

Enquête publique

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique souhaitée par le Conseil départemental du Morbihan pour réaliser le contournement routier de la commune de Le Faouët sur le territoire de cette commune et sur celui de Lanvégen

Enquête N°E22000188/35

Enquête du lundi 27 février 2023 à 09 h au mercredi 29 mars 2023 à 17 h

Partie 1 – Rapport du commissaire enquêteur

Le présent document correspond au rapport et constitue donc la partie 1 sur 2 de l'ensemble « Rapport et conclusions du commissaire enquêteur ».



Table des matières

1 – Nature du projet soumis à enquête.....	4
1.1 Présentation générale.....	4
1.2 Justification du projet.....	5
1.2.1 La sécurité des usagers dans l’agglomération et dans les hameaux.....	5
1.2.2 Amélioration de la desserte du territoire.....	6
1.2.3 Etude de l’absence d’alternative.....	6
1.3 Le projet retenu.....	6
2 – Objet de l’enquête publique et son cadre juridique.....	8
2.1 Objet de l’enquête.....	8
2.2 Cadre juridique de l’enquête.....	8
3 – La déclaration d’utilité publique.....	9
4 – Démarche du maître d’ouvrage – bilan de la concertation.....	10
4.1 Etude d’opportunité et de faisabilité.....	10
4.2 La concertation.....	12
5 - L’étude d’impact.....	14
5.1 L’état initial de l’environnement.....	14
5.1.1 Milieu physique et aquatique.....	14
5.1.2 Milieu naturel.....	14
5.1.3 Paysages et patrimoine.....	15
5.1.4 Le milieu humain.....	16
5.2 Impact du projet sur l’environnement.....	16
5.2.1 Milieu physique et aquatique.....	16
5.2.2 Milieu naturel.....	16
5.2.3 Paysages et patrimoine.....	17
5.2.4 Milieu humain.....	17
5.3 Mesures prises pour éviter, réduire, compenser les impacts du projet sur l’environnement.....	17
5.3.1 Milieu Physique et aquatique.....	18
5.2.2 Milieu naturel.....	18
5.2.3 Patrimoine et paysage.....	19
5.2.4 Milieu humain.....	19
6 – Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants.....	19
7- Appréciation sommaire des dépenses.....	21
8 - Avis de la MRAe.....	21
8.1 Le contexte.....	21
8.2 La qualité de l’évaluation environnementale.....	21
8.3 Prise en compte de l’environnement.....	22
8.4 Eau, aspects qualitatif et quantitatif.....	23
8.5 Paysages.....	23
8.6 Risques d’inondation.....	23
8.7 Nuisances sonores, qualité de l’air.....	23
8.8 Accidentologie.....	23
8.9 Les travaux.....	23
9 - Modalités et déroulement de l'enquête.....	24
9.1 Contenu du dossier soumis à enquête publique.....	24
9.2 Organisation et déroulement de l'enquête publique.....	25
9.2.1 Phase préparatoire.....	25
9.2.2 Publicité de l’enquête.....	26
9.2.3 Permanences du commissaire enquêteur.....	27
9.2.4 Autres démarches effectuées pendant l’enquête.....	27

9.2.5 Clôture de l'enquête.....	28
10 - Bilan de l'enquête et observations recueillies.....	28
10.1 Remise du procès-verbal de synthèse.....	28
10.2 Bilan quantitatif et ambiance de l'enquête.....	28
10.3 Analyse des observations recueillies.....	29
10.4 Demande de précisions complémentaires.....	29
10.5 Observations en réponse du responsable du projet :.....	32
11 - Clôture.....	33

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : arrêté préfectoral du 23 décembre 2022

Annexe 2 : emplacement des affiches installées par le conseil départemental en complément des avis affichés dans les mairies et sur la place du marché de Le Faouët

Annexe 3 : avis de parution dans la presse

Annexe 4 : délibérations du conseil municipal de Le Faouët du 4 mars 2021

Annexe 5 : délibération du conseil municipal de Lanvénegen le 4 mars 2021

Annexe 6 : délibération du conseil municipal de Le Faouët du 8 mars 2023

Annexe 7 : délibération du conseil communautaire du Roi Morvan en date du 6 avril 2023

Annexe 8 : procès-verbal de synthèse

Annexe 9 : résumé des observations par ordre chronologique

Annexe 10 : Mémoire en réponse aux observations et aux questions du commissaire enquêteur

1 – NATURE DU PROJET SOUMIS À ENQUÊTE

(données reprises pour l’essentiel du dossier soumis à l’enquête)

1.1 Présentation générale

La route départementale 782 assure la jonction entre Rosporden (29) et la RD 765 (ancienne RN 165 Nantes/Brest). Elle permet également de rejoindre la RD 768 (axe Lorient/St-Brieuc). C’est un axe routier d’intérêt prioritaire qui permet de désenclaver plusieurs communes du Centre Bretagne, notamment Scaër (29), Le Faouët (56), Guéméné-sur-Scorff (56) et Pontivy (56), vers les routes à 2 x 2 voies du réseau national ou vers les grands axes départementaux.

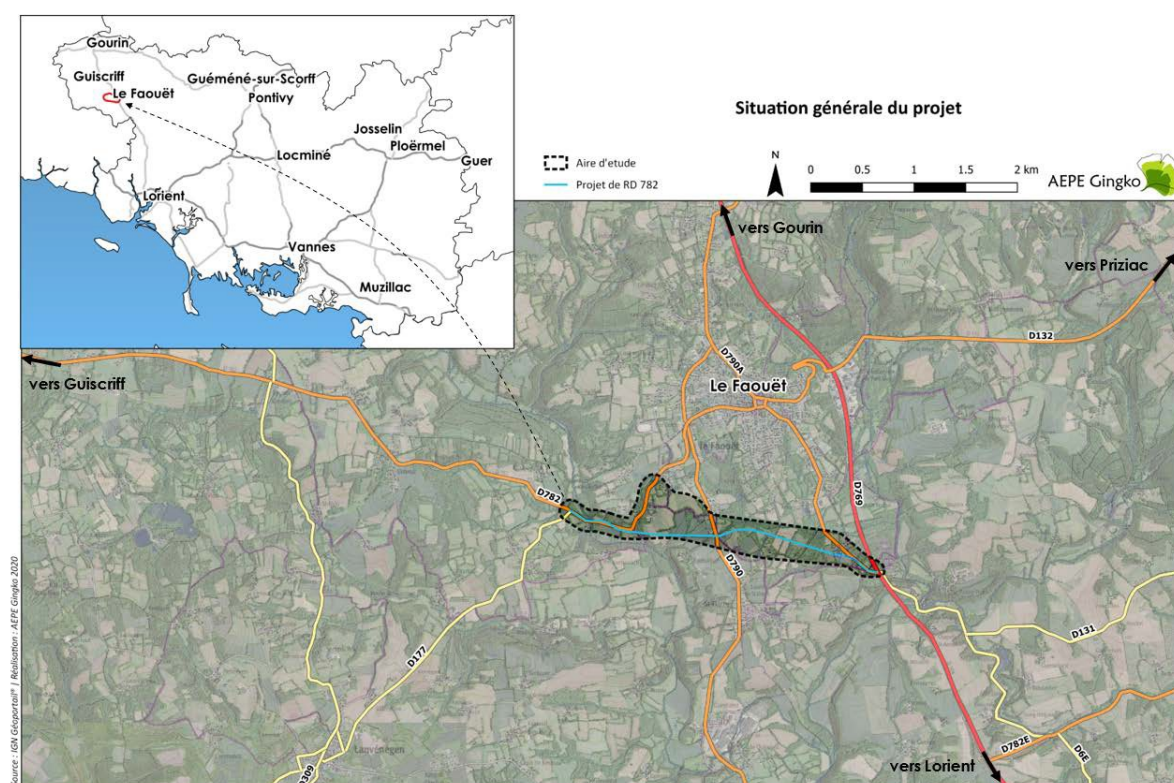
Cet axe est considéré comme essentiel pour la vie locale, sa viabilité doit être assurée, même en période hivernale, lorsque les conditions climatiques sont défavorables.

En traversée du bourg de Le Faouët, la RD 782 offre actuellement des conditions de circulation peu satisfaisantes en termes de fluidité du trafic et de sécurité principalement. Le trafic de **ponds-lourds en transit de l’agglomération est estimé à 210 véhicules par jour**.

Au vu des caractéristiques routières ponctuellement inadaptées et de l’impact négatif du trafic sur le cadre de vie du bourg de Le Faouët, le département envisage de réaliser le contournement de cette commune.

Le contournement envisagé quitte l’actuel tracé de la RD 782 au niveau de Moulin Baden pour rejoindre la RD 769, 2,8 km plus loin, au niveau du carrefour de Beg er Roch. Il intercepte par ailleurs la RD 790 entre les hameaux de Kerrousseau et de Saint Fiacre. L’enquête publique porte sur ce projet de contournement.

Le Faouët est une commune qui se trouve au nord-ouest du Morbihan située sur l’axe Lorient – Morlaix. Cette collectivité comptait 2 790 habitants en 2018.



1.2 Justification du projet

Les objectifs annoncés de ce projet de contournement sont les suivants :

- améliorer la **sécurité des usagers en traversée d’agglomération**, notamment en sortant les poids lourds en transit ;
- améliorer la **sécurité dans les hameaux** ;
- améliorer la **desserte du territoire** en confortant un **itinéraire prioritaire** ;
- **améliorer le cadre de vie**.

Le projet aura en outre un impact positif sur le désenclavement de la Bretagne intérieure. Il s’inscrit ainsi dans le cadre du développement et de l’aménagement du territoire.

1.2.1 La sécurité des usagers dans l’agglomération et dans les hameaux.

L’enjeu principal du projet est la **sécurisation de la traversée d’agglomération et des hameaux, notamment en sortant le trafic poids lourds en transit de l’agglomération.**

Selon le dossier, la sécurité publique est une considération qui justifie la raison impérative d’intérêt public majeur. Cet aspect est également abordé dans le document d’orientation de la Directive « Habitats ».

Une partie du trafic passe en effet devant le **collège Jean Corentin Carré** et emprunte un carrefour urbain contraint. Les véhicules concernés, dont les poids lourds, passent par la RD790 sur un linéaire d’environ 2,5km en agglomération. Cette circulation de transit est incompatible avec les usages d’une voie située dans un centre-bourg.

Une autre partie du trafic emprunte un itinéraire alternatif possible mis en place au Sud du centre-ville de Le Faouët, via une **voie communale inadaptée** d’1,4km de linéaire. Celui-ci traverse les hameaux de Coat Loret et Saint Fiacre. Par défaut, un aménagement de sécurité au niveau du hameau de Coat Loret a été réalisé pour réduire les vitesses et éviter le croisement des poids lourds dans le hameau.



1.2.2 Amélioration de la desserte du territoire

Dans le dossier, le caractère impératif et l’intérêt public majeur d’une amélioration de la desserte du territoire sont défendus par les entreprises locales et les élus locaux.

Le réseau ferré n’offre pas d’alternative, la gare ferroviaire la plus proche étant celle de Quimperlé.

Le SCoT du Roi Morvan Communauté précise dans son rapport de présentation que plus de la moitié des « surfaces viabilisées disponibles à utiliser en priorité » se situe à Guiscriff. En effet, sur les 190 000m² disponibles à l’échelle de Roi Morvan Communauté, plus de 96 000m² sont localisés à Guiscriff (cf tableau p 155 « Etat (en 2017) de l’occupation et de la disponibilité des zones d’activités aménagées »).

A quelques kilomètres de Guiscriff, à Lanvénegen, en bordure de la RD790, le site industriel de la Conserverie Morbihannaise a réalisé une extension qui vise à augmenter la transformation de légumes de 45 000 t à 102 000t de produits finis par an (données issues du résumé non technique du dossier d’extension de 2014). A terme le site générera un trafic maximal de 60 poids lourds par jour et 450 véhicules du personnel.

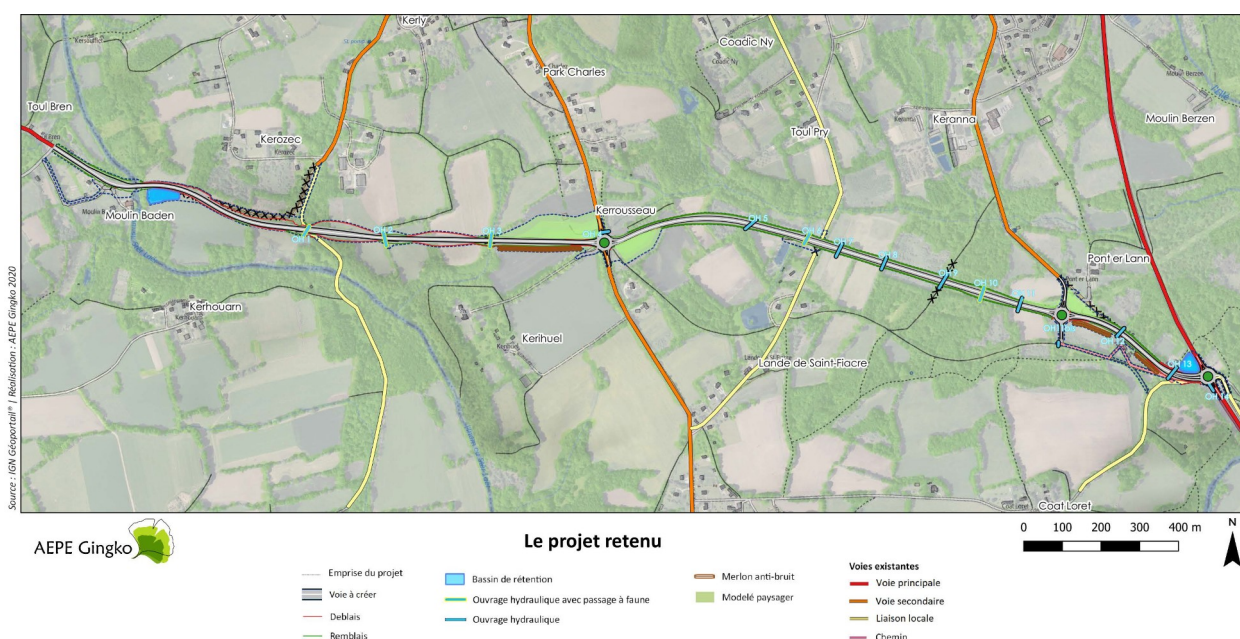
1.2.3 Etude de l’absence d’alternative

Les aménagements en place de la RD 782 dans le centre-bourg, aujourd’hui interdite aux poids lourds de transit, conduisent à augmenter l’insécurité. De même, l’aménagement en place de la RD 790 et de la VC11, qui traverse le hameau de Coat Loret, n’est pas satisfaisant.

Plusieurs scénarios en tracés neufs ont par ailleurs fait l’objet d’études, qui ont démontré, selon le porteur de projet, l’absence d’alternatives satisfaisantes sur une large aire d’étude autour de Le Fauoët.

1.3 Le projet retenu

Le projet vise à contourner le centre-ville de Le Fauoët. Il s’agit d’une déviation à deux fois une voie (obligatoire pour les poids lourds). Les accès aux commerces de Le Fauoët sont maintenus par les voies existantes.



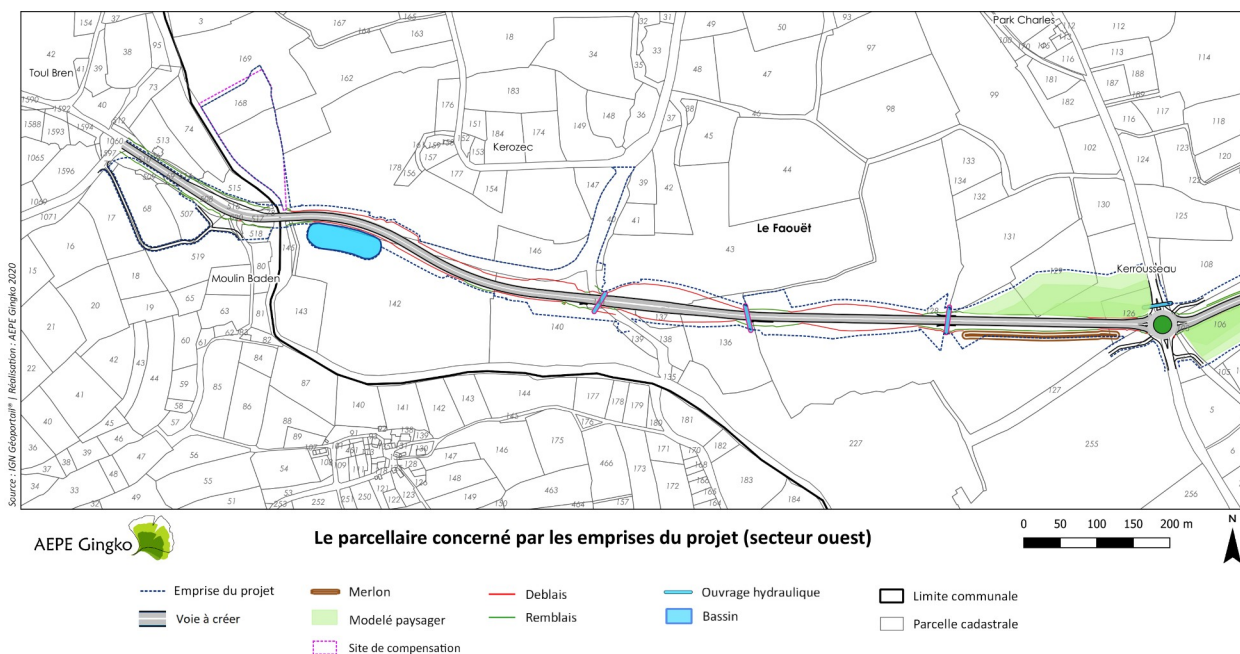
SECTEUR OUEST

Cette section correspond au raccordement entre la RD 782-Ouest au sud-ouest de Le Faouët et la RD 790 au sud de Le Faouët. Ses points d’ancrage sont situés :

- à l’ouest, au niveau de la RD782-Ouest, vers le lieu-dit Moulin Baden ;
- à l’est, au niveau du lieu-dit « Kerrousseau » avec la création d’un nouveau carrefour giratoire.

Cette première section comprend :

- une chaussée neuve à créer d’une longueur de 1 200 ml entre les deux points d’ancrages précités ;
- le rétablissement avec un carrefour en T à niveaux de la branche Sud de la route du pont Neuf ;
- la création d’un nouveau carrefour giratoire sur la RD 790 au lieu-dit « Kerrousseau ».



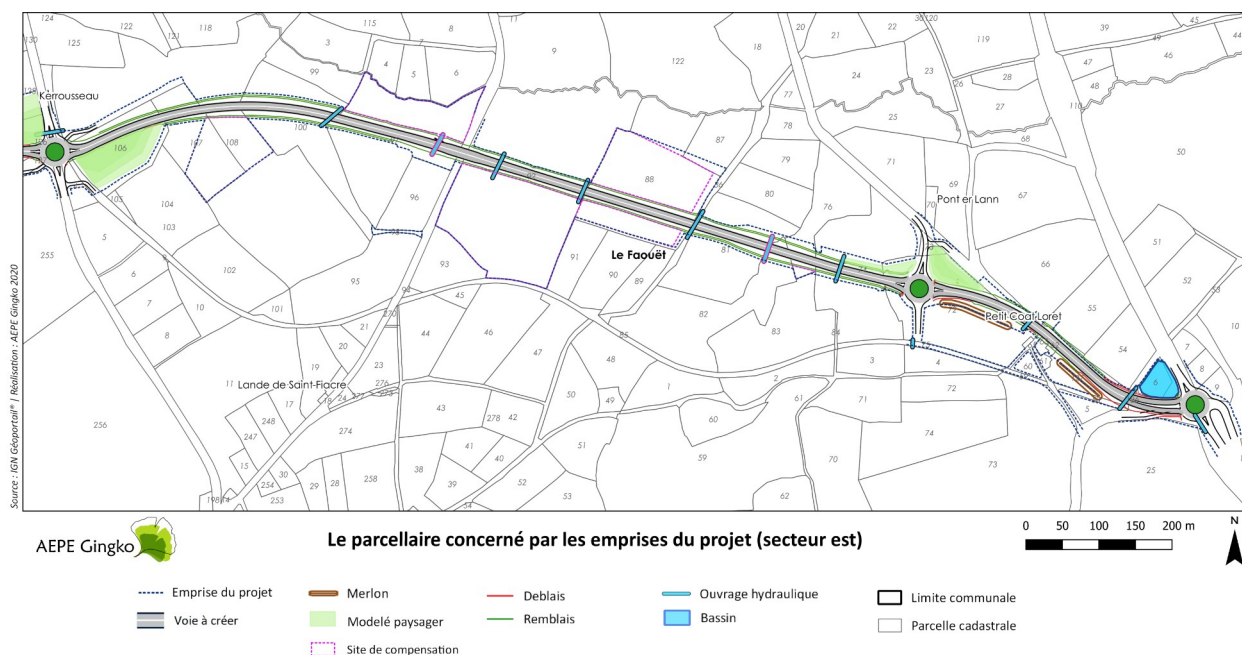
SECTEUR EST

Cette section correspond au raccordement à l’ouest entre la RD 790 à la RD 769 au sud-est de Le Faouët. Ses points d’ancrage sont situés :

- à l’ouest au niveau du lieu-dit « Kerrousseau » avec la création d’un nouveau carrefour giratoire sur la RD790 ;
- à l’est, au niveau du lieu-dit « Petit Coat Loret » avec la création d’un nouveau carrefour giratoire sur la RD769, au carrefour dit « Beg er Roch ».

