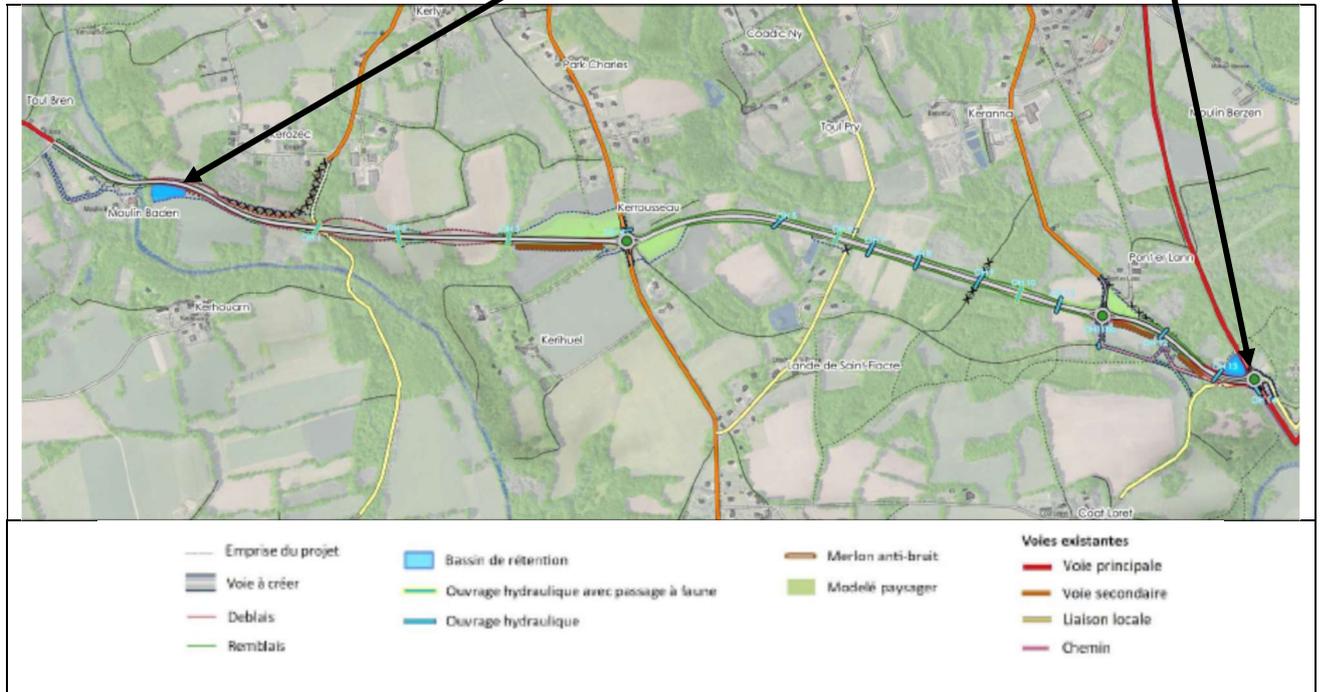
Secteur Ouest :

- création d'une chaussée neuve de 1200 m entre les lieux-dits 'le Moulin de Baden' et 'Kerousseau',
- création d'un nouveau carrefour giratoire au niveau de Kerrouseau (avec raccordement à la RD 790),

- création d'un carrefour en T au niveau de la route du 'Pont Neuf',
- raccordement à la RD 782-Est au niveau de 'le Moulin de Baden'.

Deux voies communales sont rétablies au moins partiellement par des carrefours plans : la rue du Pont Neuf vers Lanvénegen et la rue de Saint Fiacre vers l'hôpital de Le Faouët. Les accès aux commerces de Le Faouët seront maintenus par les voies existantes.

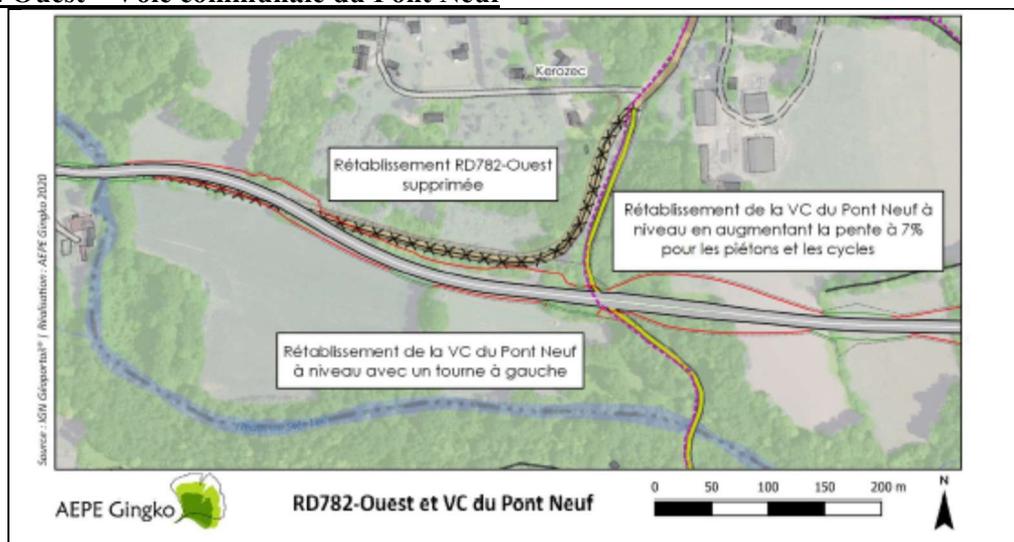
Il raccorde la RD 782 au niveau de Moulin Baden à l'Ouest, à la RD 769 au niveau de Beg er Roc'h à l'Est.



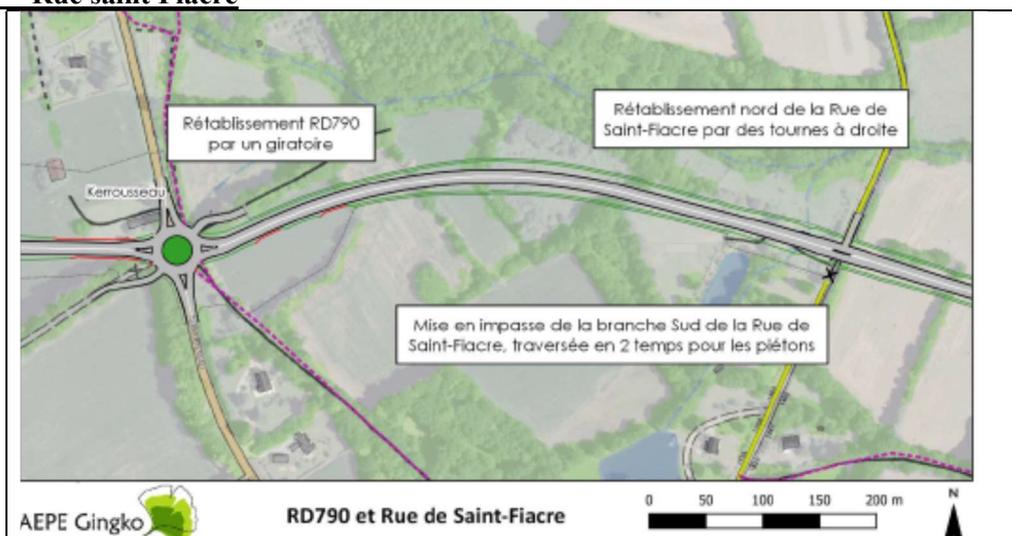
2.1 Les ouvrages importants à réaliser

2.1.1 Les carrefours d'intersection – créations et modifications

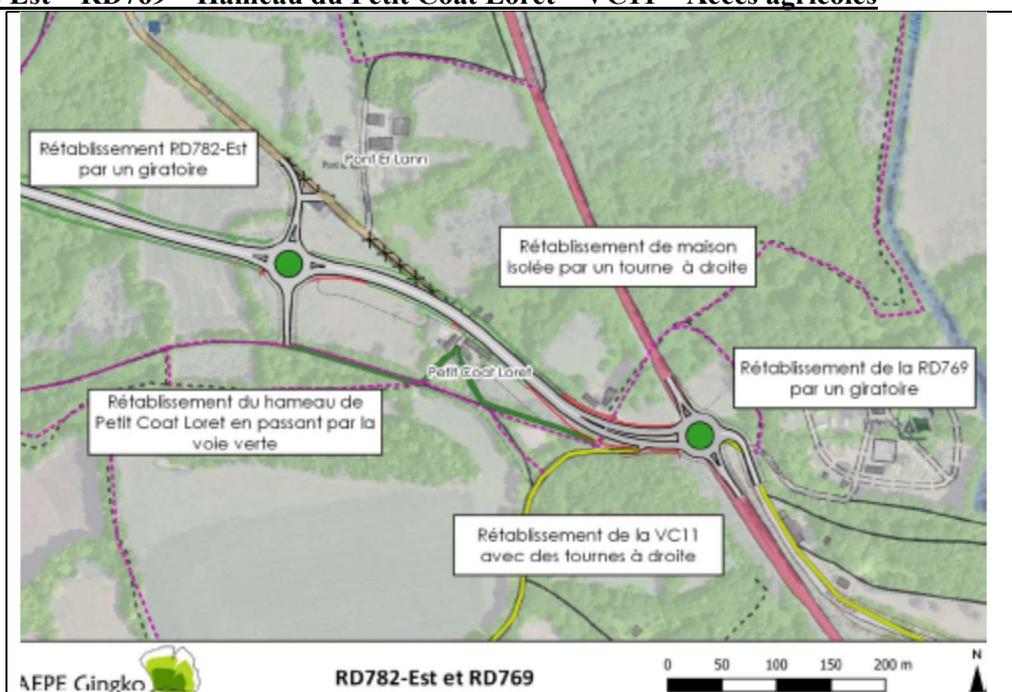
RD 782 Ouest – Voie communale du Pont Neuf



RD 790 – Rue saint Fiacre



RD 782 Est – RD769 – Hameau du Petit Coat Loret – VC11 – Accès agricoles



2.1.2 Gestion des eaux de ruissellement

Concernant le ruissellement des eaux pluviales, le long de la voie, deux réseaux distincts seront mis en place, l'un pour les écoulements naturels issus du bassin versant, l'autre pour les eaux ruisselant sur la plate-forme.

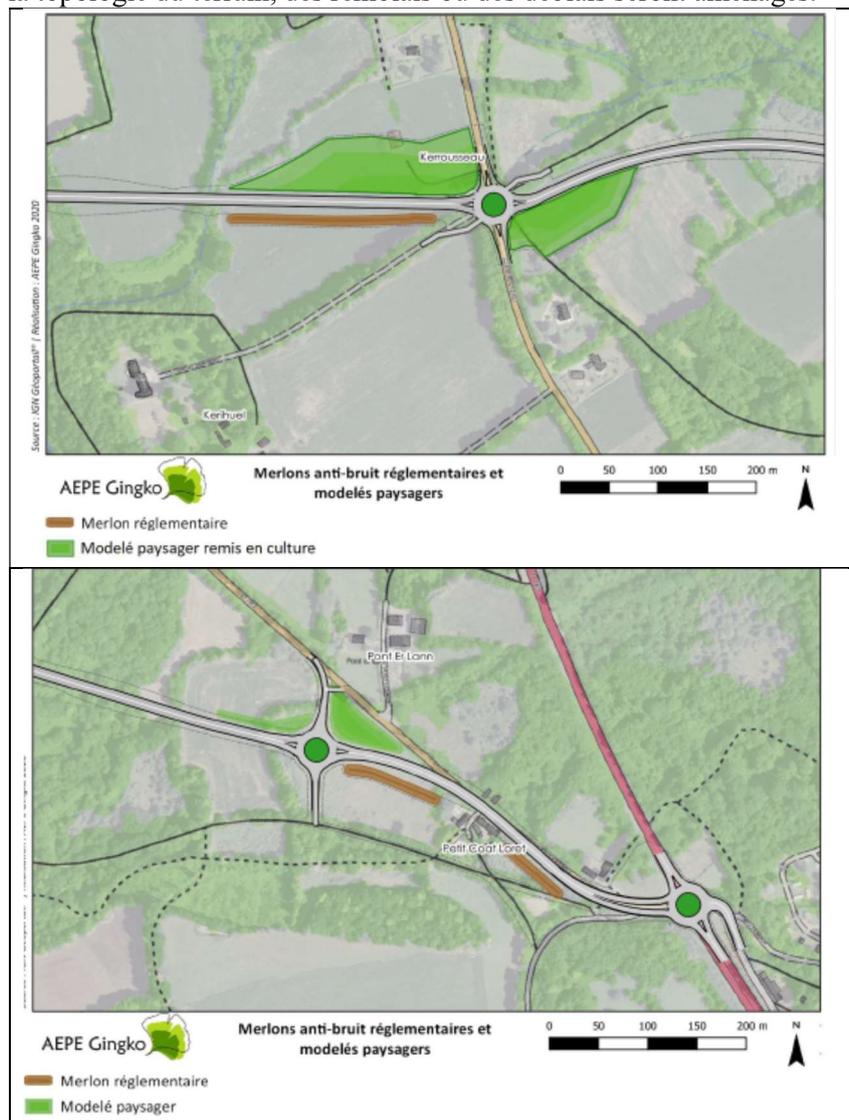
Les ouvrages hydrauliques nécessaires seront rétablis sous la voie pour les eaux du bassin versant et deux bassins de rétention positionnés à l'Est et l'Ouest du tracé récupéreront les eaux de la plate-forme, afin de gérer les rejets avant leur déversement dans les exutoires naturels.

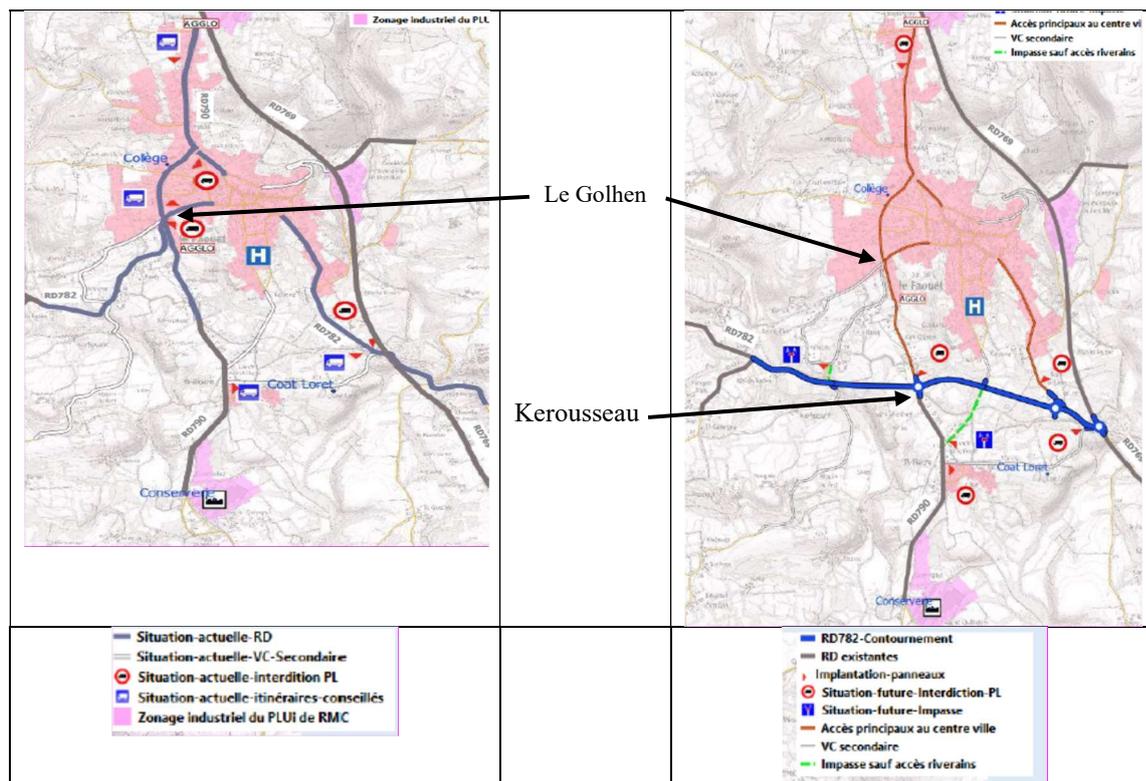
Les ouvrages sont dimensionnés pour une pluie centennale pour les eaux du bassin versant, décennale pour les eaux de la plate-forme.



2.1.3 Les dispositifs de réduction de bruit

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





2.3 Maîtrise foncière du projet

Le projet est circonscrit aux communes de Le Faouët et de Lanvéneën.

La réalisation du projet nécessite la maîtrise foncière, elle impacte des parcelles publiques et privées. Des expropriations seront nécessaires pour cause d'utilité publique. Elles sont possibles suite à l'enquête DUP.

Des premiers échanges amiables ont été anticipés lors de la phase de concertation et lors de la démarche ERC, sur des parcelles particulières.

Le Maître d'Ouvrage engagera les négociations sur l'ensemble de l'emprise, à la suite des résultats de l'enquête DAE. Les conditions particulières telles que l'adaptation des accès seront étudiées dans ce cadre.

2.4 Coût du projet

Dans le dossier DUP, le coût de l'opération était estimé à 6,4 M€ TTC, le montant des mesures environnementales étant évalué à 702 450 € HT, sur la base de marchés de travaux de 2019.

La Maîtrise d'ouvrage a actualisé l'estimation des coûts en tenant compte de l'indice 'Travaux Publics n°1 – Index général tous travaux, établi par l'INSEE'.

Cet indice a évolué de 3,5% entre janvier 2019 et mars 2021, mais de 17,5% entre janvier 2019 et mars 2023.

Le montant de l'opération est estimé, en janvier 2023, à 7,52 M€.

3 Concertation

Un projet plus vaste (réfection de la RD 782 et contournement) a été abandonné en 2015.

Les études ont été reprises, sur la base d'une démarche d'analyse de scénarios.

Une nouvelle concertation du public et des communes a été réalisée entre 2018-2019 pour recueillir le maximum d'informations possibles afin d'affiner le trajet qui répondrait au mieux aux enjeux

Suivant le code de l'environnement, entrée en vigueur en janvier 2017, cette consultation n'était pas obligatoire, la nouvelle route ne comprenant pas de traversée urbaine. Mais le conseil départemental du Morbihan a souhaité réaliser, volontairement, cette phase de concertation.

Le dossier E 'Bilan de la concertation' explicite bien les différentes étapes

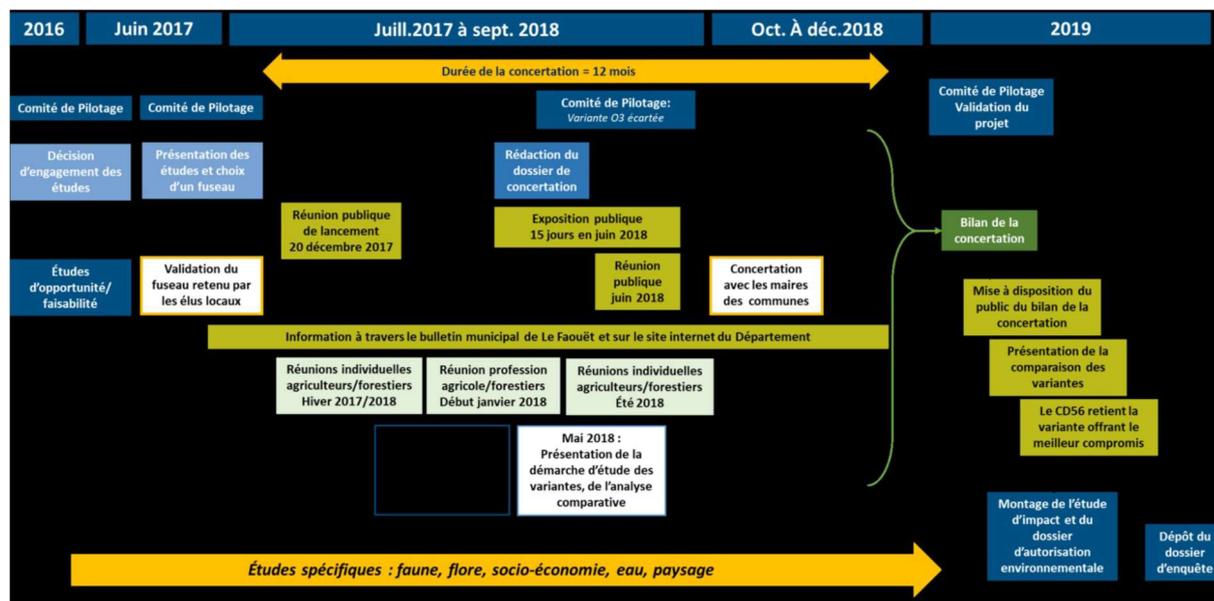
Elle s'est déroulée avec le public entre décembre 2017 et juin 2018 :

- réunion publique de démarrage,
- trois ateliers thématiques : atelier agriculteurs et sylviculteurs, atelier artisanat – commerces – industrie et atelier patrimoine - espaces naturels loisirs ;
- exposition organisée devant la mairie de Le Faouët avec six panneaux, un dossier de concertation et un registre de dépôt d'observations,
- une réunion publique de clôture.

Puis, elle s'est poursuivie avec les élus, au sein d'un Copil, jusqu'en février 2019. Les élus de Le Faouët et de Lanvénegen ont été rencontrés les 8 novembre 2018 et le 31 janvier 2019

pour évoquer trois sujets principaux qui ont amené à retravailler les variantes à l'issue de la concertation du public :

- La traversée du vallon de la route du Pont Neuf qui constitue un enjeu environnemental
- Le rétablissement de la rue Saint Fiacre, avec une problématique de desserte logistique de l'hôpital de Le Faouët
- Le tronçon Est présenté lors de la concertation, qui a généré de l'incompréhension et des inquiétudes chez les habitants du hameau de Pont er Lann et le hameau de Petit Coat Loret.



Un comité de pilotage a été constitué avec les élus locaux [du vice-président en charge des infrastructures du Conseil départemental, des maires de Le Faouët et de Lanvénegen et des conseillers départementaux du canton de Gourin] pour valider les grandes étapes de l'opération et cadrer le calendrier des études.

Le dernier COPIL du 27 février 2019 a permis de choisir un tracé préférentiel.

Le dossier de concertation est la disposition du public sur le site du département et des mairies depuis novembre 2019.

4 Le contexte réglementaire

Le projet est concerné par l'Autorisation Environnementale selon les dispositions des articles L.181-1 et suivants du code de l'environnement.

Dans le cadre du projet, la demande d'autorisation environnementale concerne des installations, ouvrages, travaux ou activités :

- soumis à autorisation au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement
- au titre de l'article L414-4 du code de l'environnement, du fait de risques d'incidences Natura 2000,

Conformément au décret 2016-1110 du 11/08/2016, le projet de contournement de Le Faouët est un projet éligible à un examen au cas par cas, au titre des rubriques

- n°6 : infrastructures routières
- n°10 : canalisation et régularisation des cours d'eau
- n°47 : boisements et déboisements

Cette demande a été déposée le 25/02/2020.

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

Le projet RD782- contournement de Le Faouët est donc soumis à Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du fait :

- des acquisitions de terrains par expropriation,
- de s'assurer de la compatibilité avec les documents d'urbanisme,
- du déclassement de certaines routes départementales pour les inclure dans le réseau communal,

et à Demande d'Autorisation Environnementale (DAE), elle concerne :

- Les milieux aquatiques, autorisation 'loi sur l'eau' : impacts sur les cours d'eau, les zones humides, les nappes souterraines et mesures mises en place pour les maintenir dans un état équivalent, sinon meilleur.

Le projet est soumis à **Autorisation** au titre des rubriques :

2.1.5.0	Rejets d'eau pluviales dans les eaux douces, sur une surface de 23 ha environ
3.1.2.0	Installations, ouvrages, activités nécessitant le franchissement de 4 cours d'eau et la déviation d'un ruisseau, ... soit un impact sur environ 165 m
3.3.3.1.0	Destruction de zones humides sur environ 1,8ha

Au titre des autres articles, seules des **Déclarations** sont requises [rubriques 3.1.3.0, 3.1.5.0, 3.2.3.0].

Le projet doit se conformer au SAGE du syndicat mixte Ellé Isole et Laïta.

- Les boisements, autorisation de défrichement :
l'emprise des travaux va nécessiter la destruction d'éléments boisés, âgés de plus de 30 ans. Des surfaces de reboisement doivent être proposées
- Les espèces protégées et/ou leurs habitats, dérogation au titre des espèces protégées : l'atteinte à ces espèces étant, par principe, interdite.
Pour obtenir, cette dérogation, il faut démontrer qu'aucune alternative n'est possible et que la réalisation du projet ne nuit pas à la conservation des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

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

Les enquêtes DUP et DAE n'ont pas été menées conjointement, suite à la décision du préfet, en date du 12 mai 2022, le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) ayant donné un avis négatif vis-à-vis de la protection des espèces protégées.

La DUP a fait l'objet d'une enquête publique, du 27 Février 2023 au 29 mars 2023.

Cette enquête a reçu un avis favorable avec

- une 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 passage pour les cyclistes et randonneurs sur la voie de contournement ou en traversée de celle-ci »
- deux recommandations :
 - « pour anticiper une augmentation de la circulation prévisible après le déclassement de la RD790 au nord de Kerrousseau, mener une étude précise pour déterminer si une simple limitation de vitesse sera suffisante pour préserver la sécurité et la qualité de vie des habitants »
 - « actualiser le coût financier de l'opération »

Suite à cette enquête, la commission permanente du conseil départemental a adopté, le 7 juillet 2023, délibération n°14, 'les propositions qui lui ont été présentées et décide d'adopter, après prise en considération de l'étude d'impact, de l'avis de la MRAE et des réponses qui y ont été apportées, des avis des collectivités territoriales et de leur groupement, des résultats de la consultation du public, la déclaration de projet affirmant l'intérêt général du projet de contournement, par la RD 782, de l'agglomération de le Faouët sur le territoire des communes de Le Faouët et de Lanvégen.'

Concernant la réserve 'Prévoir une sécurisation des traversées de l'itinéraire de contournement par les pistes cyclables existantes. [...] ' il est explicité que le projet répond à ce besoin de sécurité avec 'l'aménagement d'un ilot central permettant une traversée sécurisée en deux temps'.

Concernant les recommandations :

- le tronçon nord de la RD 790, reliant Kerrousseau au Golhen, n'assurera plus qu'une desserte locale et devrait être déclassée en route communale (principe acté en mai 2019 par le conseil municipal de Le Faouët). Son aménagement éventuel sera de responsabilité communale et hors périmètre du projet'.
- Le coût du projet a été réévalué à 7,52 M€, coût janvier 2023

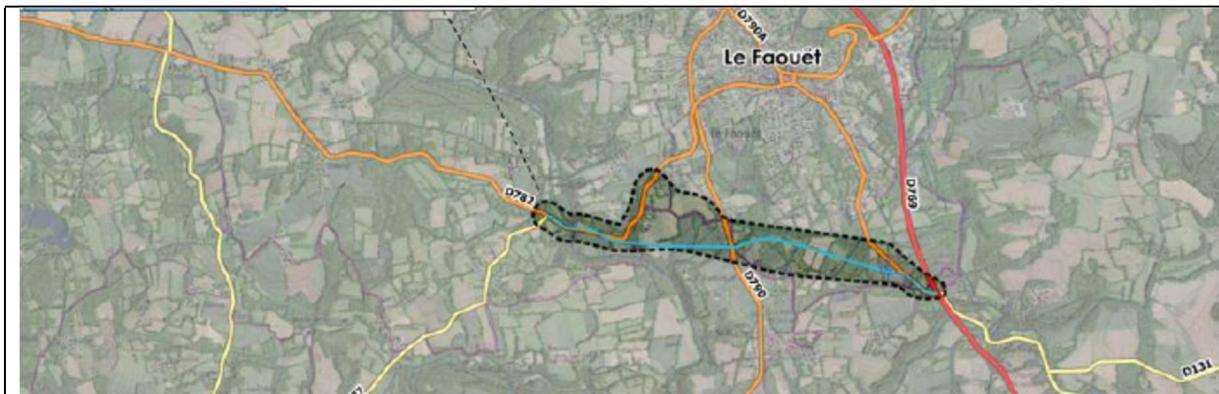
Le présent rapport concerne la Demande d'Autorisation environnementale (DAE).

L'étude d'impact du dossier DAE, est issue de l'étude d'impact du dossier DUP, mais a été amendée et intègre des évolutions et compléments en réponse aux avis et analyses des services de l'état et notamment du CNPN.

5 L'Étude d'Impact

5.1 Le contexte

Les différentes études préalables ont conduit à définir un fuseau d'analyse au sein duquel un tracé a été défini.



Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) situe la commune dans la zone de perméabilité écologique « de l'Isolle au Blavet ».

Le cours d'eau Ellé, ainsi que ses affluents, sont situés dans une zone Natura 2000.

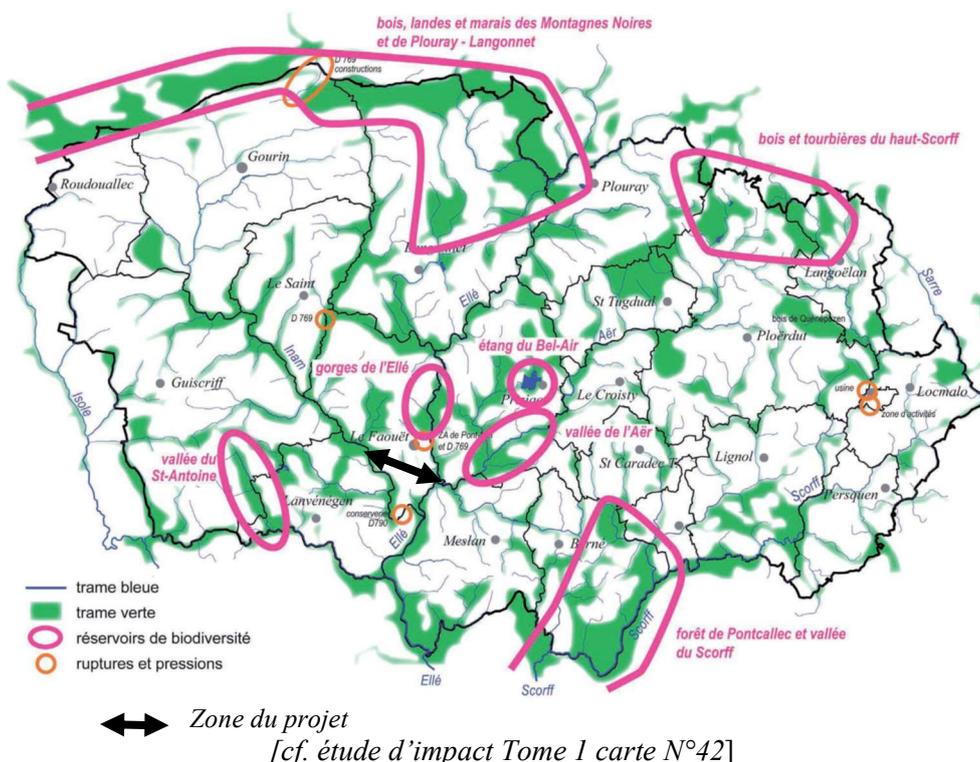
Le fuseau du tracé est hors de la zone Natura 2000, mais la joute aux extrémités Est et Ouest.

Le bassin versant, associé, se trouve dans une Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Floristique et Faunistique (Znieff) de type 2, tandis que le cours d'eau l'Inam, un affluent de l'Ellé, est concerné par une Znieff de type 1.

L'Ellé et l'Inam étaient identifiés en bon état écologique sur la période 2014-2018, (*extrait avis MRAE*)

La trame verte et bleue du territoire de la Communauté de communes du roi Morvan est dense. Le Faouët se situe entre 3 corridors écologiques constitués par les vallées de l'Inam à l'ouest, de l'Ellé à l'est et du ruisseau du Park Charles qui longe l'aire d'étude immédiate au nord.

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



5.2 Les Impacts

Sur la base de l'état initial de l'environnement et des recensements effectués, une analyse a été menée pour identifier les atteintes du projet sur l'environnement.

Puis des mesures **ERC** (Évitement/Réduction/Compensation) ont été recherchées de manière itérative afin de supprimer/ limiter / compenser les conséquences et risques induits.

Nota : ne reprend pas l'intégralité des impacts – se reporter au document D du dossier Étude d'Impact Tome 1 et 2 pour plus de détails.

5.2.1 Milieu physique

Le territoire, traversé, est vallonné surtout dans le secteur Ouest du fuseau.

Des extractions de terre sont prévus dans certains endroits et des remblais dans d'autres, afin de respecter la topologie du terrain et de construire une voie suffisamment sécurisée en évitant des dénivelés trop

importants.

Les terres extraites seront en priorité ré-utilisées sur le site pour les remblais et les modelés de paysage ; import/évacuation de terres seront réduits au minimum.

La circulation des engins pourra engendrer une élévation des émissions de GES mais temporairement et localement.

Les impacts potentiels identifiés sont surtout des impacts temporaires le temps des travaux :

- Mouvement et stockage provisoire de terre
- Constitution de déblais et de remblais
- Décapage des terrains dans les secteurs en déblais et éventuels apports de matériaux pour la constitution des remblais
- Risques de pollution aux hydrocarbures ou à une élévation des émissions de GES temporairement et localement du fait de la circulation des engins

La Maîtrise d'ouvrage a évalué ces impacts à niveau 'faible à nul'.

Concernant ce milieu les mesures concerneront essentiellement la phase de travaux.

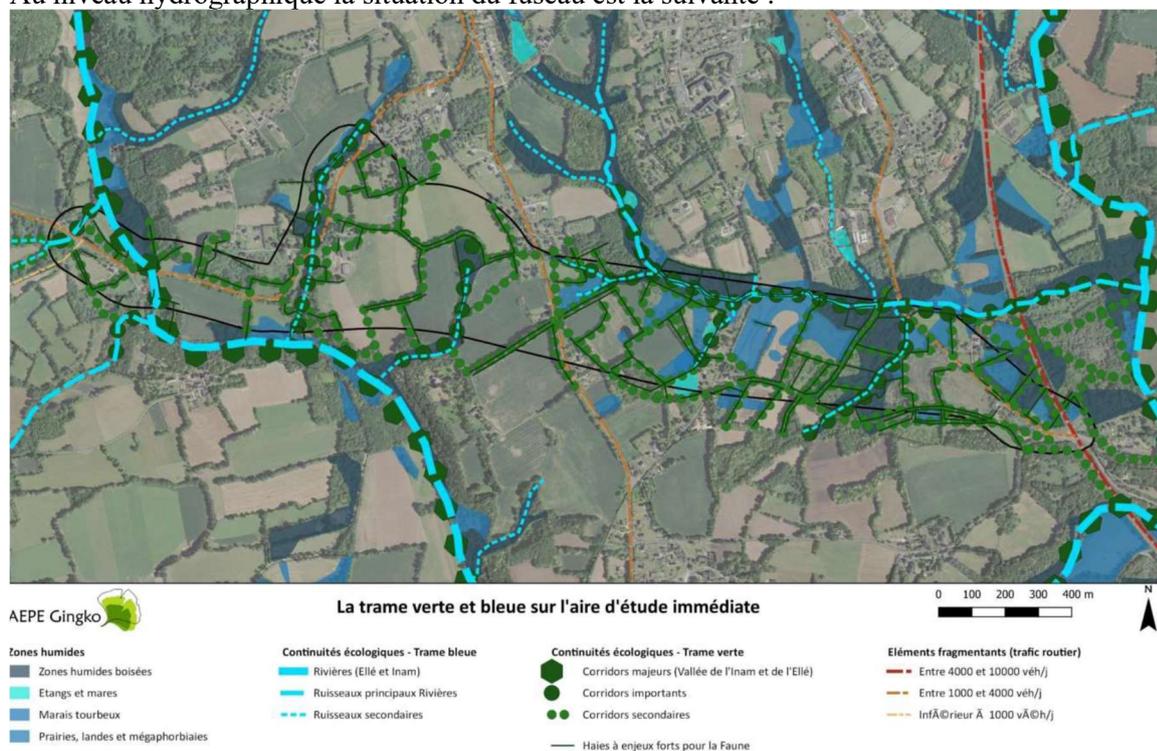
En final, le relief sera modifié mais il est prévu que la topologie du tracé s'adapte de façon pérenne à la topographie du terrain.

Les remontées de nappe en partie Ouest du projet au niveau de la vallée de l'Inam et au Nord-Est, autour de la vallée de l'Ellée, sont un risque naturel déjà existant, les impacts du projet sont identifiés comme 'faible' sur ce risque.

La géologie du site n'est pas retenue comme un enjeu particulier. Le projet n'impactera ni le sol, ni le sous-sol.

5.2.2 Milieu aquatique

Au niveau hydrographique la situation du fuseau est la suivante :



[carte N°43- étude d'impact Tome 1]

Sur la zone d'étude, le projet doit être compatible avec les documents de planification SDAGE Loire-Bretagne et SAGE Ellé-Isole-Laïta

Le projet est soumis à Autorisation dans le cadre de la loi sur l'eau, code de l'environnement – Cf. §4 de ce document

Les impacts suivants sont identifiés :

- Modification des conditions de ruissellement des eaux ;
- Augmentation des eaux de ruissellement dans les zones du trajet du fait de l'imperméabilisation des sols, avec un risque d'augmentation de la pollution ;
- Risque d'inondation des voies par submersion, notamment dans les endroits où il y a des risques de remontées de nappe ;
- Impact des lits des cours d'eau du fait de positionnement d'ouvrages de franchissement ;
- Détournement de portions de cours d'eau situés sur l'emprise, notamment pour permettre l'implantation des ouvrages, (Ruisseau de Kerly sur 19m, Ruisseau de Saint fiacre sur 33m ; Rectification de pentes et recalibrage de profils pour limiter la vitesse des écoulements ;
- Destruction de zones humides ;
- Perte de surface de zone inondable ;
- ...

Des risques de pollution existent pendant les phases de chantier mais également en phase d'exploitation du fait de la pollution chronique due au trafic routier, de la pollution saisonnière avec le traitement des voies (salage), accidentelle avec des déversements en cas d'accident.

La Maîtrise d'ouvrage a côté ces impacts, avant application de mesures, de niveau '*modéré à fort*', fort notamment concernant l'impact sur les zones humides.

5.2.2.1 Les eaux de ruissellement

Les travaux impacteront les conditions d'écoulement et les eaux de ruissellement qui peuvent être chargés en Matière En Suspension (MES) et polluer les milieux aquatiques en aval.

Pendant les phases d'exploitation, du fait de l'imperméabilisation de la route, les débits d'écoulement ont des risques d'être plus importants et de saturer les récepteurs.

Comme vu précédemment au §2.1.2 décrivant les aménagements, les eaux de ruissellement de la plateforme routière seront gérées par des installations spécifiques et via un réseau séparatif des eaux issues du bassin versant

5.2.2.2 Les cours d'eau

Les études et les réflexions sur les tracés ont permis d'éviter d'intercepter les cours d'eau les plus importants de la trame verte et bleue, l'Inam et le Park Charles, l'Inam étant intégré à la zone Natura 2000 et le Park Charles, étant une zone d'expansion des crues identifiée par le SAGE.

L'emprise intercepte 4 affluents des cours d'eau Park Charles et Inam.

Le projet implantera 14 ouvrages hydrauliques dont 4 sont des franchissements.

Les autres ouvrages sont du busage ou de la reprise d'ouvrages existants.

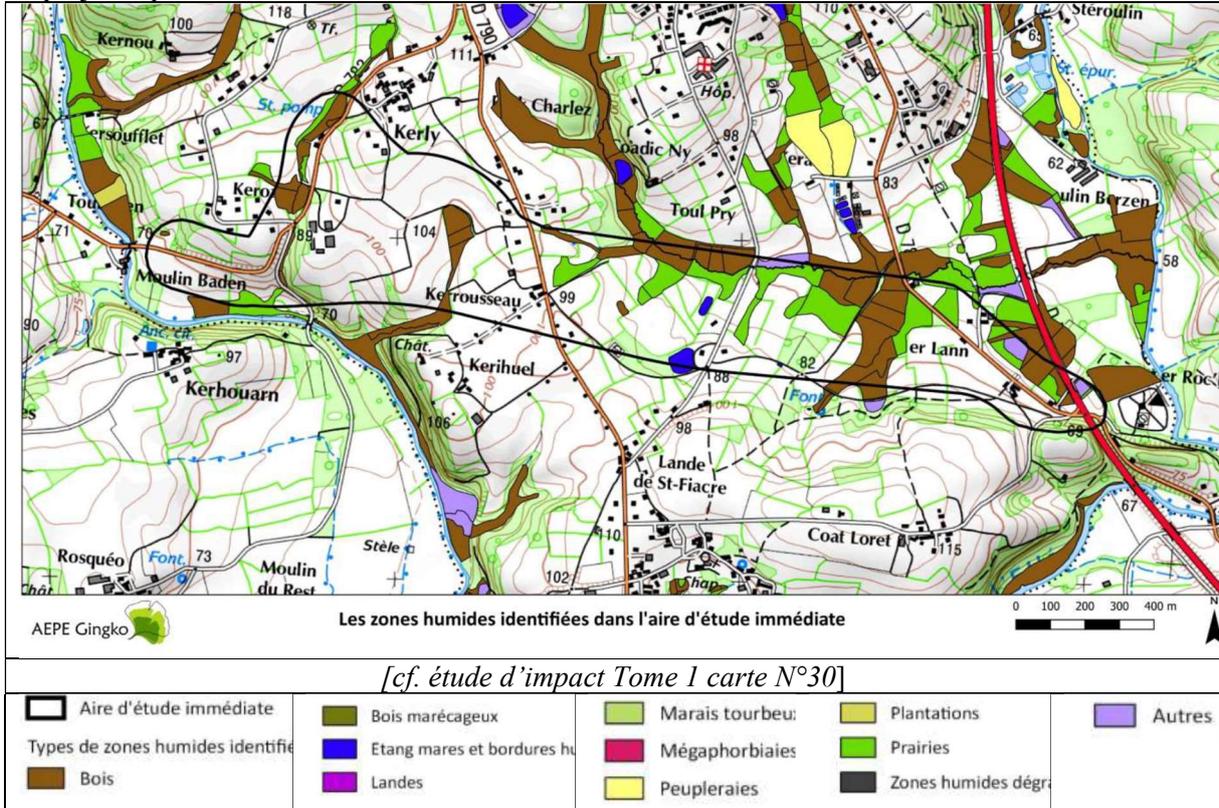
L'implantation de deux ouvrages nécessite également de dévier, sur une longueur totale d'environ 52m, une portion du ruisseau de Kerly et d'un affluent du Park Charles le long de la rue Saint Fiacre.

Une étude hydromorphologique a été conduite en 2021 et un inventaire piscicole a été réalisé en 2022 sur les 4 petits cours d'eau interceptés.

5.2.2.3 les zones humides (ZH)

L'emprise est traversée par de nombreuses zones humides.

Le projet impacte 1,77 ha sur une surface totale de 29,19 ha de zones humides sur le fuseau d'étude.



17 zones humides ont été répertoriées sur l'emprise et typées en 6 catégories, l'impact, sur la faune et la flore variant suivant leur nature, [prairie humide, friche humide, haie humide, friche boisée humide, boisement humide].

Le projet va engendrer une perte de fonctionnalité sur les sites impactés, et des secteurs remblayés pourraient perturber la circulation des eaux alimentant certaines zones.

Une méthode a été appliquée, pour, à partir d'indicateurs, estimer les pertes éventuelles par type. Les enjeux ont été identifiés 'Fort'.

5.2.2.4 Les eaux souterraines

Les risques sur les eaux souterraines pourraient être dus aux remblais/déblais.

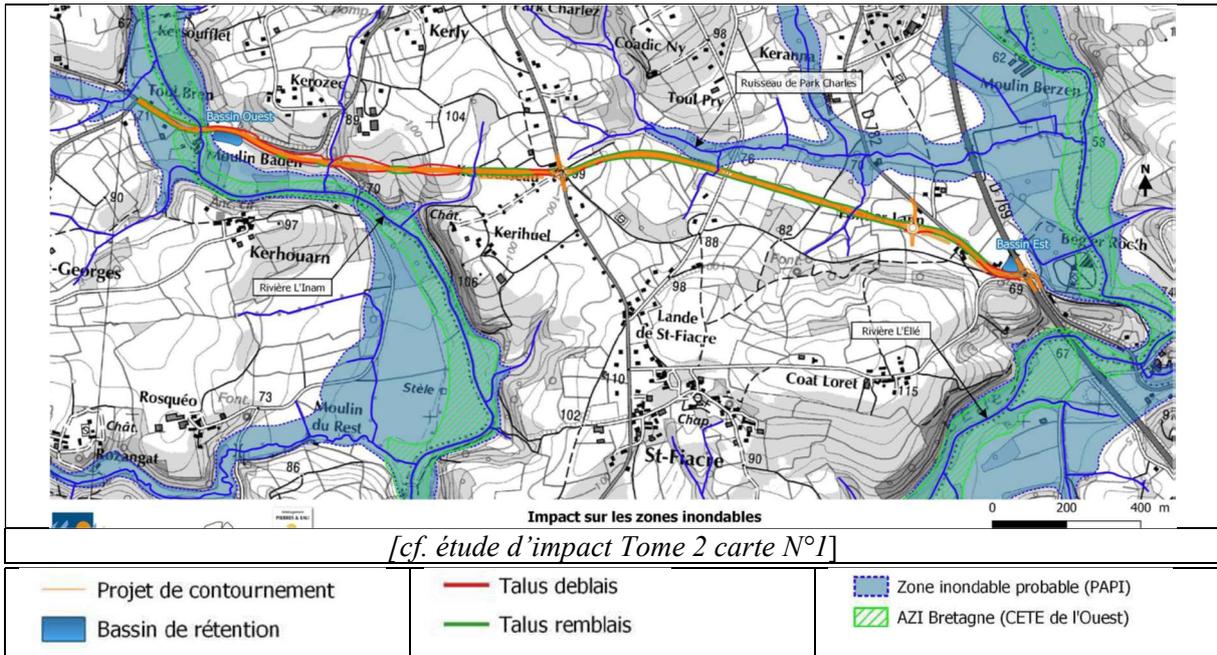
Dans le cas présent, étant donné le tracé et le type de sol, les risques ne sont pas avérés.

Il n'y a pas de captage d'eau sur l'emprise ni de périmètre de protection.

Seuls ont été identifiés un forage et un puits.

5.2.2.5 Les zones inondables

Le tracé ne traverse pas de zones inondables.



Il n'y a pas d'impact identifié sur les zones d'expansion des crues de l'INAM, de l'Ellé et du Park Charles.

Au niveau du pont, au-dessus de l'Inam au lieu-dit le Moulin de Baden, où est prévu la jonction entre la nouvelle voie et la RD782, les accotements doivent revus sur la RD 782 pour des questions de sécurité routière.

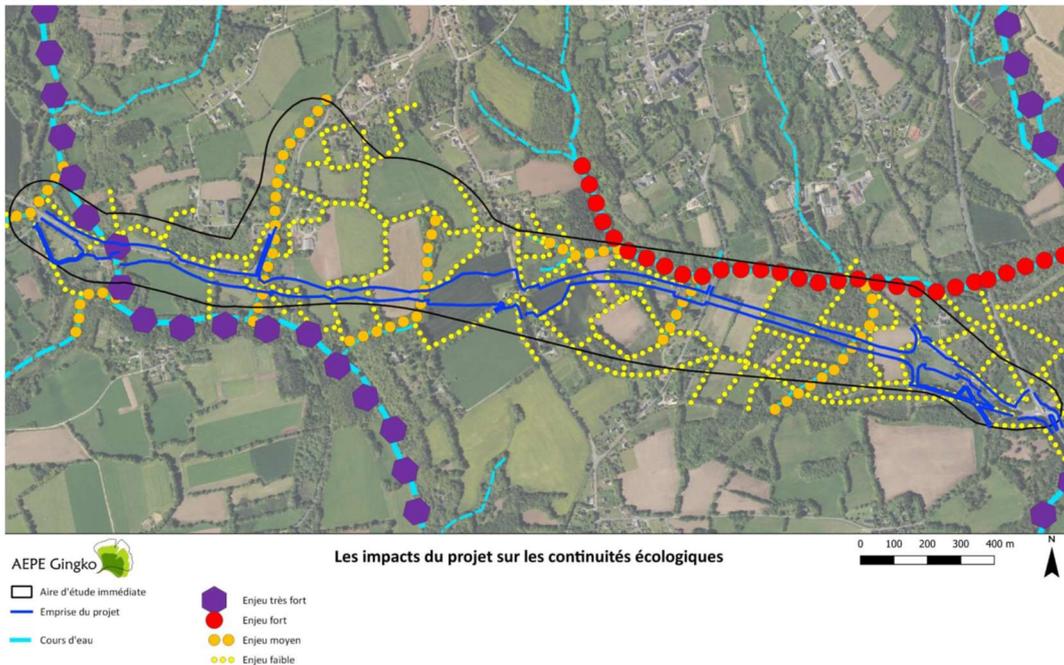
L'élargissement des accotements, impacteront 1577 m² et un volume de 1350 m³ de la zone inondable de ce secteur.

5.2.3 Milieu naturel

5.2.3.1 Les continuités écologiques

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

Par contre il a des impacts sur les continuités écologiques à enjeu moyen et faible, notamment du fait de la présence des affluents de l'Inam et du Park Charles dans le fuseau du tracé



5.2.3.2 Les boisements

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

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

Il est prévu la destruction de 1968 mètres de haies bocagères dont une vingtaine de haies multistrates et 1,78 ha de boisements et de friches boisées.

Les souches des vieux arbres ou des haies seront conservées pour protéger des habitats et importées dans des zones humides, par exemple, zones propices à la végétation.

Le projet interceptera un verger qui appartient à des propriétaires privées.

L'impact est caractérisé *fort* pour la biodiversité.

5.2.3.3 La Faune

Une grande variété d'espèces est concernée par la potentielle destruction des habitats, situés sur des vieilles haies de feuillus, dans les cours d'eau, les prairies, les zones humides, le vieux bâti, les boisements, les mares, les jardins, les landes,

Comme vu précédemment le projet implantera des ouvrages hydrauliques sur 4 affluents de l'Inam et du Park Charles interceptés, deux ruisseaux seront déviés sur une cinquantaine de mètres, et 1,7 ha de zones humides seront détruites

Les principales espèces recensées sont les Chiroptères, Poissons, Mammifères semi-aquatiques, Amphibien, Reptile, Insectes, Gastéropode, Bivalve, Oiseaux, ... dont des espèces protégées

Phase des travaux : Risque de mortalité lié à la destruction des habitats et des éléments paysagers déterminant pour la reproduction, l'alimentation, les déplacements, etc...

Les enjeux sont qualifiés de '*Fort à Moyen*' en fonction du type d'espèces concernées,

Phase d'exploitation de la route : Risque de mortalité lié à des collisions : enjeux '*Fort à Moyen*'.

Risque de perturbation de certaines espèces plus sensibles aux changements

5.2.3.4 La Flore

Il n'y a pas d'espèces végétales protégées sur l'aire d'étude.

La vallée de l'Inam a un habitat floristique en bon état de conservation [*enjeu Fort*].

Les autres sites sont dans un état de conservation nettement moins favorable [*enjeu Faible*].

5.2.4 Patrimoine et Paysage

L'insertion paysagère du futur tracé doit prendre en compte la préservation du paysage bocager, boisé et vallonné du site.

Les enjeux retenus sont

- Le relief qui nécessitera de limiter, les déblais et les remblais ;
- La présence du ruisseau au nord qu'il sera nécessaire de longer plutôt que de traverser afin de protéger la ripisylve qui est dense ;
- La vallée de l'Inam reconnue comme paysage emblématique ;
- Les éléments de végétation structurants comme les haies bocagères, les bois, les friches à arborées qu'il sera nécessaire de traverser tout en les préservant ;

- Les éléments de végétation particuliers comme l'allée plantée de Kerihuel et du verger de la rue saint Fiacre ;
- La préservation du cadre de vie des habitations aux abords des axes de communication : hameaux de Kerossec, kerly, Kerousseau, la lande de Saint Fiacre, et de Pont-er-Lann, la ferme de Kerossec ;
- L'insertion des intersections entre les axes existants et le projet ;
- Les sentiers de randonnée ;
- La restauration de la liaison douce vers le centre de Le Faouët ;
- La Fontaine Saint-Fiacre ;
- Les ouvertures visuelles vers le grand paysage, représentatif des paysages ruraux bretons

Les impacts sont identifiés 'modéré à fort'.

5.2.5 Milieu humain

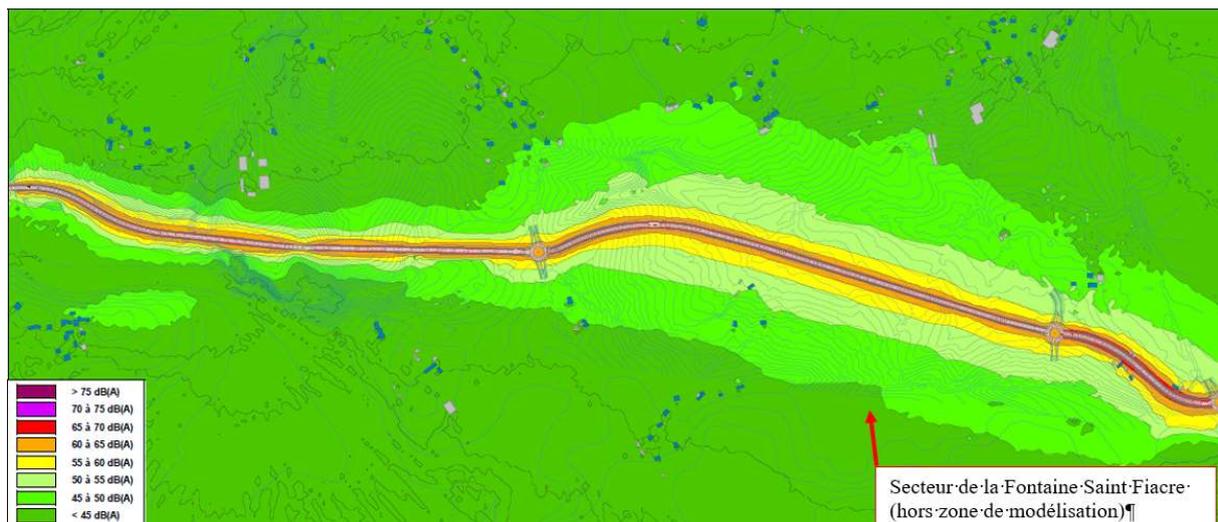
5.2.5.1 Cadre de vie – santé Humaine

Durant les phases de travaux, il y aura des impacts sur la circulation routière, des risques de dégradation de réseaux, des nuisances dues aux engins de travaux qui feront du bruit, de la poussière, déplaceront de la boue. Les entreprises qui réaliseront les travaux auront des contraintes à respecter pour limiter les nuisances.