Cette section comprend :

- la création d’un nouveau carrefour giratoire au sud du lieu-dit « Pont er Lann », se raccordant à la RD 782-Est ;
- une chaussée neuve à créer d’une longueur de 1 200 m entre le giratoire de « Kerrousseau » et le giratoire de « Pont er Lann » ;
- la création d’un nouveau carrefour giratoire sur la RD 769 du carrefour de « Beg er Roch » ;
- une chaussée neuve à créer d’une longueur de 420 m entre le giratoire de « Pont er Lann » et le giratoire de « Petit Coat Loret ».



2 – OBJET DE L’ENQUÊTE PUBLIQUE ET SON CADRE JURIDIQUE

2.1 Objet de l’enquête

La présente enquête porte sur la déclaration d’utilité publique. Le dossier d’autorisation environnementale est encore en cours d’instruction, il fera l’objet d’une deuxième enquête publique. De même, une enquête parcellaire sera réalisée ultérieurement au présent dossier.

L’enquête publique DUP vise notamment à :

- préciser au public le projet avec les conditions de son intégration dans son milieu d’accueil, permettre au plus grand nombre possible de personnes de faire connaître leurs remarques et de s’exprimer ;
- apporter tous les éléments d’information à l’autorité compétente, pour se prononcer ensuite sur l’utilité publique du projet ;
- assurer l’information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers concernés par le projet.

2.2 Cadre juridique de l’enquête

Comme précisé dans l’article L110-1 et R.111-1 du code de l’expropriation, dans le cas des opérations qui sont susceptibles d’affecter l’environnement, l’enquête publique préalable à la déclaration d’utilité publique est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre 1er du code de l’environnement tant pour la partie législative que réglementaire. Ce sont donc les articles L.123-1 à L.123-18 et R.123-1 à R.123-27 qui s’appliquent.

Les modalités de réalisation de cette enquête ont été fixées dans l’arrêté préfectoral du 23 décembre 2022 (annexe 1).

En vertu du code de l'environnement, l'opération a par ailleurs fait l'objet d'une demande de cas par cas et d'une décision par arrêté préfectoral confirmant la nécessité d'une évaluation environnementale. Le dossier comporte donc une étude d'impact.

Concernant les acquisitions foncières à mener par voie d'expropriation, le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique répond en outre à la réglementation en vigueur, en particulier aux dispositions de l'article R 112-4 du Code de l'Expropriation.

3 – LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Les modalités liées à la Déclaration d'Utilité Publique sont définies aux articles L110-1 et suivants du code de l'expropriation.

La déclaration d'utilité publique du projet est nécessaire pour permettre :

- une éventuelle acquisition de terrains par expropriation ;
- de mettre en compatibilité le document d'urbanisme en vigueur ou d'acter de leur compatibilité ;
- de déclassement de certaines routes départementales, à l'issue de la réalisation du contournement, pour les inclure dans le réseau de voiries communales.

En ce qui concerne les emprises :

Le maître d'ouvrage a intégré les surfaces nécessaires aux mesures compensatoires proches de la trace routière. Cette démarche vise à intégrer ces dernières à l'étude d'impact et à garantir leur maîtrise foncière par la suite. Des négociations amiables sont par ailleurs prévues.

En ce qui concerne la mise en compatibilité :

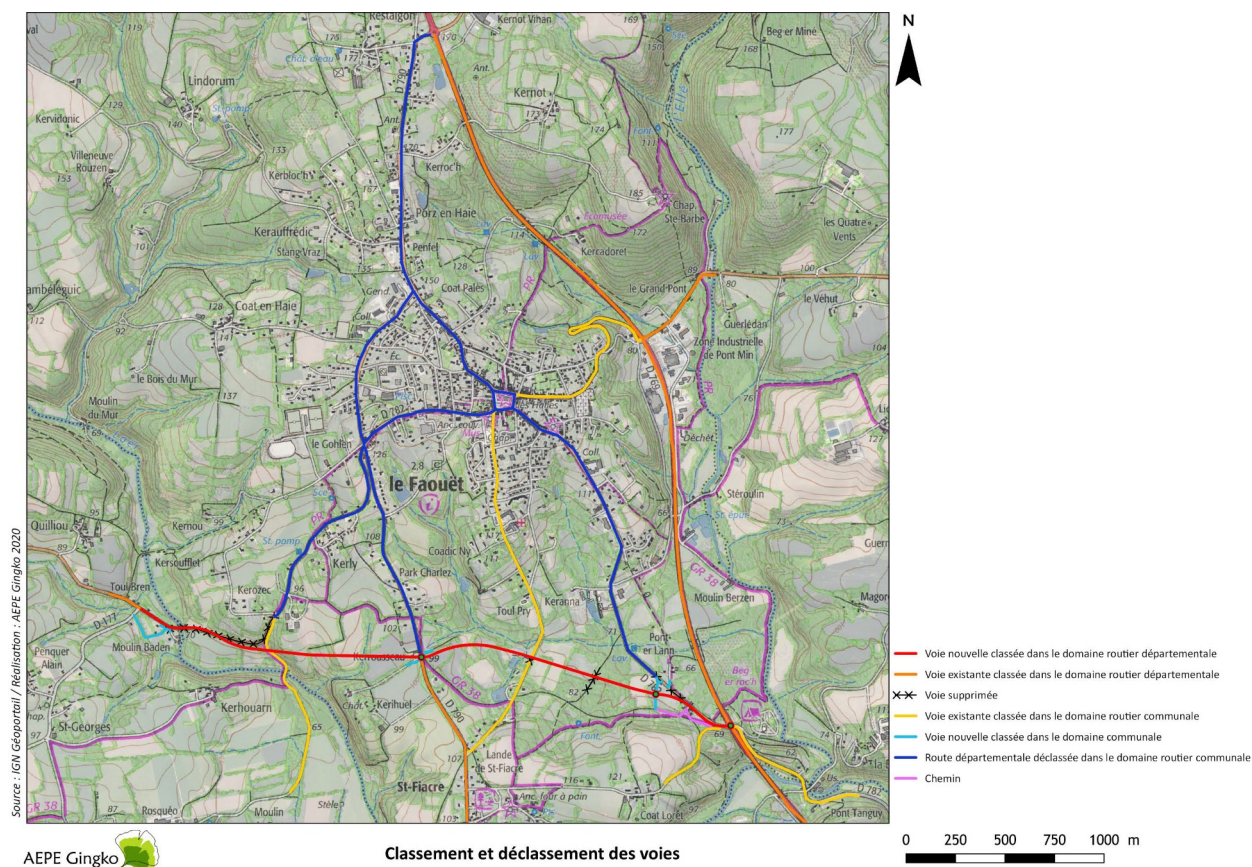
Selon le dossier, le projet est compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur, à savoir :

- la carte communale de Lanvégen ;
- le Règlement National d'Urbanisme pour Le Faouët.

Un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) est actuellement en cours d'élaboration par l'EPCI Roi Morvan Communauté. En principe, il sera compatible avec le projet de contournement, et réciproquement. Afin de sensibiliser les partenaires sur ces enjeux de forme, 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.

En ce qui concerne le déclassement

La déclaration d'utilité publique emporte le classement et le déclassement des voiries concernées. La commune de Le Faouët a délibéré sur ce sujet. Le plan proposé comporte le déclassement du domaine public départemental, les routes départementales RD790 , RD790a et RD782 situées au Nord soit environ 9 200 m. Il propose également de classer dans le domaine public communal environ 270 m de voies de desserte nouvellement créée.

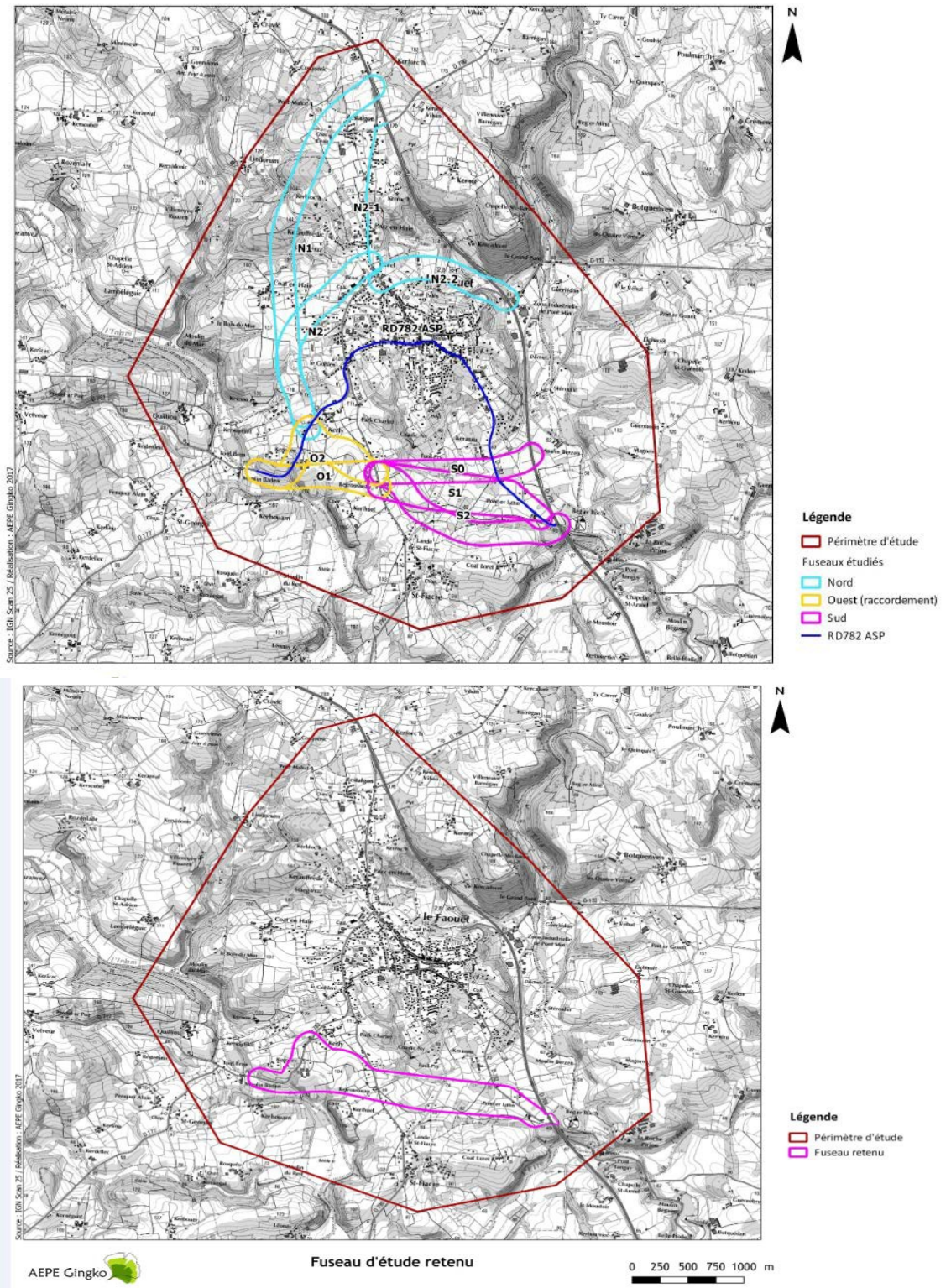


4 – DÉMARCHE DU MAÎTRE D'OUVRAGE – BILAN DE LA CONCERTATION

(données reprises pour l'essentiel du dossier soumis à l'enquête)

4.1 Etude d'opportunité et de faisabilité

Les études ont débuté en 2017. 13 scénarios ont été envisagés. Une analyse multicritère a retenu un fuseau d'étude passant au sud de Le Faouët. Le fuseau retenu a fait l'objet d'un inventaire environnemental détaillé couvrant deux printemps. Plusieurs variantes ont de nouveau été étudiées au sein de ce fuseau.



Selon le dossier du porteur de projet, l'évaluation environnementale se fonde sur la démarche Eviter, Réduire, Compenser (ERC).

4.2 La concertation

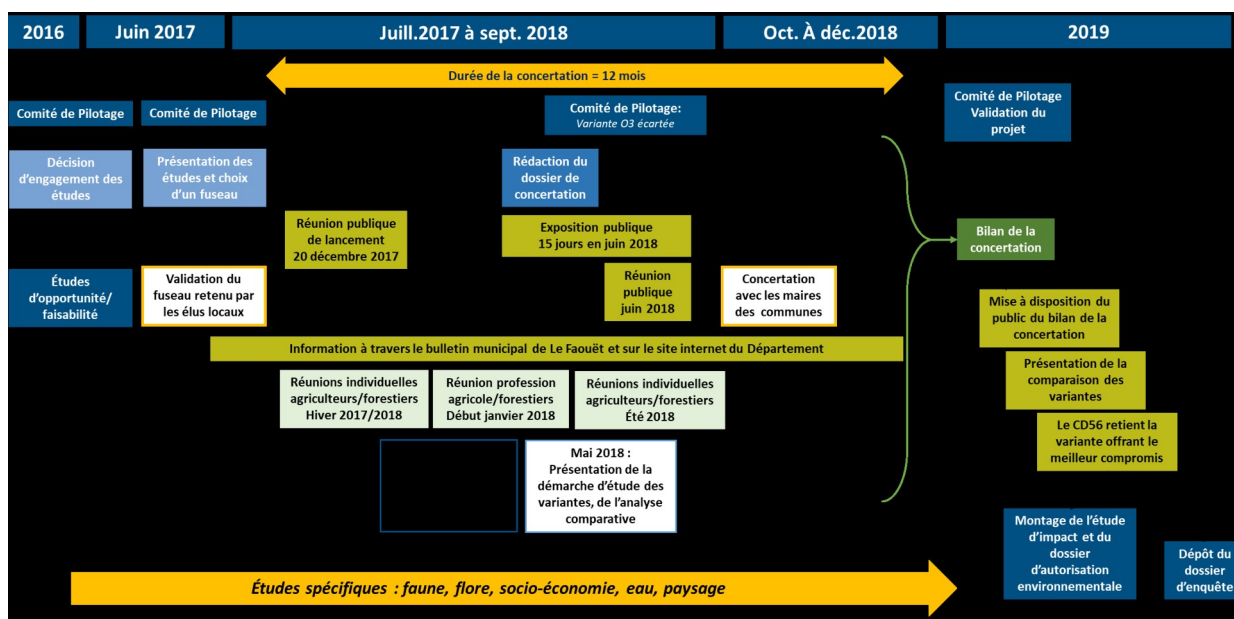
La phase avant projet a fait l’objet d’une concertation avec le public entre décembre 2017 et juin 2018. Elle s’est déroulée au travers :

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

Le dossier de concertation était par ailleurs consultable sur le site internet du conseil départemental. Cette opération de communication a été relayée dans la presse locale.

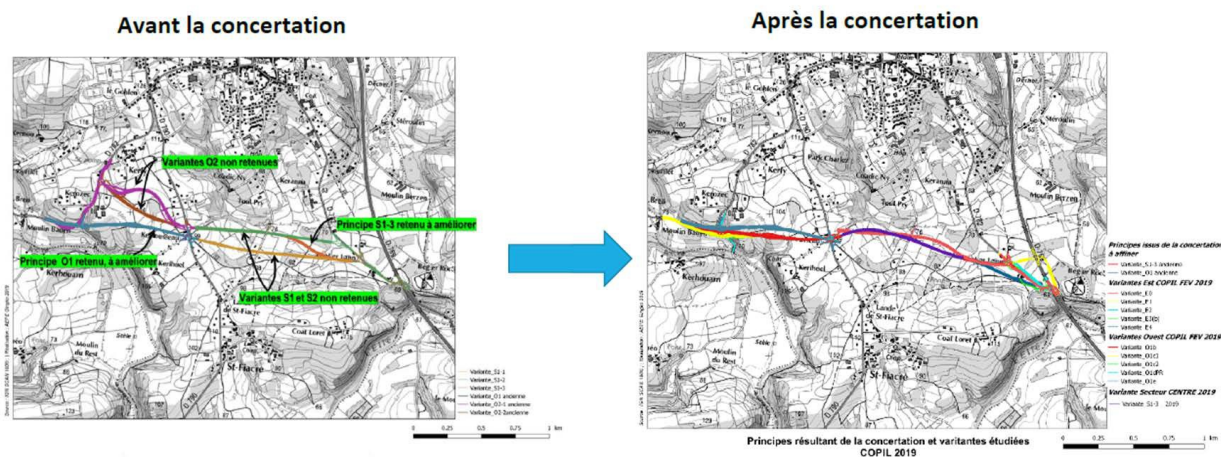
Les élus de Le Faouët et de Lanvénegen ont été rencontrés les 8 novembre 2018 et le 31 janvier 2019 pour évoquer trois sujets principaux qui ont amené à retravailler les variantes à l’issue de la concertation du public :

- **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.

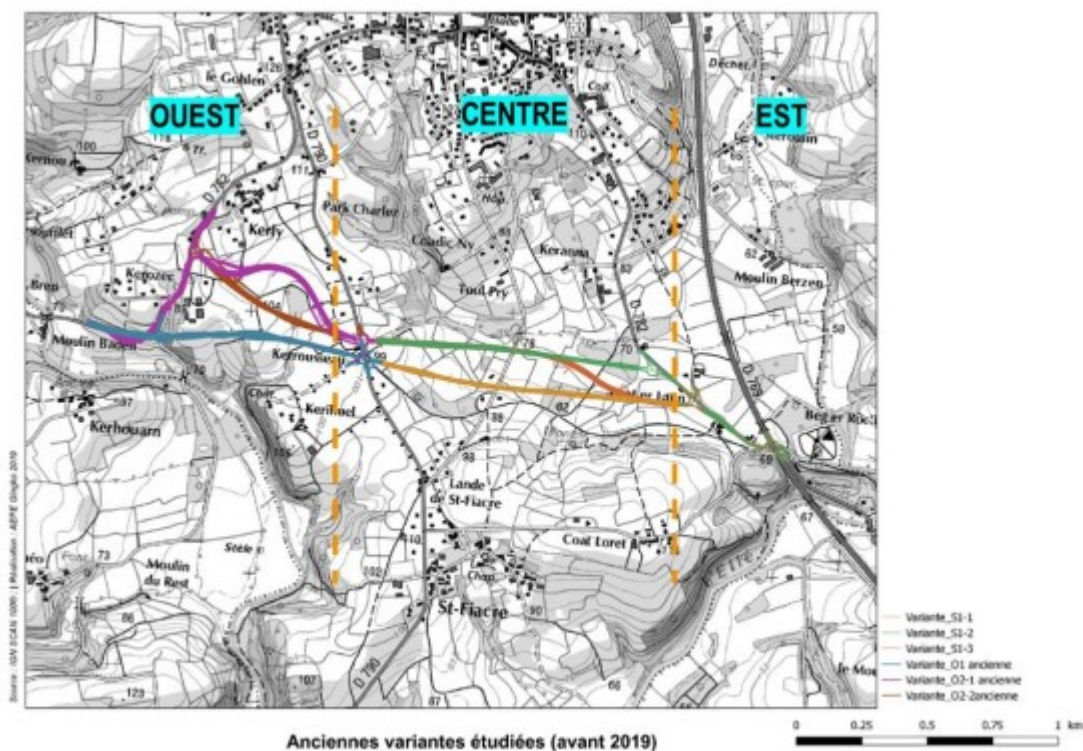


Cette concertation s’est ensuite poursuivie. Un comité de pilotage a été constitué avec les élus locaux pour valider les grandes étapes de l’opération et cadrer le calendrier des études. Les réunions étaient composées du vice-président en charge des infrastructures du Conseil départemental, des maires de Le Faouët et de Lanvénegen et des conseillers départementaux du canton de Gourin. Le dernier COPIIL du 27 février 2019 a permis de choisir un tracé préférentiel.

Selon le porteur de projet, la concertation a permis d’étudier de nouvelles solutions de tracés, représentées sur la carte de droite.



A l’issue de la concertation, il a été décidé de séquencer le fuseau d’étude en trois morceaux (ouest – centre et ouest) pour la suite des études. Le dossier final présente donc le tronçon en trois parties, comme suit :

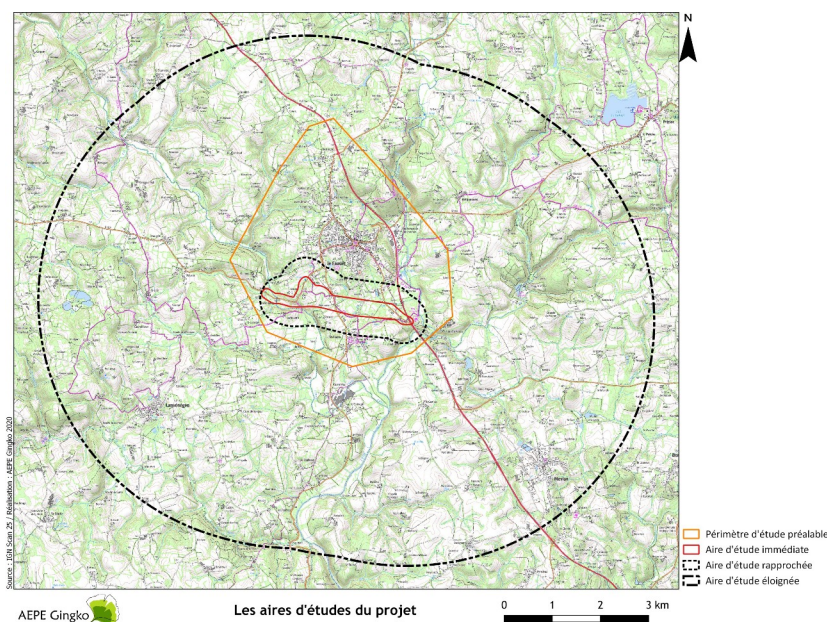


Le bilan de cette concertation a été mis à disposition du public en novembre 2019 sur les sites internet des mairies de Le Fauët et de Lanvégen.

5 - L'ÉTUDE D'IMPACT

(données reprises pour l'essentiel du dossier soumis à l'enquête)

Trois aires d'études ont été définies autour de l'emprise du projet : aire immédiate, rapprochée et éloignée.



5.1 L'état initial de l'environnement

5.1.1 Milieu physique et aquatique

Le profil vallonné du territoire implique un enjeu moyen, et relativement contraignant à l'ouest du fuseau, qui nécessite une prise en compte particulière dans l'élaboration du tracé envisagé.

Le fuseau d'étude est traversé par des affluents du ruisseau de Park Charles et de l'Inam. Ils présentent un enjeu modéré dans le cadre du projet.

Par ailleurs, la zone d'étude est traversée par de nombreuses zones humides.

L'analyse des risques naturels a permis de mettre en évidence un seul enjeu vis-à-vis du projet. La nappe est susceptible de remonter en partie ouest du projet au niveau de la vallée de l'Inam, et sur le quart nord-est du fuseau d'étude, autour de la vallée de l'Ellé et de ses cours d'eau affluents également.

5.1.2 Milieu naturel

La Zone Spéciale de Conservation « Rivière Ellé » est située dans l'aire d'étude éloignée du projet et en partie dans l'aire d'étude immédiate aux deux extrémités. Ce site Natura 2000 représente donc un enjeu important.



L'aire d'étude immédiate se situe dans la ZNIEFF de type 2 « Bassin versant de l'Ellé » et à quelques mètres de la ZNIEFF de type 1 « Inam ». Les espèces d'intérêt relevées dans ces ZNIEFF font l'objet d'une attention particulière. L'aire d'étude présente par ailleurs de nombreux boisements, cours d'eau, haies et zones humides qui servent à la fois de zone source et de corridors de migration pour les espèces. L'Inam et le ruisseau du Park Charles présentent les principaux enjeux.

Les espèces végétales identifiées sur l'aire d'étude immédiate, ne sont pas protégées. Deux habitats ont des correspondances Natura 2000, mais ils représentent des enjeux faibles sur l'aire d'étude immédiate.

Les espèces présentant la plus forte sensibilité sont le Lucane cerf-volant, le Bouvreuil pivoine, le Grand rhinolophe, l'Escargot de Quimper, la Mulette perlière et l'Anguille européenne, le Martin-pêcheur d'Europe, la Barbastelle d'Europe, le Murin à oreilles échanquées et la Lamproie marine.

Les espèces présentant les enjeux les plus importants concernant la destruction de leurs habitats sont le Lucane cerf-volant, la Barbastelle d'Europe, le Grand Rhinolophe et la Lamproie marine.

Les espèces présentant des enjeux de niveau moyen sont des Oiseaux, des Chiroptères, la Grenouille rousse, l'Escargot de Quimper, la Mulette perlière et le Saumon atlantique.

5.1.3 Paysages et patrimoine

De façon générale, le paysage bocager, boisé et vallonné de Le Faouët représente un paysage typique de la Bretagne intérieure.

Dans le fuseau retenu, les points d'attention retenus sont :

- Le relief marqué ;
- La présence du ruisseau permanent au nord ;
- La vallée de l'Inam ;
- Les éléments de végétation ;
- La préservation du cadre de vie des multiples habitations ;
- L'insertion des potentielles intersections entre les axes existants et le futur projet (RD782, RD790, Rue de St-Fiacre) ;

- Les sentiers de randonnées ;
- la liaison douce et la définition de son accompagnement dans le respect du paysage local ;
- Les abords de la fontaine Saint-Fiacre ;
- les ouvertures visuelles qui sont peu nombreuses et deviennent donc des enjeux importants.

5.1.4 Le milieu humain

L'aire d'étude du projet se situe sur quatre communes : Meslan, Priziac, Lanvégen et Le Faouët, qui possède la population la plus importante. Quelques maisons isolées et hameaux se situent dans l'aire d'étude immédiate. L'agriculture est la principale activité de l'aire d'étude.

Les activités industrielles recensées à quelques kilomètres, génèrent un trafic de camions. La RD782 qui traverse le centre-ville de Le Faouët présente un trafic d'environ 2750 véhicules/jour au Sud et 2000 véhicules/jour à l'Ouest. La RD790 traverse également le centre-ville par l'Est et présente un trafic de 3000 véhicules/jour au Nord et 1400 véhicules/jour au Sud. Le trafic poids lourds en centre-ville est important notamment sur la RD790 Nord avec en 2017 environ 180 PL/jour.

5.2 Impact du projet sur l'environnement

5.2.1 Milieu physique et aquatique

Le relief sera temporairement modifié à proximité du chantier pendant les travaux (dépôts de terre stockée et merlons). Il sera modifié définitivement mais de manière peu marquée, sur l'emprise de la route.

Les impacts sur l'eau seront les suivants:

- une modification des conditions d'écoulement des eaux superficielles ou souterraines ;
- une imperméabilisation complémentaire susceptible d'augmenter les débits de pointe des cours d'eau récepteurs ;
- un apport supplémentaire de polluants chroniques ou saisonniers contribuant à la dégradation des eaux superficielles ou souterraines ;
- des risques éventuels de pollution pendant les travaux ou en cas d'accident impliquant un transport de matières polluantes.

le projet possède une emprise totale sur 17 704 m² de zones humides. A l'approche de l'OA de l'Inam, il occasionne une perte de surface de zone inondable de 1577 m² et une perte de volume de 1 580 m³.

5.2.2 Milieu naturel

Les impacts directs

- La perte d'habitats, qui peut se traduire par la perte d'habitat ou la perturbation d'éléments paysagers déterminants pour la reproduction, l'alimentation ou le déplacement des espèces animales. Il s'agit principalement du risque d'impact sur les haies, les boisements, les landes, les mares, les bâtiments, les prairies humides et les cours d'eau.
- Le risque de mortalité routière, provoquée par le passage des véhicules.
- Le risque de mortalité pendant les travaux.

Les impacts indirects

La construction d'une route peut créer un effet de barrière fragmentant plusieurs habitats nécessaires à certaines espèces animales.

Certaines espèces sont fortement sensibles au dérangement et ne s'aventurent pas à traverser une infrastructure routière (oiseaux, mammifères).

Pendant les travaux, en plus du risque de mortalité, la présence régulière des intervenants de chantier et des engins à proximité des haies, boisements et bâtiments peut engendrer un dérangement pour l'Avifaune et de certains mammifères.

5.2.3 Paysages et patrimoine

Le projet vient détruire quelques haies à enjeux fort et moyen. Certaines maisons et fermes isolées sont situées sur son tracé. Cinq intersections sont relevées avec des axes routiers existants.

Il est situé dans le périmètre de la zone de préservation des abords de la fontaine, à l'extrémité nord, mais les bois empêchent toute perception visuelle depuis cet élément de patrimoine.

Il intercepte :

- des chemins de randonnées et de découverte du territoire sans les supprimer ;
- trois itinéraires de randonnées locales empruntés régulièrement et entretenus.

5.2.4 Milieu humain

Les nuisances pourront se traduire par :

- des perturbations temporaires des circulations automobiles sur le réseau routier situé dans l'aire ;
- le bruit ;
- des vibrations liées aux engins de travaux et au trafic dévié ;
- et des envols de poussières générés par le passage des camions et par les travaux.

Le contournement nécessite l'acquisition de bâtiments (habitations ou autres). L'habitation la plus proche se situant à moins de 10 m de la zone du projet.

Toutefois, les impacts seront positifs pour les habitants du bourg qui verront les nuisances liées au trafic (bruit, poussières, vibrations...) diminuer fortement. La sécurité des usagers sera améliorée.

Par ailleurs, la présence du personnel de chantier aura pour effet indirect de favoriser les commerces et services locaux (restaurants et commerces, hébergement...) durant toute la phase de travaux. Plus tard, les entreprises installées à Le Faouët seront desservies directement par la déviation au niveau des giratoires de « Pont er Lann » et de « Kerousseau ».

Huit exploitations agricoles et quatre exploitations forestières sont présentes dans le fuseau d'étude du projet entraînant essentiellement un effet de coupure et d'emprise des parcelles agricoles, augmentant ainsi le nombre d'îlots par exploitation. Ce nombre plus important d'îlots pourra engendrer des gènes.

5.3 Mesures prises pour éviter, réduire, compenser les impacts du projet sur l'environnement

5.3.1 Milieu Physique et aquatique

Des mesures sont envisagées pour protéger les milieux récepteurs :

- **Deux réseaux distincts** seront donc mis en place pour collecter les milieux récepteurs, l'un pour les eaux extérieures à la plate-forme routière (eaux du bassin versant naturel interceptées), l'autre pour les eaux ruisselant sur la plate-forme routière. **Il s'agira donc d'un système séparatif** ;
- Une chaîne de traitement sera mise en place pour chaque rejet pour protéger les exutoires naturels avec des bassins de traitement (rétention/décantation).

Le principe général retenu est 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 ans.

Ce principe d'aménagement permet ainsi :

- d'assurer la continuité des écoulements et de limiter les perturbations des milieux physique et naturel ;
- d'assurer la sécurité des usagers de la route vis-à-vis des inondations ;
- de se prémunir contre les dégâts causés aux remblais routiers ;
- de ne pas créer de zones de stockage et d'inondations en amont des remblais routiers.

Le positionnement des ouvrages de franchissement de cours d'eau est réalisé de façon à limiter au maximum les impacts morphologiques :

- Respect dans la mesure du possible de l'axe du cours ;
- Choix d'une largeur de lit similaire au cours d'eau ;
- Choix d'une pente permettant de limiter l'augmentation de la vitesse des écoulements dans les OH en raison d'un coefficient de frottement plus faible ;

Toutefois, le calage technique des ouvrages hydrauliques conduit à dévier les ruisseaux sur une longueur totale d'environ 52 m.

5.2.2 Milieu naturel

Le projet de contournement a été optimisé pour éviter au maximum les impacts sur les haies, boisements et friches boisées, les cours d'eau et les prairies humides. Seulement 1 968 m de haies bocagères, 1,5 ha de boisements et friches boisées et 0,94 ha de prairies et friches humides sont impactés. Environ 50 chênes seront déplacés vers les haies ou boisements les plus proches pour accueillir le Lucane cerf-volant et les chauves-souris situés sur l'emprise du projet.

Un linéaire de 2 980 m de haies bocagères va être planté à proximité directe du projet.

Lors des travaux de défrichement, le bois situé sur l'emprise des travaux sera déplacé vers des zones de délaissé en bordure du nouvel aménagement pour les Chiroptères et le Lucane cerf-volant. Cette mesure permettra à la fois de déplacer une partie des individus d'Escargot de Quimper et de Lucane cerf-volant (larves) et d'améliorer l'offre en habitats à proximité directe des zones impactées.

Plusieurs mesures de reboisement et de restauration des zones humides sont prévues.

Quatre ouvrages de type cadre avec banquettes seront mis en place au niveau des quatre ruisseaux traversés par le tracé retenu, pour permettre la continuité aquatique des cours d'eau. Des petits ouvrages seront implantés le long du tracé au niveau des zones humides. Afin de créer de nouveaux gîtes pour les Chiroptères, deux gîtes spécifiques seront intégrés dans les quatre ouvrages hydrauliques.

Des clôtures seront mises en place lors des travaux, pour limiter les risques de destruction. La mise en place et la conservation en bon état de cette barrière seront suivies.

5.2.3 Patrimoine et paysage

Plusieurs mesures et aménagements d'ouvrages sont envisagés pour intégrer au mieux le projet dans le paysage, notamment dans les secteurs de Beg er Roch', sur le secteur du Petit Coat Loret, sur le secteur de Pont er Lann, sur le secteur de La Lande Saint Fiacre et sur le secteur de Kerrousseau.

5.2.4 Milieu humain

Le projet a été aménagé de façon à minimiser les surfaces de délaissés. Les délaissés restant ont ainsi une surface trop petite pour être exploitée. Ils seront donc acquis par le Département, permettant de réaliser les compensations nécessaires au plus près du projet.

Aucun travaux de nuit n'est envisagé, permettant de garantir une tranquillité aux habitants situés à proximité du chantier.

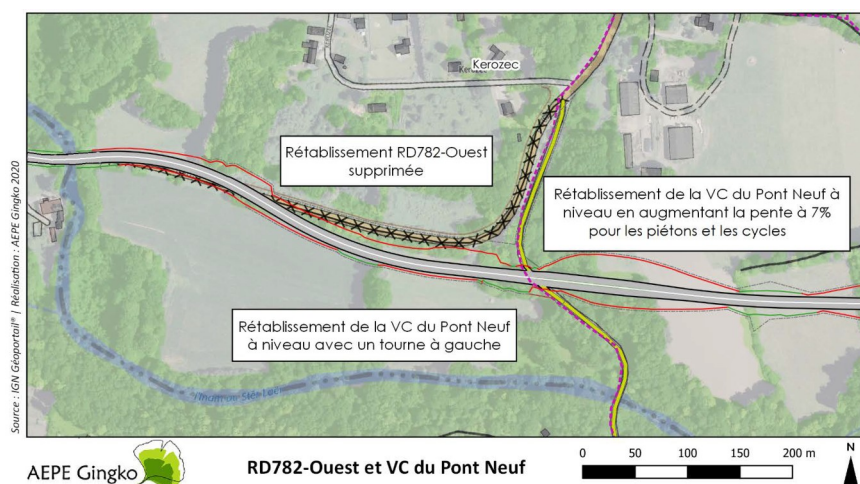
Par ailleurs, le projet induit un dépassement du seuil réglementaire au niveau de Petit Coat Loret. Il est envisagé la construction d'un écran pour protéger cette habitation, cet écran serait implanté entre deux merlons de 2 m de haut prévus au projet.

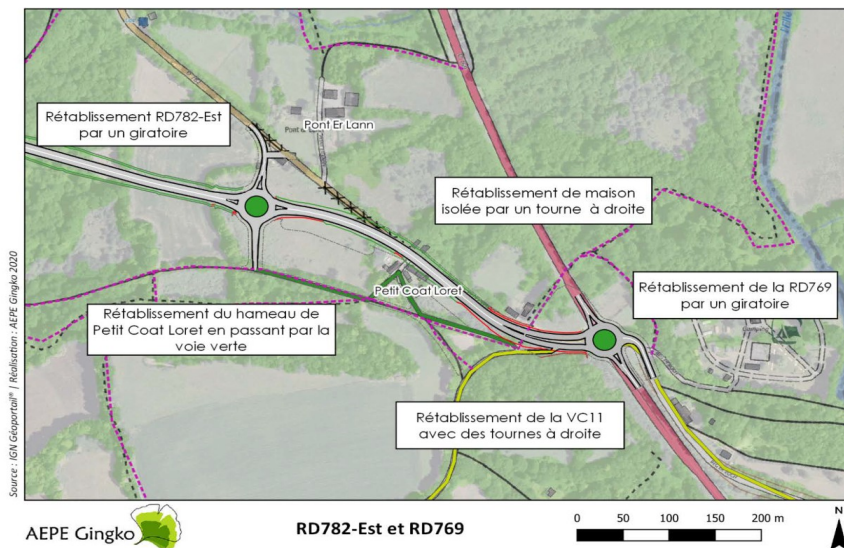
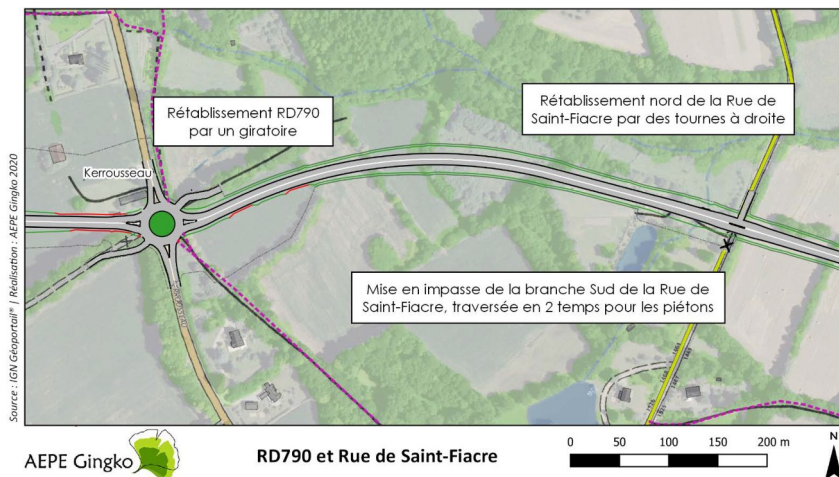
6 – CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

Le projet est constitué d'une voie bidirectionnelle avec une largeur de chaussée de 6 m, des accotements de 2,50 m dont 1 m revêtu en enrobé et deux fossés d'1,80 m de large. Le profil en long présente un point haut au droit de la RD790 et deux points bas aux extrémités Ouest et Est. Les pentes sont relativement importantes avec deux sections à 6% situées à l'Est du giratoire RD790 et à l'Est de la route du Pont Neuf.

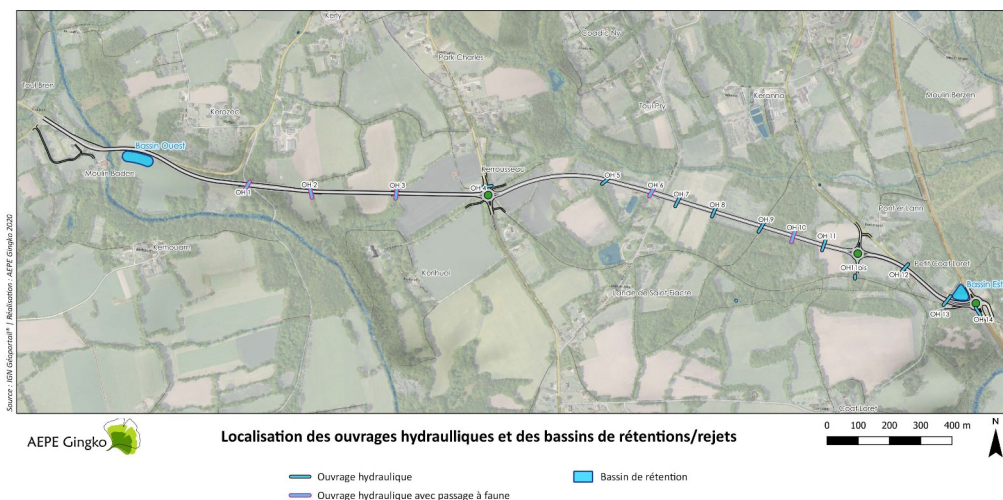
Des merlons paysagers seront installés niveau du hameau de Kerrousseau, du hameau de Pont Er Lann et du hameau de Petit Coat Loret. Ils auront une fonction de réduction de bruit.

Les carrefours et intersections sont représentés *infra*.





Dans la mesure du possible, les eaux de ruissellement des bassins versants naturels interceptés par la déviation ne sont pas introduites dans le réseau de collecte des plateformes routières. Des fossés de crête et de pied de talus, ainsi que des ouvrages de transit permettent de rétablir les écoulements naturels.



7- APPRÉCIATION SOMMAIRE DES DÉPENSES

Le coût de l'opération est estimé à 6,4M€ TTC. Il comprend les mesures environnementales et les études. Le montant des mesures environnementales est évalué à 702 450,00 € HT.

8 - AVIS DE LA MRAE

8.1 Le contexte

Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) situe la commune dans la zone de perméabilité écologique « de l'Issole au Blavet ». Le cours d'eau Ellé, ainsi que ses affluents, sont situés dans un site Natura 2000 désigné au titre des habitats naturels, qui entourent le projet routier.

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 Inam, un affluent de l'Ellé, est concerné par une Znieff de type 12.

Les enjeux identifiés par la MRAe sont :

- la préservation de la faune, de la flore, des milieux naturels, des continuités écologiques terrestres comme aquatiques au vu de leurs fragmentations, pendant le chantier et pendant l'exploitation du contournement ;
- la qualité paysagère, du fait de modifications topographiques, de destruction d'éléments structurants du paysage tels des bois et des haies, de la proximité de monuments historiques ;
- la préservation de la qualité des milieux aquatiques compte-tenu des risques de pollutions accidentelles (travaux, exploitation) et chroniques (hydrocarbures, salages hivernaux) ;
- la maîtrise de l'exposition de la population à des nuisances sonores, et la préservation, voire l'amélioration du cadre de vie des riverains du bourg et des hameaux, grâce aux reports de trafics et à l'amélioration de la sécurité routière en centre bourg.

Le changement climatique doit également être pris en compte.

L'Ae recommande d'inclure dans le dossier du contournement routier des éléments d'analyse issus du PLUi en cours d'achèvement, afin de mettre le cas échéant en valeur les cohérences ou même les synergies entre ces deux projets.

8.2 La qualité de l'évaluation environnementale

Pour la MRAe, le dossier, notamment l'état initial du site, est détaillé et bien illustré. Le résumé non technique le rend accessible. Elle note toutefois certaines incohérences au niveau des actions à mener sur les continuités piscicoles et les boisements.