Durant les phases d'exploitation, les nuisances potentielles seront sonores, visuelles, modification des accès au centre-ville.

Le projet aura un impact positif pour les habitants du bourg qui habitent au nord entre Restalgon - rue de Portz en Haie - Cours Carré et Coat-Loret au niveau nuisances sonores et sécurité routière. À contrario des exploitations en zone rurale, certaines maisons et fermes isolées proche du tracé pourront être gênés par le bruit des véhicules circulant sur la nouvelle voie. Les niveaux sonores à ne pas dépasser sont de 65 db(A) le jour et 55 db(A) la nuit.

Une évaluation acoustique a été menée en 2018 et des modélisations ont été réalisées. Ci-dessous un résultat de la modélisation dans le secteur de la Chapelle Saint Fiacre



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

Cette nouvelle voie permettra un gain de temps pour la traversée de l'agglomération, de l'ordre de 4 minutes.

Par contre certains Faouëtais, [habitant Le Moulin de Baden, Kerosec, La Lande Saint-Fiacre...], verront un allongement de leur trajet du fait de la suppression d'accès à la nouvelle voie, pour des raisons techniques, au plus près de leurs domiciles.

5.2.5.2 Activité économique

La MO n'envisage pas d'impact au niveau du commerce local ni pour l'activité des entreprises. Cette nouvelle route facilitera les accès aux industries locales.

5.2.5.3 Activité agricole

Le projet impactera 8 exploitations agricoles et 4 exploitations forestières. Pour chacune, les impacts sont identifiés, emprise du tracé sur certaines parcelles exploitées, séparation en deux et difficultés d'accès.

La perte éventuelle de surface exploitable nécessitera des compensations.

Les restrictions de circulation exposées ci-dessus impacteront également la circulation des engins agricoles.

Les impacts sont considérés '*faible*' sur le milieu humain excepté sur les activités agricoles où ils sont cotés '*modéré*'.

6 Avis des services de l'état, de la MRAE et des Communes

Dans le cadre de l'instruction, le dossier a fait l'objet d'analyses et d'avis de divers services qui ont conduit à des mises à jour et compléments de l'étude d'impact.

Le document G du dossier, intitulé 'Avis', recense ces échanges

6.1 *Chronologie des échanges*

Le Maître d'ouvrage a soumis son projet à la DDTM pour instruction, en 2021

La DDTM a demandé l'avis de la Commission Locale de l'eau (CLE) su SAGE Ellé-Isole-Laïta

La CLE a émis un avis favorable le 20 Mai 2021 avec réserves

LA DDTM a fait une demande de compléments le 16 juillet 2021

- La MO a fait un mémoire en réponse le 10 Novembre 2021 pour répondre à la DDTM et à la CLE : quelques études complémentaires ont été menées, des précisions et modifications ont été intégrées à l'Étude d'Impact.

La DDTM a reconsulté la CLE qui a émis un nouvel avis en décembre 2021

Le Préfet a transmis pour avis, le dossier avec l'étude d'impact modifiée, à la MRAE, le 18 Novembre 2021, et au CNPN.

L'OFB aurait également été consulté par la DDTM, mais sa consultation n'ayant pas un caractère obligatoire pour les demandes d'autorisation environnementale, les échanges ne sont pas consignés au dossier.

La MRAE a rendu ses observations et recommandations le 18 Janvier 2022

- La MO a rédigé un mémoire en réponse en Mai 2022

Le CNPN a donné un avis défavorable, en Février 2022, concernant la demande de dérogation.

La DDTM a fait une 2^{ème} demande de compléments, le 12 mai 2022, à laquelle était joint l'avis du CNPN.

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

La MO a adressé au Préfet du Morbihan le 16 Janvier 2023, deux nouveaux mémoires en réponse,

- l'un répondant à l'avis du CNPN
- l'autre mettant à jour le mémoire en réponse, du 12 mai 2022, adressé à la DDTM, avec la prise en compte des modifications apportées suite aux observations du CNPN.

Suite aux compléments et modifications de l'Étude d'Impact apportés pour répondre aux demandes de la CNPN, la Maîtrise d'ouvrage a actualisé, en juillet 2023, son mémoire en réponse, aux recommandations / observations de la MRAE, de mai 2022.

Le Préfet a communiqué le dossier au Ministère de la Transition Écologique, le 15 mars 2023, conformément à l'Article R181-28 du code de l'environnement, pour demande de dérogation, du fait d'un impact potentiel sur la Loutre.

Le Ministère de la Transition Écologique a formulé un avis favorable, **concernant uniquement la dérogation pour la Loutre, le 2 mai 2023.**

6.2 Compléments demandés par la DDTM - 16 juillet 2021

Ci-dessous ne sont synthétisées que les observations les plus importantes, qui ont donné lieu à des modifications de l'étude d'impact et des actions complémentaires

6.2.1 Les milieux aquatiques

Zones inondables

La DDTM a demandé de démontrer la compatibilité du projet avec le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Loire-Bretagne, et que le projet ait la maîtrise foncière des parcelles qui serviront aux mesures de compensation.

Les cours d'eau

La DDTM a demandé qu'une étude hydromorphologique soit réalisée pour les cours d'eau impactés et de rajouter, dans le dossier, l'impact résiduel significatif du projet sur les cours d'eau après application des mesures de réduction.

Les frayères

La DDTM s'est interrogé sur l'impact sur les frayères aux endroits où le lit des cours d'eau est détruit (122m²) et les mesures compensatoires prévues.

Les eaux pluviales

La DDTM a demandé de préciser les coordonnées Lambert 93 des bassins de rétention.

La DDTM a recommandé de collecter en priorité les eaux de ruissellement en aval du Moulin de Baden pour éviter d'aggraver les risques d'inondation.

La DDTM a demandé de confirmer l'absence de l'utilisation de produits phytosanitaires pour l'entretien des ronds-points et des accotements du fait des risques de pollution des cours d'eau.

Les zones humides

La DDTM a demandé

- de mieux expliciter les mesures de réduction pour limiter les impacts pendant les phases de travaux notamment sur les zones humides et les cours d'eau ;
- de compléter les informations concernant les sites impactés / compensés et les mesures de suivi prévues pour chaque site compensé, avec identification des coordonnées Lambert 93 des zones des sites de compensation ;
- de détailler et préciser les mesures de gestion, et d'établir un plan de gestion de tous les sites compensatoires avant le démarrage des travaux ;
- d'intégrer les mesures de gestion dans les mesures de suivi et non dans les mesures compensatoires ;

Lutte contre les plantes invasives

La DDTM a demandé de fournir à la DDTM et à la Police de l'Eau un protocole de lutte contre les espèces invasives, pour validation, avant le début des travaux.

6.2.2 La Faune et la Flore

Dérogation aux espèces protégées

La DDTM a demandé de mieux étayer les argumentaires prouvant que le projet répond à une Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM) sans alternative, pour pouvoir motiver la demande de dérogation aux espèces protégées.

État initial et enjeux de biodiversité

La DDTM a demandé de compléter le diagnostic initial et les impacts du projet

- sur les divers spécimens de Chiroptères vivants sur l'emprise, dont certaines colonies font partie du site Natura 2000 ;
- sur la Mulette Perlière présente dans les cours d'eau ;
- sur les rapaces nocturnes qui sont absents de l'analyse
- de revoir les niveaux de criticité retenus pour l'analyse, certains niveaux de menaces ayant été sous-estimés pour des espèces ainsi que pour les haies, différents types devant être pris en compte (habitats d'espèces, corridor écologique, anti-érosion, ...)

Évaluation des impacts potentiels du projet

La DDTM a demandé

- pour la phase de travaux, de revoir l'analyse des impacts pour tous les invertébrés, dont l'Escargot de Quimper ainsi que l'Hirondelle Rustique ;
- de revoir la méthode d'évaluation des impacts de la destruction des habitats, notamment en fonction de la surface détruite mais également de la proximité ou non d'habitat d'accueil ou de milieux favorables
- de mieux analyser les effets cumulés potentiels avec les mesures compensatoires prévues pour les zones humides qui ont aussi un impact sur la faune et la flore ;
- de mieux prévoir des effets cumulés potentiels avec d'autres aménagements foncier connexes.

Mesures ERC proposées

La DDTM a demandé

- un réexamen des mesures proposées en fonction des compléments d'analyse demandées

Évaluation d'incidence Natura 2000

La DDTM a demandé, l'emprise jouxtant un site Natura 2000

- d'approfondir l'impact des travaux sur ce site,
- d'analyser l'adéquation du site Natura 2000 pour l'accueil des espèces impactées sur l'emprise

6.2.3 Diagnostic archéologique

La DDTM a demandé qu'un diagnostic archéologique soit réalisé sur l'ensemble du tracé avant le démarrage des travaux, en relation avec le service de la DRAC-Sra-Bretagne

6.3 Avis CLE

La CLE est sollicité par la DDTM.

6.3.1 Synthèse Avis CLE mai 2021

Avis favorable sous réserve de la prise en compte des demandes suivantes

- Associer les acteurs locaux (DDTM, OFB, CC Roi Morvan, SMBSEIL, ...) lors des phases d'étude précises concernant les milieux aquatiques : continuité écologique, restauration morphologique des cours, alternative au passage à gué, zones humides
- Porter une réflexion collective sur des mesures de restauration des 2 cours d'eau déviés et sur le tronçon principal du Park Charles

- Traiter les buses sur le chemin agricole situé à environ 60 m en amont de l'ouvrage près du lavoir de Park Charles

Un certain nombre d'autres remarques concernaient les analyses de

- l'impact hydraulique des travaux
- l'impact sur les cours d'eau, notamment le Park Charles et le Kerly
- l'impact sur les zones humides, notamment sur la durée du suivi des mesures de compensation
- l'impact sur la qualité des eaux,
- l'impact sur le milieu naturel et les espèces protégées
- l'impact sur les boisements et le maillage bocager.

6.3.2 Synthèse Avis complémentaire CLE décembre 2021

La CLE a souligné les compléments apportés au dossier qui apportaient des réponses à un certain nombre des observations précédentes.

À noter, la durée du suivi des mesures de compensation et de restauration portée à 20 ans au lieu de 5 ans.

Sinon la CLE a réitéré les demandes auxquelles la maîtrise d'ouvrage a répondu

- Il Manque une étude alternative à l'implantation du passage à gué pour les bovins – cf. ouvrage hydraulique réf OH-1
 - Le projet prévoit une participation à la mise en place de clôtures pour empêcher que les bovins traversent le ruisseau
- le suivi de la restauration morphologique en compensation des cours d'eau déviés [...] doit se faire via un comité technique de suivi auquel elle demande de participer,
 - position de la MO : ce n'est pas de sa responsabilité mais de celle du Préfet de créer ce comité
- la Restauration de la continuité sur les 2 buses situées sous le chemin agricole en amont du Park Charles,
 - position de la MO : ce n'est pas une discontinuité majeure, cette mesure de restauration n'a pas été retenue

La maîtrise d'ouvrage a précisé qu'une étude hydromorphologique avait été réalisée et a confirmé l'absence d'habitats potentiel de frayères au droit des ouvrages et déviation du projet

6.4 Avis MRAE de Janvier 2022

L'Autorité Environnementale a identifié les principaux enjeux suivants :

- La préservation de la faune, la flore, les milieux naturels, des continuités écologiques terrestres comme aquatiques
- La qualité paysagère
- La préservation de la qualité des milieux aquatiques,
- La maîtrise de la qualité de vie des habitants
- La prise en compte du changement climatique, via l'évolution des émissions de gaz à effet de serre.

6.4.1 Avis sur la qualité de l'évaluation environnementale

L'étude d'impact du projet est bien détaillée et le résumé non technique permet un accès facilité aux éléments importants du projet.

Dans la description de l'état initial de l'environnement, le volet biodiversité a été bien approfondi, l'analyse est plus succincte pour les autres enjeux environnementaux, notamment concernant les effets du projet sur le paysage, les impacts sonores, les milieux aquatiques, le trafic et l'accidentologie des axes routiers traversant le bourg.

La justification du projet est axée sur l'amélioration de la sécurité routière dans le bourg et de la desserte du territoire.

L'étude de circulation n'apporte pas de conclusions claires quant aux gains attendus en termes de report dans le bourg.

Il manque une description environnementale, technique et économique pour mieux justifier le choix du fuseau retenu

La MRAE recommande, afin de mieux expliciter l'analyse des variantes étudiées, avant le choix du tracé du projet :

- de montrer les évolutions des flux et les apports positifs par rapport à l'environnement (moins de nuisances sonores, moins de pollution, amélioration du cadre de vie, ...)
- de détailler les méthodes de calcul des impacts pour s'assurer que les impacts énoncés pour chacune des variantes soient qualifiés correctement
- de justifier les notes attribuées aux critères techniques et économiques.

L'analyse des incidences et des mesures et ouvrages à déployer pour les limiter, est précise notamment concernant les milieux naturels. Elle pourrait être plus précise pour les autres enjeux environnementaux. Les cartes de synthèse permettent de localiser utilement les mesures mises en place pour réduire ou limiter les impacts.

Les dispositifs de suivi des effets du projet sur la biodiversité et les milieux aquatiques sont décrits dans des fiches.

Le suivi est décrit sur 20 ans pour les milieux naturels, bois, haies, zones humides, gîtes à chauve-souris. La MRAE demande de définir des indicateurs concernant les milieux aquatiques, les nuisances sonores, l'évolution de l'accidentologie.

La MRAE recommande de revoir le dispositif de suivi en y intégrant les enjeux de préservation des milieux aquatiques, d'exposition aux nuisances sonores et d'évolution de l'accidentologie et d'identifier les mesures à mettre en œuvre en cas d'écart

Certaines analyses mériteraient d'être approfondies et se référer à des retours d'expérience et des références bibliographiques.

La MRAE demande une synergie avec le PLUi de la CC du Roi Morvan.

La MRAE note que le SCoT, approuvé en 2018 ne mentionne pas ce contournement alors que la sécurité routière est notée comme un enjeu.

6.4.2 Avis sur l'impact sur l'environnement

Le projet impacte 10 ha de terres agricoles, du fait des travaux et des mesures compensatoires. Les incidences sur chacune des parcelles sont identifiées

Des rétablissements d'accès sont prévus pour les enclaves créées.

Des échanges de parcelles sont prévus, ainsi que des compensations financières, des travaux d'aménagements permettant le passage des animaux, ...

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

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

La MRAE recommande de mieux justifier les mesures de compensation au profit de la trame verte, en décrivant leurs apports fonctionnels et pas seulement linéaire ou en surface

La MRAE recommande de montrer que la connaissance des milieux de vie de la faune vivant sur l'emprise a permis de mettre en place des mesures pour obtenir un effet résiduel négligeable.

Les inventaires ont identifié 30 ha de zones humides dans l'emprise du fuseau. Le projet a évité au maximum l'impact sur ces zones mais détruit 1,8ha de zones humides, ce qui sera compensé par la restauration de 4,8 ha de nouvelles zones humides dans 4 sites jouxtant le tracé.

La MRAE recommande

- d'analyser quelles sont les effets de la destruction/restauration sur la TVB
- d'expliquer comment ces nouvelles zones s'insèrent dans la TVB
- d'expliquer les impacts éventuels sur les écoulements des eaux superficielles
- d'analyser les impacts éventuels de zone de reboisement sur les nouveaux sites de zones humides identifiés.

La MRAE recommande d'étayer l'analyse des incidences sur les zones Natura 2000, proche de l'emprise, pour mieux s'assurer de l'efficacité des mesures ERC prévues.

6.4.3 Avis sur la gestion des eaux

Concernant les eaux superficielles,

La MRAE demande, en vue d'améliorer l'état initial, la réalisation d'un inventaire piscicole pour les quatre ruisseaux impactés par le projet

La MRAE recommande de joindre au dossier des éléments bibliographiques, de retour d'expérience, ... pour mieux apprécier l'efficacité des mesures sur la faune aquatique et piscicole.

Concernant les eaux pluviales,

Des mesures sont prévues pendant les travaux.

En phase d'exploitation, deux bassins de rétention et de décantation seront mis en place pour les eaux de ruissellement de la plate-forme, la MRAE recommande d'intégrer un suivi de la qualité des rejets des bassins de rétention

6.4.4 Avis sur l'impact sur les paysages

La MRAE recommande de renforcer la description et l'analyse des incidences sur les paysages par des photos montages ou des simulations tenant compte des hameaux, du bourg, des éléments patrimoniaux et naturels structurant le paysage

La MRAE recommande d'intégrer dans le dossier des mesures paysagères, en tant qu'engagement de la maîtrise d'ouvrage, au même titre que les autres mesures.

6.4.5 Avis sur les risques d'inondation

La MRAE estime que les diverses mesures prises contribuent à la réduction du risque d'inondation :

- La voirie ne traverse aucune zone inondable
- Des remblais seront aménagés à proximité de l'Inam
- Abaissement du niveau du sol de 20cm dans une ancienne peupleraie, actuellement prairie humide, qui peut servir de stockage en cas de crue de l'Inam (également mesure de compensation pour la restauration d'une zone humide).
- Les bassins de rétention sont dimensionnés pour une crue décennale.
- L'implantation de haies aura un impact positif sur le ralentissement de l'écoulement des eaux pluviales.
- Les ouvrages hydrauliques sont conçus pour l'écoulement d'une crue centennale.

La MRAE recommande d'analyser les impacts du retrait de la couche superficielle du sol dans l'ancienne peupleraie.

6.4.6 Avis sur les nuisances sonores et la qualité de l'air

Le projet aura des effets de nuisances sur les hameaux et les habitations situés le long du tracé, ainsi que le long de la RD 790 (du fait du report de trafic, au moins de voitures légères). Un mur anti-bruit est prévu au hameau Coat-Loret

La MRAE recommande de

- Mieux préciser les paramètres de modélisation des niveaux de bruit, de l'étayer par des mesures sur le terrain, impact pour les habitations proche du tracé et analyse des effets pour les habitants du bourg.
- Prévoir un suivi des impacts sonores et de la qualité de l'air et identifier des mesures correctives potentielles si besoin.

6.4.7 Avis sur le cadre de vie

La MRAE recommande de montrer les gains en termes de trafic et de sécurité routière.

6.4.8 Avis sur l'impact des travaux

L'AE recommande de préciser les mesures prises pour limiter les atteintes du cadre de vie des riverains pendant les travaux.

6.5 Avis CNPN de Février 2022

'La demande d'avis au CNPN est justifiée du fait de l'impact du projet sur plusieurs espèces vulnérables et des espèces protégées et/ou menacées vivant sur l'emprise, des Chiroptères, la Loutre d'Europe, le Lucane cerf-volant, Le Bouvreuil pivoine, et plusieurs autres espèces de passereaux menacés'

6.5.1 La Raison Impérative d'Intérêt Public majeur

Le CNPN a estimé que la RIIPM n'est pas correctement démontrée notamment du fait de l'absence de l'analyse des impacts sur des espèces protégées

6.5.2 L'absence de solutions alternatives

Le CNPN a considéré que les impacts sont à identifier '*forts*' et non '*modérés*' notamment dans la partie Est du tracé.

Le tracé, retenu, a l'avantage de ne pas affecter de cours d'eau principal mais il emprunte un paysage vallonné avec de nombreux boisements, des haies, des zones humides et la traversé de 4 petits cours d'eau. Il est proche d'un site Natura 2000 et est situé dans une Znieff de type 2, le bassin versant de l'Ellé.

Le CNPN a estimé que la Maîtrise d'ouvrage aurait dû justifier de l'absence de solution alternative à la traversée/contournement de l'agglomération pour les seuls camions.

6.5.3 L'état initial

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

6.5.4 Les enjeux et impacts bruts

Le CNPN a estimé qu'il manquait

- une estimation des effectifs des populations touchées, l'estimation des surfaces est insuffisante pour bien mesurer les impacts

- une analyse des impacts des collisions dues à la circulation routière
- une analyse de l'impact environnemental du redéploiement de l'exploitation sur de nouvelles parcelles, pour les deux exploitations agricoles impactées par le projet

6.5.5 Les mesures ERC

Le CNPN a estimé que

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

6.5.6 Synthèse de l'avis du CNPN

Le CNPN a donné un **avis défavorable** à la demande de dérogation.

Le CNPN demande que le dossier lui soit resoumis si le projet est maintenu.

A priori, suite aux évolutions apportées au dossier, la DDTM n'a pas reconsulté le CNPN.

6.6 Avis du Ministère de la Transition Écologique du 2 mai 2023

Du fait de l'avis défavorable du CNPN, l'avis du Ministère est requis concernant la dérogation pour un certain nombre d'espèces protégées, dont fait partie La Loutre d'Europe, présente sur le site.

Le Ministère estime

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

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

6.7 Avis des communes

6.7.1 Commune de Le Faouët

Le conseil municipal de la commune de Le Faouët a donné un **avis favorable**, Délibération n° 50/2023 du 27 septembre 2023, 19 voix pour et 4 voix contre, à

'la demande d'autorisation environnementale, conformément à l'article L 181-1-1 du code de l'environnement, emportant autorisation de défrichement et dérogation espèces et habitats protégés, présentée par le conseil départemental en vue de réaliser les travaux de contournement du Faouët, sur la RD782, commune du Faouët'

6.7.2 Commune de Lanvénegen

Le conseil municipal de la commune de Lanvénegen a **approuvé**, Délibération n° 69/2023 du 14 septembre 2023, 11 voix pour et 3 voix contre, 1 abstention, *'le projet de contournement du Faouët, par la Route Départementale 782'*.

6.7.3 Le Roi Morvan Communauté

La communauté de communes « Roi Morvan Communauté » a également rendu un avis favorable à l'issue de l'enquête publique DUP, délibération du 6 avril 2023.

7 Modifications à l'étude d'impact suite à ces avis – Mesures ERC

La Maîtrise d'ouvrage confirme que les travaux de remise en état du pont sur l'Inam sur la RD782 au lieu-dit du Moulin de Baden n'ont aucune interaction et sont menés indépendamment du projet de contournement.

Le projet de contournement n'impacte pas le lit de l'Inam.

Nota :

Ce paragraphe du rapport ne reprend pas tous les échanges et propositions de modifications de l'Étude d'Impact.

Pour plus de précisions, il faut se reporter au document G 'Avis' du dossier d'enquête et au document 'Partie2 – Conclusions et avis de la commissaire enquêtrice qui analyse ces mesures.

7.1 Synthèse des principaux compléments apportés à l'étude d'impact suite à ces avis

7.1.1 Synthèse présentée en préambule de l'étude d'impact par la Maîtrise d'ouvrage

La Maîtrise d'ouvrage a synthétisé ces évolutions dans le tableau ci-dessous, en préambule des Tomes 1 et 2 du Document D 'Étude d'impact'.

Référence de l'avis	Thématique	Sous Thématique	Modifications principales de l'étude d'impact apportées en réponse
Complément n°1 à l'étude d'impact - novembre 2021			
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 apiculture privée.
		Zones Humides	Suivi sur 20 ans au lieu de 5 ans
	Milieu naturel	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.
Avis de la CLE de décembre 2021			Pas de modification supplémentaire de l'étude d'impact
Complément n°2 à l'étude d'impact - janvier 2023			
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 <i>Mise en place d'ouvrages au niveau des ruisseaux et des écoulements</i> , 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 Kerousseau 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
		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.
	Etat initial	Inventaires	L'inventaire des reptiles a été complété en 2022 avec la pose de plaques. La Vipère pélaée, 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 » (OFB & Cerema, 2021) a été intégrée afin de compléter la démonstration pour chaque mesure compensatoire (haies, boisements, 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 la 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).
	Effets du projet	Chauve souris et vieilles haies	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.
		Agrion de mercure	Ajout d'une mesure de réduction concernant le curage spécifique du ruisseau de Saint-Fiacre (mesure MR7)
		Campagnol amphibie	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)
	Mesures	Haies	Ajout d'une fiche pour la plantation de haies complémentaires à distance de l'aménagement (mesure MC2) avec un objectif de 2000
	Chauve-souris	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	
Avis conforme du ministre de mai 2023			Pas de modification supplémentaire de l'étude d'impact

Dans le document G 'Avis', les

- pièce G2 : Mémoire en réponse de Janvier 2023 à l'avis du CNPN de février 2022
- pièce G3 : Mémoire en réponse de Janvier 2023 à la demande de la DDTM du 12 Mai 2022
- pièce de Juillet 2023 : 'Actualisation du tableau de réponse à l'avis MRAE'

précisent en regard de chaque observation émise, les réponses apportées et les tomes et chapitres de l'étude d'impact concernés et/ou modifiés

7.1.2 Synthèse par thématique suite à l'analyse des mémoires en réponse

Urbanisme	
	Le département veillera à la compatibilité du projet avec le PLUi du Roi Morvan
Étude et Justifications Comparaison des variantes	
	La méthodologie d'analyse des fuseaux et des variantes a été détaillée. Des compléments ont été apportés sur l'étude des fuseaux Les profils en long des fuseaux ont été rajoutés L'absence d'alternatives a été explicité via un tableau de synthèse et la comparaison des fuseaux issus de l'étude d'opportunité et de la concertation. Une illustration 'radar' a été proposée pour mieux expliciter le comparatif entre les divers scénarios.
Raison Impérative d'Intérêt du Public Majeur (RIIPM)	
	La RIIPM a été développée, mieux explicitée et réintégré dans le contexte communal et intercommunal Les raisons impératives d'intérêt public majeur ont été développées
	Actualisation de la synthèse ERC du milieu Naturel (nouvelles espèces, réévaluation des impacts, nouvelles mesures) pour vérifier que les gains de biodiversité sont au moins égaux aux pertes engendrées par le projet
	Un tableau de synthèse des enjeux par espèces a été rajouté au chapitre dédié à la synthèse de la dérogation des espèces protégées
État initial	
	Concernant l'état initial de la faune, des inventaires spécifiques, concernant les espèces protégées, ont été repris, les enjeux et niveaux de patrimonialité ont été ré-analysés, des cartographies ont été remises à jour.
	Une étude géomorphologique des cours d'eau traversés a été menée en 2022 : elle a conduit à la constatation d'absence d'habitat potentiel de frayères au droit des ouvrages et déviations des cours d'eau
	Une étude hydromorphique des tronçons de cours d'eau interceptés par le projet pour mieux identifier les impacts sur les cours d'eau et la faune associée a été menée en 2022, elle a conduit à des mesures complémentaires Une étude spécifique de la Mulette Perlière a été conduite au niveau du Pont du Moulin de Baden et sur le ruisseau du Park Charles
	Lors de l'inventaire piscicole, deux nouvelles espèces ont été recensées le Campagnol Amphibie et l'Agrion du Mercure sur le ruisseau de St Fiacre Ajout d'un schéma de synthèse de l'évaluation des enjeux, des impacts, mesures et éventuel besoin de dérogation Mise à jour des cartographies Mise à jour des références bibliographiques
	Des rapaces nocturnes ont bien été inventoriés : 2 espèces, Effraie des Clochers et Chouette hulotte ont été identifiées
	La pose de plaques a permis de compléter l'inventaire des reptiles : rajout de la Vipère péliade, la Couleuvre helvétique, le lézard des murailles, l'orvet, ... ont été rajoutés à l'étude [enjeux, impacts, mesures, demande de dérogation]
	Une estimation des effectifs de chaque espèce protégée a été rajoutée dans le chapitre dédié à la dérogation des espèces protégées
Mesures pour limiter les impacts	
	Précisions concernant le choix des ouvrages hydrauliques
	Rajout de mesures de réduction et de compensation en fonction des nouvelles espèces inventoriés
	Actualisation des surfaces de prairies/friches humides impactées –

	Explications concernant la méthodologie des évaluations des impacts potentiels sur les espaces patrimoniales
	Actualisation des impacts dû à l'ajout des nouvelles espèces inventoriées en 2022
	Réévaluation de l'impact potentiel de faible à modéré pour la Barbastelle d'Europe
	Réévaluation de l'impact potentiel de faible à modéré et/ou faible à fort, sur les vieilles haies, le ruisseau de St Fiacre, les prairies humides
	Ajout de l'impact positif du projet réduisant le risque de mortalité routière sur un tronçon de la RD782 (1600m), du fait de la diminution du trafic routier
	Actualisation de la synthèse des impacts du projet sur les nouvelles espèces recensées
	Comptabiliser le nombre d'individus d'espèces protégées concernées est impossible Une estimation des effectifs de chaque espèce protégée, sur les zones impactées, a été rajouté (conformément au guide 'Espèces protégées, aménagement et Infrastructure') avec indication de la demande de dérogation associée
	L'impact potentiel lié au risque de mortalité routière en phase d'exploitation a été évalué pour toutes les espèces protégées d'amphibien, de reptiles de chiroptères et espèces patrimoniales d'oiseaux avec identification des corridors de déplacements. Rallongements des clôtures pour la petite faune, de 10m à 50m,
	Ajout de la mesure de compensation : création d'un linéaire de 3000m de haies bocagères sur talus, à proximité du tracé, pour compenser la destruction de 2000m de haies existantes sur les exploitations agricoles impactées, et permettre une continuité vers les ouvrages de rétablissement hydrauliques et de nouveaux habitats pour la faune.
	Ajout de mesures de réduction concernant - la limitation des risques de pollution par les hydrocarbures et les matières en suspension - le curage du ruisseau ST Fiacre - la capture et le déplacement d'individus Campagnol Amphibie sur le ruisseau de St Fiacre Actualisation de la mesure de réduction en ajoutant des clôtures petite faune de part et d'autre des 6 principaux ouvrages hydrauliques
	Ajout de mesures de compensation concernant - la plantation complémentaire de 2000m de haies à distance de l'aménagement, pour favoriser la continuité des corridors écologiques. - la restauration du ruisseau ST Fiacre - la restauration et la gestion de prairies humides Actualisation des mesures de compensation - en ajoutant des gîtes à chiroptères le long de la voie verte à proximité du projet - en ajoutant 1,25 ha de boisements humides à Langonnet
	Actualisation des mesures de suivi pour intégrer le suivi des reptiles, de l'Agriote de mercure, du campagnol amphibie
	Actualisation du calendrier des mesures de phasage des travaux dont le phasage pour les reptiles
	Ajout d'une introduction aux fiches de mesures de compensation expliquant le choix de la méthode de dimensionnement des mesures compensatoires
	Actualisation de l'évaluation des fonctionnalités des mesures compensatoires pour les Haies, Boisements, Ruisseau St Fiacre, prairies humides
	Présentation de la méthode d'évaluation des mesures compensatoires – guide OFB et CEREMA
	Actualisation de la synthèse ERC du milieu Naturel (nouvelles espèces, réévaluation des impacts, nouvelles mesures) pour vérifier que les gains de biodiversité sont au moins égaux aux pertes engendrées par le projet
	Actualisation de la partie explicitant la demande de dérogation aux espèces protégées
	Actualisation de la synthèse des mesures
	La suppression de la pollution lumineuse a été typée mesure de réduction
	Les mesures de compensation sont intégrées au dossier DUP pour garantir leur pérennité Des mesures de suivi permettront d'analyser l'efficacité des mesures compensatoires pendant 20 ans Le Département s'appuie sur une organisation interne pour assurer une gestion pérenne de ces espaces pendant toute la durée de vie de l'aménagement routier ?
	La MO confirme le choix de solution technique 'cadre fermé' pour le franchissement des cours d'eau. Référence à la note SETRA de 2013 qui prescrit ce type de solution pour les 'petits ouvrages hydrauliques et continuité écologiques'. Ce sont des petits cours d'eau qui sont interceptés

	Les haies plantées le long du trajet permettent de favoriser la continuité vers les ouvrages de rétablissement hydraulique. Elles sont considérées comme une alternative à la traversée de la route, lorsqu'une haie existante est détruite
	Une évaluation du dimensionnement des mesures compensatoires suivant l'approche OFB-CEREMA 2021 a été intégrée et appliquée à chaque mesure compensatoire. Un complément a été apportée sur l'estimation des effectifs d'espèces protégées potentiellement impactées.

7.1.3 Synthèse des Fiches mesures

Ces Mesures ont été définies lors de l'analyse ERC (Évitement / Réduction / Compensation) conduite tout au long de la définition du projet et certaines ont été rajoutées suite aux avis des services de l'état et de la MRAE

Évitement et réduction	
	Choix du tracé
	Phasage des travaux
	Pêche de sauvegarde au démarrage des travaux
	Création des bassins de rétention
MR1	Déplacement des arbres favorables aux chiroptères et au Lucarne cerf-volant
MR2	Mise en place d'ouvrages hydrauliques avec banquettes
MR3	Mises en place de clôtures temporaires et permanentes pour la petite faune
MR4	Déplacement et conservation du bois issu du déchiffrement
MR6	Fauche des prairies humides à Mélitée du Mélampyre avec exportation des produits de coupe
MR7	Curage spécifique du ruisseau Saint-Fiacre avant travaux de terrassement
MR8	Capture et déplacement des individus de Campagnol amphibie – Réseau de Saint Fiacre
MR9	Limitation de la pollution par les hydrocarbures et les MES
MR10	Réduction de la pollution lumineuse sur les zones de chantier
Compensation	
MC1	Plantations de haies bocagères
MC2	Plantations de haies bocagères à distance de l'aménagement
MC3	Amélioration de la continuité écologique du Park Charles via les ouvrages hydrauliques
MC4	Aménagement de passages de loutres sur des ouvrages existant
MC5	Pose de gîtes à Chiroptères
MC6	Reboisement : Langonnet**, zones humides, vergers, mesures paysagères, délaissés boisés
MC7	Restauration et gestion conservatoire du ruisseau de Saint-Fiacre
MC8	Restauration de prairies humides
Suivi	
MS1	Suivi des mesures en phase de chantier
MS2	Plan de Gestion
MS3	Suivi des sites compensatoires : zones humides, ruisseaux, haies, boisements, ouvrages hydrauliques à N+1, N+3, N+5, N+10 et N+20

7.2 Éléments complémentaires de la Maîtrise d'Ouvrage pour mieux justifier le projet

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

- l'amélioration de la sécurité des riverains en agglomération et dans les hameaux : le trafic poids-lourd n'empruntera plus un itinéraire côtoyant des zones urbanisées dont un collège et un centre aquatique, ainsi qu'une voie communale (VC n°11) non adaptée. La diminution des nuisances routières sont source d'amélioration du cadre de vie des riverains
- l'amélioration de la desserte du territoire et le désenclavement de la Bretagne intérieure : le SCoT de la EPCI 'Le Roi Morvan' identifie Guisriff comme la commune où doivent se

développer en priorité les zones d'activités. Le contournement de la RD 782 facilite l'accès des poids-lourds à ce secteur ainsi qu'à l'usine de conserverie de Lanvégen.

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

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

Nota :

Ces éléments sont développés et analysés dans le document 'Partie 2 – Conclusions et Avis de la Commissaire Enquêtrice § 5.3

8 Compatibilité avec les documents SUPRA

8.1 SRADDET

Les enjeux du SRADDET Bretagne (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) s'appuie sur 5 thèmes

- Raccorder et connecter la Bretagne au monde
- **Accélérer notre performance économique par les transitions**
- **Faire vivre une Bretagne des proximités**
- Une Bretagne de la sobriété
- Une Bretagne unie et solidaire

La MO indique que le projet est compatible avec le SradDET car

- Il participe à l'amélioration de la mobilité.
- Il participe à la réduction des émissions à effets de serre en proposant un trajet plus fluide et plus court,
- Les mesures mises en place réduisent les impacts liés à la mortalité par collision et vont améliorer la traversée de la faune sur d'autres tronçon routier (*ce qui contribue à l'objectif de 'réduction de l'impact des infrastructures de transport et d'énergie sur les continuités écologiques.'*)

8.2 Le SCoT du Roi Morvan Communauté

Le Schéma de Cohérence Territoriale du Roi Morvan a été officialisé le 7 décembre 2018

Le PADD du SCoT affiche plusieurs orientations à prendre en compte dans l'élaboration du projet,

L'élaboration du projet doit prendre en compte des orientations du PADD du SCoT et plus précisément celles concernant les projets routiers, qui doivent permettre de trouver des solutions aux difficultés de déplacement, échanges avec les territoires limitrophes

La MO indique que le projet est compatible avec le SCoT de Roi Morvan Communauté car il participe à améliorer les conditions de vie des habitants, notamment en termes de déplacement au sein du territoire et avec les territoires limitrophes.

8.3 Le PCAET du Roi Morvan Communauté –

Ce Plan Climat-Air-Energie Territorial est en cours d'élaboration

8.4 Le SDAGE Loire-Bretagne

Les mesures compensatoires mises en place dans le cadre du projet d'aménagement ont été définies afin de réduire au maximum les incidences qualitatives et quantitatives sur les milieux aquatiques, conformément aux objectifs du SDAGE Loire-Bretagne (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux)

- Préserver les capacités d'écoulement des crues ainsi que les zones d'expansion des crues
- Préserver les zones humides
- Assurer la continuité écologique des cours d'eau

Des aménagements seront nécessaires dans la zone inondable de l'Inam.

Pour des questions de sécurité routière, le projet impacte la zone inondable existante de 1577m², du fait de la nécessité d'élargir les accotements, la perte de volume de stockage est avérée, une mesure compensatoire sera nécessaire, notamment pour gérer les crues centennales.

Le projet répond à l'objectif d'évitement de la zone inondable du ruisseau Park Charles et en préservant les capacités d'écoulement et d'expansion des crues de l'Inam.

Ces mesures concourent au respect du PAPI, Programme d'Actions de Prévention des Inondations, en cours d'élaboration, par la mise en œuvre de mesure de ralentissement de la dynamique des crues.

Le projet est jugé compatible au SDAGE par la MO.

8.5 Le SAGE Ellé-Isole-Laïta – Schéma d'Aménagement et de Gestion des eaux

Le projet est compatible avec le SAGE au titre des articles suivants

- Règles sur les débits aux points nodaux : les bassins de rétention permettent de réguler les débits de pointe par rapport aux ruissellements ;
- Règles sur l'urbanisation en zone inondable : le tracé évite les zones inondables excepté à l'ouest pour l'Inam où un site de compensation est mis en place (SC_9) ;
- Règles pour la gestion des cours d'eau : les Ouvrages hydrauliques implantés sur les cours d'eau n'impacteront pas la continuité écologique ;
- Protection des zones humides : le projet impacte la zone de crue de l'Inam, des mesures de compensation sont prévues
- Destruction de zones humides : compensation du double de la surface par restauration et/ou re-création de zones, certains secteurs appartiennent à des propriétaires privés, elles ont été inscrites au dossier d'utilité publique

La compatibilité a été validé lors de l'avis de la CLE de 2021, avec 2 réserves mais qui ne concernent ni les zones humides, ni les zones inondables.

La compensation des zones humides a été validée par la CLE lors de réunions de travail en 2020. Elle concerne une surface de 200% par rapport aux zones impactées

8.6 Le PLUi du Roi Morvan communauté

Lors du dépôt de la demande d'autorisation, le projet était compatible avec le Règlement National d'urbanisme (RNU) (une délibération avait été demandée en ce sens aux communes).

À l'échelle de l'intercommunalité, les élus de Roi Morvan communauté ont décidé le 15 décembre 2015 d'élaborer un Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi), sur le même périmètre que le SCoT Roi Morvan.

Après 7 ans d'élaboration, le PLUi de Roi Morvan Communauté a été arrêté le 2 juin 2022 et l'enquête publique a eu lieu en Mars 2023.

Le rapport de présentation met en avant la qualité inégale des dessertes routières sur son territoire. Il est indiqué dans les documents du PLUi : *'La route départementale n°782 [...] constitue un axe routier*

d'intérêt prioritaire car elle contribue à relier des territoires excentrés du centre Bretagne à des grands axes de communication. Cette RD offre des conditions de circulation peu satisfaisantes en termes de fluidité et de sécurité, principalement en traversée du bourg de le Faouët'

Face à ce constat, le rapport de présentation du PLUi fait mention du projet de contournement l'actuel projet :

*« Au vu des caractéristiques routières ponctuellement inadaptées de cet axe et de l'impact négatif du trafic sur le cadre de vie du bourg de le Faouët, **le département du Morbihan a en projet la réalisation du contournement sud de Le Faouët.** Le projet permettra en outre de mettre en rapport la commune de Scaër et les communes de l'intérieur (Guiscriff, Lanvégen) avec le réseau à 2x2 voies du réseau national ou les grands axes départementaux tels que la RD769 (Lorient/Roscoff) »*

En zone agricole et en zone N, les infrastructures routières, sont autorisées à condition qu'elles soient d'intérêt public et collectif.

Remarque : Le rapport de présentation met en avant la réduction des espaces agricoles et naturels sur chaque commune sur la période 2009-2020. 27,1 ha de d'espaces agricoles et naturels ont disparu sur la commune de Le Faouët, principalement en faveur de l'habitat (88%) et des activités (11%). La commune Le Faouët est notamment considérée dans le rapport de présentation du PLUi comme l'une des deux communes les plus consommatrices d'espace

Si c'est nécessaire, au cas où il y aurait des divergences avec la version d'arrêt du PLUi, le projet devrait évoluer afin d'assurer la compatibilité

Le projet n'a pas d'impact sur l'urbanisation

Le Département devra s'assurer de la compatibilité du projet avec le futur PLUi avant le démarrage des travaux.

9 Déroulement de l'enquête

9.1 Composition du dossier d'enquête

Chaque exemplaire du dossier est constitué de :

Arrêté Préfectoral
Avis d'enquête
Sommaire : Préambule du Président du Département et guide de lecture
Pièce A : Note de présentation non technique
Pièce B : Résumé non technique
Pièce C : Description de la DAE et les formulaires CERFA
Pièce D : Étude d'impact
Tome 1 : Description des méthodes utilisées, État initial de l'environnement, Scénarios de référence et solutions de substitution
Tome 2 : Effets du projet sur l'environnement, Mesures ERC, Analyse des impacts des infrastructures de transport, Conclusions générale de l'étude d'impact
Pièce E : Bilan de la concertation
Pièce F : Plans
Pièce G : Avis des Personnes publiques et Mémoires en réponses du Maître d'ouvrage

Les 2 Tomes de l'étude d'Impact représentent plus de 800 pages

9.2 Désignation du Commissaire Enquêteur

Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Rennes a signé la désignation du Commissaire enquêteur le 5 Juin 2023, référence du dossier n° E23000091 / 35. cf. *Annexe §14.1*

9.3 Arrêté Préfectoral

cf. *Annexe §14.2*

L'enquête publique est de compétence préfectorale, elle est menée sous la responsabilité du Préfet du Morbihan, Arrêté préfectoral du 23 Juin 2023 portant sur

'l'ouverture d'une enquête publique relative au projet de contournement du Faouët, commune de Faouët et de Lanvénehen'

9.4 Publicité de l'Enquête

Le public a été informé

- par voie numérique sur le site internet de la Préfecture du Morbihan et des villes de Le Faouët et de Lanvénehen
- par affichage de l'avis d'ouverture d'enquête dans les mairies de Le Faouët et de Lanvenegen et divers sites des communes du Faouët et de Lanvénehen (format A2 fond jaune)
- par les bulletins communaux
- par la Presse écrite : Publication de l'avis d'enquête dans les journaux régionaux
Ouest-France Edition du Morbihan 28 juillet 2023 19 août 2023
Télégramme Edition du Morbihan 28 juillet 2023 19 août 2023

9.5 Réalisation de l'enquête

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

- dossier dématérialisé numérisé, accessible via Internet à l'adresse [www.registre-dematerialise.fr/4735]

- dossier papier, côté et paraphé, à l'accueil des mairies de Le Faouët et Lanvénegen, en fonction de leurs heures d'ouverture.

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

La commissaire enquêtrice a assuré 4 permanences.

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

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

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

Une copie du dossier était communicable, aux frais de la personne qui en faisait la demande, pendant toute la durée de l'enquête, aucune demande n'a été faite.

9.6 Mes échanges

J'ai échangé avec Mme Le Maire de Lanvénegen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9.7 Actions après enquête

J'ai récupéré et signé les registres d'observations mis à disposition des mairies de Le Faouët et de Lanvénegen à la fin de l'enquête.

J'ai récupéré les contributions rédigées sur le dossier dématérialisé ont été récupérées par la commissaire enquêtrice.

Ces registres ont été remis à l'entité organisatrice de l'enquête, lors de la remise des rapports.

9.8 Prolongation de délai

Étant données les dates d'enquête la remise des rapports était prévu le 15 Octobre au plus tard, 30 jours après la fin de l'enquête.

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

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

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

Cette prolongation m'a été accordée

cf. Annexe §14.3

10 Synthèse chiffrée de la participation du public

10.1 Fréquentation du dossier dématérialisé

Fréquentation

979

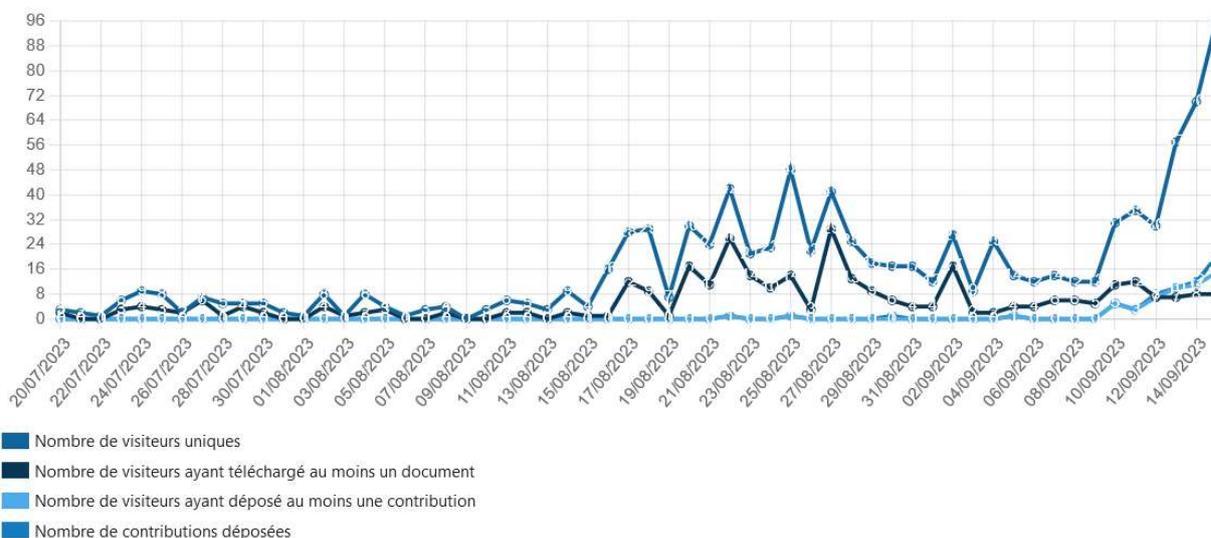
visiteurs uniques ont consulté le site web

328

visiteurs ont téléchargé au moins un des documents de présentation
Soit 33.5% des visiteurs

54

visiteurs ont déposé au moins une contribution
Soit 5.5% des visiteurs



10.2 Téléchargements des documents par le public

713 documents ont été téléchargés

Les 5 documents les plus téléchargés ont été

Avis d'enquête publique	150
Arrêté d'enquête publique	141
Erratum arrêté	71
Étude d'impact Tome 1	62
Étude d'impact Tome 2	45

10.3 Les contributions du public :

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

Sur dossier dématérialisé : 62 contributions ont été rédigées dont 2 par mail

Certaines de ces contributions regroupent l'avis de plusieurs personnes, notamment lors de la dernière permanence où une manifestation était organisée.

Pour chaque contribution, le nombre de personnes concernées est indiqué dans le tableau du §5 qui recense toutes les observations du public

Les contributions se répartissent de la façon suivante

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

Les 162 Contributions ont donné lieu à 223 observations qui ont fait l'objet d'une analyse

11 Les observations du public

Les observations ont été classées par thème

Toutes les observations en rapport à un thème donné, les réponses associées de la Maîtrise d'ouvrage et les commentaires de la commissaire enquêtrice sont rassemblés dans un même paragraphe.

Thème 1	Le tracé et les accès
Thème 2	Expropriation et atteinte à la propriété
Thème 3	'Pour le Projet'
Thème 4	'Contre le Projet' – Motif de refus
Thème 5	Ambiance de l'enquête
Thème 6	Procédure
Thème 7	Justification du projet
Thème 8	Atteinte à l'écosystème
Thème 9	Impacts inondations
Thème 10	RIIPM
Thème 11	Liaisons douces
Thème 12	Solutions alternatives
Thème 13	Concertation
Thème 14	Conformité aux lois – aux document Supra
Thème 15	Divers

Les numéros de contribution, indiqués, font référence au n° de contribution du Procès-Verbal de synthèse.

Les items encadrés sont des références aux observations du public, recensées au PV de synthèse.

11.1 Thème 1 : Le tracé et les accès

11.1.1 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.

Réponse du Maître d'ouvrage

Le département intègre bien au projet la sécurisation des franchissements des liaisons douces. Chaque traversée sera aménagée avec un îlot 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 disproportionné.

À 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).

Commentaires de la commissaire enquêtrice

Prévoir un franchissement en deux temps est effectivement une traversée plus sécurisée de la route mais ceci ne répond pas à la demande du public qui estime que prévoir ce type de sécurisation pour un chemin de randonnée très fréquenté et touristique n'est pas une bonne solution.

La Maîtrise d'ouvrage maintient que la solution présentée sera mise en place pour toutes les liaisons douces permettant les liaisons 'Hameaux ↔ Bourg du Faouët', y compris la liaison douce 'Le Faouët centre ↔ Saint Fiacre'.

Il est concevable que ce type de solution soit la moins onéreuse et la plus aisée techniquement.

Par contre cette liaison directe 'Le Faouët centre ↔ Saint Fiacre' est un chemin très emprunté par les Faouétais et les touristes et qui apparaît important au titre de la qualité de vie. **C'est la seule 'réserve' émise lors de l'enquête DUP**

La Maîtrise d'ouvrage réfute une solution par passerelle ou tunnel au motif d'un coût trop élevé, d'un impact trop important sur l'environnement, d'une solution technique trop complexe du fait des dénivelés.

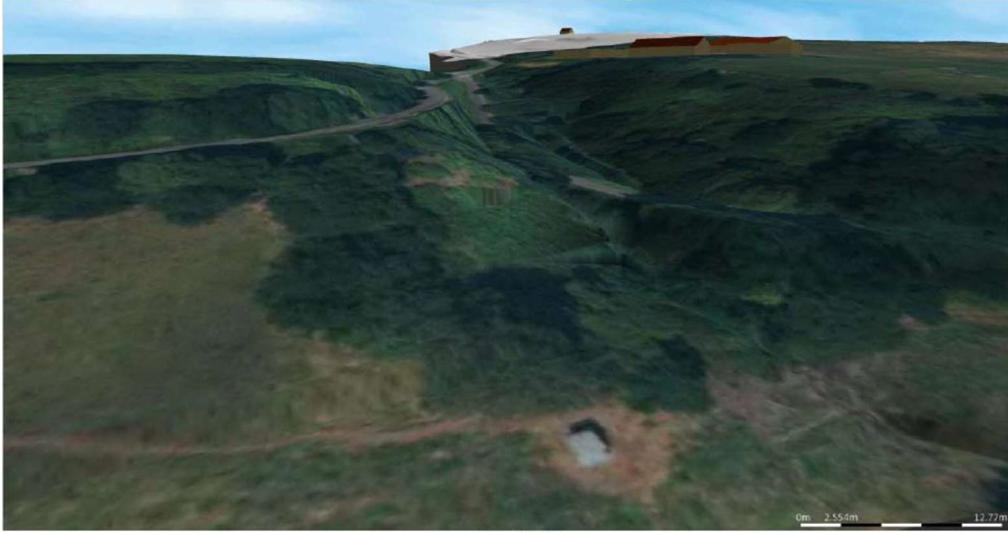
Aucune 'ouverture' n'est faite, par la Maîtrise d'ouvrage, n'y-a-t-il vraiment aucune solution viable, pour maintenir un accès direct même si la distance était plus importante ?

Je rappelle que la nouvelle route est faite pour le transit des camions, et pour améliorer la sécurité des habitants, a contrario des piétons devront traverser une route où des camions circulent à 80 Kms/h !

A priori, des mesures de sécurité routière s'imposeront, [lesquelles, quand seront-elles définies, leur impact ?] pour ne pas que la sécurité ne dépende que de l'attention des cyclistes et des piétons (même si la visibilité est bonne).

Le projet n'ayant pas l'assentiment d'une partie de la population, ce maintien direct, au moins pour cette liaison douce 'Le Faouët centre ↔ Saint Fiacre' permettrait une meilleure appropriation du projet par le public.

4. Le rattrapage de relief entre Moulin de 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



5.

Réponse de la Maîtrise d'ouvrage

À 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. À 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.

Commentaires de la commissaire enquêtrice

La Maîtrise d'ouvrage s'appuie sur les travaux d'études qui ont été menés, notamment sur l'analyse des différents scénarios envisagés, et sur l'analyse ERC, pour soutenir que la solution envisagée est celle qui est la moins impactante, même si elle nécessite d'importants travaux de terrassements.

Elle met en exergue la préservation d'une exploitation agricole, dont les exploitants n'ont pas, a priori, fait d'observations sur l'impact potentiel de ces terrassements sur leurs activités.

La possibilité d'un ouvrage d'art a été abandonnée car les solutions avec 'un remblai important au niveau du vallon ne sont pas satisfaisantes du point de vue du respect de la continuité écologique et une solution avec un viaduc, conduirait à un coût qui remettrait en cause la faisabilité de l'opération'

La Maîtrise d'ouvrage explique que le choix du terrassement est une mesure de réduction

Pour avoir été sur le terrain, il est vrai qu'il y a une grande dénivellation à rattraper entre le haut de la colline et la vallée de l'affluent de l'Inam, pour rejoindre la RD782, et de la végétation à détruire.