- Sur la justification des choix et les alternatives,

Le porteur de projet souhaite améliorer la sécurité routière dans le bourg et la desserte du territoire mais n'apporte pas de conclusions claires quant au gain attendu.

L'Ae estime que l'analyse des variantes de fuseaux et des tracés n'est pas assez développée. Elle recommande de consolider la présentation des analyses effectuées pour aboutir au choix retenu de déviation :

- en montrant les évolutions de flux engendrées par le projet et leur caractère positif pour l'environnement (moins de bruit, pollutions atténuées, cadre de vie amélioré) ;
- en détaillant les méthodes de calcul des impacts pour s'assurer d'une suffisante qualification des impacts potentiels de chacune des variantes ;
- en justifiant les notes attribuées aux critères techniques et économiques.

- *Sur l'analyse des incidences et les mesures de la séquence éviter – réduire – compenser (ERC).*

L'analyse est très détaillée. Une carte de synthèse permet de localiser l'ensemble des mesures ERC. Le maître d'ouvrage propose d'acquiescer le foncier concerné par ces mesures ou d'imposer des obligations environnementales.

- *Sur le suivi.*

De façon générale le dossier est complet. Il est toutefois indispensable de définir des indicateurs sur les milieux aquatiques, les nuisances sonores et l'évolution de l'accidentologie.

L'Ae recommande de revoir le dispositif de suivi en y intégrant les enjeux de préservation des milieux aquatiques, d'exposition de la population aux nuisances sonores et d'évolution de l'accidentologie, et de prévoir dès à présent les mesures à mettre en œuvre en cas d'écart par rapport aux objectifs du projet dans ces domaines.

83 Prise en compte de l'environnement

Sur les espaces agricoles

Environ 10 hectares seront concernés par les travaux. Des rétablissements sont prévus pour les enclaves agricoles créées. Des compensations sont prévues par la réalisation d'échanges parcellaires, d'indemnités financières, de travaux d'aménagements.

Sur les milieux naturels et la biodiversité

Le projet risque d'avoir des incidences sur les milieux naturels et la biodiversité : mortalité de faune, dérangements d'espèces, destructions d'habitats, de gîtes et de milieux naturels, atteintes aux continuités, dégradations et pollutions des milieux terrestres et aquatiques. 30 hectares de zones humides sont identifiées dans le fuseau choisi. La MRAe estime que l'étude des effets est très détaillée. Le dossier prévoit deux mesures d'évitement, douze mesures de réduction et neuf mesures compensatoires.

L'Ae recommande :

- de justifier davantage les mesures de compensation à partir d'une analyse des fonctionnalités de la trame verte ;
- de montrer que la connaissance des milieux de vie des espèces a pu effectivement permettre de prioriser l'évitement des impacts du projet sur la faune et que les mesures retenues suffisent à l'obtention d'un effet résiduel négligeable ;
- de poursuivre l'analyse en termes d'effets sur la trame verte et bleue et d'insérer les zones humides restaurées dans le réseau des trames.
- d'étayer l'analyse des incidences sur les zones Natura 2000 par des éléments permettant l'appréciation du projet et montrant l'efficacité des mesures prévues.

8.4 Eau, aspects qualitatif et quantitatif

Les quatre ruisseaux qui irriguent l'Ellé n'ont pas fait l'objet d'un inventaire piscicole. Des ouvrages hydrauliques permettent de traverser ces derniers. L'Ae souhaite que des éléments permettent d'apprécier les mesures compensatoires.

En ce qui concerne les eaux pluviales et les ruissellements, l'Ae souhaite également un suivi des rejets des bassins provisoires de rétention mis en place pendant les travaux et ceux ensuite des bassins définitifs.

L'absence de voies inondables sur le trajet du contournement, Les ouvrages hydrauliques et les bassins permettent de limiter les risques d'inondation.

8.5 Paysages

La description et l'analyse des incidences sur les paysages mériteraient d'être complétées par des photographies et des simulations, tenant compte des hameaux, du bourg, des éléments patrimoniaux et des éléments naturels.

L'Ae recommande que le maître d'ouvrage doit s'engager sur les mesures paysagères du projet.

8.6 Risques d'inondation

La voirie ne traverse aucune zone inondable. L'Ae a pris acte des mesures prises par le porteur de projet pour compenser la diminution de 1 577m³ de volume de stockage du champ d'expansion des crues.

8.7 Nuisances sonores, qualité de l'air

L'Ae recommande d'indiquer la précision de la modélisation des niveaux de bruit et de renforcer l'étude des effets globaux du projet sur le bruit et le cadre de vie en évaluant également les effets positifs au niveau du centre-bourg dévié. Le dispositif de suivi, absent du dossier, devra être adapté en conséquence, y compris vis-à-vis du ressenti des riverains.

De même, l'enjeu de la qualité de l'air mériterait d'être étudié, y compris les effets positifs du contournement.

8.8 Accidentologie

Une recommandation demande au maître d'ouvrage de décrire les gains du projet vis-à-vis de la sécurité routière

8.9 Les travaux

L'Ae recommande enfin de préciser les mesures prises pendant les travaux pour limiter les atteintes au cadre de vie des habitants.

9 - MODALITÉS ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

A la demande du préfet du Morbihan, le Conseiller délégué du tribunal administratif de Rennes m'a désigné, par décision n°E22000188/35 du 12 décembre 2022.

Les modalités d'organisation et de déroulement de l'enquête publique ont été fixées par arrêté de M. le préfet du Morbihan, le 23 décembre 2022 (annexe 1).

9.1 Contenu du dossier soumis à enquête publique

Le dossier soumis à l'enquête comportait les pièces suivantes.

N° de pièce	Désignation des documents	Nbre pages ou (p. x à x)
DOSSIER ADMINISTRATIF		
1 et 2	Registres d'enquête de 24 pages non mobiles, cotées et paraphées par mes soins, destiné à recevoir les observations du public (modèle) (2 registres, le premier à la mairie de Le Faouët, le second à la mairie de Lanvénehen)	24
3	Arrêté préfectoral du 23 décembre 2022	5
4	Avis d'enquête publique	
5	Délibération de la commission permanente du Conseil départemental, réunion du 25 septembre 2020	1
6	Avis délibéré de la MRAe de Bretagne sur le contournement routier du Faouët (56) du 18 janvier 2022	16
7	Tableau de réponses à l'avis de la MRAe	9

DOSSIER DÉPOSÉ PAR LE PÉTITIONNAIRE		
I	Résumé non technique	41
II	Notice explicative	24
III	Contexte réglementaire	13
IV	Plan général de situation	3
V	Plan général des travaux	11
VI	Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants	12
VII	Appréciation sommaire des dépenses	3
VIII	Etude d'impact tome 1	379
VIII suite	Etude d'impact tome 2	343
IX	Dossier de classement et de déclassement de la voirie	7
X	Bilan de la concertation	49
XI	Sommaire et préambule	4

Les pièces du dossier ont pu être consultées par le public, du 27 février 2023 à 09 h 00 au 29 mars 2023 à 17 h 00 :

- dans les mairies de Le Faouët et Lanvénegen pendant les heures ouvrables, lesquelles ont été rappelées dans l'arrêté préfectoral et sur les affiches ;

- En téléchargement, sur les sites internet des services de l'État dans le Morbihan et des mairies de Le Faouët et de Lanvénegen. Sur le registre dématérialisé, un lien permettait par ailleurs d'accéder au dossier du site des services de l'État dans le Morbihan .

L'ensemble du dossier papier a été visé en totalité par mes soins, le 16 février, avant l'ouverture de l'enquête, en mairie de Le Faouët et de Lanvénegen. Son contenu est resté complet tout au long de l'enquête, ainsi que j'ai pu le vérifier, dans les mairies, à l'occasion des permanences.

9.2 Organisation et déroulement de l'enquête publique

9.2.1 Phase préparatoire

A la suite de la réception de ma désignation par le Tribunal Administratif, j'ai été en contact téléphonique avec le bureau de l'intercommunalité et de l'urbanisme de la préfecture du Morbihan, qui était en charge de l'organisation de l'enquête.

J'ai reçu une copie du dossier complet soumis à enquête publique, et, après concertation (échanges téléphoniques et mails), l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête a précisé les modalités de réalisation de l'enquête par arrêté préfectoral du 23 décembre 2022.

Le 8 février 2023, je me suis rendu au conseil départemental où j'ai rencontré M. Vincent Le Courtois, responsable du service Études routières et grands travaux, Patrice Roy, chargé de projet, Eric Lozacheur, responsable du Service acquisitions foncières, domanialité, urbanisme et procédures environnementales. Une présentation du projet, de son historique et de son contexte a été réalisée à cette occasion. Au cours des échanges, j'ai pu poser de nombreuses questions.

En ce qui concerne la procédure en cours, il m'a été précisé qu'à l'origine la même enquête publique devait porter sur la DUP et sur l'autorisation environnementale. Le porteur de projet ne sentant pas prêt, cet objectif a ensuite été abandonné. La présente enquête ne porte donc que sur la DUP.

Le 16 février 2023, j'ai rencontré les maires de Le Faouët et de Lanvégen.

M. Christian Faivret, maire de Le Faouët se montre favorable au projet. Pour lui, c'est la sécurité routière qui est en jeu. L'été, 400 camion peuvent traverser sa commune. Certains de ces camions peuvent rouler jusqu'à 80 km/H et passent devant le collège. D'autres conducteurs de poids lourds se dévient de l'axe principal et passent par les villages de Coat Loret et de Saint Fiacre.

M. Christian Faivet m'a remis une délibération du Conseil municipal du Faouët, prise le 4 mars 2021 (annexe 4), qui émet un avis favorable pour partager les arguments avancés par le Département sur l'intérêt public du projet de contournement et sur la nécessité de prendre en compte ce projet pour élaborer le PLUi de la communauté de communes du Roi Morvan (19 voix pour et 4 refus de participer au vote).

Mme Marie-José Carlac, maire de Lanvégen précise également qu'elle est favorable au projet. Une délibération a également été votée à l'unanimité par le conseil municipal de sa commune, le 4 mars 2021, sur l'intérêt public du contournement et la nécessaire prise en compte du projet de contournement avec le PLUI en cours d'élaboration (annexe 5).

Nota

Par la suite, le 8 mars 2023, pendant l'enquête, au vu de la première délibération et du dossier soumis à enquête publique, une seconde délibération a été prise par le conseil municipal du Faouët avec un avis favorable au projet de contournement avec 18 voix pour et 4 voix contre (annexe 6).

9.2.2 Publicité de l'enquête

Quinze jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, des affiches conformes aux caractéristiques prévues par l'arrêté ministériel du 9 septembre 2021, ont été placées :

- à l'entrée des mairies de Le Faouët et de Lanvégen ;
- sur la place du marché de Le Faouët ;
- sur cinq points de passage de la voie publique (annexe 2) .

La présence des affiches apposées dans les mairies et sur la place du marché de Le Faouët, a été vérifiée par mes soins, le 16 février 2023 et pendant mes permanences.

Un plan et des photographies m'ont par ailleurs été transmis par le conseil départemental pour situer les cinq points de passage de la voie publique cités ci-dessus. Le 7 mars, j'ai vérifié la présence de ces dernières.

La parution des annonces légales a été assurée, à la demande des services de la préfecture du Morbihan, dans les pages départementales des journaux Ouest France et le Télégramme. Les parutions ont eu lieu aux dates suivantes (annexe 3).

- le 9 février 2023 ;
- le 27 février 2023.

Dans la ruriqne Le Faouët, les quotidiens Ouest France et le Télégramme ont publié un article présentant les deux enquêtes publiques, celle portant sur le projet de contournement routier de Le Faouët et celle du PLUi du Roi Morvan (édition web du 2 mars 2023).

9.2.3 Permanences du commissaire enquêteur

Conformément à l'arrêté préfectoral, j'ai assuré quatre permanences en mairie :

- à Le Faouët :

Le lundi 27 février 2023 de 09h 00 à 12h00 ;

Le mercredi 29 mars 2023 de 14h00 à 17h00 ;

- à Lanvénegen :

Le mardi 7 mars 2023 de 14h00 à 17h00 ;

Le samedi 18 mars 2023 de 09h00 à 12h00.

9.2.4 Autres démarches effectuées pendant l'enquête

Le 7 mars 2023, j'ai effectué une visite des communes concernées avec M. Patrice Roy et Mme Gwendolyn Mayeras du conseil départemental. Ils m'ont présenté les attentes liées au projet de contournement, les emplacements retenus pour les giratoires de l'itinéraire de contournement, les futures conditions de circulation, les rétablissements, les projets de déclassement, les interdictions envisagées pour la circulation des poids lourds. Les particularités géographiques de chacun des lieux visités ont par ailleurs été évoquées.

Le 17 mars, j'ai contacté, par téléphone, Mme Frédérique Le Roy, principale du collège Jean Corentin Caré à Le Faouët. Son établissement compte 210 élèves. Elle se déclare très favorable au projet de contournement pour des raisons de sécurité. « Plus la zone est sécurisée, mieux c'est » précise t-elle. Elle confirme un passage important de poids lourds, certains matins, entre 05 H 00 et 10 H 00. Elle précise que pendant quatre mois de l'année scolaire, il fait nuit quand les jeunes collégiens arrivent dans leur établissement. Les conditions météorologiques sont souvent mauvaises. 80 % des élèves arrivent dans des cars scolaires et se font déposer devant le collège. 20 % des élèves viennent à pied, en vélo ou en voiture. Certains traversent la route avec des conditions de visibilité parfois dégradées.

Le 20 mars, je suis entré en contact téléphonique avec Mme Laurence Penguilly, directrice générale des services de la Communauté de communes du Roi Morvan. Elle m'a confirmé que des contacts ont été pris entre le conseil départemental et la communauté de communes, lors de l'élaboration du PLUi, pour rendre compatible le projet de contournement de la commune de Le Faouët avec les dispositions du futur document d'urbanisme. Elle m'a par ailleurs annoncé qu'une délibération devait être proposée à ce sujet, lors du Conseil communautaire du 6 avril 2023.

Une copie de cette délibération du 6 avril m'a été transmise, le 13 avril 2023. Le conseil communautaire a émis un avis favorable au projet de contournement par 37 voix pour et une voix contre, compte tenu des enjeux de sécurité pour le Faouët et des enjeux de desserte du territoire (annexe 7).

9.2.5 Clôture de l'enquête

Le mercredi 29 mars 2023 à 17 heures, j'ai clos le registre d'enquête de Le Faouët, après une dernière vérification de l'absence de réception de courrier tant par voie postale que par le biais de l'adresse électronique et du registre dématérialisé cités dans l'avis d'enquête. J'ai emporté le jour même le registre d'enquête, pour remise à l'autorité organisatrice de l'enquête après clôture du présent rapport.

La mairie de Lanvénegen n'étant pas ouverte le mercredi après-midi (précision figurant dans l'arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête), j'avais préalablement récupéré le registre déposé dans cette commune, le mercredi 29 mars 2023 à 12 heures après la fermeture des bureaux.

10 - BILAN DE L'ENQUÊTE ET OBSERVATIONS RECUEILLIES

10.1 Remise du procès-verbal de synthèse

J'ai remis le procès-verbal de synthèse (annexe 8), le jeudi 6 avril 2023, à M. Vincent Le Courtois, chef du Service des études routières et grands travaux du Conseil départemental, lors d'une réunion organisée à cette occasion, avec M. Patrice Roy et Mme Gwendolyn Mayeras.

Une synthèse chronologique des observations (annexe 9), une synthèse thématique (étudiée dans la partie 2 du présent rapport - Conclusions et avis du commissaire enquêteur) et mes questions complémentaires accompagnaient ce document (voir infra).

10.2 Bilan quantitatif et ambiance de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée sans incident. Je regrette toutefois que l'enquête publique portant sur le PLUi de la communauté de communes du Roi Morvan était organisée aux mêmes dates. Deux personnes se sont déplacées à mes permanences en se trompant d'enquête, je les ai réorientées. J'estime que le public a été correctement informé par les affiches qui étaient en nombres suffisants et par voie de presse.

Dans les deux mairies concernées, les salles du conseil municipal ont été mise à disposition pour les permanences.

J'ai tenu quatre permanences, reçu 27 visiteurs, 17 au Faouët et 10 à Lanvénegen. 43 personnes se sont par ailleurs déplacées hors permanence pour consulter le dossier ou déposer une observation, 38 à la mairie de Le Faouët et 5 à la mairie de Lanvénegen.

Au total, 62 observations ont été enregistrées, dont 4 doublons, certains contributeurs ayant déposé leurs observations par plusieurs voies différentes, et 1 test de fonctionnement du registre dématérialisé. Je comptabilise donc 57 participations.

J'ai enregistré 32 observations sur le registre dématérialisé ou sur l'adresse mail dédiée (29 web et 3 mails), 7 courriers déposés en mairie de Le Faouët, 17 inscriptions ou dépôt sur le registre papier mis à disposition du public en mairie de Le Faouët, 6 inscriptions sur le registre papier de la mairie de Lanvénegen.

10.3 Analyse des observations recueillies

Ces observations émanent :

- de particuliers (dont les responsables de 3 exploitations agricoles) ;
- de 4 élus locaux ;
- du parti politique Union Démocratique Bretonne ;
- d'associations (notamment Ar Gouenn, Eau et Rivières de Bretagne, Association Nature patrimoine en Centre Bretagne).

J'ai classé les observations dans un tableau selon les thématiques abordées :

I PROJET PRESENTE ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE : 13,13% des sujets abordés

- 11 Contenu du dossier soumis à enquête
- 12 Organisation de l'enquête et participation
- 13 Concertation lors de la réalisation du projet
- 14 Arguments dans le dossier pour justifier le projet

2 INTERET DU PROJET POUR LA POPULATION : 36,25% des sujets abordés

- 21 Sécurité routière
- 22 Désenclavement du Faouët
- 23 Aspects économiques

3 L'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT : 21,87% des sujets abordés

- 31 Les cours d'eau – la qualité de l'eau – les zones humides
- 32 La biodiversité
- 33 Le patrimoine et les paysages
- 34 L'artificialisation des sols

4 QUALITE DE VIE DES HABITANTS : 11,25% des sujets abordés

- 41 Les conditions de vie
- 42 La santé
- 43 Les liaisons douces

5 LES EXPROPRIATIONS – LES ACCES AUX PROPRIETES : 3,75% des sujets abordés

7 LE COUT DU PROJET – LES ASPECTS FINANCIERS : 5% des sujets abordés

8 LA QUALITE DU PROJET – LES CHOIX RETENUS : 7.5% des sujets abordés

- 81 la qualité
- 82 les choix retenus

9 DIVERS : 1,25% des sujets abordés

Aucun usager n'a évoqué le sujet des classements ou déclassements de routes.

10.4 Demande de précisions complémentaires

Mes questions complémentaires, transmises lors de la remise du procès-verbal de synthèse sont les suivantes.

Organisation de l'enquête publique et contenu du dossier présenté

Les associations environnementales regrettent vivement que l'enquête publique sur la DUP du contournement routier du Faouët ait été organisée en même temps que celle sur le PLUi de la communauté de communes du Roi Morvan. Pour ma part, j'ai reçu deux usagers qui étaient intéressés par l'enquête sur le PLUi, je les ai orientés.

Quels sont les critères qui ont été retenus pour fixer les dates de l'enquête ? Une concertation a-elle eu lieu entre le département et la communauté de communes du Roi Morvan ?

Quelles ont été les actions de concertation menées lors de l'élaboration des deux projets, pour s'assurer de la conformité entre le contournement envisagé pour la RD 782 et le projet de PLU ? Le cas échéant, des ajustements sont-ils encore possibles après l'adoption du PLUi ?

Au cours de l'enquête, j'ai noté que le Conseil National de la protection de la nature a été consulté et qu'il a émis un avis défavorable, le 24 février 2022, sur le projet de contournement. Cette précision est apportée dans le tableau de réponses à l'avis de la MRAe, pour expliquer que l'étude d'impact sera complétée avant que le dossier ne soit soumis à la demande d'évaluation environnementale. Cet avis a été communiqué via le registre numérique, en fin d'enquête publique, par l'association Ar Gaouenn. Dans cet avis, le CNPN se prononce, entre autres, sur les différents scénarios envisagés, sur les alternatives possibles, sur la raison impérative d'intérêt majeur.

Pourquoi cet avis n'a-t-il pas fait partie des pièces soumises à l'enquête de la DUP ?

Sur l'absence d'alternatives possibles (justification du projet dans le dossier) :

Le scénario O3 a été proposé pendant la concertation. Il a été écarté mais les raisons fournies dans le dossier sont succinctes. **Est-il possible de développer ces dernières ?**

La création d'une « bretelle » au Sud du carrefour du Golhen, proposée par @7 pour connecter les D782 et D790, a-t-elle été envisagée lors de l'élaboration du projet ou lors de la concertation préalable ? Selon son auteur, cette hypothèse présenterait l'avantage d'une empreinte au sol minimisée.

Intérêt du projet pour la population

En matière de sécurité routière :

Le dossier fait état de 5 accidents, dont 1 mortel, entre 2000 et 2016, sur la portion de RD 782 située entre Le Faouët et Guisriff. 2 accidents ont par ailleurs été constatés sur la RD 790 au cours de la même période. Des données issues d'un contrôle croisé entre plusieurs bases de données sont également fournies dans le dossier pour la période de 2016 à 2020. Elles sont peu précises quant aux lieux des sinistres. **Dispose-t-on de chiffres plus actuels sur les accidents constatés sur la RD 782 au Faouët ? Dans le reste de l'agglomération ?**

Certaines contributions font état des accidents matériels avec des conséquences qui auraient pu être dramatiques. **Des informations sont-elles remontées à ce sujet vers les services du Département ?**

Des aménagements ont été mis en place dans les secteurs fréquentés par les camions (chicanes, ralentisseurs, limitations de vitesse...). **Ont-ils eu un impact sur le comportement des usagers de la route ?**

Avec la mise en place de l'itinéraire de contournement, quid de la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes sur la VC 11 à Coat Loret, au Cour Carré et au carrefour du Golhen ?

Avec le projet, la circulation automobile va augmenter sur la RD 790 au Nord de Kerrousseau, notamment à proximité du village Park Charles.

Combien d'habitations se trouvent-elles le long de cette future portion d'itinéraire ? Des mesures sont-elles envisagées pour sécuriser ce secteur et pour maintenir la qualité de vie des riverains ?

Des mesures spécifiques sont-elles envisagées pour sécuriser la traversée des randonneurs et des vélos sur le futur itinéraire ?

En matière de fréquentation du réseau routier

Le dossier, comporte des données chiffrées sur la fréquentation routière quotidienne au Faouët sur les RD 769 (entre 6881 VL au Sud-Est de l'agglomération, 4380 VL au Nord Est du bourg), sur la RD 782 (entre 2719 et 1258 VL), sur la RD 790 (entre 1399 et 3000 VL). Ces chiffres paraissent anciens (2015). D'autres données sont par ailleurs fournies dans le dossier pour l'année 2017. Certaines personnes qui ont contribué à l'enquête estiment que la fréquentation routière est actuellement en baisse.

La fréquentation du réseau est-elle appelée à évoluer avec l'évolution du nombre des habitants et avec les nouvelles implantations économiques, notamment celles qui sont annoncées à Guisriff ? A Quels chiffres faut-il s'attendre sur l'itinéraire de contournement ?

Sur le désenclavement

Quels sont les gains de temps envisageables pour les usagers qui vont emprunter l'itinéraire de contournement, notamment pour les habitants du Faouët, Lanvénegen, Guisriff, Scaër ?

Quelles sont les perspectives de développement de la conserverie Morbihannaise en matière économique et dans le domaine de l'emploi ? Le nombre des camions est-il appelé à évoluer ?

Sur le plan économique

D'une façon plus générale, le contournement du Faouët peut-il favoriser de nouvelles opportunités commerciales, artisanales, économique, sur la communauté de communes en général, en Centre Bretagne de façon plus particulière?

Certains habitants craignent pour les commerces du Faouët.

Est-il envisagé de prendre des mesures pour favoriser l'arrêt des véhicules en transit (signalisation des activités, information sur le tourisme, campagnes d'information...) ?

Pour les services du Département, quel sera l'impact de cette déviation pour le tourisme ? (accès facilités, mise en valeur ou au contraire perte d'attractivité pour le tourisme vert...)

Impact sur l'environnement

De nombreuses craintes ont été émises pour les cours d'eau, les zones humides, la biodiversité, les espèces protégées. Pour certains contributeurs de l'enquête, les bénéfices espérés avec le contournement ne sont pas suffisamment forts pour justifier les atteintes aux milieux naturels. **Les avis du SAGE , de la CLE et du gestionnaire de la zone Natura 2000 ont-ils été sollicités lors de l'élaboration du projet ?**

Après l'avis de la CNPN, les mesures de compensation figurant dans l'étude d'impact sont-elles susceptibles d'évoluer ?

Les nuisances liées au bruit ont-elles été prises en compte pour choisir la solution retenue pour le projet ? Idem pour la qualité de l'air ?

Qualité de vie des habitants

Le projet ne prévoit pas une piste cyclable le long de la voie de contournement ?

Des demandes ont-elles été formulées à ce sujet lors de la concertation préalable ?

Expropriations, créations d'aménagements

Combien d'habitations et de résidents sont concernés par les expropriations ? Par une modification de l'accès à leur propriété ?

Combien d'habitations se trouvent à proximité immédiate de l'itinéraire de contournement envisagé ?

Coût du projet

Compte-tenu de la situation économique actuelle, les évaluations financières concernant les infrastructures routières peuvent être revues à la hausse, notamment pour les projets de travaux publics.

Doit-on s'attendre à une forte augmentation du coût des travaux par rapport aux prévisions ?

10.5 Observations en réponse du responsable du projet :

Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage m'a été transmis par courrier électronique, le jeudi 20 mai 2023 à 17 h. Après un rappel sur le contexte de l'enquête publique et sur la justification du projet, ce document comporte :

- Une analyse générale des avis exprimés sur l'enquête publique ;
- La réponse aux observations relevées par le commissaire enquêteur ;
- Les réponses aux questions du commissaire enquêteur sur l'utilité publique ;
- une conclusion.

Ce mémoire en réponse fait l'objet de l'annexe 10

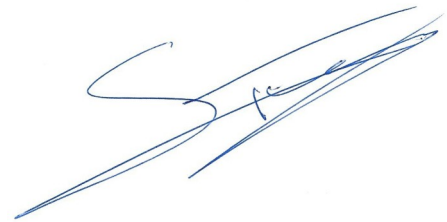
11 - CLÔTURE

Fin de la partie 1 du rapport.

La partie 2 CONCLUSIONS ET AVIS sur le projet fait l'objet d'un document séparé, clos ce même jour et associé au présent rapport.

Fait à Plouhinec, le 28 avril 2023

Le commissaire enquêteur

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized, somewhat abstract shape.

Annexe 1

Arrêté préfectoral du 23 décembre 2022

**Direction de la citoyenneté et de la légalité
Bureau de l'intercommunalité et de l'urbanisme**

ARRÊTÉ

prescrivant l'ouverture d'une enquête d'utilité publique
portant sur le projet de contournement routier de la commune de Le Faouët
sur le territoire des communes de Le Faouët et Lanvénegen

Le préfet du Morbihan
Chevalier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment ses articles L1, L110-1 et R111-1 ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L123-1 à L123-18 et R123-1 à R123-27 ;

Vu le décret du 20 juillet 2022 portant nomination de M. Pascal BOLOT, préfet du Morbihan ;

Vu la délibération de la commission permanente du conseil départemental du Morbihan en date du 25 septembre 2020 sollicitant le préfet en vue d'engager la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de contournement de Le Faouët sur le territoire des communes de Le Faouët et Lanvénegen ;

Vu le courrier du 2 août 2022 de M. le président du conseil départemental du Morbihan demandant au préfet d'organiser une enquête d'utilité publique portant sur le projet susvisé ;

Vu les pièces du dossier d'utilité publique et l'étude d'impact qui y est jointe ;

Vu l'avis délibéré de l'autorité environnementale du 18 janvier 2022 sur l'étude d'impact et la réponse à cet avis établie en mai 2022 par le conseil départemental du Morbihan ;

Vu les avis des services de l'État ;

Vu la décision du tribunal administratif de Rennes du 12 décembre 2022 nommant Monsieur Stéphane SIMON, commissaire enquêteur ;

Sur la proposition du directeur de la citoyenneté et de la légalité de la préfecture du Morbihan ;

ARRÊTE :

Article 1er – Objet et dates de l'enquête

Le dossier présenté par M. le président du conseil départemental du Morbihan concernant le projet de contournement routier de la commune de Le Faouët – RD 782, sur le territoire de cette commune et de la commune de Lanvénegen, est soumis à une enquête d'utilité publique dans les

formes prescrites par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et le code de l'environnement.

Le projet relie la RD 782 à l'ouest au niveau de Moulin Baden à la RD 769 au niveau du carrefour de Beg Er Roch et intercepte la RD 790 entre les hameaux de Kerrousseau et Saint-Fiacre.

Le dossier est composé des pièces suivantes :

- délibération du conseil départemental du 25 septembre 2020
- étude d'impact
- résumé non technique
- avis de l'Autorité environnementale du 18 janvier 2022
- bilan de la concertation du public et des communes
- notice explicative
- contexte réglementaire
- plan de situation
- plans des travaux
- caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
- appréciation sommaire des dépenses
- dossier de classement et déclassement de voirie

Cette enquête se déroulera **du lundi 27 février 2023 à 09h00 au mercredi 29 mars 2023 à 17h00 inclus soit 31 jours consécutifs**, dans les communes de Le Faouët et Lanvégen. Son siège est fixé à la mairie de Le Faouët – 9, rue Victor Robic.

Le responsable du projet est M. le président du conseil départemental du Morbihan – Direction des routes et de l'aménagement – 2 rue de Saint-Tropez – CS 82400 – 56009 VANNES Cedex.

L'étude d'impact du projet a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 18 janvier 2022 et d'une réponse du conseil départemental établie en mai 2022.

Article 2 – Nomination du commissaire enquêteur

Monsieur Stéphane SIMON, officier de gendarmerie en retraite, est désigné pour remplir les fonctions de commissaire enquêteur par le tribunal administratif de Rennes.

Article 3 – Modalités de publicité de l'enquête

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête, et pendant toute la durée de celle-ci, un avis informant le public de l'ouverture de l'enquête sera publié sur le site internet des mairies de Le Faouët www.lefaouet.fr et Lanvégen www.lanvenegen.fr et sera affiché dans les locaux de ces mêmes mairies ainsi qu'aux endroits les plus fréquentés par le public. Cette formalité sera accomplie et certifiée par les maires de Le Faouët et Lanvégen.

Par ailleurs, dans les mêmes conditions de délai et de durée, et sauf impossibilité matérielle justifiée, cet avis au public fera l'objet d'un affichage par les soins du responsable du projet, sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

Les affiches devront être visibles et lisibles de la voie publique et être conformes aux caractéristiques et dimensions fixées par l'arrêté du 9 septembre 2021 du ministre de la transition écologique.

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête, et pendant toute la durée de celle-ci, l'avis d'enquête sera mis en ligne sur le site internet des services de l'État dans le Morbihan www.morbihan.gouv.fr.

Ce même avis sera publié en caractères apparents, par les soins du préfet, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux locaux.

Le responsable du projet assumera les frais afférents aux différentes mesures de publicité de cette enquête.

Article 4 – Consultation du dossier

Pendant toute la durée de l'enquête, toute personne pourra prendre connaissance du dossier d'enquête publique, de l'étude d'impact et de l'avis de l'Autorité environnementale sur les sites internet suivants :

- mairie de Le Faouët www.lefaouet.fr
- mairie de Lanvénege www.lanvenegen.fr
- services de l'État dans le Morbihan www.morbihan.gouv.fr
- sur le registre dématérialisé : <https://www.registre-dematerialise.fr/4400>

Ces documents pourront être consultés sur support papier :

- en mairie de Le Faouët - 9, rue Victor Robic, du lundi au vendredi de 09h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h30, et le samedi de 09h00 à 12h00,
- en mairie de Lanvénege - 16, rue de la Mairie, les lundi, mardi et jeudi de 09h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h30, les mercredi et samedi de 09h00 à 12h00 et le vendredi de 09h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00,
- à la préfecture du Morbihan – bureau de l'intercommunalité et de l'urbanisme – place du Général de Gaulle à Vannes, du lundi au vendredi de 09h00 à 11h30 et de 14h00 à 16h00.

Ils seront également consultables gratuitement sur un poste informatique à la mairie de Le Faouët aux horaires d'ouverture mentionnés ci-dessus.

Par ailleurs, toute information ou précision complémentaire pourra être demandée auprès de la personne représentant le responsable du projet : M. Eric LOZACHMEUR, Service acquisitions foncières, domanialité, urbanisme et procédures environnementales à la Direction des Routes et de l'Aménagement du conseil départemental du Morbihan, ☎ 02 97 54 83 16
✉ eric.lozachmeur@morbihan.fr

Toute personne pourra, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique.

Article 5 – Observations du public et permanences

Pendant toute la durée de l'enquête, toute personne intéressée pourra consigner directement ses observations et propositions écrites :

- sur le registre à feuillets non mobiles côté et paraphé par le commissaire enquêteur tenu à disposition dans les mairies de Le Faouët et Lanvénege aux jours et heures figurant à l'article 4 du présent arrêté,
- sur le registre dématérialisé : <https://www.registre-dematerialise.fr/4400>
- par courrier postal adressé au commissaire enquêteur en mairie de Le Faouët, 9, rue Victor Robic, 56320,
- par courriel adressé au commissaire enquêteur à l'adresse mail : accueil@lefaouet.fr

En outre, le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public en mairies de Le Faouët et de Lanvénege pour recevoir les observations écrites ou orales, aux jours et heures suivants :

LE FAOUE	Lundi 27 février 2023 de 09h 00 à 12h00 Mercredi 29 mars 2023 de 14h00 à 17h00
LANVENEGEN	Mardi 7 mars 2023 de 14h00 à 17h00 Samedi 18 mars 2023 de 09h00 à 12h00

Les observations et propositions du public transmises par voie postale, ainsi que les observations écrites émises lors des permanences du commissaire enquêteur, seront consultables au siège de l'enquête.

Les observations et propositions du public transmises par voie électronique seront consultables sur le registre dématérialisé : <https://www.registre-dematerialise.fr/4400>

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

Article 6 - Clôture de l'enquête.

Dès la clôture de l'enquête, les maires de Le Faouët et de Lanvégen mettront à disposition du commissaire enquêteur le dossier d'enquête et les registres accompagnés des documents annexes. Les registres seront clos et signés par le commissaire enquêteur.

Dans un délai de huit jours, le commissaire enquêteur rencontrera le responsable du projet et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès verbal de synthèse. Le responsable du projet disposera d'un délai de quinze jours pour produire ses observations.

Article 7 – Rapport et conclusions du commissaire enquêteur.

Le commissaire enquêteur établira :

- d'une part, un rapport dans lequel il relatera le déroulement de l'enquête comportant le rappel 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,
- et d'autre part, dans une présentation séparée, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserve ou défavorables au projet.

Dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête, le commissaire enquêteur remettra au préfet (Direction de la citoyenneté et de la légalité - Bureau de l'intercommunalité et de l'urbanisme – Place du Général de Gaulle – 56019 Vannes Cedex) l'ensemble du dossier soumis à enquête publique déposé en mairies de Le Faouët et Lanvégen, accompagné des registres et pièces annexées, avec son rapport et ses conclusions motivées. Il transmettra simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif de Rennes.

Copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur sera adressée par le préfet :

- au conseil départemental du Morbihan, responsable du projet,
- aux maires de Le Faouët et Lanvégen pour y être sans délai tenue à la disposition du public pour une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête. Ces documents pourront également être consultés sur le site internet des deux communes : www.lefaouet.fr et www.lanvenegen.fr

Durant la même période, ces mêmes documents seront disponibles auprès de la préfecture du Morbihan – Direction de la citoyenneté et de la légalité – Bureau de l'intercommunalité et de l'urbanisme - Place du Général de Gaulle – 56019 VANNES CEDEX – ainsi que sur le site internet www.morbihan.gouv.fr.

Article 8 – Décisions pouvant être prises à l'issue de l'enquête

Au terme de l'enquête publique, le préfet du Morbihan demandera au conseil départemental du Morbihan de se prononcer, par une déclaration de projet et dans un délai de six mois, sur l'intérêt général de l'opération projetée, dans les conditions prévues à l'article L.126-1 du code de l'environnement.

Après transmission de la déclaration de projet ou à expiration du délai imparti au maître d'ouvrage pour se prononcer, le préfet du Morbihan déclarera ou non l'utilité du projet de contournement routier de la commune de Le Faouët – RD 782.

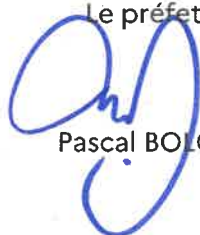
Article 9 - Exécution

Le directeur de la citoyenneté et de la légalité de la préfecture du Morbihan, le président du conseil départemental du Morbihan, les maires de Le Faouët et de Lanvénegen, le commissaire enquêteur, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Vannes, le

23 DEC. 2022

Le préfet,

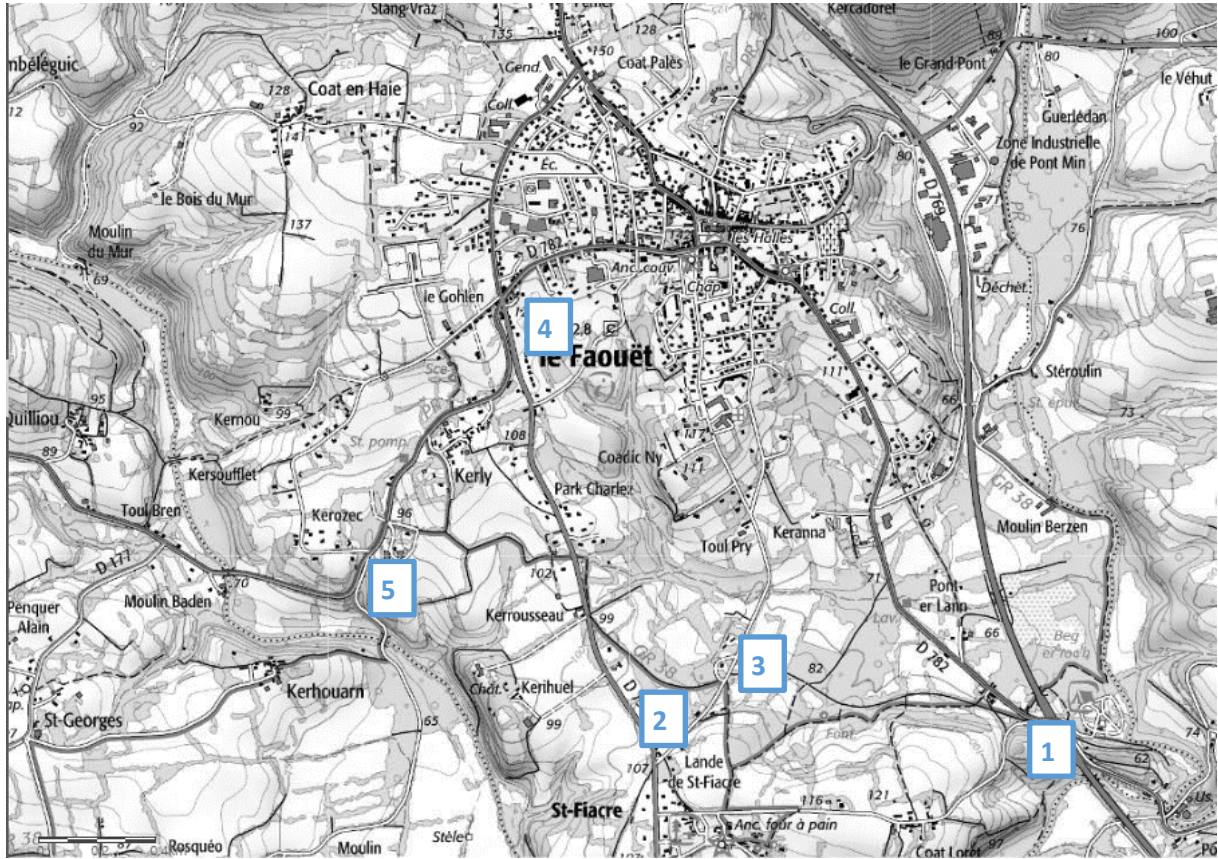


Pascal BOLOT

Annexe 2

**Emplacement des affiches installées par le
Conseil départemental en complément des avis
placardés dans les mairies et sur la place du
marché de Le Faouët**

LOCALISATION DES PANNEAUX POUR L'ENQUETE PUBLIQUE DUP RD782 CONTOURNEMENT DE LE FAOUE



RD782 – carrefour de Beg er Roch avec la RD769



Rue de Saint Fiacre- carrefour avec la RD790



Parking voie verte - rue de Saint Fiacre



RD790- Carrefour du Gohlen avec la RD782



Route du Pont Neuf – carrefour avec la RD782











Annexe 3

Avis de parution dans la presse



MEDIALEX

Annonces Légales & Formalités

10, Rue de breil - CS 56324 - 35063 RENNES CEDEX
SAS au capital de 480.000 € - SIREN 353 403 074 RCS RENNES - APE 7312Z

CS 56324 - Téléphone : 02 99 26 42 00 - Télécopie : 0 820 309 009

annonces.legales@medialex.fr

<https://www.medialex.fr>

De la part de : **Peggy CLAUDIN**

DESTINATAIRE : **PREFECTURE DU MORBIHAN
DIRECTION DE LA CITOYENNETE ET DE LA LEGALITE
MYRIAM QUINTIN**

Date et heure d'envoi : 28/12/2022 15:16:16

Votre référence :

Nombre de pages transmises : 1 (dont celle-ci)

Numéro d'ordre : **73150229**

ATTESTATION DE PARUTION

(sous réserve d'incidents techniques)

Nous soussignés, Médialex Agence d'annonces légales et judiciaires SAS au capital 480 000€, représentée par son Directeur Vincent TOUSSAINT, déclarons avoir reçu ce jour le texte d'une annonce légale concernant :

**AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE 1ER AVIS
PROJET DE CONTOURNEMENT ROUTIER DE LA COMMUNE
DE LE FAOJET**

Cette annonce paraîtra sur le(s) support(s) et à(ux) la date(s) indiquée(s) ci-dessous :

**OUEST-FRANCE
LE TELEGRAMME**

**MORBIHAN
MORBIHAN**

Le **09/02/2023**

Le **09/02/2023**

Vincent TOUSSAINT

Directeur

Cette attestation doit être accompagnée du texte de l'annonce légale que vous nous avez envoyé.