Les travaux n'impactent pas le cours d'eau.

Les surfaces défrichées sont intégrées aux surfaces prévues en reboisement.

C'est au niveau de cette vallée que la nouvelle route rejoint la RD 782 et impose pour des raisons de sécurité routière d'élargir les accotements de la RD 782, ce qui impacte la zone humide, dénommée SC_9, «également zone inondable de l'Inam.

11.1.2 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.

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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 ?

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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.

Commentaires de la commissaire enquêtrice

Les impacts sur les propriétés privées feront l'objet de discussion/négociation une fois le projet 'approuvé' et une enquête parcellaire sera organisée.

11.1.3 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 Keroiseau pour rejoindre Lanvénege, 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 Kerosec.

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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.

À 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.

11.2 Thème 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 5800m² et de l'autre 6400m², 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.

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

À 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.

À noter que les propriétaires fonciers et exploitants pourront spécifiquement faire part de leurs observations lors d'une enquête parcellaire à venir.

Commentaires de la commissaire enquêtrice

La Maîtrise d'ouvrage reporte le traitement de ces observations à l'enquête parcellaire qui fera suite.

Il est important de trouver un compromis qui ne lèse pas ces habitants.

En effet, concernant, notamment, la parcelle Z097, c'est la qualité de vie, de ces propriétaires que j'ai reçus en permanence, qui est impactée. Ils ont un patrimoine, qu'ils tiennent de leurs aïeux, qui va leur être enlevé (verger, pâture pour leur chevaux, point d'eau, jardin d'agrément, ..) et à ce jour, ils sont dans l'expectative, sans savoir ce qui peut leur être proposé. Une attention particulière doit être apportée à ce type de dossier.

Pour la parcelle ZO-0074 à Pont-er-Lan, une solution de compensation reste à trouver également.

11.3 Thème 3 : Pour le Projet

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

Cf. Contribution R53

Cf. Contribution R99

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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 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 vers 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,

- Portion de la RD790, Restalgon - Portz-en-Haie - Cours Carré - Carrefour du Golhen- rue de Quimper-Route de Quimperlé
- Hameau de Coat-Loret
- Exploitation agricole qui est sur le tracé de la route
- Ce projet est un investissement pour l'avenir et il doit aboutir en construisant une solution avec tous les intervenants

Commentaires de la commissaire enquêtrice

Les observations, concernant ce thème, sont relatives, pour la plupart, à l'apport du projet sur la réduction des nuisances. Les observations expriment un mal-être au point de vue qualité de vie et sécurité routière, du fait du plan de circulation actuel.

Une observation, issue d'un élu, fait état, en plus des arguments explicités ci-dessus, de la plus-value du projet pour le désenclavement, l'attractivité du territoire et de la nécessité de son aboutissement. L'impact sur l'environnement, étant amoindri par les mesures mises en place et les lois de protection existantes, les associations de protection de l'environnement devraient jouer un rôle pour s'assurer de leur bonne application plutôt que de s'arc-bouter dans une position de refus.

11.4 Thème 4 : Contre le Projet – motifs de refus du projet

Remarque préliminaire du Maître d'ouvrage

Le PV de synthèse détaille

- d'une part une liste des principaux motifs de refus du projet exprimés par le public, sans argumentaires,
- d'autre part des argumentaires détaillés pour certains thèmes.

Ce paragraphe 11.4 concerne les motifs de refus.

Les argumentaires détaillés sont l'objet des paragraphes 11.5 à 11.15

Le département note cependant que certains motifs de refus, par le public, du projet concernent des thématiques abordées plus en détail dans les sous-thèmes.

Par conséquent, dans le souci d'éviter des redondances, le maître d'ouvrage n'apporte pas de commentaires/réponses à certains items mais renvoie aux réponses apportées aux argumentaires détaillés.

11.4.1 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 §11.7.1 *Projet en inadéquation avec le contexte dans le thème 'Justification du projet'*

11.4.2 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 § 11.8 *Atteinte à l'écosystème et traitement des impacts.*

11.4.3 Nuisances routières

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

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

La démarche Éviter/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.

Commentaires de la commissaire enquêtrice

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

Il est vrai que le nombre d'habitants impactés, avec la nouvelle route, sera moins important que ceux impactés actuellement avec la déviation nord. Par contre, ce sont des habitants qui sont actuellement dans un environnement non urbain, pour lesquels il risque d'y avoir un changement conséquent au niveau de la qualité de vie, même si des mesures compensatoires sont mises en place, type protection contre les nuisances sonores et visuelles.

11.4.4 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 § 11.7.2 *Sécurisation des voies routières actuelles*.

11.4.5 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 § 11.9 *Impacts inondations*.

11.4.6 Démarche Éviter/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

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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 *Éviter/Réduire/Compenser* (ERC) dès l'étude d'opportunité et de faisabilité du projet, puis au stade des études d'avant-projet qui ont abouti 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 prévues 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.

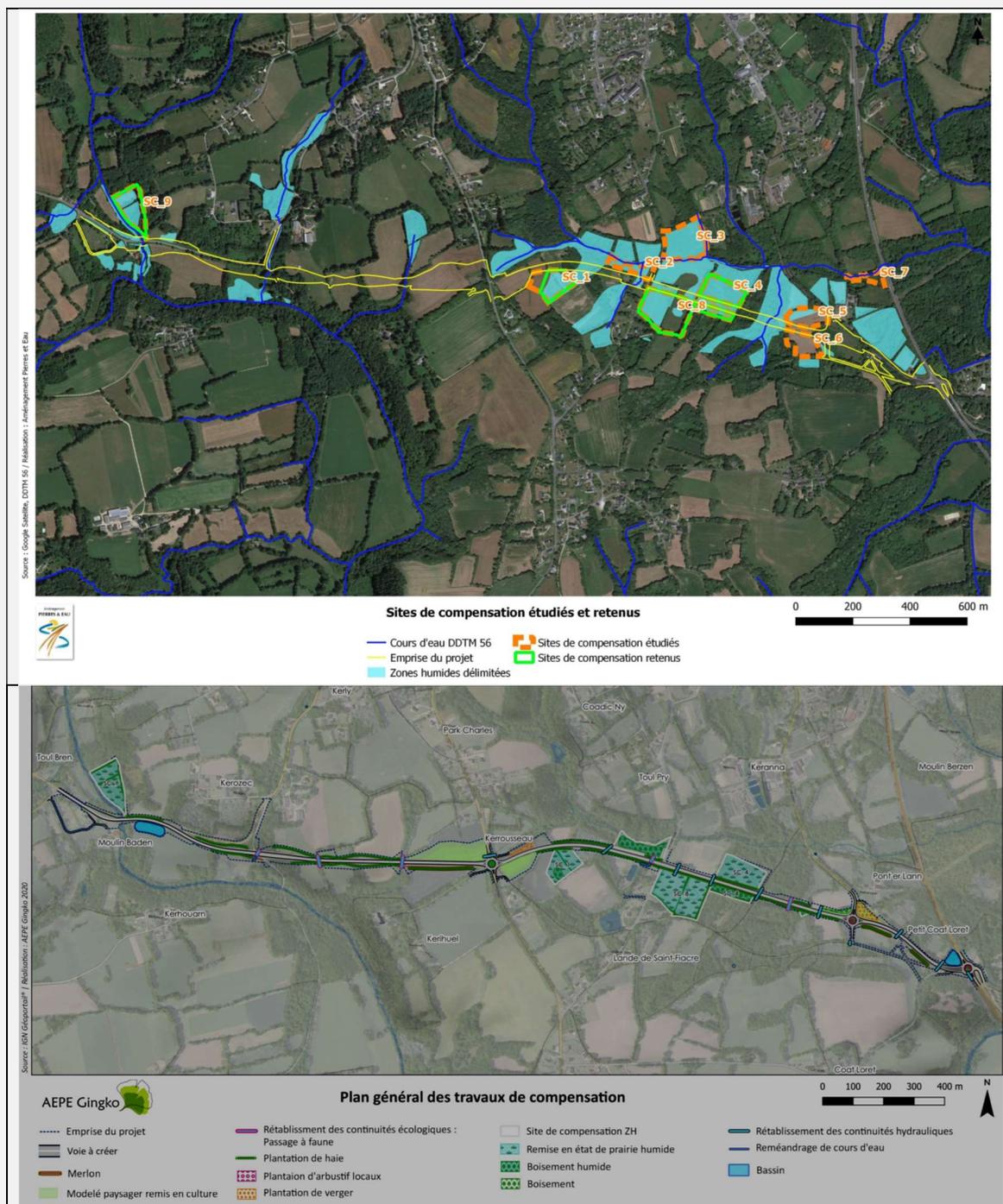
Une carte en page 142 de l'étude d'impact recense les sites de compensation étudiés et retenus.

Le plan général des travaux de compensation est présenté en page 29 de la notice de présentation non technique (pièce A du dossier).

Commentaires de la commissaire enquêtrice

La démarche ERC conduit à identifier et à appliquer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts.

Certaines mesures conduisent à identifier des sites de compensation, ou des infrastructures, ci-dessous, à titre d'exemple, les sites de compensation pour pallier l'impact sur les zones humides, les plantations de haies, ...



L'étude a permis d'identifier une grande quantité de mesure qui seront abordés dans la suite du document au fil des sujets traités.

Le point important concerne les mesures de suivi, effectivement, la Maîtrise d'ouvrage s'engage à définir un processus de suivi sur 20 ans, avec la définition d'un plan de gestion des mesures compensatoires. Ce plan sera le

document de référence afin de coordonner l'entretien et le suivi des mesures compensatoires liées au projet. Il sera actualisé après chaque année de suivi (mesure MS2)

Le suivi des sites compensatoires sera organisé sur 20 ans, (N+1, N+3, N+5, N+10, N+20) avec pour objectif la collecte de données in situ (inventaires, mesures, ..) dénommés « indicateurs », l'évaluation de l'efficacité des mesures de compensation mises en place, la rédaction d'un rapport de synthèse présentant une actualisation du bilan réalisé depuis la fin des travaux.

Si l'efficacité des mesures n'est pas remplie, le plan de gestion sera actualisé.

Ce suivi sera effectué par les équipes du département et les comptes-rendus de suivi seront envoyés à la Préfecture. Peut-être serait-il possible de créer une équipe de suivi pluridisciplinaire pour analyser les résultats périodiques du suivi

Si une telle organisation était mise en place, elle contribuerait, peut-être, à rassurer sur les solutions techniques présentées par la Maîtrise d'Ouvrage, et la qualité des mesures prévues pour pallier les impacts, à être un élément de modération vis-à-vis de l'opposition au projet.

11.4.7 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.

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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 [§11.8.1 Zones humides](#)

11.4.8 Pérennité des commerces

10. Ce projet risque de détruire le commerce : le contournement du bourg ne fera qu'accentuer le danger de pérennité des commerces du centre-ville, moins de circulation entrainera 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.

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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

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

La commune de Le Faouët 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 Faouët.

Commentaires de la commissaire enquêtrice

La maîtrise d'ouvrage n'apporte pas d'éléments complémentaires.

La nouvelle route aura une réelle plus-value pour la desserte des entreprises installées le long des routes départementales, autour de Le Faouët et Lanvégen.

À contrario, concernant le commerce local du centre bourg, il est possible que des automobilistes, en voitures légères, aient tendance à ne pas remonter vers le bourg, lorsqu'ils seront sur la nouvelle route, si le même type de commerce est accessible sur leur trajet. En effet, ce nouveau tronçon est excentré par rapport au bourg alors que la déviation nord était plus proche des commerces et permettait plus rapidement de rejoindre le centre-ville.

Les élus pensent qu'il ne devrait pas y avoir d'impacts importants, le commerce étant également porté par le marché qui perdurera.

Avoir une incertitude est légitime, on ne sait pas vraiment comment va évoluer le comportement des usagers.

Recommandation

Afin de protéger le commerce du centre-ville, il serait opportun d'éviter d'implanter un centre commercial le long de la nouvelle route, tant que l'expansion de la commune ne le justifie pas.

11.4.9 Absence de gain de temps

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

Le maître d'ouvrage répond à ces remarques au §11.7.4 *Gain du projet pour Le Faouët*.

11.4.10 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

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

Concernant la Fontaine Saint-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 335 et suivantes du tome 2 de l'étude d'impact [*Annexe 10 – besoins et aménagements itinéraires cyclables*], 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 341 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 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.

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.

Commentaires de la commissaire enquêtrice

La Maîtrise d'Ouvrage certifie que la Fontaine Saint Fiacre, élément du patrimoine de la commune, n'est pas impactées visuellement.

Concernant l'accès par liaison douce, *se reporter aux commentaires du § 11.11*

La Maîtrise d'ouvrage ne fait pas d'ouverture. Elle maintient la position de la traversée en 2 temps pour toutes les intersections des liaisons douces avec la nouvelle route.

11.4.11 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 [§ 10.12 Solutions alternatives](#).

11.4.12 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.

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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

Commentaires de la commissaire enquêtrice

Lors de la déclaration de projet, la Préfecture a apporté les éléments complémentaires suivants : une estimation plus précise des coûts sera réalisée lors de la phase d'étude projet

Aucun comparatif n'est fourni avec les coûts d'opération similaire.

Ce projet est répertorié au 'Schéma de Mobilité du Morbihan – Finaliser la réalisation des contournements'

Les montants financiers estimés, associés aux différentes étapes, doivent être planifiés.

11.5 Thème 5 - 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 !

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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

Commentaires de la commissaire enquêtrice

Le document Partie 2 – Conclusions et Avis de la commissaire enquêtrice explicite cette ambiance

11.6 Thème 6 - Procédure

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

Les contributions, du public, concernant ce thème, ont été réparties suivant les sous-thématiques suivantes :

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

11.6.1 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.

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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.

11.6.2 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

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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 Lanvénegan.

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.

11.6.3 Avis des services de l'état

1. On constate une utilisation massive d'officines 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

Réponse de la Maîtrise d'ouvrage

À 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'État 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 nécessitaient pas de nouvelles saisines ni de la MRAe ni du CNPN dès lors qu'ils ne soulevaient aucune question nouvelle.

Commentaires de la commissaire enquêtrice

Certaines observations du public font mention de non-respect des procédures en vigueur concernant la consultation des services de l'état.

La Maîtrise d'ouvrage apporte des précisions sur le processus qui est appliqué et sur les échanges qui ont été réalisés. Un certain nombre de consultations des services de l'état se font sous la responsabilité du Préfet et non de la Maîtrise d'ouvrage, et c'est le Préfet qui a le pouvoir de décision sur la suite à donner.

Je confirme que la consultation de l'OFB n'est pas obligatoire pour les demandes d'autorisation environnementale. Donc selon la procédure, même si le Préfet l'a consulté, les échanges n'ont pas à être intégrés au dossier ; la DDTM a relayé, si elle l'a jugé nécessaire, les éléments fournis par l'OFB dans les demandes de compléments qu'elle a adressés à la Maîtrise d'Ouvrage.

Par ailleurs je confirme que le dossier contient bien le CERFA 13616*01 dans le document C – Annexe 3

11.6.4 Lien Enquêtes DUP et EA

1. 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 Gaouenn 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.

Réponse de la Maîtrise d'ouvrage

À 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.

À 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 Gaouenn a proposé une adaptation de cette alternative. Le département y répond au § 11.12.2 *Solution alternative proposée par l'association Ar Gaouenn*.

Commentaires de la commissaire enquêtrice

Je confirme que dans le précédent dossier DUP, la Maîtrise d'ouvrage a bien apporté des réponses aux solutions de substitution proposées.

Ces solutions ont fait l'objet d'une analyse lors des phases d'études et de concertation et ont été jugées non recevables par la Maîtrise d'ouvrage et le COPIL. Le Mémoire en réponse rédigé au titre de la DUP explicite les résultats des études menées.

Aménagement en place de la VC11 : → solution complexe techniquement

- la pente du profil en long est d'environ 9% (critère du projet 6%) → représente une route en relief difficile

Scénario O3 : moins d'impacts pour l'environnement → objectifs de sécurité et de qualité de vie non satisfaits

- la RD790-Sud a une chaussée de 5,60m sans accotement et un accès à 13 habitations
 - o réduire les caractéristiques de la nouvelle voie → problème de sécurité,
 - o élargir la voie conformément au profil défini → impacts importants sur 13 habitations/accès privé
- la jonction avec la RD 782 → le trafic poids-lourds en transit passera devant 8 habitations

11.7 Thème 7 : Justification du projet

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

Les contributions, du public, concernant ce thème, ont été réparties suivant les sous-thématiques suivantes :

- Projet en inadéquation avec le contexte actuel ;
- 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.

11.7.1 Projet en inadéquation avec le contexte actuel

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...

Réponse de la Maîtrise d'ouvrage

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.

Commentaires de la commissaire enquêtrice

Les observations et les réponses de la Maîtrise d'Ouvrage mettent en exergue les difficultés d'appropriation par les habitants des orientations d'évolution prises au niveau du territoire et du département.

11.7.2 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 § 11.12 *Solutions alternatives*

11.7.3 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 :
- 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,
- 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 2ième 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.

6. 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.

7. 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 ?

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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 Guémené-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 Guémené-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 Guémené-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.

Commentaires de la commissaire enquêtrice

Aucune projection n'est faite sur d'éventuels changements d'itinéraires des poids-lourds, pour rejoindre les grands axes, qui pourraient engendrer des difficultés de circulation dans d'autres localités du territoire.

Recommandation

Après un certain temps d'exploitation de la nouvelle voie, refaire une étude de circulation sur un périmètre plus large que la commune de Le Faouët afin d'analyser les nouvelles d'habitude de circulation

Le département confirme que le projet global de rectification de la RD 782, jusqu'à Guiscriff est bien abandonné. Néanmoins, des travaux ciblés pourront être envisagés en fonction d'éventuelles difficultés identifiées

11.7.4 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 Gouenn)
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 Faouëtais(es) pour aller vers Guiscriff 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 ?

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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 Guiscriff 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 **§ 11.4.8 Pérennité des commerces.**

Commentaires de la commissaire enquêtrice

L'allongement du temps de trajet, n'est effectivement pas significatif.

Par contre, les modifications des conditions de circulation pour les habitants de Kerozec et de la Lande Saint Fiacre ont un impact. Les trajets seront allongés de quelques kms et quelques minutes, ce qui, il est vrai, nécessitera de nouvelles habitudes, l'accès au centre-ville pourra leur sembler moins facile.

11.7.5 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 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.

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.

Réponse de la Maîtrise d'ouvrage

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.

Commentaires de la commissaire enquêtrice

La Maîtrise d'ouvrage, n'apporte pas d'éléments complémentaires. Elle maintient l'estimation du nombre de poids-lourds **en transit**, à 210, répartis sur les 2 axes RD790 et VC11. La distinction a été faite entre transit et trafic local Elle se réfère à l'étude de circulation menée en 2017, qui effectivement n'a pas été réactualisée (cf. Annexe 8- Étude d'Impact Tome 2).

Par contre, une projection d'augmentation du trafic est faite : à 250 poids lourd en transit à l'horizon 2045.

11.7.6 Les hypothèses sont discutables

1. Les estimations et analyses sont fausses, étant donné que le département n'a calculé que les bénéfices

- sans tenir compte de l'augmentation de trafic pour certains ou de trajet pour d'autres
- sans tenir compte de l'augmentation des nuisances sonores pour les habitants route de Quimperlé.
- sans prise en compte des accidents de la nouvelle route
- 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 :

- 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 ;
- 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.

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

Le département répond à la remarque sur les « autres modalités pouvant réduire le dit-danger » au § 11.12 *Solutions alternatives*.

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.

Commentaires de la commissaire enquêtrice

Le département maintient qu'un transit de poids-lourds, en zone agglomérée, est de base accidentogène.

La Maitrise d'ouvrage réfute l'argumentaire sur les hypothèses, en s'appuyant sur le fait que les travaux, concernant l'état initial de la biodiversité sur le site, ont été menés de façon approfondie, non pas sur une période donnée mais sur des cycles biologiques complets, par un bureau d'étude spécialisé. A noté, la MRAE a signalé la bonne qualité de l'étude de l'état initial.

11.8 Thème 8 - 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.

11.8.1 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

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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'aurait 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. §11.12 « 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'État, en phase d'instruction du dossier initial, puis à la suite du premier complément demandé.

À 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 « [au] 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 XXXI.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 § 11.14.1 **Incompatibilité avec le SAGE.**

Commentaires de la commissaire enquêtrice

Le projet prévoit pour 1,77 ha de zones humides impactées, 4,79 ha de boisements et de prairies en compensation. La Maîtrise d'ouvrage s'appuie sur les avis de la CLE qui n'ont pas émis de réserve sur l'emplacement ni sur le dimensionnement de la compensation envisagée et ont noté la recherche de scénarios/variantes minimisant les impacts.

À retenir, au-delà des différences d'appréciation entre l'adéquation des sites retenus, ce sont les mesures de suivi qui permettront de s'assurer du bon fonctionnement des zones humides restaurées

La Maîtrise d'ouvrage ne donne pas d'avis sur la proposition d'utilisation du site 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.

11.8.2 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.
- 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] ?
 - 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 ?
 - 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 ?

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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. À 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 aboutit 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.

Commentaires de la commissaire enquêtrice

Au-delà des inventaires, il est vrai que l'observation

'*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 ?*' est dans l'absolu 'de bon sens'.

La Maîtrise d'ouvrage explique que c'est pourquoi, elle a, au fil de l'analyse du projet, défini autant de mesures de réduction et de compensation, quand la solution ne permettait pas d'éviter les impacts.

Les inventaires ont été réalisés par des naturalistes.

Les inventaires des espèces potentiellement impactées ont été complétés entre les dossiers, DUP et DAE, notamment pour répondre à l'avis du CNPN, ainsi que les mesures pour pallier les impacts.

La Maîtrise d'ouvrage précise que l'étude des impacts a bien pris en compte la perméabilité entre l'emprise du projet (hors zone Natura 2000) et les zones Natura 2000 contigües, conformément au code de l'environnement, Article R. 414-23, qui consiste essentiellement à l'application de la méthodologie ERC, pour limiter les impacts sur les espèces et le maintien des corridors écologiques.

11.8.3 Conditions de réalisation des ouvrages hydrauliques

14. Les conditions de réalisation des ouvrages hydrauliques ne sont pas décrites. L'OH1 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.

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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].

À 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.

Commentaires de la commissaire enquêtrice

Pas de commentaires complémentaires.

Il aurait été, a priori, opportun de pouvoir supprimer ce passage à gué.

Recommandation :

avoir un suivi de l'impact de ce passage à gué et des impacts à terme à N+1, N+3, N+5, etc ...

11.8.4 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

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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 'Évaluation 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.

Commentaires de la commissaire enquêtrice

Pas de commentaires complémentaires

Il est vrai que la mesure MS1, MS2, MS3 ont une véritable plus-value sur la crédibilité des mesures mises en place, notamment via leur suivi par un marché spécifique.

11.9 Thème 9 - 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-crue 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

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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 sont présentées les mesures de ralentissement des écoulements et les mesures de restauration du champ d'expansion des crues.
- 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.

Commentaires de la commissaire enquêtrice

L'étude d'impact explicite les mesures prises pour limiter les risques d'inondation.

La Maîtrise d'ouvrage souligne que la CLE n'a pas donné d'avis négatif sur les solutions envisagées.

Par contre, la maîtrise d'ouvrage n'apporte pas de réponse à l'observation concernant la SC_9 et l'impact éventuel du terrassement réalisé sur cette zone sur le bon fonctionnement de la zone humide pour retenir les eaux de ruissellement.

11.10 Thème 10 - RIIPM – Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur

1. Les compléments, apportés suite 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 puisqu'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 à 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
 - d. 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

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

L'ensemble de ces éléments ont été développés dans le dossier d'autorisation environnementale, 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 § 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 Corentin 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 1er 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 a 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 Guisriff 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).

À 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 Guisriff (desservie par la partie ouest de la RD 782) et Lanvégen (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 Guisriff 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 § 11.14.5 ***Le projet implique une dérogation espèces et habitats protégés.***

La RIIPM a été explicité au titre de la DUP, pour ce qui concerne l'amélioration de la sécurité des usagers en agglomération et dans les hameaux, ainsi que l'amélioration de la desserte du territoire.
Il est fait état, d'une autorisation de la commune concernant le transit des camions par la voie communale n°11, afin de soulager le transit par l'itinéraire de contournement nord. Cette situation, étant données les nuisances créés aux hameaux de Coat Loret et de Saint Fiacre, ne peut être une solution pérenne.

		
<i>RD790 en agglomération au droit du collège Jean Corentin Carré</i>	<i>RD790 devant le collège Jean Corentin Carré, en zone 30</i>	<i>Voie communale n°11 – traversée du hameau de Coat Loret</i>

Le Maître d'ouvrage explique dans sa réponse, que le projet est une solution qui permet de retirer tout le trafic poids-lourds de ces axes, donc il sécurise le trafic en agglomération, en hameaux et améliore le cadre de vie d'un grand nombre d'habitants.

Dans le cadre du PLUi du territoire du Roi Morvan, Le Faouët est identifié comme un pôle d'aire d'attraction de ville, avec une orientation de densification et de redynamisation du centre-ville et le renforcement de services pour le public.

Il est envisagé des travaux de requalification urbaine (estimation financière évaluée), d'autant plus facile à réaliser si la circulation routière est plus apaisée et si des axes sont rétrocédées à la commune, un nouvel aménagement sera envisageable en fonction des besoins identifiés.

Des précisions sont apportées sur l'accidentologie sur le réseau routier autour de Le Faouët, mais sans précision sur l'implication ou non de poids lourds.

Par contre, le département met en avant sa responsabilité sur l'anticipation et la résolution des situations à risques.

Concernant le désenclavement du territoire, qui n'est pas considéré comme une priorité par les 'opposants' au projet du fait de l'existence d'autres itinéraires, la Maîtrise d'Ouvrage affirme, au contraire, la plus-value pour les entreprises implantées sur la route de Quimperlé, dans la commune de Lanvénege, ainsi que celles de la zone d'activités de Guisriff. La nouvelle route apporte une facilité d'accès et sera une plus-value pour l'installation éventuelle de nouvelles entreprises.

Si on fait abstraction de l'impact environnemental, et si on souscrit à la nécessité d'évolution du territoire du Roi Morvan et de la commune de Le Faouët, le projet a une réelle plus-value.

11.11 Thème 11 - Liaisons douces

1. Il faut prévoir des pistes cyclables
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)
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
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 !
5. Aucun pôle d'échange ou de co-voiturage n'est prévu, alors qu'il n'y en a pas au Faouët.
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

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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 de l'annexe (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 :

« 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 **§11.14.6 Pistes cyclables** pour des précisions et réaffirme que cette solution technique de franchissement est adaptée au trafic attendu sur le projet de contournement.

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, Lanvénegen (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.

Commentaires de la commissaire enquêtrice

Le besoin de pistes cyclables en parallèle de la nouvelle voie routière n'a pas été identifié comme un besoin par les élus et le comité de pilotage. Dont acte.

Par contre le besoin est bien avéré pour les liaisons douces reliant hameaux ↔ centre-ville. Le projet a bien intégré ce besoin, a identifié les liaisons douces interceptées par le tracé de la route et propose des traversées en 2 temps via ilot central, solution qui est dite 'sécurisée'.