MEDIALEX

Annonces Légales & Formalités

CS 56324 - Téléphone : 02 99 26 42 00 - Télécopie : 0 820 309 009

annonces.legales@medialex.fr

<https://www.medialex.fr>

De la part de : **Peggy CLAUDIN**

DESTINATAIRE : **PREFECTURE DU MORBIHAN
DIRECTION DE LA CITOYENNETE ET DE LA LEGALITE
MYRIAM QUINTIN**

Date et heure d'envoi : 28/12/2022 15:16:16

Votre référence :

Nombre de pages transmises : 1 (dont celle-ci)

Numéro d'ordre : **73150230**

ATTESTATION DE PARUTION

(sous réserve d'incidents techniques)

Nous soussignés, Médialex Agence d'annonces légales et judiciaires SAS au capital 480 000€ , représentée par son Directeur Vincent TOUSSAINT , déclarons avoir reçu ce jour le texte d'une annonce légale concernant :

**AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE 2EME AVIS
PROJET DE CONTOURNEMENT ROUTIER DE LA COMMUNE
DE LE FAOJET**

Cette annonce paraîtra sur le(s) support(s) et à(ux) la date(s) indiquée(s) ci-dessous :

**OUEST-FRANCE
LE TELEGRAMME**

**MORBIHAN
MORBIHAN**

Le **27/02/2023**

Le **27/02/2023**

Vincent TOUSSAINT

Directeur

Cette attestation doit être accompagnée du texte de l'annonce légale que vous nous avez envoyé.

Annexe 4

**Délibérations du conseil municipal de Le Faouët
du 4 mars 2021**

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL

SÉANCE ORDINAIRE du 4 mars 2021

L'an deux mil vingt-et-un, le quatre mars à dix-neuf heures et trente minutes, le Conseil Municipal, dûment convoqué le dix-huit février deux mil vingt-et-un, s'est réuni dans la salle polyvalente située rue des écoles sur la commune, sous la présidence de M. Christian FAIVRET, Maire.

Étaient présents les conseillers municipaux suivants : Mme RAYER Yvonne, M. CARDIET Jean-Luc, Mme LENA Yvette, M. LINCY Michel, Mme LE GUENIC Isabelle, M. LE NY Thierry, Mme PUREN Valérie, M. LE GOFF Michel, Mme CHEVALIER Florence, M. JANNO Patrick, Mme RICHARD Nadine, M. FERREC Jean-Claude, Mme DUCLOS Aurélie, Mme CHAUFFETE Sandrine, M. CHAUFFETE Didier, M. POUPIN Bernard, M. WEBER Gwendal, Mme DELPLACE Juliette, M. PENDU Alain, Mme MASTIN Virginie.

Absents : Mme GIRY-GUILLO Corinne et M. STANGUENNEC David.

Madame GIRY-GUILLO Corinne a donné procuration à Monsieur FAIVRET Christian.
Monsieur STANGUENNEC David a donné procuration à Madame RAYER Yvonne.

Monsieur LE GOFF Michel a été nommé secrétaire de séance.

- : - : - : - : - : - : - : - : - : -

Délibération n° 06/2021

Objet : RD 782 Contournement Le Faouët - Délibération visant l'intérêt communal du projet de contournement de Le Faouët.

La commune a été sollicitée par le Département dans le cadre du projet de contournement de Le Faouët pour se prononcer sur l'intérêt du projet pour la commune et le territoire de Roi Morvan Communauté.

La RD 782 offre des conditions de circulation peu satisfaisantes en termes de fluidité du trafic et de sécurité, principalement en traversée de la ville de Le Faouët. Le trafic de poids-lourds en transit de l'agglomération est estimé à 210 véhicules par jour.

Une partie de ce trafic passe devant un collège et emprunte un carrefour urbain contraint. Une autre partie du trafic emprunte une déviation partielle mise en place au Sud du centre-ville de Le Faouët, via une voie communale inadaptée traversant les hameaux de Coat Loret et Saint Fiacre.

Au vu de ses caractéristiques routières ponctuellement inadaptées et de l'impact négatif du trafic sur le cadre de vie de la ville de Le Faouët, le département envisage d'en réaliser le contournement.

Les objectifs du projet de contournement sont les suivants :

- Améliorer la sécurité des usagers en traversée d'agglomération, notamment en sortant les poids lourds en transit ;
- Améliorer la sécurité dans les hameaux ;
- Améliorer la desserte du territoire en confortant un itinéraire prioritaire ;
- Améliorer le cadre de vie.

Le projet aura en outre un impact positif sur le désenclavement de la Bretagne intérieure. Il pourra mettre plus rapidement en rapport Scaër et les communes de l'intérieur (Guiscriff, Lanvégen) avec le réseau à 2 x 2 voies du réseau national ou les grands axes départementaux tels que la RD 769 (Lorient/Roscoff). Ce projet s'inscrit ainsi dans le cadre du développement et de l'aménagement du territoire.

Les enjeux environnementaux, ont conduit à des adaptations techniques du tracé tout au long de la concertation. Une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est envisagée en 2021 conjointement avec l'enquête publique de demande d'autorisation environnementale unique.

La caducité du POS de Le Faouët implique un retour à l'application du RNU à partir du 1^{er} janvier 2021.

Il convient donc de s'assurer que le projet, porté par le département et Roi Morvan Communauté et les communes de Le Faouët et Lanvégen, soit bien identifié dans le PLUi et reconnu comme faisant partie des projets structurants du territoire.

Vu le Code de l'Urbanisme ;

Considérant les phases de concertation préalable menées par le département avec l'appui de la commune ;

Considérant la caducité du POS de Le Faouët et le retour au RNU à partir du 1^{er} janvier 2021 ;

Considérant la nécessité d'intégrer le projet au PLUi ;

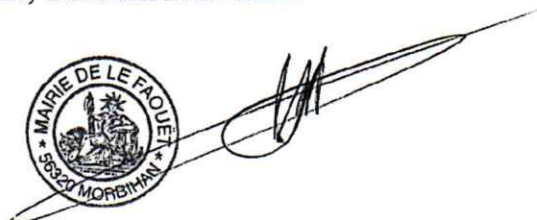
Le Conseil Municipal décide, à dix-neuf voix pour et quatre refus de participer au vote :

- De partager les arguments avancés par le Département sur l'intérêt public de projet de contournement ;
- De reconnaître la nécessaire prise en compte du projet de contournement avec le projet intercommunal de territoire (PLUi) actuellement en cours d'élaboration.

Fait et délibéré en Mairie, les jours, mois et an que dessus.

Au registre sont les signatures. Pour copie conforme. En mairie, le 05/03/2021

Le Maire, Christian FAIVRET.



Annexe 5

**Délibérations du conseil municipal de
Lanvénegen du 4 mars 2021**

République Française
Département du Morbihan
Commune de Lanvénegen

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 04/03/2021

L'an deux mille vingt et un le 04 mars à 20 heures, le conseil municipal de la Commune de LANVENEGEN, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire à la salle municipale, sous la présidence Marie-José CARLAC, maire.

Date de convocation : 19 février 2021

Transmission en préfecture le : 09.03.2021

Affichage le : 09.03.2021

Présents : Marie-José CARLAC, Alain PERRON, Annie LE GOFF, Christophe COMBEAU, Monique LE CREN, Catherine MOUNIER, Didier ESVAN, Isabelle HELOU, Jérôme LE DOUAIROU, Cédric CAUDEN, Loïc POULHALEC, Stéphanie KERMARREC, Sabrina CROISSANT, Elodie HILPERT, Claude POTIER

Secrétaire : Sabrina CROISSANT

Secrétaire adjointe : Camille MICHEL

Nombre de membres		
En exercice	Présents	Votants
15	15	15

N°17/2021

RD 782 – CONTOURNEMENT DE LE FAOUËT

La Commune a été sollicitée par le Département dans le cadre du projet de contournement de Le Faouët pour se prononcer sur l'intérêt du projet pour la commune et le territoire de Morvan Communauté.

La RD 782 offre des conditions de circulation peu satisfaisantes en termes de fluidité du trafic et de sécurité, principalement en traversée du bourg de Le Faouët. Le trafic de poids-lourds en transit de l'agglomération est estimé à 210 véhicules par jour. Une partie de ce trafic passe devant un collège et emprunte un carrefour urbain contraint. Une autre partie du trafic emprunte une déviation partielle mise en place au Sud du centre-ville de Le Faouët, via une voie communale inadaptée traversant les hameaux de Coat Loret et Saint-Fiacre.

Au vu de ses caractéristiques routières ponctuellement inadaptées et de l'impact négatif du trafic sur le cadre de vie du bourg de Le Faouët, le département envisage d'en réaliser le contournement.

Les objectifs du projet de contournement sont les suivants :

- Améliorer la sécurité des usagers en traversée d'agglomération, notamment en sortant les poids-lourds en transit,
- Améliorer la sécurité dans les hameaux,
- Améliorer la desserte du territoire en confortant un itinéraire prioritaire,
- Améliorer le cadre de vie.

Le projet aura en outre un impact positif sur le désenclavement de la Bretagne intérieure. Il pourra mettre plus rapidement en rapport Scaër et les communes de l'intérieur (Guiscriff, Lanvénegen) avec le réseau à 2*2 voies du réseau national ou les grands axes départementaux

Envoyé en préfecture le 09/03/2021

Reçu en préfecture le 09/03/2021

Affiché le - 9 MARS 2021

ID : 056-215601055-20210304-17_2021_2-DE

tels que la RD 769 (Lorient/Roscoff). Ce projet s'inscrit ainsi dans le cadre du développement et de l'aménagement du territoire.

Les enjeux environnementaux, ont conduit à des adaptations techniques du tracé tout au long de la concertation. Une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) est envisagée en 2021 conjointement avec l'enquête publique de demande d'autorisation environnementale unique.

La caducité du POS de Le Faouët implique un retour à l'application du RNU à partir du 1^{er} janvier 2021.

Il convient donc de s'assurer que le projet, porté par le département et Roi Morvan Communauté et les communes de Le Faouët et Lanvénegen, soit bien identifié dans le PLUi et reconnu comme faisant partie des projets structurants du territoire.

Vu le code de l'urbanisme,

Considérant les phases de concertation préalable menées par le département avec l'appui de la commune,

Considérant la caducité du POS de Le Faouët et le retour au RNU à partir du 01 janvier 2021,

Considérant la nécessité d'intégrer le projet au PLUi,

Le Conseil Municipal décide à l'unanimité :

- De partager les arguments avancés par le Département sur l'intérêt public de projet de contournement
- De reconnaître la nécessaire prise en compte du projet de contournement avec le PLUi actuellement en cours d'élaboration

Pour extrait certifié conforme,
Le 09/03/2021,
Le Maire,
Marie-José CARLAC



Annexe 6

**Délibération du conseil municipal de Le Faouët
du 9 mars 2023**

L'enquête publique est ouverte du 27 février 2023 à 9 heures au 29 mars 2023 à 17 heures.

Au terme de l'enquête publique, le Préfet du Morbihan demandera au Conseil Départemental du Morbihan de se prononcer, par une déclaration de projet et dans un délai de six mois, sur l'intérêt général de l'opération projetée, dans les conditions prévues à l'article L.126-1 du code de l'environnement. Après transmission de la déclaration de projet ou à expiration du délai imparti au maître d'ouvrage pour se prononcer, le Préfet du Morbihan déclarera ou non l'utilité du projet de contournement routier de la commune de Le Faouët (RD 782).

Il rappelle également que le conseil municipal peut donner son avis sur ce projet dès l'ouverture de l'enquête. Ne peuvent être prise en considération que les avis exprimés au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture du registre d'enquête.

Il est précisé que la décision finale concernant ce dossier sera du ressort de Monsieur le Préfet du Morbihan mais que le conseil municipal de la ville, en tant que commune concernée peut donner son avis sur ce projet.

Vu le dossier d'enquête publique complet envoyé aux membres du conseil municipal le 27 février 2023 ;

Vu la délibération N°06/2021 du Conseil Municipal en date du 4 mars 2021 visant l'intérêt communal du projet de contournement de Le Faouët (RD 782) ;

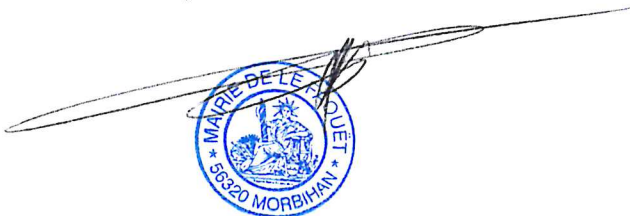
Après avoir délibéré, le conseil municipal, à dix-huit voix pour et quatre voix contre, décide d'émettre :

- Un avis favorable pour le projet de contournement routier de la commune de LE FAOUËT - RD 782.

Fait et délibéré en Mairie, les jours, mois et an que dessus.

Au registre sont les signatures. Pour copie conforme. En mairie, le 09/03/2023

Le Maire, Christian FAIVRET.



La présente délibération peut, si elle est contestée dans un délai de deux mois à compter de sa publication, faire l'objet des recours suivants :

- recours administratif gracieux auprès des services communaux,
- recours contentieux pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de RENNES.

Annexe 7

**Délibération du conseil communautaire du 6
avril 2023**



**Extrait du registre des délibérations
Séance du 6 avril 2023**

L'an 2023, le jeudi 6 avril à 17H30, le conseil de communauté de Roi Morvan Communauté, légalement convoqué le 31 mars, s'est réuni à GOURIN sous la présidence de Madame Renée COURTEL, Présidente de la Communauté de Communes.

Etaient présents :

Délégués titulaires : Mesdames et Messieurs : Cédric BINET, Christophe BOURLES, Christophe CARARIC, Marie-José CARLAC, Dominique CASTOT, Myriam CHENAIS, Renée COURTEL, Paul COZIC, Christian FAIVRET, Floriane GUILLANIC, Françoise GUILLERM, David GUILLOUX, Jean-Luc GUILLOUX, Catherine HENRY, William JACOBERT, Yann JONDOT, Bruno LAVAREC, Martine LE BARTZ, Yvon LE BOURHIS, Erwan LE CORRE, Hervé LE FLOC'H, Dominique LE NINIVEN, Véronique LE ROUX, Claudine LE SCOUARNEC, Jean-Charles LOHE, Michel MORVANT, Rémi NEDELEC, Alain PERRON, Jérôme REGNIER, Corinne ROUSSEAU, Sébastien WACRENIER

Délégués suppléants : Mesdames et Messieurs : /

Etaient absents / excusés : Mesdames et Messieurs : Delphine COSPEREC, Christine DROUAL, Nathalie LE BAIL, Karine LE COURANT, Christiane LE MOUEE, René LE MOULLEC, Carole LE YAOUANQ, Michel LINCY, Joël MAGUER, Armel QUEMENER, Yvonne RAYER, Raymond SIOU, Anne TROALEN

Pouvoirs : Christine DROUAL à Jean-Charles LOHE, Nathalie LE BAIL à Michel MORVANT, Karine LE COURANT à Françoise GUILLERM, Michel LINCY à Jérôme REGNIER, Joël MAGUER à Paul COZIC, Armel QUEMENER à Dominique LE NINIVEN, Yvonne RAYER à Christian FAIVRET

Nombre de membres au conseil : 44
Présents : 31
Votants : 38

Le quorum de 23 membres présents est atteint

A été nommé secrétaire de séance : Jean-Luc GUILLOUX

N°17 / 06.04.23

Vie Institutionnelle – Contournement routier du Faouët – Avis de Roi Morvan communauté

Le dossier présenté par le Conseil Départemental du Morbihan concernant le projet de contournement routier de la commune de Le Faouët – RD 782, sur le territoire de la commune du Faouët ainsi que la commune de Lanvénegen, est soumis à une enquête publique du 27 février au 29 mars 2023 dans les formes prescrites par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et le code de l'environnement. Ne peuvent être pris en considération que les avis exprimés au plus tard dans les quinze jours qui suivent la clôture de l'enquête.

Le projet relie la RD 782 à l'ouest au niveau de Moulin Baden à la RD 769 au niveau du carrefour de Beg Er Roch et intercepte la RD 790 entre les hameaux de Kerrousseau et Saint-Fiacre.

La route départementale N° 782 trouve son origine à Rosporden (Finistère) où elle rejoint la RD 765 (ancienne RN 165 Nantes/Brest). Elle dessert Scaër (Finistère), Le Faouët, Guémené-sur-Scorff et Pontivy et rejoint la RD 768 (axe Lorient/St-Brieuc et Vannes/St-Brieuc).

Elle constitue un axe routier d'intérêt prioritaire car elle contribue à relier des territoires excentrés du centre Bretagne à de grands axes de communication. Cette priorité se traduit notamment par une viabilité hivernale classée en niveau de service prioritaire R1.

La RD 782 offre des conditions de circulation peu satisfaisantes en termes de fluidité du trafic et de sécurité, principalement en traversée du bourg de Le Faouët. Le trafic de poids-lourds en transit de l'agglomération est estimé à 210 véhicules par jour. Une partie de ce trafic passe devant un collège et emprunte un carrefour urbain contraint. Une autre partie du trafic emprunte un itinéraire alternatif possible au Sud du centre-ville de Le Faouët, via une voie communale inadaptée traversant les hameaux de Coat Loret et Saint Fiacre.

Au vu de ses caractéristiques routières ponctuellement inadaptées et de l'impact négatif du trafic sur le cadre de vie du bourg de Le Faouët, le département envisage d'en réaliser le contournement.

Les objectifs du projet de contournement sont les suivants :

- améliorer la sécurité des usagers en traversée d'agglomération, notamment en sortant les poids lourds en transit,
- améliorer la sécurité dans les hameaux,
- améliorer la desserte du territoire en confortant un itinéraire prioritaire,
- améliorer le cadre de vie.

Le projet aura en outre un impact positif en permettant de mettre plus rapidement en rapport Scaër et les communes de Guisriff et Lanvénegen avec le réseau à 2 x 2 voies du réseau national ou les grands axes départementaux tels que la RD 769 (Lorient/Roscoff).

Les enjeux environnementaux, ont conduit à des adaptations techniques du tracé tout au long de la concertation.

Le conseil municipal du Faouët a émis un avis favorable au projet par délibération du 8 mars 2023 et le conseil municipal de Lanvénegen également par délibération du 4 mars 2021.

Compte tenu des enjeux de sécurité pour la commune du Faouët et des enjeux de desserte du territoire et après en avoir délibéré, le Conseil Communautaire décide :

- **d'émettre un avis favorable au projet de contournement routier de la commune du Faouët porté par le Conseil Départemental du Morbihan.**

→ **Adopté par 37 voix pour et 1 contre**

Pour extrait certifié conforme,
La Présidente,
Renée COURTEL

Renée COURTEL

Signature numérique de Renée
COURTEL
Date : 2023.04.12 10:05:36
+02'00'

Annexe 8

Procès-verbal de synthèse

Plouhinec, le 5 avril 2023

Stéphane Simon
Commissaire enquêteur
stephane.simon056@gmail.com
[0762347861](tel:0762347861)

Monsieur le Président du Conseil départemental
Hôtel du département
2, rue de Saint-Tropez
CS 82400
56000 VANNES Cedex

Objet : Procès-verbal de synthèse des observations - Enquête publique sur la déclaration d'utilité publique du projet de contournement Sud de la commune Le Faouët -

Pièces jointes :

- Tableau récapitulatif des observations synthétisées par ordre chronologique
- Tableau thématique des observations synthétisées par thèmes
- Questions complémentaires du commissaire enquêteur

Monsieur le Président,

Dans sa décision n^o E22000188/35 en date du 12 décembre 2022, le conseiller délégué auprès du Tribunal administratif de Rennes m'a désigné pour réaliser l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de votre projet de contournement routier de la commune de Le Faouët sur le territoire des communes de Le Faouët et de Lanvégen.

En application de l'article R.123-18 du code de l'environnement et conformément à l'article 6 de l'arrêté préfectoral du 23 décembre 2022 qui prescrit l'enquête, après avoir examiné l'ensemble des observations, je vous en adresse les synthèses.

J'ai tenu quatre permanences, reçu 27 visiteurs, 17 au Faouët et 10 à Lanvégen. 43 personnes se sont par ailleurs déplacées hors permanence pour consulter le dossier ou déposer une observation, 38 à la mairie de Le Faouët et 5 à la mairie de Lanvégen.

Au total, 62 observations ont été enregistrées, dont 4 doublons, certains contributeurs ayant déposé leurs observations par plusieurs voies différentes, et 1 test de fonctionnement du registre dématérialisé. Je comptabilise donc 57 participations.

J'ai enregistré 32 observations sur le registre dématérialisé ou sur l'adresse mail dédiée (29 web et 3 mails), 7 courriers déposés en mairie de Le Faouët, 17 inscriptions ou dépôt sur le registre papier mis à disposition du public en mairie de Le Faouët, 6 inscriptions sur le registre papier de la mairie de Lanvégen.

Ces observations ont été synthétisées dans les tableaux joints. Elles émanent :

- de particuliers (dont les responsables de 3 exploitations agricoles) ;
- de 4 élus locaux ;
- du parti politique Union Démocratique Bretonne ;
- d'associations (notamment Ar Gouenn, Eau et Rivières de Bretagne, Association Nature patrimoine en Centre Bretagne).

J'ai classé les observations dans un tableau selon les thématiques abordées :

I PROJET PRESENTE ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE : 13,13% des sujets abordés

- 11 Contenu du dossier soumis à enquête
- 12 Organisation de l'enquête et participation
- 13 Concertation lors de la réalisation du projet
- 14 Arguments dans le dossier pour justifier le projet

2 INTERET DU PROJET POUR LA POPULATION : 36,25% des sujets abordés

- 21 Sécurité routière
- 22 Désenclavement du Faouët
- 23 Aspects économiques

3 L'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT : 21,87% des sujets abordés

- 31 Les cours d'eau – la qualité de l'eau – les zones humides
- 32 La biodiversité
- 33 Le patrimoine et les paysages
- 34 L'artificialisation des sols

4 QUALITE DE VIE DES HABITANTS : 11,25% des sujets abordés

- 41 Les conditions de vie
- 42 La santé
- 43 Les liaisons douces

5 LES EXPROPRIATIONS – LES ACCES AUX PROPRIETES : 3,75% des sujets abordés

7 LE COUT DU PROJET – LES ASPECTS FINANCIERS : 5% des sujets abordés

8 LA QUALITE DU PROJET – LES CHOIX RETENUS : 7.5% des sujets abordés

- 81 la qualité
- 82 les choix retenus

9 DIVERS : 1,25% des sujets abordés

Aucun usager n'a abordé le sujet des classements ou déclassements de routes.

Ces observations sont récapitulées dans les deux tableaux joints, le tableau chronologique des observations et le tableau par thèmes retenus.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire part de vos réponses à toutes ces observations et en particulier de me préciser la suite que vous entendez réserver aux propositions. Il est à noter que certaines observations sont très argumentées, je vous invite à en prendre connaissance dans leur intégralité (sur le registre dématérialisé ou en pièce jointe).

Il m'apparaît enfin utile, pour rédiger mon rapport et ses conclusions, de vous demander de bien vouloir répondre aux questions complémentaires formulées dans la note jointe.

Je vous remercie de bien vouloir m'adresser vos observations en réponse pour le 20 avril 2023 ou, dans le cas où vous ne pourriez tenir ce délai, m'indiquer à quelle date vous envisagez de les transmettre.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'assurance de ma considération distinguée.

Stéphane Simon

Annexe 9

Résumé des observations par ordre chronologique

Projet de contournement routier de Le Fauët

Date	Source (R/C/M/@)	Référence	Prénom NOM (qualité) Adresse Association/collectif	Nbre de signataire(s)	avis sur le projet	Résumé de l'observation
	@	@1				essai
28/2	R	1R1	signature illisible	1	FAV	Habitant route de Kerly, j'apprécie la perspective de cette déviation. Nous l'attendions depuis longtemps mais tout arrive et ce sera bénéfique au plus grand nombre d'entre nous.
28/2	R	2R1a	D Duigou	1	FAV	Bravo pour cette déviation. Amélioration du cadre de vie.
28/2	R	2R1b	D Digou			Circulation à Porz en Haie moins dense (sécurité pour les enfants et les personnes pour la traversée de la route). En espérant voir la réalisation bientôt.
1/3	R	3R1	M Coudrais	1	FAV	Espère que le projet va aboutir et que cette déviation ne reste pas une "arlésienne". La circulation sur la VC 11 est épouvantable. De nombreux accidents matériels sont à déplorer à Coat Loret et près des îlots.
1/3	R	4R1a	signature illisible	1	FAV	Souhaite que la déviation voit le jour. Attend des améliorations de son cadre de vie depuis plusieurs années. Au fil des années, près de la chapelle Saint Fiacre, le nombre des camions a augmenté avec des nuisances sonores et la pollution.
1/3	R	4R1b	signature illisible			De nombreux touristes viennent visiter la chapelle St Fiacre, il y a des vélos alors que la VC 11 est dangereuse du fait des camions.
1/3	C	C1	Nathalie Berthier	1	FAV	Les camions sont nombreux sur la VC 11, ils provoquent des vibrations dans ma maison. La route est dangereuse, difficile de se croiser, souhaite une déviation.
2/3	@	@2a	anonyme	1	DEF	Le tracé n'est pas du tout judicieux. Il ne détourne absolument pas le trafic du centre-ville en particulier pour les véhicules venant du nord. Ceux venant du sud ont déjà plusieurs options plus rapides. Les camions allant à la conserverie n'empruntent déjà pas le centre-ville, qu'ils viennent du nord ou du sud. Des travaux pharaoniques pour pas grand-chose. Si l'on veut dévier le trafic venant du nord, un contournement nord-ouest serait bien plus efficace, même pour les habitants qui sont légèrement au nord du projet.
2/3	@	@2b	anonyme			Pourquoi rapprocher le trafic d'un lieu à préserver comme Saint-Fiacre plutôt que de l'éloigner. C'est le cœur du territoire, beaucoup de chemins de randonnées et de touristes s'y rendent. Le risque de dévaluer le territoire est fort.



2/3	@	@2c	anonyme			Le nombre d'accidents avec la configuration actuelle est faible voire inexistant. On ne peut pas encore se plaindre des bouchons... La dangerosité est modérée.
2/3	@	@2d	anonyme			Le centre-ville doit rester un lieu de passage pour les commerçants.
10/3	@	@3a	Danièle Bovin Faouët	Le	1	DEF Le projet de route doit passer juste derrière l'Inam, au niveau du Pont de pierre, c'est à dire à 20 mètres de là ou j'ai trouvé refuge. Il me paraît un non-sens économique et écologique. Je me réfère à l'ouvrage et le film de Marie Monique Robin, « la fabrique des pandémies pour exprimer cet avis. Plus nous éradiquons les territoires de la forêt et de nos amis les animaux, plus les humains seront sujets aux invasions de ces bactéries, virus et parasites. C'est l'équilibre et l'harmonie de la biodiversité qui protège les humains. Bombardée tous les jours par des ondes électromagnétiques.
10/3	@	@3b	Danièle Bovin Faouët	Le		Le réseau routier en Europe est largement suffisant et ne nécessite aucune construction supplémentaire, pour gagner quelques minutes. Je ne constate jamais de « bouchons » routiers sur l'axe Le Faouët/Scaër, ni dans la ville d'ailleurs... Je constate que les chauffeurs routiers et artisans apprécient d'avoir de petits lieux de stationnement à proximité de la boulangerie « Ar Golen » afin de se ravitailler ou bien d'aller en centre-ville au supermarché du coin, et commerces locaux.
10/3	@	@3c	Danièle Bovin Faouët	Le		Je n'ai jamais constaté aucun accident sur ce carrefour complexe. Les chauffeurs se méfient et donc ralentissent. Transformer un axe sinueux en une droite rectiligne et bien goudronnée serait un appel à l'augmentation de la vitesse, et du bruit. Les hameaux de Kerouarn, de Kerossec de Kerly, de Kerousseau, et Kerihuel en subiraient forcément les conséquences. Sans compter bien sûr mon voisin qui a un chalet de loisirs juste au dessus de mon terrain, et serait aux premières loges tout comme moi.



10/3	@	@3d	Danièle Bovin Faouët	Le		Un axe routier qui longerait l'Inam serait catastrophique pour les végétaux, les amphibiens, les poissons, qui seraient automatiquement pollués par les échappements des voitures, (sur le sol, dans le sol, puis les cours d'eau...) et expulsés de leur zone d'habitat par le bruit du trafic. La vallée de l'Inam est une vallée « froide » qu'il est important de préserver. Son eau est d'ailleurs réputée pour les réseaux d'eau potable, ainsi que pour l'empoisonnement. Il est très important de préserver les arbres et la forêt tout autour, qui permettent de conserver cette fraîcheur, même en plein été caniculaire. Cela, permet de juguler le développement des virus et bactéries présents dans la rivière et la faune qui y vivent. Si l'on élimine encore et toujours plus d'arbres et de forêts, la température augmentera d'autant et laissera alors plus facilement se développer les réservoirs de virus et bactéries latents, lesquels menaceront directement les humains vivant à proximité.
14/3	@	@4a	anonyme	1	DEF	J'ai étudié le dossier de contournement. J'ai pris en compte les objectifs énoncés dans mon analyse. Comme les riverains, je me sens tout à fait concernée. J'habite à côté de ce contournement. J'y ai fondé mon activité économique et une association. Ce projet a attiré mon intérêt pour les politiques industrielles du secteur. Aussi je me ferai un plaisir d'enquêter et de communiquer sur des projets inutiles et destructeurs pour nos vies. Mes réticences à ce projet sont suffisamment fortes pour vous faire part de mes craintes. Je suivrai de près, personnellement et professionnellement ce projet et sa non-réalisation. Dans le cas contraire, il conviendra de prendre en compte tous les partisans de ce projet et d'établir les responsabilités. D'un point de vue symbolique et politique je comprends une grande partie de mon entourage invoquant un conflit d'intérêt avec l'entreprise agroalimentaire située non loin du projet.
14/3	@	@4b	anonyme			Ce projet menace directement l'attractivité touristique de la commune.
14/3	@	@4c	anonyme			Le projet menace physiquement les randonneurs et riverains sur leur santé : air saturé en particules fines, bruit de la circulation et des travaux, pollution des eaux, destruction de milieux naturels à haute valeur de biodiversité.
14/3	@	@4d	anonyme			Une partie de la population a à cœur de préserver son environnement et plaide en défaveur du projet. Cette partie de la population, nouvelle dans l'environnement géographique du Faouët et pour le moment discrète, entend bien protéger les ressources à fort impact économique et sanitaire.



14/3	l'enquêt au cœur de @	@4e	anonyme			Afin de conserver la valeur immobilière des biens ainsi que le cadre naturel qui a fondé des installations dans la région du Faouët, j'exige que les parcelles concernées par le projet soient protégées de toutes intrusions ou destructions. Le patrimoine culturel et naturel est notre bien le plus précieux pour notre avenir et celui de nos enfants.
15/3	R	5R1	signature illisible	1	Pas d'avis exprim é	Possède deux chevaux qui sont élevés sur la parcelle Z097, près de St Fiacre. N'envisage pas de se séparer de ses chevaux et demande qu'on trouve une solution pour héberger ces derniers, pendant les travaux et surtout après. Donne son numéro de téléphone.
16/3	R	6R1a	signature illisible	1	FAV	J'espère que cette enquête sera la bonne « il semble qu'on se moque de nous ». Je regrette le coût des différentes études. Je donne rendez-vous pour la prochaine enquête.
16/3	R	6R1b	signature illisible			Le projet sera très positif pour l'usine DAUCY, le principal employeur de la région. Plusieurs petites entreprises utilisent aussi ce parcours.
16/3	R	6R1c	signature illisible			La circulation sur le VC 11 dépasse les 210 passages estimés, pendant plus de la moitié de l'année. La notion de sécurité est à prendre en compte pour les enfants et les visiteurs pendant le pic de circulation. J'espère que l'intérêt des êtres humains va dépasser ceux des escargots et des grenouilles qui peuvent migrer et s'adapter.
16/3	R	1R2	Pierre-René Le Guerero 9 Moulin Baden à Lanvégen	1	FAV	Je donne un avis favorable pour le contournement du Faouët, étant donné que l'accès à ma propriété va être sécurisé.
17/3	@	@5a	Presti	1	DEF	J'ai pris connaissance du projet de contournement routier du Faouët où je me rends quelques fois par an, je suis absolument contre, c'est une dépense inutile au service d'intérêts privés, au détriment de l'environnement et des caractéristiques culturelles du site.
17/3	@	@5b	Presti			"au détriment de l'environnement et des caractéristiques culturelles du site".
18/3	R	2R2	Boropert Sylvie et Pierre Jérôme - 4 Toulbren à Lanvégen	2	Pas d'avis exprim é	L'accès à leur propriété va être supprimé (parcelle C 508). Ils demandent un accès par la parcelle C068 qui comporte une entrée matérialisée sur une prairie qui leur appartient, ceci pour ne pas emprunter le même accès que leur voisin et ne pas impacter les talus. Ils souhaitent connaître l'emprise des routes sur leurs parcelles 76, 514, 69, C508, C507 et l'emprise au niveau des talus boisés de leur parcelle C068. Ils souhaitent le maintien de ce talus boisé qui comporte des arbres centenaires. Ils souhaitent une haie, le long de la RD 782 et être dédommagés pour leurs accès et parking actuels.
18/3	R	3R2	Roux Michel et Michèle	2	FAV	Ils sont concernés par une propriété au Coat Loret. Le projet de contournement leur semble important pour des raisons de sécurité routière, notamment l'interdiction des poids lourds, à Coat Loret vers la conserverie.



18/3	R	4R2	Anne Marie et Sébastien Petro - le Faouët	2	FAV	Mon exploitation est concernée, je dois traverser avec mes bêtes et c'est toujours très dangereux avec un nombre important de voitures à arrêter. Plutôt favorable à condition que des passages soient aménagés pour mon cheptel et mon matériel agricole. Il me reste beaucoup d'années d'activité. Je souhaite que ce projet aboutisse depuis le temps qu'on en parle.
22/3	@	@6a	Lionel Rauch	1	DEF	Ce projet d'un autre âge menace directement l'attractivité touristique de la commune.
22/3	@	@6b	Lionel Rauch			Ce projet menace la santé des riverains à cause des particules fines dégagées par les véhicules, le bruit engendré par la circulation et avant tout par les travaux pharaoniques prévus.
22/3	@	@6c	Lionel Rauch			Les travaux risquent d'engendrer des pollutions des eaux, sur l'Inam mais aussi sur tous ses affluents, petits ruisseaux et rus qui ne semblent pas bien pris en compte dans les dossiers d'études d'impact. Que dire de la destruction de milieux naturels à haute valeur de biodiversité comme le montrent les différentes études réalisées et présentées dans le dossier. Pour satisfaire des industriels toujours avides, vous allez détruire des habitats d'espèces rares ?
22/3	@	@6d	Lionel Rauch			La traversée Nord / Sud par les camions sera toujours présente pour les enfants du collège Jean Corentin Carré. Les camions ne respectent pas les tracés. Les seuls points positifs sont pour quelques habitants à Coat Loret par exemple qui ne devraient plus voir les camions et tracteurs passer devant chez eux. Mais cette route communale devrait leur être interdite. Engagez les sommes prévues (702 450,00 € HT) pour améliorer les routes existantes, prévoir un rond-point au niveau du carrefour du Golène et sécuriser réellement les axes routiers où les camions sont trop nombreux.
22/3	R	7R1	F Le Pichon ancien maire Le Fouët	1	FAV	J'attends cette déviation depuis 30 ans, je suis résolument favorable à la réalisation de ce projet différé depuis si longtemps. Au-delà des incidences environnementales inévitables, il convient de considérer d'abord l'aspect sécuritaire pour les riverains de la route de Coat Loret/St Fiacre et pour le tronçon Restolgen/Le Golhen. Avec une étude d'impact cohérente, ce projet doit pouvoir se concrétiser au bénéfice de tous.
22/3	C	C2a	Madame PARKER - LE FAQUET	1	DEF	Avis défavorable pour ce projet « inutile et aberrant ». Depuis quatre ans que j'habite à Le Faouët, je n'ai jamais vu d'embouteillage. Avec le tracé final, les 35 habitations de la RD 790 sud verront la circulation plus que doubler. Les accès des riverains seraient moins impactés avec le scénario O3. Il n'y a pas besoin de désenclaver la Bretagne intérieure. Les zones qui restent à construire à Guisriff se trouvent sur la RD 27. Les habitants de Guisriff, Scaër ou Lanvénegen ne passent pas par le Faouët pour aller à Quimperlé.



22/3	C	C2b	Madame PARKER - LE FAOUE			Les dangers proviennent de la vitesse et il faut mettre en place des dispositifs de ralentissement. Les informations sur les 5 accidents mentionnés dans le dossier ne démontrent pas la dangerosité des routes. Le renforcement de la prévention par des radars, contrôles, dos d'âne serait plus efficace et moins onéreux. La tranquillité du collège m'a été vantée par sa directrice, l'emplacement des arrêts-bus et des parkings ne nécessite pas de traverser la route. Les poids lourds continueront de venir à Le Faouët pour les commerces et les livraisons.
22/3	C	C2aa	Madame PARKER - LE FAOUE			Cette déviation va couper le centre-ville de la rivière Inam et du hameau Saint Fiacre. Le centre-ville sera enclavé entre deux départementales. Les habitants de Lanvégen et Guisriff verront leurs trajets augmenter pour venir à Le Faouët.
22/3	C	C2c	Madame PARKER - LE FAOUE			Le projet va provoquer la mort des petits commerces. C'est le trafic local qui permet aux commerces et entreprises de subsister.
22/3	C	C2d	Madame PARKER - LE FAOUE			Le bénéfice de 4 minutes vaut-il la perte de la nature (référence au livre de « la fabrique des pandémies) ? Le scénario O3 proposé par l'association Ar Gaouen répondrait à l'objectif de dévier les poids lourds en étant moins impactant pour l'environnement et la biodiversité.
22/3	C	C2e	Madame PARKER - LE FAOUE			Aucun chapitre du dossier n'aborde l'artificialisation des sols qui présente plusieurs effets directs et indirects : biodiversité, perte d'habitats, effets du goudron sur le climat, danger pour les animaux.
22/3	C	C2f	Madame PARKER - LE FAOUE			<u>En PJ : un document comportant une liste de remarques sur l'étude d'impact.</u>
22/3	C	C3a	Françoise J	1	DEF	Personne ne veut voir ce genre de projet devant chez lui. Le projet ne présente aucune utilité publique. Il est coûteux. Les abords du collège sont sécurisés et les élèves iront ensuite en vélo sur le contournement.
22/3	C	C3b	FrançoiseJ			C'est une aberration totale pour l'environnement (biodiversité, espèces, climat).
22/3	C	C3c	Françoise J			Le projet ne répond pas à une quelconque solution aux difficultés de déplacements. Il n'améliore pas les déplacements. Le nombre des poids lourds ne va pas diminuer à Le Faouët. La circulation des VL va augmenter sur la RD 790. Pas de valorisation des sentiers pédestres ni même d'aménagement de pistes cyclables.



22/3	C	C3d	Françoise J			Le projet longe le GR 38 au risque de faire fuir les touristes.
22/3	R	8R1	Jeanne Gallet	1	DEF	Habite une partie de l'année à Le Faouët. La nature et la tranquillité sont les raisons de son installation. A découvert que le projet passe à proximité de lieux magiques de promenade. Pourquoi sacrifier ces lieux, d'autant que le caractère d'intérêt majeur du projet n'apparaît pas certain. Pourquoi avantager certains habitants et déplacer le problème. Pour les générations actuelles et futures, pour la faune, la flore, l'avenir de Le Faouët et de ses commerces, je m'oppose à ce projet.
24/3	@	@7a	Le Tortorec Jean-Charles	1	DEF	Ce projet aura un impact considérable sur les zones humides, les milieux naturels, les espèces protégées et le paysage, sans que son utilité ne soit démontrée. Un impact est particulièrement négatif au niveau de la magnifique vallée entre Moulin Braden et Kerousseau.
24/3	@	@7b	Le Tortorec Jean-Charles			Le rédacteur rappelle l'avis défavorable du Conseil national de la protection de la nature, qui estime que la raison impérieuse d'intérêt public majeur n'est pas suffisamment démontrée vis à vis des enjeux environnementaux. Il se réfère aussi aux recommandations de la MRAe à propos des justifications.
24/3	@	@7c	Le Tortorec Jean-Charles			Un aménagement raisonné des voies existantes serait plus adapté pour l'environnement. La création d'une bretelle, au Sud du Golhen, présenterait une empreinte minimisée au sol et limiterait les expropriations. Un élargissement de la chaussée à Coat Loret permettrait un contournement du bourg pour les poids lourds. Le trafic PL provenant du Nord du Faouet et à destination de Scaer/ Guisriff serait canalisé vers la bretelle de contournement de Gourin (voir le plan joint sur le registre dématérialisé).
24/3	@	@7d	Le Tortorec Jean-Charles			Cet aménagement raisonné serait moins coûteux.
24/3	@	@8a	Simon Pauline	1	DEF	Il est grand temps d'arrêter ces projets d'artificialisation des sols, je rejoins les commentaires exprimés sur l'intérêt écologique de la vallée de l'Inam. Cet énième projet de dévoiement de centre-bourg profite à l'intérêt de quelques privés mais en aucun cas à l'intérêt général, patrimonial et environnemental du site.
24/3	@	@8b	Simon Pauline			En espérant que ce projet ne voit pas le jour, je suis également pour l'aménagement raisonné des voies existantes et non la création de nouveaux axes routiers.