Au-delà des cyclistes, il y a aussi la problématique des randonneurs, des promeneurs, ...

Les liaisons douces souvent touristiques, empruntées depuis le centre vers les lieux patrimoniaux situés au sud vont être coupées et nécessiteront une traversée de la nouvelle voie via l'îlot central. Ceci va être difficile à accepter par Les Faouëtais. Cf §11.1.3, ci-dessus, Aucune solution alternative n'est proposée, la solution technique de traversées dénivelées ou par passerelle ayant été abandonné face aux problèmes techniques trop importants ou au coût.

Cette situation ne va pas faciliter l'appropriation du projet par Les Faouëtais.

11.12 Thème 12 - 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-Portz-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

11.12.1 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

Réponse de la Maîtrise d'ouvrage

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 §11.10 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.

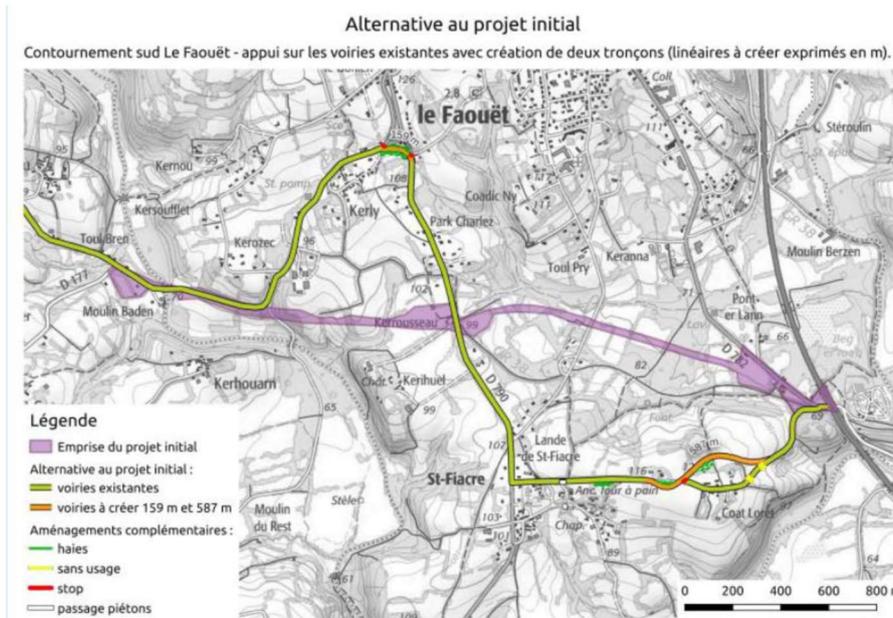
11.12.2 Solution alternative proposée par VC11 et RD790 sud (contributions DD28 (Ar Gauenn) et DD19)

Proposition de l'association Ar Gauenn (DD19):

3. Dépenser des millions d'euros pour artificialiser la nature autour du Faouët alors que les outils pour réguler les désagrèments 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. [...] (voir ci-dessus au § 11.12.1)

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



de la Maitrise d'ouvrage

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 évitent la plupart des habitations de la Lande Saint Fiacre ainsi que celles du hameau de Coat Loret. À 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 O3

Le scénario O3 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.

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.

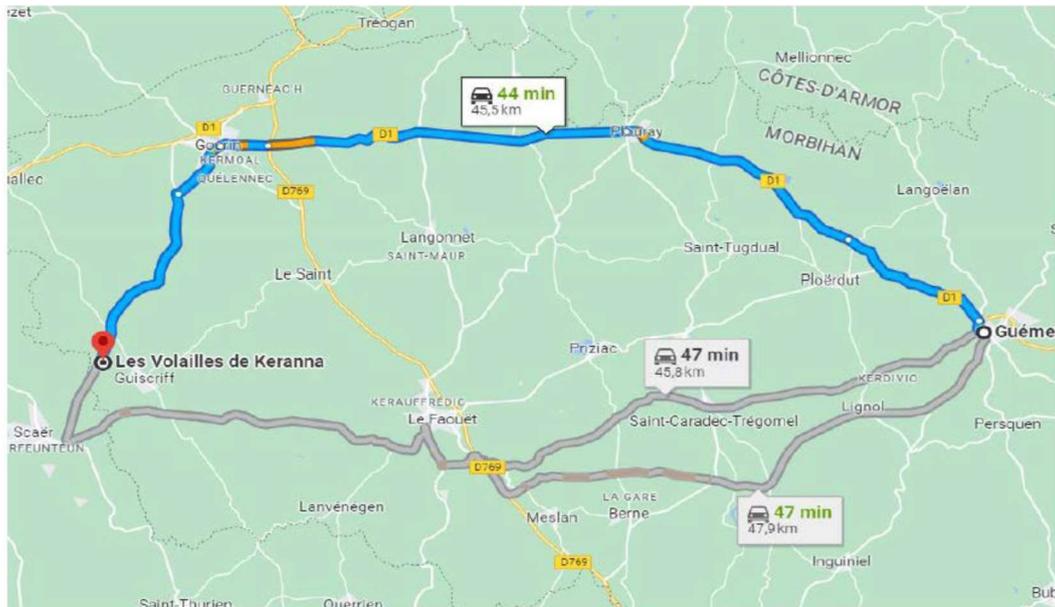
Dès lors, ces solutions sont considérées non satisfaisantes par le département.

11.12.3 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.



Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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

Commentaires de la commissaire enquêtrice

Concernant les solutions alternatives par la VC11 et la RD 790 en place, proposées, la maîtrise d'ouvrage réfute le fait que ces solutions n'aient pas été étudiées et maintient qu'elles ne répondent pas aux objectifs du projet vis-à-vis de la sécurité routière, et de la qualité de vie de riverains.

Concernant l'élargissement de l'aire d'étude jusqu'à la RD1 et la RD27, la maîtrise d'ouvrage réfute la solution proposée car elle ne répond pas au besoin.

Renvoyer les poids lourds par la RD769 jusqu'à Gourin et rejoindre Guiscriff par la RD1, n'est pas une solution viable car elle augmente significativement la distance et le temps de trajet et serait très complexe à faire respecter. De plus ça ne résout pas le problème de la destination vers le sud, pour la conserverie Morbihannaise, qui nécessite des aménagements.

11.13 Thème 13 - 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.

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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 §11.12 « **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.

Commentaires de la commissaire enquêtrice

Le dossier E 'Bilan de la concertation' explicite bien les différentes étapes de cette concertation tel que la réponse ci-dessus le synthétise.

A priori, des associations ont bien participé, au moins à un atelier, mais, de ce qui m'a été dit oralement, elles déploraient de ne pas avoir été invitées et d'avoir appris fortuitement les dates de réunion et d'ateliers, et donc de ne pas avoir participé à la concertation depuis son démarrage.

Toute l'information a été relayée, systématiquement, par la presse, via internet sur les sites des mairies, expositions publiques.

Le dossier de concertation est à la disposition du public sur le site du département et des mairies depuis novembre 2019.

11.14 – Thème 14 - Conformité aux lois – aux documents SUPRA

11.14.1 Incompatibilité avec le SAGE

- | |
|--|
| <p>1. Le département ne répond pas favorablement aux deux dernières demandes explicitées par le SAGE</p> <p>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</p> <p>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</p> |
|--|

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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. »

- | |
|---|
| <p>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.</p> |
|---|

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].

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

L'article 6 du règlement du SAGE dispose que les surfaces compensatoires doivent représenter au moins le double de la surface détruite et être situées 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 ² sur les sites impactés	Gains moyens pour les indicateurs retenus en m ² sur les sites de compensation	Ratio par fonction	Bilan surface en m ² 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 ».

Commentaires de la commissaire enquêtrice

Effectivement la CLE n'a pas fait de remarques sur cette compensation.

Le département ne répond pas sur la qualité des terrains retenus en compensation, et sur l'impact sur la zone inondable.

Par contre, par ailleurs, la maîtrise d'ouvrage s'est engagée à faire un suivi sur 20 ans du fonctionnement de ces zones et de prendre des mesures correctrices en cas de dysfonctionnement.

11.14.2 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.

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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.

11.14.3 Zéro Artificialisation Nette (ZAN)

1. Le projet ne s'inscrit pas dans le Zéro Artificialisation Nette (ZAN)

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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 Éviter/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 constitu[ant] une

solution alternative à un tracé neuf^m (cf p. 21 § 5.2.3 de la note de présentation non technique en pièce A).

Commentaires de la commissaire enquêtrice

Bien qu'il y ait eu une volonté de limiter au maximum la consommation d'espaces naturels avec l'application de la méthodologie ERC, on ne peut que constater que la majorité de la voie est en tracé neuf et réutilise peu de tronçons existants, les alternatives étudiées ayant été rejetées comme ne répondant pas aux objectifs du projet. L'emprise d'étude était de 121 ha, le tracé consomme 10ha. qui seront intégrés au bilan de la consommation des espaces pour Le Faouët, conformément aux lois en vigueur
Le travail d'étude a permis d'identifier un tracé qui minimise la création de délaissés, et les coupures de parcelles agricoles.

11.14.4 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.

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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'État tels que déclinés à l'article 1 de ladite loi, il convient d'indiquer que cet article concerne bien les investissements réalisés par l'État 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 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.

11.14.5 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

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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 ces 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. §11.8.2 *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 § 11.12 *Solutions alternatives*.

La Raison Impérieuse d'Intérêt Public Majeur (RIIPM) est, quant à elle, démontrée au § 11.10 *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 264 à 266**.

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.

11.14.6 Pistes cyclables

1. Pourquoi par le département s'affranchit-il de l'obligation de l'installation de pistes cyclables ?
--

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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.

À 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.

11.14.7 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 ?

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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.

Commentaires de la commissaire enquêtrice

Au cas où le PLUi classerait ces arbres en EBC ou arbres à protéger, le projet devra en tenir compte et appliquer les mesures en adéquation avec le règlement écrit et le zonage du PLUi

11.14.8 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

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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).

11.14.9 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.

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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.

À 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).

11.14.10 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. Or, 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, 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.

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

Cette observation rejoint au moins en partie celle relative au ZAN : il est donc renvoyé au développement de la sous-partie correspondante (*soit le § 11.14.3 Zéro Artificialisation Nette (ZAN)*). Par ailleurs, l'identification de zones préférentielles de renaturation ne relèvent 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 **§ 11.14.11 Schéma Mobilité du département 56**.

11.14.11 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.

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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.

11.15 Thème 15 - Divers

11.15.1 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

Réponse de la Maitrise d'ouvrage

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.

Commentaires de la commissaire enquêtrice

Pendant la phase de travaux, il y aura certainement l'utilisation de téléphones portables.

Recommandation

Des mesures conservatoires pourraient être étudiés afin de déterminer le périmètre à circonscrire pour ne pas perturber la zone blanche pendant la phase de travaux

12 Compléments d'informations demandées par la commissaire enquêtrice et Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage

J'ai adressé cette demande de compléments d'information à la Maîtrise d'ouvrage, indépendamment du PV de synthèse des observations du public.

Ces réponses de la Maîtrise d'ouvrage n'ont pas été commentés.

Ce sont des demandes de précisions qui ont été utilisées pour la rédaction des rapports



RD782 Contournement de Le Faouët

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

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

**Réponses aux demandes d'informations complémentaires de
la Commissaire-Enquêtrice**

10/11/2023

Contexte et Objet du document

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.

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.

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 auquel le département a répondu via son mémoire transmis le 23 octobre 2023.

En complément de son procès-verbal de synthèse, la commissaire enquêtrice a également transmis au département le 20 Octobre 2023 un document intitulé « Complément au Procès-Verbal de synthèse » contenant des demandes d'informations complémentaires.

Le présent document vise à répondre à la demande d'informations complémentaires de la commissaire enquêtrice.

Réf	Thème	Demandes d'informations	Réponse de la maîtrise d'ouvrage
CoE01	Demande d'information	<p>Il est indiqué dans l'étude Impact Tome 2 – P46 : <i>'... de même que pour les zones humides, les zones boisées ont fait l'objet d'une délimitation plus complète et plus fine des impacts sur le milieu naturel dans le cadre de l'autorisation environnementale unique, basée sur les contours de l'avant-projet (AVP)'</i>.</p> <p>Cet Avant-projet a été conduit à quel moment ? Est-ce l'étude d'opportunité démarrée en 2017 ?</p>	<p>Les études d'avant-projet (AVP) ont été conduites depuis 2018 et ont été finalisées pour le dépôt de la demande d'autorisation environnementale.</p> <p>La terminologie d'avant-projet correspond à un niveau de développement des missions de conception d'infrastructures. L'article R. 2431-26 du code de la commande publique précise ainsi que les « <i>études d'avant-projet ont pour objet : [...] 7° de permettre l'établissement des dossiers à déposer, le cas échéant, en vue de l'obtention du permis de construire et autres autorisations administratives nécessaires</i> ».</p> <p>Il ne s'agit donc pas de l'étude d'opportunité démarrée en 2017</p> <p>La solution retenue découle des analyses multicritères des variantes menées préalablement notamment lors de l'étude d'opportunité mais également à l'issue de la démarche ERC (Éviter Réduire Compenser) mise en place tout au long de l'élaboration du projet illustrée dans l'étude d'impact.</p>
CoE02	Tracé	<p>Doc D Tome 2, page 276, il y a un schéma de l'implantation de la route au niveau du hameau du Petit Coat Loret.</p> <p>Comment est prévu la voie d'accès aux maisons du hameau ?</p> <p>Comment cet accès s'intègre avec la voie verte qui passe à côté ?</p>	<p>Comme décrit en pièce C page 13 du dossier soumis à enquête publique, l'accès au hameau de Petit Coat Loret sera rétabli via la voie verte.</p>

			 <p>En pratique, les véhicules motorisés seront donc autorisés à circuler sur cette voie verte afin d'accéder au hameau sous réserve de respecter la vitesse maximale autorisée qui ne pourra excéder 30 km/h. Cette possibilité est expressément prévue par l'article R. 411-3-2 du code de la route. Le statut de la voie verte n'est donc pas remis en cause par ces rétablissements d'accès riverains.</p>
CoE03	Tracé	<p>Le scénario O3 a été abandonné en comité de pilotage du 24 Mai 2018. D'après le mémoire en réponse à la DUP, il a été étudié suivant l'analyse multicritères qui est présentée.</p> <p>Du fait des contestations sur les solutions alternatives, est-ce qu'il ne serait pas intéressant d'intégrer dans l'Étude d'Impact Tome 1 au chapitre XVII.2 des éléments que vous expliquez</p>	<p>À la suite de l'enquête publique portant sur la DUP, un focus sur l'analyse du scénario O3 a été développé dans la note non technique du projet (Pièce A page 22) afin de mieux expliciter certains points du dossier d'étude d'impact et illustrer la démarche ERC mise en place tout au long de l'élaboration du projet.</p> <p>L'étude d'impact de l'autorisation environnementale était déjà en cours d'instruction auprès des services au moment de l'enquête publique de la DUP. Dès lors, l'analyse multicritères n'a pas été reportée directement en son sein.</p>

		plus clairement dans le mémoire en réponse à la DUP au §3.1.3,	Enfin, pour rappel, la présentation et l'analyse de ce scénario ont été intégrées au dossier de concertation du projet toujours accessible sur le site du Département. Le mémoire en réponse aux observations du commissaire enquêteur lors de la DUP est quant à lui consultable sur le site de la Préfecture du Morbihan.
CoE04	Tracé	Pourquoi a-t-il été décidé qu'il n'y aurait aucun ouvrage d'art, type pont, viaduc, etc..., ?	<p>S'agissant de l'ouvrage d'art évoqué lors des études d'opportunité pour rétablir la voie communale route du Pont Neuf, plusieurs options ont effectivement été étudiées. Une synthèse de l'analyse est présentée en page 410 du tome 2 de l'étude d'impact précisant les types d'ouvrage envisagés et les raisons pour lesquelles il a été décidé de ne pas les réaliser. Ainsi, il est rappelé à toutes fins utiles que :</p> <p>- la variante O1A présentait un ouvrage de rétablissement de la voie communale sous le projet, ouvrage cadre, complexe du fait de la pente du terrain naturel et de la présence d'un cours d'eau en contre bas de la voie communale : <i>« Cette solution présentée en concertation publique présente un ouvrage cadre complexe pour rétablir la VC. L'impact sur le vallon de Kerozec est très important avec des remblais de 11m et une fermeture du vallon. Les riverains de la RD790 sont impactés par le report de trafic de la RD782 Ouest. La complexité de l'ouvrage à mettre en place rend rédhitoire cette variante. »</i></p> <p>- la variante O1B présentait un ouvrage de type viaduc : <i>« Un ouvrage d'art complexe de type viaduc "non courant" pour rétablir la VC permet d'éviter l'impact sur le vallon de Kerozec. Mais le coût et la complexité de l'ouvrage deviennent rédhitoires. »</i></p> <p>En synthèse, il est précisé en page 411 du tome 2 de l'étude d'impact : <i>« Les variantes avec viaducs si elles réduisent l'impact sur le milieu naturel et le paysage (meilleure transparence de l'ouvrage, luminosité, continuité hydrologique et écologique...), conduisent à un coût qui remet en cause la faisabilité de l'opération. Les variantes avec remblai important au niveau du vallon ne sont pas satisfaisantes du point de vue du respect de la continuité écologique au droit du vallon. »</i></p>
CoE05	Tracé	Sur la portion de la RD 790 qui permettra de rejoindre le centre-ville depuis le rond-point de Kerosseau jusqu'au carrefour du Golhen (et vice-versa) est-ce que des poids-lourds pour l'approvisionnement du centre-ville seront autorisés ou le tonnage sera limité ?	La desserte locale sera maintenue pour tous les véhicules.

CoE06	Liaisons douces	<p>Doc D Tome 2, Annexe10 §4.3.3, il est indiqué, que concernant les liaisons douces <i>'des traversées en 2 temps sont prévues à chaque intersection pour les 4 intersections, Branche nord de la route du Pont neuf, Giratoire RD 790, rue Saint Fiacre, Giratoire RD 78'</i>.</p> <p>Il est indiqué que <i>'des traversées dénivelées ne sont pas réalisables du fait d'un profil en long du projet déjà contraint techniquement et environnementalement'</i></p> <p>Est-ce que dans le document, ces contraintes sont explicitées plus en détail ?</p> <p>Quelles sont les études qui ont été menées pour conclure que les solutions des traversées en dénivelé ne sont pas possibles.</p>	<p>Le parti pris technique recherché lors des études d'avant-projet a été de privilégier un profil rasant de la route, c'est-à-dire au plus proche du terrain naturel afin de minimiser les impacts. Cela conduit à une géométrie qui n'est pas favorable à l'aménagement de passages dénivelé, comme le serait par exemple un profil en long en fort remblai. Par ailleurs, l'aménagement de franchissement dénivelé est d'une complexité sans commune mesure, que ce soit en passage au-dessous ou au-dessus de la nouvelle voie, en comparaison avec des aménagements à niveau. Leur réalisation engendrerait un impact et un coût disproportionnés au regard des avantages induits.</p> <p>Comme cela est précisé dans le mémoire en réponse transmis le 23 octobre 2023, la solution technique de franchissement en deux temps est adaptée au trafic attendu sur le projet de contournement de Le Faouët.</p>
CoE07	Liaisons douces	<p>Est-ce que le tracé intercepte le GR38</p>	<p>À titre liminaire, il est précisé que le tracé du GR 38 est visible sur tous les fonds IGN des cartes de présentation des fuseaux, notamment la carte 200 en page 394 du tome 1 de l'étude d'impact.</p> <p>La RD782 actuelle intercepte déjà le GR38 au niveau du secteur de Beg er Roc'h. La RD 790 intercepte également le GR38 au niveau du hameau de Kerrousseau. Enfin, le GR 38 emprunte l'accotement de la RD782 actuelle à l'ouest de la commune Le Faouët sur une longueur d'environ 120 m avant d'emprunter la route du Pont Neuf vers Lanvégen.</p> <p>À noter que ce tronçon actuel de la RD782 longé par le GR sera déclassé en voie communale avec un trafic réduit à celui des riverains, améliorant ainsi les conditions de sécurité du GR.</p> <p>Le tracé futur interceptera le GR 38 à trois reprises :</p> <ul style="list-style-type: none"> - au niveau du secteur de Beg er Roc'h où la traversée sera améliorée puisqu'elle s'effectuera en deux temps; - au giratoire avec la RD790 qui permettra de réduire les vitesses et de traverser

			<p>en deux temps également;</p> <ul style="list-style-type: none"> - au niveau de la route du Pont Neuf où une traverse en deux temps sera également possible. <p>Pour chacune de ces traversées, il est donc prévu une continuité et une sécurisation de la traversée des piétons ainsi qu'une implantation de poteaux en bois afin de signaler la position du GR à proximité.</p> <p>Les conditions de traversée de la RD782 sont donc améliorées pour ce GR.</p>
CoE08	Trafic	<p>Le transit journalier à sortir de l'agglomération est estimé en moyenne sur l'année, à environ 130 poids-lourds sur l'itinéraire nord et 60 poids-lourds sur l'itinéraire sud, soit 210 poids-lourds à sortir du trafic</p> <p>Le trafic autre que les poids-lourds représente le VL et la desserte locale ? est-ce qu'on connaît le type de véhicules utilisés pour la desserte locale ? Ce ne sont pas des poids-lourds ?</p>	<p>La carte en page 7 de l'étude de circulation (annexe 8 du tome 2 de l'étude d'impact) indique un trafic de 240 poids lourds par jour ouvrable sur la RD790 Nord en 2017 comprenant les poids lourds en transit et ceux en desserte locale.</p> <p>Cette carte permet aussi d'apprécier le trafic de poids lourds en desserte locale puisque la RD782 à l'est de Le Faouët est déjà interdite aux poids lourds en transit et présente un trafic de 75 poids lourds par jour ouvrable en 2017.</p> <p>La méthodologie habituelle des comptages ne permet pas de distinguer les différents types de poids lourds.</p>
CoE09	Activités agricoles	<p>Au niveau agricole, il me semble que les échanges fonciers se font sous la houlette de la SAFER. Des discussions sont-elles déjà en cours ?</p> <p>Est-ce qu'il y a déjà, avec certains agriculteurs, des tractations en cours qui pourraient aboutir positivement pour le projet ?</p> <p>Si des agriculteurs refusent les mesures de compensation proposées, quelle est la suite envisagée, l'expropriation ?</p>	<p>À 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'obtention de la demande d'autorisation environnementale qu'il engagera les négociations. Il faut néanmoins rappeler que les propriétaires et exploitants agricoles ont été spécifiquement rencontrés au travers d'une concertation spécifique (cf pièce E Bilan de la concertation).</p> <p>À noter que les propriétaires fonciers et exploitants pourront spécifiquement faire part de leurs observations lors d'une enquête parcellaire à venir. Le département s'engage à étudier les propositions ou de potentiels échanges dans le cadre d'acquisitions amiables. À défaut d'accord amiable, ce sera la juge de l'expropriation qui viendra fixer les indemnités dues aux propriétaires et ayants droits expropriés.</p>

CoE10	Zone inondable	<p>Concernant la zone inondable de l'Inam</p> <p>Est-ce qu'il y a eu des échanges avec les riverains notamment pour traiter l'accès à leur habitation, en cas d'inondation ?</p> <p>Peut-on vraiment affirmer qu'une élévation même minime n'est pas un problème ? Est-ce qu'une expertise a été menée ?</p> <p>Est-ce conforme au PRI ?</p>	<p>Au préalable, le département entend rappeler brièvement en quoi le projet impactera la zone inondable de l'Inam. Comme indiqué en page 20 du tome 2 de l'étude d'impact :</p> <p><i>« La courbe à l'approche de l'OA de l'Inam en venant de Guiscriff ne permet pas d'obtenir une visibilité suffisante pour franchir le pont en toute sécurité. Afin d'améliorer la sécurité des usagers, il est prévu d'élargir des accotements existants. Ces travaux conduisent à des remblais en zone inondable sur une surface d'environ 1 577 m².</i></p> <p><i>Les remblais étant adossés à la RD existante, ils ne conduiront pas à une modification du profil en travers de la vallée et ne feront pas obstacle à l'écoulement des crues. Aucune augmentation de la ligne d'eau n'est donc retenue. Par contre le projet aura un impact sur le volume de stockage du champ d'expansion des crues.</i></p> <p><i>La perte de volume de stockage à la cote de crues centennale est estimée à 1580 m³. L'augmentation potentielle de la cote NPHE centennale est d'environ 2,4 cm. On notera que l'habitation en amont immédiat de la RD 782 est potentiellement inondée sur une hauteur de 30 cm lors des crues centennales. Le rez-de-jardin n'étant pas habité, l'augmentation de la ligne d'eau de 3 cm n'aura aucun impact sur la sécurité civile. »</i></p> <p>L'augmentation potentielle de la cote NPHE centennale d'environ 2,4 cm constitue un impact brut du projet sans prise en compte des mesures de compensation prévues par le projet. Ainsi, afin de compenser directement la perte du volume de stockage à l'origine de cette augmentation, une mesure spécifique de restauration du champ d'expansion des crues est prévue dans le cadre des travaux de restauration de la zone humide site SC_9 en amont immédiat des remblais (pages 129-130 du tome 2 de l'étude d'impact).</p> <p>Cette mesure spécifique sera réalisée selon quatre principes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - abaissement du niveau du terrain naturel de 20 cm; - ralentissement du ruissellement et accentuation du stockage en phase de décrue grâce au comblement des fossés et rigoles drainant la parcelle; - limitation du ruissellement grâce à la restauration de prairie humide dont le système racinaire favorise l'infiltration et la porosité des sols;
-------	----------------	--	--

			<ul style="list-style-type: none">- ralentissement dynamique des crues grâce à la restauration des haies sur talus faisant obstacle à l'écoulement du lit majeur. La restauration des haies sur talus permettra également d'augmenter l'Inondabilité des parcelles amont.
--	--	--	---



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

Le tableau ci-après permet de quantifier les effets attendus de la mise en œuvre de cette mesure de compensation :

			<table border="1" data-bbox="1084 196 2063 440"> <thead> <tr> <th>Actions</th> <th>Superficie</th> <th>Lame d'eau restaurée</th> <th>Volume de stockage restitué</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Retrait des souches (environ 1,5 m³ par souche)</td> <td>3 370 m²</td> <td>4,2 cm</td> <td>90 m³</td> </tr> <tr> <td>Etrépage de la couche organique d'environ 15 cm</td> <td>7 650 m²</td> <td>20 cm</td> <td>1 440 m³</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Volume de stockage restauré</td> <td>1 620 m³</td> </tr> </tbody> </table> <p>Ainsi, les actions menées sur le site SC_9 permettront d'envisager une augmentation du volume de rétention du champ d'expansion des crues d'environ 1 620 m³ ce qui permettra de compenser la perte des 1580 m³ liés au projet. L'effet résiduel sur cette zone inondable après compensation est évalué comme étant très faible (page 285 du tome 2 de l'étude d'impact).</p> <p>De plus, cette mesure sera complétée par la mise en place de mesures de ralentissement des écoulements telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'assainissement de la plateforme routière ; - la compensation des haies : une étude fonctionnelle des haies impactées a été réalisée en mettant en enjeu prioritaire la fonction hydraulique ; - la compensation des zones humides : conformément à la méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides éditée par l'ONEMA en 2016, les mesures compensatoires des zones humides ont priorisé les fonctions présentant un enjeu local fort. C'est pourquoi, en concertation avec le syndicat mixte Ellé-Isole-Laïta (SMIEL), les fonctions hydrologiques ont été priorisées. <p>Ces mesures compensatoires s'inscrivent dans les actions menées à l'échelle du SAGE Ellé Isole Laïta afin de répondre à l'enjeu n°2 : Inondations et gestion des crues.</p> <p>Enfin, il a été retenu comme principe général d'aménagement d'assurer la « transparence hydraulique » vis-à-vis des écoulements superficiels extérieurs à la future plate-forme routière, par un dimensionnement de tous les ouvrages et aménagements hydrauliques sous la voie projetée (section courante) pour une période de retour de 100</p>	Actions	Superficie	Lame d'eau restaurée	Volume de stockage restitué	Retrait des souches (environ 1,5 m ³ par souche)	3 370 m ²	4,2 cm	90 m ³	Etrépage de la couche organique d'environ 15 cm	7 650 m ²	20 cm	1 440 m ³	Volume de stockage restauré			1 620 m ³
Actions	Superficie	Lame d'eau restaurée	Volume de stockage restitué																
Retrait des souches (environ 1,5 m ³ par souche)	3 370 m ²	4,2 cm	90 m ³																
Etrépage de la couche organique d'environ 15 cm	7 650 m ²	20 cm	1 440 m ³																
Volume de stockage restauré			1 620 m ³																

			<p>ans. Ce principe permet ainsi de ne pas créer de zones de stockage et d'inondations en amont des remblais routiers (améliorant ainsi la sécurité des riverains).</p> <p>Compte tenu de l'ensemble de ces mesures, l'impact des potentielles inondations sur les accès riverains aux habitations ne sera pas aggravé par rapport à la situation actuelle. Par conséquent, aucun échange n'est intervenu avec les riverains.</p> <p>S'agissant de la question relative à la conformité du projet « au PRI », il est précisé que l'emprise du projet n'est concernée ni par un Plan de Prévention des Risques Naturels ni par un Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI).</p> <p>La carte 23 en page 73 du tome 1 de l'étude d'impact présente les différentes zones inondables référencées :</p> <ul style="list-style-type: none">- Celles définies par l'atlas des zones inondables (AZI), qui concerne l'Inam- Et celles définies par l'étude des zones d'expansion des crues dans le cadre du programme d'actions de prévention des inondations (PAPI) porté par le Syndicat Mixte Ellé-Isole-Laïta. <p>La carte 24 présente le résultat de l'étude réalisée par le bureau d'étude Pierre & Eau dans le cadre du projet de contournement de Le Faouët avec une limite de la crue centennale comprise entre la limite de l'AZI et la limite du PAPI.</p> <p>Conformément au Plan de gestion des risques d'inondation du bassin Loire-Bretagne 2016-2021, la définition de la zone inondable de l'Inam a été définie par la modélisation d'une crue d'occurrence centennale.</p> <p>Le projet est compatible avec :</p> <ul style="list-style-type: none">- La disposition 1-1 : « les ouvrages, installations, aménagements d'infrastructures et réseaux d'intérêt général sans alternative à l'échelle du bassin de vie et réalisés selon une conception résiliente à l'inondation ».- La disposition 1-1 : Préservation des zones d'expansion des crues et capacités de ralentissement des submersions marines. « en dehors d'une même unité foncière, les mouvements de terre, y compris avec des apports extérieurs [sont autorisés], ...
--	--	--	--

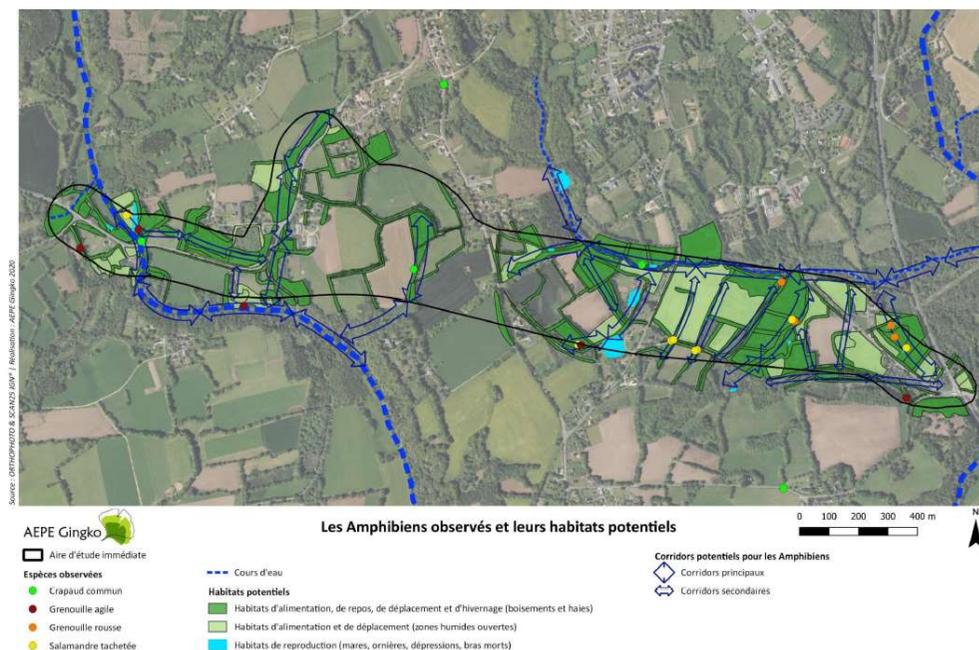
			<p>s'ils sont liés à la construction d'une infrastructure d'intérêt général admise au titre de la disposition 1-1. »</p> <p>Le projet répond à l'objectif 1 en évitant la zone inondable du ruisseau Park Charles et en préservant les capacités d'écoulement et d'expansion des crues de l'Inam.</p>
CoE11	Mesure de réduction	<p>Pendant la phase de travaux,</p> <p>Est-ce que le stockage des terres ne se fera que sur le site de l'emprise, sinon quels sont les sites retenus</p> <p>Quelles sont les mesures prises pour s'assurer que les imports de terre ne soient pas pollués, notamment avec des plantes invasives</p> <p>Est-ce qu'un protocole sera défini pour l'enlèvement des déchets</p>	<p>S'agissant du stockage des terres sur le site de l'emprise, comme présenté sur le détail paysager n°5 en page 279 du tome 2 de l'étude d'impact, les emprises du projet intègrent des zones de modelage autour du giratoire prévu sur la RD790. Ces zones accueilleront les excédents de matériaux issus des travaux de terrassement et seront remis en culture agricole après travaux. Ces zones devraient suffire à la gestion des matériaux en phase chantier.</p> <p>Concernant les espèces invasives déjà présentes sur l'aire d'étude, le projet va impacter certaines zones à Renouée du Japon (à l'est de l'Inam notamment) et Laurier palme. Ces espèces sont considérées comme des invasives avérées. En ce qui concerne la Renouée du Japon surtout, les remaniements et les exports de terre causent une dissémination rapide de l'espèce à partir de fragments (rhizomes ou tiges). Il est donc important de bien localiser les zones infestées par cette espèce et de prendre les mesures nécessaires pour éviter son développement.</p> <p>Ainsi, il sera mis en œuvre la mesure MR5 suivante (cf. page 199 du tome 2 de l'étude d'impact) :</p>

		Modalités techniques	
		Validation du protocole	Un protocole de lutte contre les espèces invasives, sera transmis au Service de Police de l'Eau de la DDTM avant le début des travaux pour validation.
		Repérage des stations	Repérage des stations de Renouée du Japon et de Laurier palme (cartographie et/ou repérage GPS)
		Abattage et traitement des branches de Laurier palme	Abattage à la tronçonneuse des troncs et branches de Laurier palme et traitement en déchetterie.
		Décapage des sols	Excavation/décapage du sol en hiver à la pelle mécanique afin de retirer le maximum de racines ou rhizomes (idéalement jusqu'à 2 mètres autour des plants pour la Renouée).
		Traitement des terres contaminées	<p>Traitement des terres contaminées par « concassage-bâchage ». Les terres sont broyées à l'aide d'un broyeur à pierre afin de fragmenter et blesser le chevelu de rhizomes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Séchage des terres ; - Régalage sur 10 cm ; - Broyage croisé puis stockage des terres en tas de 1,20 m de hauteur ; - Nettoyage des engins systématique avant de quitter le chantier. <p>Les terres sont ensuite recouvertes par une bâche opaque et perméable, bloquant la photosynthèse et assurant ainsi le pourrissement des rhizomes, pendant plusieurs mois :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'une bâche double épaisseur ; - Dépôt de matériaux sur la bâche pour la maintenir ; - Pose de clôture à grande faune pour éviter toute dégradation.
<p>Par ailleurs, il est prévu une sensibilisation auprès des riverains et un traitement des stations de Renouée du Japon et Laurier palme.</p> <p>Un plan de gestion environnemental sera rédigé afin de gérer et coordonner la phase travaux.</p> <p>Ainsi les mesures mises en place permettront d'éviter tout import ou export de plantes invasives et éviteront leur expansion.</p> <p>Concernant les mesures prises pour éviter que les imports de terre ne soient pas pollués notamment par les plantes invasives, le département précise qu'il y aura très peu de matériaux importés de type terre végétale. Si besoin était, la mesure MR5 serait mise en œuvre dans le cadre du suivi après travaux notamment pour les sites de compensation.</p> <p>Le maître d'ouvrage imposera aux entreprises le respect de la réglementation en vigueur sur la gestion des déchets.</p>			

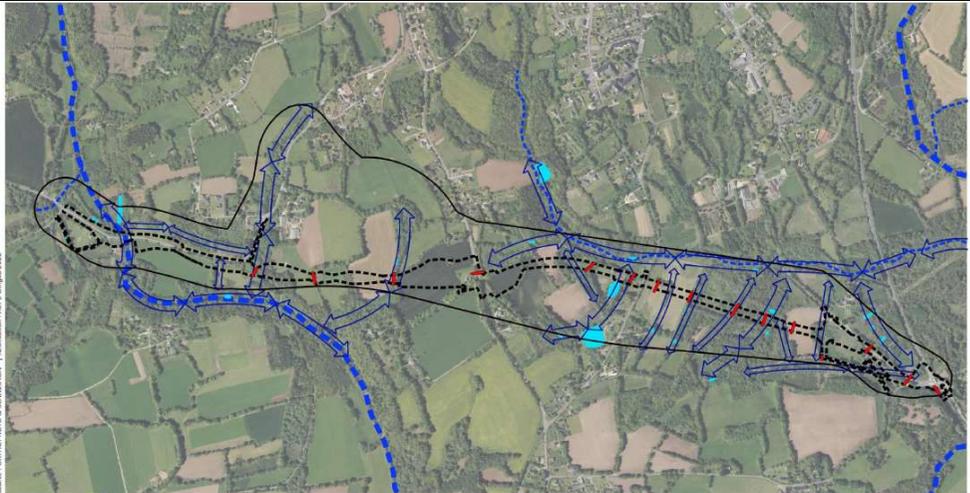
			<p>Le brûlage à l'air libre de déchets de chantier sera interdit (cartons, huiles). Le tri des déchets sera organisé sur le chantier. Ils seront stockés et évacués vers les filières de traitement ou de recyclage adéquates.</p> <p>Le choix du prestataire retenu intégrera une forte composante environnementale, sur la base du cahier des charges environnement et de la capacité des entreprises à satisfaire aux exigences du maître d'œuvre. La gestion des déchets de chantier fera partie des critères d'évaluation et sera repris dans le PAE (Plan d'Assurance Environnement).</p>
CoE12	Mesures de réduction	<p>À une question de la MRAE, demandant les mesures concrètes appliquées pour limiter les impacts sonores pendant les travaux, la MO se réfère aux textes réglementaires qu'ils sont obligés de respecter, et indique que les moyens à mettre en place seront définis lors de la préparation du chantier.</p> <p>Où seront décrites ces contraintes à appliquer ?</p> <p>Est-ce qu'elles feront partie du Plan d'Assurance Environnement (PAE)</p>	<p>Lors de l'appel d'offres pour la réalisation des travaux, le dossier de consultation des entreprises (DCE) imposera aux entreprises candidates de présenter un plan d'assurance environnement (PAE) détaillant les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les mesures de prévention : propreté du matériel, révision fréquente du matériel ; - les mesures de prévention et d'intervention en cas d'accident : procédures adaptées aux enjeux et substances utilisées ; - les procédures de mise en œuvre des travaux selon le respect des milieux naturels environnants. <p>Le cahier des charges environnemental devra être intégré au cahier des charges techniques de chaque entreprise prestataire. Chaque procédure du PAE fera l'objet en phase chantier d'une validation par le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre et le coordinateur environnement.</p> <p>Tout en restant compatibles avec les exigences liées aux pratiques professionnelles des travaux publics, les objectifs d'un chantier respectueux de l'environnement sont de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - limiter les risques et les nuisances causés aux riverains du chantier ; - limiter les risques sur la santé des ouvriers ; - limiter les pollutions de proximité lors du chantier ;

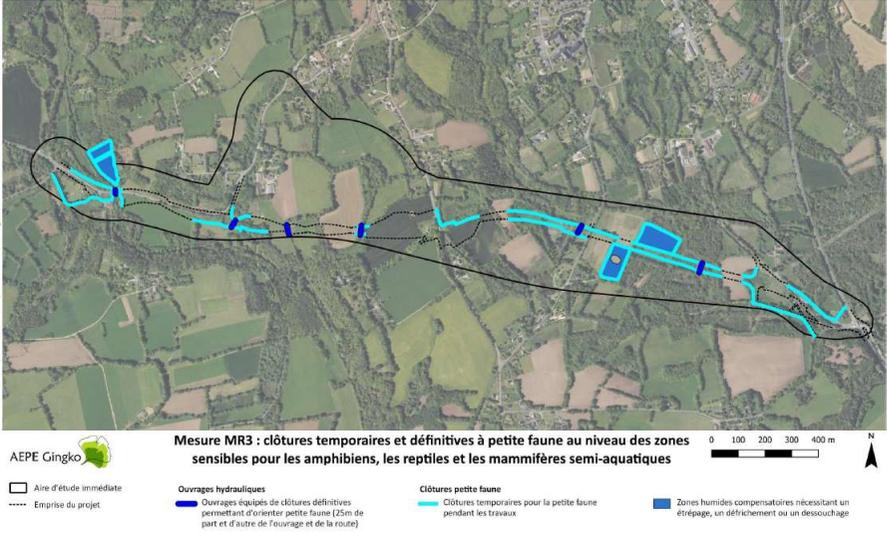
			<p>- limiter la quantité de déchets de chantier mis en décharge.</p> <p>Ainsi ; les entreprises concernées exposeront les techniques constructives envisagées afin de respecter les niveaux sonores réglementaires dans le PAE.</p> <p>À noter qu'aucuns travaux ne sont prévus en période nocturne afin de limiter les nuisances pour les riverains (cf. page 283 du tome 2 de l'étude d'impact).</p>
CoE13	Mesures de réduction	<p>Le Plan de Respect de l'Environnement est-il dédié au projet ou est-il commun aux différents projets routiers du département ?</p> <p>Il est établi par qui et à quel moment ?</p> <p>Est-il validé par un organisme étatique ?</p>	<p>Le plan de respect de l'environnement (PRE) constitue un engagement vis-à-vis du département. Il est établi par l'entreprise retenue pour réaliser les travaux et répond aux exigences contractuelles émises par le département. Il est donc dédié au projet.</p> <p>Ce document est élaboré avant le démarrage des travaux en période de préparation de chantier, et validé par le département en fonction de ses exigences émises dans la notice de respect de l'environnement (NRE) ou autre document en tenant lieu et des prescriptions imposées par l'Etat dans l'arrêté préfectoral.</p>
CoE14	Mesures de réduction	<p>Comment dans la spécification des travaux, la contrainte de superposer le positionnement des OH avec les corridors des amphibiens va-t-elle être mise en œuvre ?</p> <p>Est-ce qu'il y a un recensement géographique précis des couloirs des amphibiens ?</p>	<p>Les amphibiens présents dans l'aire d'étude ont été inventoriés entre 2018 et 2020.</p> <p>La démarche a consisté à recenser les sites de reproduction potentiels (à partir des documents cartographiques existants, des données bibliographiques et des orthophotoplans). Il s'agissait de détecter les populations d'amphibiens à l'aide d'inventaires semi-quantitatifs en échantillonnant les adultes et les larves par détection visuelle, auditive (surtout pour les Anoures) et par pêche (essentiellement pour les Urodèles).</p> <p>Les comptages ont été réalisés en période de reproduction, moment où les adultes reproducteurs sont en phase aquatique et sont les plus actifs et les moins discrets. L'identification s'est alors basée sur l'écoute des chants nuptiaux et sur l'observation nocturne des adultes reproducteurs.</p> <p>Les amphibiens ont été spécifiquement recherchés dans les sites de reproduction potentiels (étangs, mares, dépressions, ornières) entre les mois de janvier et de mai.</p> <p>A partir des relevés effectués, les principaux corridors de déplacements existants entre les habitats potentiels pour les amphibiens ont alors pu être identifiés et cartographiés.</p>

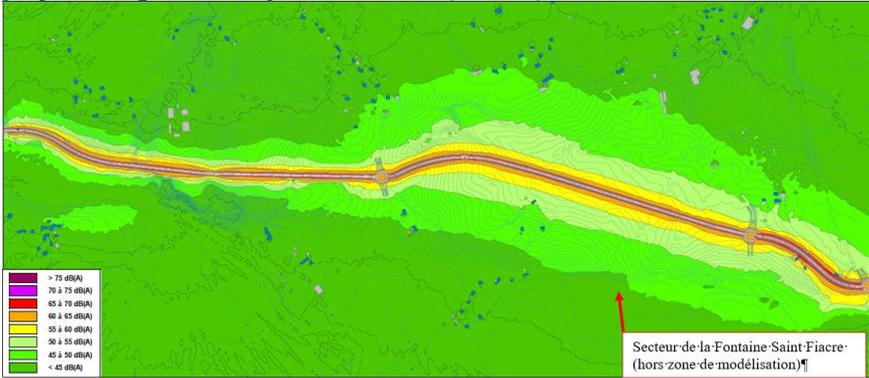
Ces corridors sont localisés géographiquement sur la carte présente en page 164, tome 1 de l'étude d'impact :



Les ouvrages hydrauliques prévus dans le cadre du projet (mesure MR2) ont alors pu être positionnés en partie en fonction de la localisation de ces corridors (Carte présentée en page 196 du tome 2 de l'étude d'impact):

			 <p>Mesure MR2 : Ouvrages hydrauliques prévus et corridors pour les amphibiens</p> <p>AEPE Gingko</p> <p> Aire d'étude immédiate Emprise du projet Ouvrages hydrauliques prévus </p> <p> Corridors potentiels pour les Amphibiens Corridors principaux Corridors secondaires Habitats de reproduction des amphibiens </p> <p>0 100 200 300 400 m</p>
<p>Quatre ouvrages de type cadre seront mis en place au niveau des 4 ruisseaux traversés par le tracé retenu. Ces ouvrages seront au minimum de 1,5 mètre de largeur et 2,5 mètres de hauteur et une banquette hors d'eau sera intégrée pour permettre aux amphibiens de passer dans l'ouvrage. Ces banquettes seront pleines, en béton et raccordées aux berges (mesure MR2).</p> <p>Par ailleurs, le boviduc mis en place permettra également aux amphibiens de traverser l'aménagement en sécurité.</p>			<p>En plus de ces 4 ouvrages avec banquettes, des petits ouvrages de type buse de diamètre 400mm seront implantés le long du tracé au niveau des zones humides. Ces ouvrages permettront également le passage des amphibiens sous la route et participeront à la réduction du risque de mortalité routière de ces espèces. Un système de collecte en béton y sera associé afin de mieux diriger la petite faune vers la buse et empêcher le développement de ligneux devant la buse (mesure MR2).</p>
<p>En complément, 6 de ces ouvrages seront accompagnés de la mise en place de clôtures permettant également d'orienter la petite faune (dont les amphibiens) vers l'ouvrage.</p>			

			<p>Ces clôtures seront positionnées 25 m de part et d'autre de l'ouvrage et de la route et permettront de réduire le risque de mortalité par collision (mesure MR3). Les ouvrages concernés sont localisés sur la carte présente en page 198 du tome 2 de l'étude d'impact.</p> <p>Grâce à la mise en place de ces différents ouvrages, les amphibiens pourront traverser la route en plusieurs points. Le risque de mortalité par collision routière sera réduit à un niveau négligeable pour les amphibiens sur le site.</p> 
CoE15	Mesure de réduction	<p>Pendant l'exploitation de la voie, en cas de pollution est-ce que les rejets des bassins de rétention peuvent être bloqués ?</p> <p>Est-ce que les bassins de rétention sont munis de vannes et de filtres pour gérer les rejets ?</p>	<p>Les bassins seront munis d'un ouvrage de sortie comprenant : une grille destinée à retenir les flottants et autres macro-déchets, un système de cloison siphonide destiné à retenir les surnageants (hydrocarbures, graisses, autres substances flottantes), un orifice calibré de régulation du débit de fuite. De plus, les bassins de rétentions seront également munis d'une vanne à fermeture manuelle pour intercepter toute pollution accidentelle.</p>

			<p>Conformément au guide technique "Pollution d'origine routière" (Sétra, août 2007), les volumes utiles des bassins permettent de stocker une pluie de période de retour 2 ans et de durée 2h et un volume de pollution accidentelle de 50 m³. Pour éviter la propagation d'un polluant miscible dans le milieu naturel, le temps d'intervention nécessaire à la fermeture du bassin estimé à 1h est inférieur au temps de propagation du panache de pollution dans le bassin.</p>
CoE16	Mesure de réduction	<p>Concernant la Fontaine Saint-Fiacre, la MO indique que <i>'le projet n'impactera pas l'ambiance paysagère initiale bordant ce lieu patrimonial, le contexte très boisé empêchera toute perception visuelle depuis la fontaine sur le projet routier'</i>.</p> <p>Qu'est-il des nuisances sonores, est-ce qu'il y a des mesures de réduction prévues ?</p>	<p>Il est précisé qu'aucun impact négatif notable du projet en matière de nuisances sonores n'a été relevé sur la fontaine de Saint-Fiacre. Aucune mesure de réduction du bruit n'est donc prévue. En effet, la fontaine Saint-Fiacre se situe à environ 300m du projet ; soit au-delà de la zone où l'étude acoustique reproduite aux pages 94 et suivantes du tome 2 de l'étude d'impact relève un impact sonore inférieur à 45 DB(A).</p> <p>A toutes fins utiles, le département souligne que l'arrêté du 5 mai 1995 <i>relatif au bruit des infrastructures routières</i> ne prévoit des niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure nouvelle que s'agissant des établissements de santé, de soins et d'action sociale, des établissements d'enseignement, des logements et des locaux à usage de bureaux. Il ne prévoit ainsi pas de niveaux maximaux s'agissant d'un élément patrimonial tel que la fontaine de Saint-Fiacre.</p> <p>En tout état de cause, la carte suivante représente les niveaux de bruit générés par le projet à long terme en période diurne (6h-22h).</p>  <p style="text-align: center;"><small>Carte 17 : Carte de bruit à 4 mètres de hauteur en situation projet seul à long terme pour l'indicateur LAeq(6h-22h)</small></p>

			<p>On constate que la présence de la nouvelle infrastructure ne contribuera pas une augmentation de l'ambiance sonore du secteur de la Lande Saint Fiacre (page 99 du Tome 2 de l'étude d'impact).</p> <p>Il en est de même en période nocturne (22h-6h) (page 100 du Tome 2 de l'étude d'impact).</p>  <p><small>Carte 18 - Carte de bruit à 4 mètres de hauteur en situation projet seul à long terme pour l'indicateur LAeq(22h-6h)</small></p>
CoE17	Mesure de compensation	<p>Le verger détruit, à la Lande Saint Fiacre, appartient à des propriétaires privés. Il est prévu, en compensation, de replanter des vergers le long de la voie, aux lieux-dits le Petit Coat Loret et Pont er Lann ainsi qu'à Kerrousseau.</p> <p>Comment est gérée la jouissance de ces vergers par les anciens propriétaires ?</p>	<p>Les propriétaires seront indemnisés de la perte des vergers lors de leur acquisition par le département.</p> <p>Quant aux vergers replantés, il s'agit d'une mesure de compensation d'une atteinte à la biodiversité et ils n'ont pas vocation à être gérés par ces propriétaires.</p>
CoE18	Mesure de compensation	<p>Dans l'actualisation du Mémoire en Réponse à la DDTM de Janvier 2023 il est indiqué que les parcelles compensatoires devront être gérées pendant toute la vie de l'aménagement routier</p>	<p>1) Le suivi a pour objet de mesurer l'efficacité de l'atteinte des objectifs d'une mesure d'évitement, de réduction ou de compensation. Le suivi se concrétise à travers les rapports réalisés sur une période donnée et selon un calendrier que l'autorité compétente détermine afin de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité de ces</p>

		<p>1/ Pour les zones humides, il est indiqué un suivi de fonctionnement sur 20 ans. Faut-il comprendre qu'il y a une différence entre Gestion et Suivi de fonctionnement ?</p> <p>2/ Le département met en place une organisation interne 'Espace Naturel sensible' pour une gestion pérenne des espaces compensatoires. Cette organisation est-elle opérationnelle ? Est-ce une équipe dédiée à la gestion de tous les espaces compensatoires du département ? Quelle est son interaction avec l'équipe chargée de l'entretien des routes dont il est question au § XXXI.4 doc D2</p>	<p>mesures.</p> <p>La gestion s'entend comme les actions et mesures d'entretien permettant d'assurer le bon état et le fonctionnement des mesures de compensation mises en œuvre. Exemple pour les compensations en matière de reboisement : fauche annuelle des prairies sous les arbres fruitiers ; taille des arbres tous les 3 à 5 ans des arbres fruitiers.</p> <p>2) 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 sur les 3 premières années. A l'issue de ce marché, la gestion des mesures compensatoires sera prise en charge par le service Espaces Naturels Sensibles Randonnées (ENSR) présent au sein de la Direction des Routes et de l'Aménagement (DRA) du département (7 agents actuellement) compte tenu de la compétence obligatoire prévue par le code de l'urbanisme en la matière. L'entretien de tous les espaces compensatoires n'est pas la mission principale du service ENSR mais le principe est de pouvoir mutualiser les moyens mis en œuvre pour les espaces naturels sensibles et de centraliser les moyens de suivi à long terme, soit avec les compétences internes soit avec l'appui d'un marché global.</p>
CoE19	Mesure de compensation	<p>Les mesures de compensation proposées pour préserver le paysage sont dites 'approximatives'.</p> <p>Quand les spécifications définitives seront-elles arrêtées ? Elles seront validées par qui ?</p>	<p>Comme explicité en page 271 du Tome 2 de l'étude d'impact, ce sont les croquis d'illustration des mesures paysagères qui seront mises en place qui sont approximatifs car certains éléments techniques restent à définir (marquage, glissières, ...).</p> <p>Les grands principes d'aménagements paysagers retenus pour le projet sont à ce jour bien définis et exposés en page 271 et suivantes du tome 2 de l'étude d'impact. Les emplacements exacts de ces éléments techniques seront définitivement actés lors des études de détails en phase projet.</p>
CoE20	Mesure de suivi	<p>Est-ce que l'efficacité et l'appropriation, par les riverains, des mesures prévues seront analysées après leur installation Au cas où des riverains ne seraient pas satisfaits des compensations réalisées, y-a-t-il des échanges possibles/prévus avec le MO ?</p>	<p>Les mesures de suivi font l'objet de rapports transmis à la DDTM qui émet des avis et des éventuelles demandes de correction si les objectifs d'une mesure ne sont pas atteints.</p>

CoE21	Mesure de suivi	<p>Les simulations ont permis de déterminer les endroits de nuisances sonores plus accrus pour les riverains et les mesures d'évitement à prévoir.</p> <p>Une fois la route en exploitation, si des riverains se plaignent de bruit, a-t-il été envisagé la pose de sondes, campagnes de mesures, et des aménagements complémentaires éventuels ?</p>	<p>Le département s'engage à réaliser des mesures acoustiques après travaux pour les riverains du projet qui en feraient la demande.</p>
CoE22	Mesure de suivi	<p>Quel est l'intérêt de la fiche de suivi MS2 par rapport à la MS3</p> <ul style="list-style-type: none"> - la MS2 concerne la spécification du plan de gestion ? - la MS3 concerne la mise en œuvre de ce plan de gestion ? 	<p>La mesure MS2 concerne la rédaction du plan de gestion des mesures compensatoires. Ce plan sera le document de référence afin de coordonner l'entretien et le suivi des mesures compensatoires liées au projet. Il sera actualisé après chaque année de suivi (CF MS3).</p> <p>La mesure MS3 concerne plus spécifiquement le suivi des sites compensatoires sur 20 ans. Ce suivi a pour objectif d'évaluer l'efficacité des mesures de compensation mises en place. Il consiste, pour le milieu naturel, en la collecte de données in situ (inventaires, mesures, ..) dénommés « indicateurs » et la rédaction d'un rapport de synthèse présentant une actualisation du bilan réalisé depuis la fin des travaux. Si l'efficacité des mesures n'est pas remplie, le plan de gestion est alors actualisé.</p>
CoE23	Mesure de suivi	<p>Dans le mémoire en réponse à l'enquête DUP, vous avez indiqué <i>'le marché de suivi des mesures compensatoires prévoira la réalisation d'inventaires à t0 afin de constituer un état de référence, etc ...'</i></p> <p>Ceci, sauf erreur, n'apparaît pas dans les mesures, où ceci sera-t-il retranscrit pour application ?</p>	<p>La réalisation d'inventaires à t0 fait partie du protocole de suivi. Il permettra de mettre à jour les inventaires réalisés dans le cadre de l'étude d'impact et composé un état de référence à partir duquel sera évalué l'efficacité des mesures.</p>
CoE24	Dérrogation	<p>Concernant l'accord sur la dérogation pour la Loutre, le ministère demande un suivi sur 50 ans des mesures de réduction et de compensation. Dans l'étude d'impact, ce suivi est proposé pendant 20 ans.</p> <p>N'y a-t-il pas un risque que le Ministère revienne sur son avis favorable ?</p>	<p>L'avis ministériel a été rendu dans le cadre de l'instruction du dossier d'autorisation environnementale. Le département souhaite indiquer qu'il estime que cette demande d'allongement du suivi est adaptée. Il appartiendra au préfet de reprendre ce délai de suivi de la loutre sur 50 ans dans l'arrêté d'autorisation du projet ; délai qui s'imposera <i>de facto</i> au département.</p>

CoE25	Coût	<p>Dans le tableau récapitulatif de la page 184 du Tome 2 de l'Étude d'Impact, concernant l'estimation du coût des mesures, certaines sont indiquées 'non intégrées', et ont un coût associé.</p> <p>Est-ce que ces coûts viennent en supplément de l'estimation du coût du projet qui a été réévalué après la DUP de 6,4M€ à 7,52M€ ?</p>	<p>Les coûts de ces mesures ne viennent pas en supplément de l'estimation du coût du projet évalué à 7,52 M€. En effet, comme indiqué dans la pièce <i>VII Appréciation sommaire des dépenses</i> du dossier de DUP précise (page 3), le coût du projet « comprend les mesures environnementales et les études ».</p>
CoE26	Documents SUPRA	<p>L'arrêté d'officialisation du PLUi du Roi Morvan communauté est-il signé ?</p>	<p>Le PLUi de la communauté de communes « Roi Morvan Communauté » est arrêté depuis le 02/06/2022 et l'enquête publique s'est déroulée du 27 février 2023 au mercredi 29 mars 2023. À ce jour, le PLUi n'a pas encore été approuvé ni rendu exécutoire.</p>
CoE27	Documents SUPRA	<p>Au cas où des évolutions du projet serait nécessaires pour assurer la compatibilité avec le PLUi est-ce qu'elles seraient soumises à une nouvelle enquête publique</p> <ul style="list-style-type: none"> - si le projet n'est pas en exploitation ? - si le projet est en exploitation ? 	<p>Le PLUi de Roi Morvan Communauté est toujours dans sa phase d'arrêt depuis le 2 juin 2022. Le projet de contournement routier de Le Faouët apparaît bien compatible avec le projet de PLUi tel qu'arrêté et soumis à enquête publique. Roi Morvan Communauté étudie actuellement les remarques émises par le département en tant que personne publique associée pour lever toute ambiguïté sur la compatibilité du projet avec le PLUi.</p> <p>Dans tous les cas, il appartient au Préfet de définir les éventuelles procédures à suivre.</p>
CoE28	Documents SUPRA	<p>Il est indiqué dans le mémoire en réponse à la DUP :le Département a sollicité par courrier les maires et la Présidente de Roi Morvan Communauté pour garantir la compatibilité du futur PLUi avec le projet.'</p> <p>Ces courriers ne devraient-ils pas être des pièces au dossier ?</p> <p>À l'issue de l'enquête, les conseils municipaux de Le Faouët et de Lanvénegen ont rendu un avis favorable sur le projet.</p> <p>Est-ce que la Communauté du Roi Morvan a également rendu un avis ?</p>	<p>La composition du dossier d'enquête publique est expressément prévue par l'article R. 123-8 du code de l'environnement. Or, ces courriers ne font pas partie des pièces à joindre à l'enquête publique de l'autorisation environnementale.</p> <p>La communauté de communes « Roi Morvan Communauté » a également rendu un avis favorable à l'issue de l'enquête publique par l'intermédiaire d'une délibération du 6 avril 2023. Ce document rendu public peut vous être communiqué par nos services.</p>

		Dans l'affirmative, est-ce qu'il vous est possible de me le communiquer ou dois-je le demander à la Préfecture	
--	--	--	--

13 CONCLUSION

Sur la base des éléments décrits ci-dessus, la commissaire enquêtrice estime que cette enquête publique qui a eu lieu du 16 août 2023 au 15 septembre 2023 s'est déroulée conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral du 21 juin 2023.

À noter la prolongation de délai autorisée, par l'autorité organisatrice, jusqu'au 17 novembre 2023

L'avis motivé et les conclusions de la commissaire enquêtrice font l'objet du document intitulé,
'Partie 2. – Conclusions et Avis de la commissaire enquêtrice

Il sera remis simultanément à ce présent rapport.

Ce rapport comporte 126 pages dont une Annexe de 10 pages

Fait le 15 Novembre 2023

Claudine LAINÉ-DELUPTER
Commissaire Enquêtrice



14 ANNEXES

14.1 Nomination de la commissaire enquêtrice

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Décision du 5 juin 2023

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE RENNES

N° E23000091 /35

CODE : 2

MINUTE

La conseillère déléguée

Vu, enregistrée le 30 mai 2023, la lettre par laquelle le préfet du Morbihan demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet :

Autorisation environnementale, sollicitée par le département du Morbihan, emportant autorisation de défrichement et dérogation « espèces et habitats protégés » dans le cadre du projet de contournement du Faouët, sur les communes du Faouët et de Lanvénegen ;

Vu :

- le code de l'environnement,
- le code de l'urbanisme ;

Vu la décision du 15 mars 2023 par laquelle le président du tribunal administratif de Rennes a donné délégation pour désigner les commissaires enquêteurs ou les membres de commission d'enquête ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2023 ;

Vu le formulaire par lequel la commissaire enquêtrice déclare sur l'honneur ne pas avoir d'intérêt personnel à l'opération ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Mme Claudine Lainé-Delurier est désignée en qualité de commissaire enquêtrice pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 2 : Pour les besoins de l'enquête publique, la commissaire enquêtrice est autorisée à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 4 : La présente décision sera notifiée au préfet du Morbihan (direction départementale des territoires et de la mer) et à Mme Claudine Lainé-Delurier.

Copie en sera adressée, pour information, au président du conseil départemental du Morbihan et aux maires du Faouët et de Lanvénegen.

Fait à Rennes, le 5 juin 2023

La conseillère déléguée,


Marie Thalabard

14.2 Arrêté Préfectoral de mise à l'enquête du 21 juin 2023

 PRÉFET DU MORBIHAN <i>Liberté Égalité Fraternité</i>	Direction départementale des territoires et de la mer
Service eau biodiversité risques Unité gestion des procédures environnementales	
ARRETE PREFECTORAL DU 21 JUIN 2023 portant ouverture d'une enquête publique relative au projet de contournement du Faouët communes du Faouët et de Lanvénegen	
Le préfet du Morbihan Chevalier de la Légion d'honneur Officier de l'Ordre national du Mérite	
<p>Vu le code de l'environnement et notamment le chapitre unique du titre VIII du livre 1^{er} (parties législative et réglementaire) relatif à l'autorisation environnementale ;</p> <p>Vu le code de l'environnement et notamment le chapitre IV du titre 1^{er} du livre II (parties législative et réglementaire) relatif à l'eau et aux milieux aquatiques et marins et notamment les articles L214-1 à L214-6 et R214-1 et suivants ;</p> <p>Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L.411-1 et L.411-2 et R.411-6 et suivants ;</p> <p>Vu le titre II du livre 1^{er} du code de l'environnement et notamment les articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants ;</p> <p>Vu le code forestier et notamment ses articles L.341-3 et suivants et R.341-1 et suivants ;</p> <p>Vu le décret du 20 juillet 2022 nommant M. Pascal Bolot, préfet du Morbihan ;</p> <p>Vu l'arrêté ministériel du 9 septembre 2021 relatif à l'affichage des avis d'enquête publique, de participation du public par voie électronique et de concertation préalable ainsi que des déclarations d'intention prévus par le code de l'environnement ;</p> <p>Vu la demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L.181-1-1^o du code de l'environnement emportant dérogation espèces et habitats protégés et autorisation de défrichement, présentée le 2 avril 2021 complétée le 16 novembre 2021 et le 9 janvier 2023 par le conseil départemental du Morbihan, dont le siège social est situé 2 rue Saint-Tropez – CS 82400 – 56009 Vannes cedex, en vue de réaliser les travaux de contournement du Faouët - RD 782 - dans les communes du Faouët et de Lanvénegen ;</p> <p>Vu l'avis de la commission locale de l'eau (CLE) du schéma de gestion des eaux (SAGE) Ellé, Isole et Laïta du 20 mai 2021 et du bureau de la CLE du 2 décembre 2021 ;</p> <p>Vu l'avis de Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Bretagne du 18 janvier 2022 ;</p> <p>Vu le mémoire en réponse du conseil départemental du Morbihan à l'avis de la MRAe susvisé rédigé en août 2022 ;</p> <p>Vu l'avis défavorable du conseil national de la protection de la nature (CNP) du 24 février 2022 ;</p>	
1	

Vu le mémoire en réponse du conseil départemental du Morbihan à l'avis du CNPN susvisé rédigé en janvier 2023 ;

Vu l'avis conforme favorable sous réserves du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires du 2 mai 2023 ;

Vu la décision n°E23000091/35 du 5 juin 2023, reçue le 9 juin 2023 du président du tribunal administratif de Rennes, nommant Madame Claudine Lainé-Delurier en qualité de commissaire enquêtrice ;

Considérant que la demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L.181-1-1° du code de l'environnement emportant dérogation espèces et habitats protégés et autorisation de défrichement susvisée doit être soumise à une enquête publique régie par les articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants du code de l'environnement ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture du Morbihan ;

ARRETE

Article 1er – Organisation de l'enquête

La demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L.181-1-1° du code de l'environnement, emportant dérogation espèces et habitats protégés et autorisation de défrichement, présentée le 2 avril 2021 complétée le 16 novembre 2021 et le 9 janvier 2023 par le conseil départemental du Morbihan, dont le siège social est situé 2 rue Saint-Tropez – CS 82400 – 56009 Vannes cedex, en vue de réaliser les travaux de contournement du Faouët - RD 782 - dans les communes du Faouët et de Lanvénegen sera soumise à enquête publique en mairie du Faouët (siège de l'enquête) et de Lanvénegen, **du mercredi 16 août 2023 à 14h30 au vendredi 15 septembre 2023 à 17h30**, soit pour une durée de 31 jours.

Article 2 – Consultation du dossier

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

- le présent arrêté d'ouverture d'enquête publique
- le dossier produit par le conseil départemental du Morbihan dont une étude d'impact et son résumé non technique
- les avis de la CLE du SAGE Vilaine du 20 mai 2021 et du bureau de la CLE du 2 décembre 2021 ;
- l'avis de la MRAe de Bretagne du 18 janvier 2022
- le mémoire en réponse du conseil départemental du Morbihan à l'avis de la MRAe d'août 2022
- l'avis défavorable du CNPN du 24 février 2022 ;
- le mémoire en réponse du conseil départemental du Morbihan à l'avis du CNPN rédigé en janvier 2023 ;
- l'avis favorable sous réserves du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires du 2 mai 2023.

Pendant toute la durée de l'enquête, le dossier d'enquête publique sera consultable en version papier et à partir d'un poste informatique, en mairies du Faouët et de Lanvénegen, où toute personne pourra en prendre connaissance sur place aux jours et horaires habituels d'ouverture au public de celles-ci. Ce dossier sera également consultable avec l'avis d'enquête publique sur le site Internet des services de l'Etat dans le Morbihan (www.morbihan.gouv.fr - rubrique publication – sous rubrique enquêtes publiques – le Faouët - Lanvénegen).

Toute précision ou information complémentaire sur le projet pourra être demandée auprès du Département du Morbihan – Direction des routes et de l'aménagement - 2 rue de Saint-Tropez – CS 82400 - 56009 Vannes cedex – tél : 02.97.54.80.00 - courriel : EP-Routes@morbihan.fr.

Article 3 - Publicité de l'enquête

Cette enquête sera annoncée par les soins des maires du Faouët et de Lanvénegen aux frais du pétitionnaire par l'affichage d'un avis d'enquête quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique soit le **31 juillet 2023 au plus tard**.

Cette affiche restera visible durant toute la durée de l'enquête publique. A l'issue de l'enquête, les maires du Faouët et de Lanvénegen établiront un certificat d'affichage justifiant l'accomplissement de cette formalité de publicité et l'adresseront au préfet du Morbihan (direction départementale des territoires et de la mer).

Dans les mêmes conditions de durée et de délai, le conseil départemental du Morbihan procédera à l'affichage du même avis sur le lieu prévu pour la réalisation du projet. Cette affiche devra être visible et lisible de la ou, s'il y a lieu, des voies publiques, et être conforme aux caractéristiques et dimensions fixées par l'arrêté ministériel du 9 septembre 2021.

Un avis sera en outre inséré, quinze jours au moins avant le début de l'enquête, par les soins du préfet du Morbihan (direction départementale des territoires et de la mer), aux frais du pétitionnaire dans les journaux Ouest-France et le Télégramme (éditions du Morbihan).

Cet avis sera inséré une seconde fois dans les huit premiers jours de l'enquête dans les mêmes conditions.

Un avis sera également publié sur le site Internet des services de l'Etat dans le Morbihan (www.morbihan.gouv.fr) quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique.

Article 4 – Observations et propositions du public

Madame Claudine Lainé-Delurier est désignée en qualité de commissaire enquêtrice.

Elle se tiendra à la disposition du public au cours des permanences suivantes :

- le mercredi 16 août 2023 de 14h30 à 17h30 – mairie du Faouët
- le jeudi 24 août 2023 de 14h30 à 17h30 – mairie du Faouët
- le mardi 5 septembre 2023 de 14h30 à 17h30 – mairie de Lanvenegen
- le vendredi 15 septembre 2023 de 14h30 à 17h30 - mairie du Faouët

Durant ces permanences, la commissaire enquêtrice recevra les personnes intéressées et prendra connaissance de leurs observations orales ou écrites.

Pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra consigner directement ses observations et propositions sur les registres d'enquête établis sur feuillets non mobiles, cotés et paraphés par la commissaire enquêtrice en mairies du Faouët et de Lanvenegen, ou les adresser par correspondance à la commissaire enquêtrice à la mairie du Faouët – 9 rue Victor Robin – 56320 le Faouët ou par courriel à l'adresse suivante : enquete-publique-4735@registre-dematerialise.fr ou directement sur le registre dématérialisé via le lien suivant : <https://www.registre-dematerialise.fr/4735>.

Les observations et propositions du public transmises par voie postale ainsi que les observations écrites reçues par la commissaire enquêtrice, lors des permanences mentionnées ci-dessus, seront consultables en mairie du Faouët. Les observations et propositions du public transmises par voie électronique seront consultables à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/4735>.

Les observations et propositions du public sont communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

A la fin de l'enquête, les registres d'enquête seront clos et signés par la commissaire enquêtrice.

Toutefois, si la commissaire enquêtrice se trouve empêchée de mener à bien sa mission, le président du tribunal administratif de Rennes ordonnera l'interruption de l'enquête. Il désignera un commissaire enquêteur remplaçant et fixera la date de reprise de l'enquête. Le public sera tenu informé de ces décisions. Un arrêté de reprise d'enquête sera publié dans les mêmes conditions que l'arrêté d'ouverture de l'enquête.

Article 5 - Rapport et conclusions de la commissaire enquêtrice

A l'expiration du délai d'enquête, la commissaire enquêtrice convoquera dans la huitaine le demandeur et lui communiquera les observations écrites et orales recueillies au cours de l'enquête, consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet disposera d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

La commissaire enquêtrice rédigera :

- d'une part, un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et analyse les observations recueillies. Ce rapport comporte le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet en réponse aux observations du public ;
- d'autre part, dans une présentation séparée, ses conclusions motivées portant sur la demande d'autorisation environnementale emportant dérogation espèces et habitats protégés et autorisation de défrichement, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Elle transmettra les dossiers soumis à enquête déposés en mairies du Faouët et de Lanvénege accompagnés des registres et pièces annexées, avec son rapport et ses conclusions motivées au préfet du Morbihan (direction départementale des territoires et de la mer) dans un délai de 30 jours maximum à compter de la date de clôture de l'enquête. Elle adressera simultanément une copie de son rapport et de ses conclusions motivées au président du tribunal administratif de Rennes.

Article 6 - Publicité du rapport et des conclusions de la commissaire enquêtrice

La copie du rapport et des conclusions de la commissaire enquêtrice sera adressée par le préfet du Morbihan (directeur départemental des territoires et de la mer) aux maires du Faouët et de Lanvénege. Dès réception, ces documents seront tenus à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Toute personne pourra également en prendre connaissance auprès du préfet du Morbihan (direction départementale des territoires et de la mer du Morbihan - service eau, biodiversité et risques) et sur le site Internet des services de l'Etat dans le Morbihan (www.morbihan.gouv.fr) pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Article 7 - Avis des conseils municipaux, des collectivités territoriales et des groupements intéressés :

Les conseils municipaux du Faouët et de Lanvénege et les assemblées délibérantes des collectivités territoriales et de leurs groupements, sollicités par le préfet, sont appelés à donner leur avis sur la demande d'autorisation dès le début de l'enquête et au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture de l'enquête soit **le 30 septembre 2023 au plus tard** et l'adresseront au préfet du Morbihan (direction départementale des territoires et de la mer).

Article 8 - Décisions pouvant intervenir à l'issue de la procédure

Le préfet du Morbihan est l'autorité compétente pour statuer sur la demande susvisée.
A l'issue de la procédure, il pourra délivrer une autorisation environnementale emportant dérogation espèces et habitats protégés et autorisation de défrichement au titre de l'article L181-11° du code de l'environnement éventuellement assortie de prescriptions ou un refus.

Article 9 - Exécution

Le secrétaire général de la préfecture du Morbihan, le directeur départemental des territoires et de la mer du Morbihan, le conseil départemental du Morbihan, les maires du Faouët et de Lanvéneën et la commissaire enquêtrice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Vannes, le

21 JUIN 2023

Le préfet

Pour le préfet, par délégation,
Le secrétaire général,

Stéphane JARLÉGAND

Copie du présent arrêté sera adressée à :

- M. le président du conseil départemental du Morbihan
- Mme le maire de Lanvéneën et M. le maire du Faouët
- M. le président du tribunal administratif de Rennes
- Mme Claudine Lainé-Delurier, commissaire enquêtrice

14.3 Prolongation de délai

Demande de la Maîtrise d'ouvrage



**DIRECTION DES ROUTES
ET DE L'AMÉNAGEMENT**



Vannes, le 4 OCT. 2023

Madame Claudine LAINE DELURIER
56 Square des Treilles
35170 BRUZ

Dossier suivi par :
Gwendolyn MAYERAS – tél. 02 97 54 82 90
gwendolyn.mayeras@morbihan.fr

Objet : RD782 - Projet de contournement de LE FAOUËT - Enquête préalable à la demande d'autorisation environnementale
Réf : 2023D/000593

Madame,

Dans le cadre de la procédure d'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale du projet de déviation de la commune de LE FAOUËT, vous avez remis au département, le 27 septembre 2023, votre procès-verbal de synthèse des observations formulées lors de l'enquête publique qui s'est tenue du 16 août au 15 septembre 2023.

Compte tenu des délais restreints et du nombre important d'observations émises lors de l'enquête, nous vous sollicitons en vue de l'obtention d'un délai supplémentaire nécessaire à la rédaction de nos observations en réponse.

Je vous saurais gré de bien vouloir prolonger ce délai jusqu'au 24 octobre 2023.

Je vous prie de croire, Madame, en l'assurance de ma considération distinguée.

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL
*Pour le président du conseil départemental
et par délégation*
Le directeur des routes et de l'aménagement



Xavier DOMANIECKI

DÉPARTEMENT DU MORBIHAN
2 rue de Saint-Tropez - CS 82400 - 56009 Vannes Cedex - Tél. 02 97 54 80 00 - www.morbihan.fr

Accord de la commissaire enquêtrice

Claudine Lainé-Delurier
56 Square des Treilles
35170 - BRUZ
06 46 05 60 85
02 99 42 52 31
claudine.michel.delurier@wanadoo.fr

Monsieur
Le Président du Conseil Départemental

Le 10 Octobre 2023

Objet : Prolongation de délai

Références : RD782-Contournement de Le Faouët
Enquête publique n° 2300091/35 – Demande d'Autorisation Environnementale
Arrêté Préfectoral du 21 Juin 2023

Monsieur le Président

J'ai remis, en réunion le 27 Septembre 2023, à la Direction des Routes et de l'Aménagement, le procès-verbal de synthèse des observations.

Étant donné la complexité du dossier et le nombre d'observations émises par le public, vous m'avez sollicité pour une prolongation de délai jusqu'au 24 Octobre, pour la rédaction de vos observations en réponse.

Je vous informe que j'accepte ce report de délai pour la remise de votre mémoire en réponse.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes respectueuses salutations.

Claudine LAINÉ-DELURIER
Commissaire Enquêteur



Copie : Tribunal administratif

Demande de prolongation de délai à la Préfecture pour la remise des rapport

Claudine Lainé-Delurier
56 Square des Treilles
35170 - BRUZ
06 46 05 60 85
02 99 42 52 31
claudine.michel.delurier@wanadoo.fr

Monsieur Le Préfet du Morbihan

Le 10 Octobre 2023

Objet : Demande de Prolongation de délai

Références : RD782-Contournement de Le Faouët
Enquête publique n° 2300091/35 – Demande d’Autorisation Environnementale
Arrêté Préfectoral du 21 Juin 2023

Pièce Jointe : Demande de prolongation de délai du Conseil Départemental

Monsieur le Préfet du Morbihan

Cette enquête s’est déroulée, auprès du public, du 16 Août 2023 au 15 Septembre 2023.

J’ai remis, en réunion le 27 Septembre 2023, à la Direction des Routes et de l’Aménagement du département du Morbihan, le procès-verbal de synthèse des observations.

Lors de cette enquête, un nombre important d’observations a été émis, et la Direction des Routes et de l’Aménagement sollicite une prolongation de délai jusqu’au 24 Octobre pour me rendre le mémoire en réponse.

La date de fin d’enquête étant le 15 septembre, je devais rendre mes rapports dans les 30 jours suivants. Sur la base de ce planning, j’avais prévu d’être absente du 22 Octobre au 5 Novembre, en conséquence je suis dans l’impossibilité de finaliser mes rapports dans les 8 jours après la remise du mémoire en réponse.

De plus, ce dossier est complexe et conflictuel. L’enquête a donné lieu à plus de 200 contributions, dont un grand nombre est relatif à plusieurs thèmes importants, notamment celles émises par six associations environnementales.

Je sollicite donc, de votre haute bienveillance, un report de délai jusqu’au 17 novembre 2023 pour la remise de mes rapports.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l’assurance de mes respectueuses salutations.

Claudine LAINÉ-DELURIER
Commissaire Enquêteur



Copie au Tribunal administratif

Accord de prolongation de la Préfecture



**PRÉFET
DU MORBIHAN**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction départementale
des territoires et de la mer**

Service eau biodiversité risques
Unité gestion des procédures environnementales

Affaire suivie par : Lydie Bourgine
Tél : 02.56.63 74 79
Mél : lydie.bourgine@morbihan.gouv.fr

Vannes, 10 octobre 2023

Madame,

Par lettre de ce jour, vous sollicitez un délai supplémentaire pour remettre votre rapport et vos conclusions relatifs à l'enquête publique, conduite par vos soins, en application de l'arrêté préfectoral du 21 juin 2023 et portant sur la demande d'autorisation environnementale emportant dérogation habitats et espèces protégés et autorisation de défrichement relative au projet de contournement du Faouët – RD 782.

En effet, par une lettre du 4 octobre 2023, le Département du Morbihan a sollicité un délai supplémentaire jusqu'au 24 octobre 2023, pour produire le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse remis au service concerné de la collectivité, le 27 septembre 2023.

Je vous accorde le délai supplémentaire sollicité. En conséquence, votre rapport et vos conclusions devront me parvenir **pour le 17 novembre 2023 au plus tard**.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'assurance de ma considération distinguée.

Pour le directeur départemental
des territoires et de la mer et par délégation
Le chef de service

Jean-François Chauvet

Madame Claudine Lainé-Delurier
56 square des Treilles
35170 Bruz

1, Allée du Général Le Troadec – BP 520 – 56019 Vannes Cedex
Standard : 02 97 68 12 00 – courriel : ddtm@morbihan.gouv.fr
Site internet : www.morbihan.gouv.fr

1