25/3	@	@9a	Didier Tanguy	1	DEF	Le projet porterait une atteinte à la préservation de la biodiversité, aux milieux aquatiques, à la qualité des paysages. Il y a une quasi absence de suivi des impacts après réalisation. Les impacts sont trop importants au regard des gains espérés pour seulement 200 camions par jour : Destruction de plusieurs ruisseaux et de zones humides, coupure de la Trame Bleue, impactant l'Ellé et deux affluents, destruction de haies et bocages, perturbation du milieu, coupure de la trame verte, aggravation des risques d'inondations.
25/3	@	@9b	Didier Tanguy			Aggravation du dérèglement climatique à cause de l'artificialisation.
25/3	@	@9c	Didier Tanguy			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. Les effets environnementaux positifs ont été maximisés et les incidences négatives minimisées. Le plan local d'urbanisme intercommunal est en cours d'élaboration et en consultation du public également. Les 2 projets mériteraient une étude concomitante non évoquée.
25/3	@	@9d	Didier Tanguy			Réduction inévitable du commerce de centre-ville. Le flux des automobiles est raisonnable dans le bourg du Faouët. Le commerce local qui souffre déjà, le projet signerait la mort de la relative vitalité économique et culturelle du centre bourg.
25/3	@	@9dd	Didier Tanguy			Je propose une solution qui doit être mieux étudiée: la route de Coat Loret permet de contourner Le Faouët et moyennant quelques améliorations, elle serait à rendre obligatoire aux camions.
25/3	@	@9e	Didier Tanguy			Projet coûteux, du monde d'avant. Je propose d'utiliser cet argent pour réaliser des pistes cyclables et pour développer les transports en commun. Les coûts de l'énergie incitent à développer le transport en commun en milieu rural.
25/3	R	9R1	Florence Chevalier Le Faouët	1	FAV	J'attends cette déviation avec intérêt. Je suis impactée par la circulation des poids lourds, voitures et autres. La vitesse est excessive, les règles de circulation ne sont pas respectées. Je profite de l'enquête pour demander des pistes cyclables, route de Quimperlé. Les poids lourds ont du mal à se croiser. Cycliste et piétonne, j'ai besoin de sécurité.
27/3	R	10R1	Propriétaire parcelle Z090	1	Pas d'avis exprimé	Nous aimerions savoir où notre entrée sera faite pour entrer dans notre champ?. Est-ce que ce sera provisoire ou définitif?A quel moment auront nous connaissance de cela.



27/3	R	5R2	Carlac Marie José maire Lanvénegen	1	FAV	L'aménagement de la départementale 782 fait débat depuis de nombreuses années et les différents projets n'ont pas abouti. Aujourd'hui le contournement du Faouët est indispensable, il est inadmissible que les camions passent devant le collège et poursuivent vers un carrefour très dangereux: Le Gohen. Par ailleurs, les semis qui viennent de l'axe Lorient Roscoff vers la conserverie La Morbihannaise empruntent un chemin communal en passant par le centre du village. Pour ces raisons de sécurité, je suis favorable au contournement du Faouët.
27/3	R	6R2	Annie Le Goff Lanvénegen	1	FAV	Je suis tout à fait favorable au projet de contournement du Faouët dans un objectif de sécurité routière, eu égard au niveau important du trafic de poids lourds dans le secteur.
28/3	@	@10a	Erwan Le Corre, élu municipal du Faouët et élu communautaire	1	DEF	Ce projet routier engagé il y a 40 ans répond aux préoccupations révolues : intensification des productions agricoles et des denrées industrielles à bas coûts grâce aux subventions. La société Kerana, sur l'axe Gourin Scaër est parfaitement desservie depuis 1999. La survie de la Conserverie morbihannaise, est assurée par la création d'une unité de méthanisation. Cette activité génère du trafic routier supplémentaire, tout en dégradant le bilan environnemental du site .
28/3	@	@10b	Erwan Le Corre, élu municipal du Faouët et élu communautaire			Seule la moitié Est du projet routier permet sa desserte, la moitié ouest étant inutile. L'évaluation des flux routiers actuels est inconnue, l'estimation datant de 2014. Le coût de réalisation du projet sera de 10 M€. Il pourrait être substitué par le réaménagement des axes Cours Carré et D790 jusqu'à Restalgon afin de concilier d'autres usages (circulation douce, gestion intégrée des eaux pluviales, espaces verts...). Le réaménagement de ces axes est à prévoir et à chiffrer (réaménagement du carrefour du Gohlen complété d'une jonction poids lourds entre la RD790 et RD782, 100m au sud du Gohlen).
28/3	@	@10c	Erwan Le Corre, élu municipal du Faouët et élu communautaire			L'argument principal apporté est de détourner le trafic du Faouët, notamment de l'axe "cours carré" et le collège. Le dossier ne précise pas le niveau d'accidentologie de cet axe, aucun accident important n'étant recensé.



28/3	@	@10d	Erwan Le Corre, élu municipal du Faouët et élu communautaire			Aucune mesure n'est prise pour réduire l'impact de la nouvelle voie de circulation sur les itinéraires doux existants, en dehors de simples passages piétons. A minima le maître d'ouvrage doit proposer des franchissements sécurisés, notamment par passage sous la voirie. L'actuelle voie verte piétonne et cyclable, avec un revêtement stabilisé, deviendrait la voie d'accès véhicules pour le hameau de Petit Coat Loret. Aucun pôle d'échange ou aire de covoiturage ne sont prévus alors qu'ils sont inexistantes au Faouët. AUCUN aménagement favorable aux déplacements doux n'est prévu. Ce besoin n'a pas été évalué.
28/3	@	@10e	Erwan Le Corre, élu municipal du Faouët et élu communautaire			Ce projet impacte fortement la biodiversité, les services écosystémiques, et le climat, au profit unique de la circulation automobile de transit. Il ne répond plus aux attentes sociétales ni aux enjeux climatiques. <u>(en pièce jointe sur le registre dématérialisé, un argumentaire sur les enjeux environnementaux comportant les impacts sur la zone Natura 2000, les espèces protégées, les milieux aquatiques, les zones humides, les mesures compensatoires à mettre en œuvre, les circulations douces).</u>
28/3	@	@10f	Erwan Le Corre, élu municipal du Faouët et élu communautaire			Les émissions de GES n'ont été évaluées qu'en période de fonctionnement, pas de réalisation. Que représentent les terrassements, les apports et extraction de matériaux et matériels, la minéralisation des matières organiques des sols et zones humides... ? La municipalité en place a milité pour ne pas permettre au carrier local de valoriser ses sous-produits de pierre de taille.
28/3	@	@10g	Erwan Le Corre, élu municipal du Faouët et élu communautaire			Ne sont pas évoqués la réversibilité du projet ou les moyens mis en œuvre, afin de faciliter la déconstruction, les conditions de renaturation de la partie de la D782 actuelle qui ne sera plus utilisée, ni de la partie qui deviendra communale.
28/3	@	@10h	Erwan Le Corre, élu municipal du Faouët et élu communautaire			J'émet un avis défavorable à un projet dépassé, prônant les déplacements individuels motorisés, rallongeant les dessertes locales du Faouët et ne réduisant l'itinéraire Beg er roch / moulin Baden que de 3 minutes. Il diminuera la fréquentation du bourg par les véhicules légers et les artisans, sans que l'impact sur le commerce n'ait été évalué. Ce projet est-il d'intérêt général ?
24/3	M	@11	Dominique Carlac	1	FAV	J'emprunte régulièrement la départementale 782 pour me rendre au Faouët par le carrefour du Gohen où il n'y a pas du tout de visibilité pour les personnes qui viennent de la départementale 790 (accidents fréquents). Pour des raisons de sécurité (proximité du collège, emprunt d'un chemin communal), je suis favorable au contournement du Faouët. (Mail intégré avec les courriers (C4).



25/3	l'enquête au cœur de	@12	Didier Tanguy		doublon	Doublon: e-mail avec un texte identique à la déposition @9. (intégration au registre dématérialisé).
25/4	C	C4	Dominique Carlat		doublon	Mail de M Dominique Carlat, a aussi été intégré avec les courriers DOUBLON.
28/3	@	@13a	Gaec Botou Coat			Nous voulons vous faire remarquer l'importance de la connexion de la route communale du pont-neuf à la nouvelle route (contournement du Faouët). Il faut qu'il y ait la possibilité d'aller vers la droite (rond-point de Kerousseau), ainsi que vers la gauche (direction Guiscriff/Scaër). En effet cette route communale du Pont-neuf dessert plus de soixante maisons et concerne donc un grand nombre d'automobilistes. Il faudrait donc intégrer une configuration avec un "tourne à gauche" de la route communale du Pont-neuf vers la direction Guiscriff/Scaër.
28/3	@	@13b	Gaec Botou Coat	1	FAV	Nous voulions rajouter que le projet est encourageant et utile pour les déplacements autour de notre ferme, il permet un accès plus facile à nos champs sur la commune du Faouët et diminue ainsi le risque d'accidents.
28/3	@	@14	anonyme	1	DEF	Il me semble aberrant de construire de nouvelles routes dans le contexte écologique actuel. D'autant que celle-ci passera par des zones humides que l'on sait essentielles pour la gestion de l'eau, la ressource en biodiversité et de captation du carbone. Ce projet n'est pas d'utilité publique puisqu'il dessert le climat et la biodiversité.
28/3	@	@15a	Quénéhervé Yannick UDB	1	DEF	Ce projet tablait sur une augmentation du trafic de 2 % par an alors qu'en cinq ans il a baissé de 10%, sans aucun accident.
28/3	@	@15b	Quénéhervé Yannick UDB			Les risques d'inondations ne sont absolument pas pris en considération. La destruction de zones humides (3,2 hectares) en contradiction avec le règlement du SAGE, la suppression de 8 hectares de terres agricoles, de haies, de bocage, l'imperméabilisation de 18 hectares supplémentaires et la construction d'ouvrages d'arts accentueront l'écoulement des eaux. Tous ces travaux contribuant au dérèglement climatique, à la pollution des eaux, à la destruction des milieux naturels et de la biodiversité. Nous sommes tous invités au respect de l'environnement et à la sobriété, ne retombons pas dans les travers du 20eme siècle des bulldozers et des ronds-points.



28/3	@	@15c	Quénéhervé Yannick UDB			Ce projet onéreux (6,4 M€) de détournement de la circulation risque de porter un coup au commerce de centre bourg et à l'attractivité d'un territoire propice à la randonnée, atout d'un tourisme écologique et culturel.
28/3	@	@15d	Quénéhervé Yannick UDB			Ne dilapidons pas nos impôts. Concentrons uniquement les efforts à sécuriser la traversée de l'agglomération, en particulier à adapter les voies qui traversent les hameaux.
28/3	@	@16a	Dominique LE NINIVEN Maire de PRIZIAC Conseiller départemental du canton de Gourin		FAV	La RD 782 offre des conditions peu satisfaisantes en terme de fluidité du trafic et de sécurité, notamment dans la traversée du bourg du Fauët. Le trafic des poids lourds est estimé à plus de 200 véhicules par jour, nombre d'entre eux empruntent une voie desservant le collège Corentin Carré. Le trafic actuel impacte également la quiétude et la sécurité du village de Coat-Loret, placé au sud de l'agglomération. Avis favorable au vu des enjeux sécuritaires en traversée d'agglomération et des hameaux.
28/3	@	@16b	Dominique LE NINIVEN Maire de PRIZIAC Conseiller départemental du canton de Gourin			Avis favorable au vu de l'impact positif permettant de rejoindre plus rapidement les grands axes, aidant ainsi au désenclavement de notre territoire. Une amélioration de la desserte du territoire en confortant un itinéraire prioritaire.
28/3	@	@16c	Dominique LE NINIVEN Maire de PRIZIAC Conseiller départemental du canton de Gourin			Avis favorable au vu de l'amélioration que ce projet apporterait au cadre de vie des riverains actuels.
28/3	@	@17a	Cardinaux Denis	1	DEF	Rien n'a été dit dans l'estimation des dépenses sur le rachat des terres agricoles et des zones humides qui vont être joyeusement bétonnées. Les dépenses prévues (?) sont disproportionnées au regard du confort attendu, de la dégradation du milieu naturel et des contraintes sur les riverains qui aspirent à de la tranquillité .
28/3	@	@17b	Cardinaux Denis			L'impact environnemental , le bruit , les nuisances visuelles vont être considérables. Le bassin de rétention, coté est, est-il suffisant. La parcelle jouxtant le bassin ne risque-t-elle pas d'être inondée en cas de fortes pluies. Ce plan d'eau stagnante va sûrement développer une foule de moustiques porteurs de maladies .Et quel sera le principe de filtration de l'eau polluée avant le rejet dans l'Ellée ? Est-ce bien judicieux d'imperméabiliser des parcelles alors que l'été dernier nous avons été menacés de coupures d'eau ? Doit-on encore supprimer des arbres et des haies qui maintiennent la fraîcheur, l'humidité et luttent contre le vent ? Ce sont ces pratiques qui contribuent au réchauffement climatique .



28/3	@	@17c	Cardinaux Denis			La maison est occupée par une dame qui craint pour sa sécurité. Comment va-t-elle sortir de son terrain sans risquer de passer sous un camion ? Elle a aussi peur que sa petite maison tranquille devienne un enfer de bruit et de pollution. Et qu'en est-il de la dépréciation de son bien ? Elle ne doit pas être la seule habitante dans cette situation.
28/3	@	@17d	Cardinaux Denis			Le commerce local qui peine déjà à survivre. Ils n'ont pas besoin d'un coup de pelle supplémentaire sur la tête .
28/3	@	@17e	Cardinaux Denis			Je rejoins les commentaires précédents sur l'opportunité d'aménager le parcours existant et le sécuriser. Aucun accident n'a eu lieu dans cette zone. Ce projet n'a qu'un but : faciliter la circulation des poids lourds qui pourront rouler encore plus vite et créer de nouveaux accidents, le trafic a baissé de 10% en 10 ans.
28/3	@	@18a	Mme Châteaugiron	1	DEF	L'expansion de nos infrastructures va à l'encontre de notre écosystème dont nous dépendons. Construire toujours et encore n'a ni sens ni fin. En ce qui concerne la sécurité de demain, elle passe par la préservation de nos zones humides sans quoi nous allons avoir de sérieux problèmes à venir. Mais bon peut-être nos enfants se diront alors "au moins ils savaient faire des sacrés routes".
28/3	@	@18b	Mme Châteaugiron			Économiquement parlant, je ne suis pas un expert en chiffres, mais peut-être qu'investir autant dans de nouveaux axes de bus, aménagement covoiturage serait plus judicieux et réglerait plus de soucis. La sécurité d'aujourd'hui ne passe pas par de nouvelles routes. Une meilleure prévention/aménagement de l'existant nous semble plus pertinente.
28/3	@	@19	Tasset Virginie	1	DEF	Je ne vois pas pourquoi on changerait quoi que ce soit à cette route , je n'y ai jamais connu d'embouteillages. Les abords de la route sont agréables à regarder. Le projet dans son ensemble, que j'ai lu, est une aberration. Je donne un avis défavorable.
28/3	@	@20	Jean-Pierre Boule	1	DEF	Je viens d'arriver dans le secteur depuis quelques mois mais lorsque je transite autour du Faouët je ne croise que peu de véhicules et donc je m'interroge sur ce projet de contournement. Il ne me semble pas indispensable en l'état actuel de la circulation.



28/3	@	@21a	anonyme	1	DEF	Il est noté dans la présentation du projet que les camions passent devant un collège. C'est le cas devant plein d'autres établissements. Les Faouétais ne semblent pas particulièrement préoccupés par le passage de PL. Je ne vois pas en quoi détruire des écosystèmes améliore le cadre de vie. L'unique moteur de ce projet d'inutilité publique, la demande d'une usine pour ses accès.
28/3	@	@21b	anonyme			De nombreux projets sont annulés pour une biodiversité bien inférieure à ce qui est présenté ici. La présence de nombreuses espèces protégées devrait mettre un terme à ce projet qui a un coût environnemental calamiteux. Il ne faut pas sacrifier le paysage et la biodiversité pour une entreprise. L'impact de la route sur la migration des amphibiens n'a pas été démontré. La construction de crapauduc avec barrière est alors inévitable. En ce qui concerne les compensations, la restauration de zones humides à l'échelle d'une vallée ou d'un bassin versant ne crée pas de zones humides. La destruction de saulaie pour la « restauration » de zone humide demanderait également une étude environnementale. Il est une nécessité éco-démocratique que de mettre un terme à ce grand projet d'inutilité publique majeur .
28/3	@	@22a	Rémi Hamani	1	DEF	Dépenser encore 6,4M d'euros dans la construction d'une nouvelle route pour toujours plus de circulation et de camions alors que le prix du carburant ne cesse de monter et nous invite à repenser nos modes de déplacements, nous invite à ralentir plutôt que la fuite en avant...Nous sommes déjà dans le "mur", nous nous entêtons à nous heurter à ce mur alors qu'un autre monde est possible.
28/3	@	@22b	Rémi Hamani			La "compensation" écologique du projet ne compensera rien...on ne recrée pas une zone humide qui met des millions d'années à se former. N'effaçons pas d'un coup de pelleuse ce que la vie a mis des millions d'années à façonner. Il est GRAND TEMPS que l'être humain retrouve sa place qui est la sienne. Je suis contre et je me tiens à votre disposition pour échanger.
28/3	@	@22c	Rémi Hamani			Mais je constate que l'enquête arrive toujours alors que j'ai la sensation que la décision est déjà prise. Nous exigeons en 2023 à être associés dès le début de la réflexion. Il est temps en 2023 que les élus prennent réellement conscience que les citoyens veulent participer aux décisions qui les concernent, pas seulement au moment des élections. nous demandons un référendum d'initiative local pour valider ou invalider le projet. Les élus en sortiraient grandis s'ils prenaient cette décision.
28/3	@	@23a	Péron Claude	1	DEF	Ce projet date d'une quarantaine d'années. Je ne vois donc pas l'intérêt public. Je n'ai pas vu de référence à la loi climat et résilience du 22 août 2021.



28/3	@	@23b	Péron Claude			Le projet traverse des zones humides et aurait un impact fort sur la ripisylve du ruisseau de Parc Charles, qui est un lieu de reproduction de poissons, notamment de la truite fario présente jusqu'au moins la Lande St Fiacre. Dans les espèces répertoriées, nous ne la voyons pas, comme les couleuvres, les tritons... De plus la lamproie est classée dans les poissons alors que ce n'en est pas un... Je n'ai pas vu de projection d'emprises au sol et donc de son impact néfaste sur le Parc Charles.
28/3	@	@24	YOU Fabien	1	DEF	Le projet est justifié par des arguments relatifs à la sécurité publique, eu égard à une circulation de poids lourds estimée en 2017 à 210 par jour. Considérant l'indiscutable (et indiscutée) raréfaction des ressources, notamment énergies fossiles, il ne semble ni rationnel, ni judicieux d'aménager de nouveaux axes routiers visant à fluidifier des déplacements qui auront nécessairement moins cours dans les temps à venir.
28/3	@	@25a	Janno Christophe, association Ar Gouenn	1	DEF	L'enquête publique relative à la DUP est organisée aux mêmes dates que celles du PLUI de Roi Morvan. Ces deux enquêtes publiques sont importantes pour Le Faouët. Le public doit prendre connaissance, de documents volumineux sur une période de 4 semaines aboutissant, de facto à diviser par deux le temps utile des études. La portée de l'enquête est viciée par rapport à l'article L.123-9. La Mairie du Faouët a donné un avis favorable mais pas sur la question d'utilité publique du projet, puisqu'elle se réfère à un avis déjà donné en 2021, soit 2 ans avant que le dossier soit finalisé. Nous regrettons que les avis du CNPN et de l'OFB ne soient pas intégrés dans ce dossier. Certaines cartes du dossier sont illisibles. La DUP du projet de 2008 est caduque depuis 2018. Aujourd'hui, 30 ans après le premier projet, on se retrouve avec un projet qui concerne uniquement la déviation Sud du Faouët.
28/3	@	@25b	Janno Christophe, association Ar Gouenn			Sur le désenclavement, le projet de déviation Sud ne va pas permettre de mettre en relation plus rapidement les communes de Lanvéneq, Scaër et Guiscriff avec le réseau à 2 X 2 voies du réseau national. Idem pour la liaison avec le RD 769. Les gains de temps sont donc écartés.
28/3	@	@25c	Janno Christophe, association Ar Gouenn			La limitation de vitesse à 30 km/h, les trottoirs et les stationnements permettent déjà de sécuriser la proximité du collège. Nous rejoignons l'avis de la MRAe. L'association estime que la dangerosité devant le collège n'est pas démontrée par des données sur les accidents, sur le transit facilité, sur les conditions de circulation. Dans le village de Saint Fiacre et de Coat Loret, aucun élément n'est apporté sur des demandes de contrôles effectuées pour faire respecter la réglementation.



28/3	@	@25d	Janno Christophe, association Ar Gouenn			La gêne occasionnée par les poids lourds n'est pas démontrée dans le bourg. Idem pour les villages de Saint Fiacre et Coat Loret. La plupart des maisons sont en retrait. Le bruit n'a pas été mesuré. En ce qui concerne, le carrefour du Golen, le scénario O3, proposé par l'association Ar Gouenn a été rejeté par le département en raison de l'impact sur le bâti. Le motif avancé par le département pour rejeter cette proposition est surprenant puisque l'option retenue prévoit des destructions du bâti plus importantes à Kerousseau. Le contournement sud ne modifiera pas la circulation des véhicules légers, notamment devant le collège Jean Corentin Carré.
28/3	@	@25e	Janno Christophe, association Ar Gouenn			L'hypothèse de reprendre la RD 782 actuelle jusqu'à la RD 790 et rejoindre la RD 769 par la VC 11, c'est à dire par le village de Coat Loret, n'a pas été étudiée comme alternative possible. Selon l'association, cette possibilité permettrait de préserver le foncier agricole, le paysage, la biodiversité, les zones humides, la tranquillité de la voie verte et les futurs riverains.
28/3	@	@25f	Janno Christophe, association Ar Gouenn			La RD 782 qui rejoint Moulin Baden est coupée par le nouveau tracé de la déviation Sud, sans aménagement et donc sans aucune issue pour ceux qui vivent au village de Kerosec et de Kerly, ainsi que tous les habitants du long de la RD 782 à l'ouest du Fauët.
28/3	@	@25g	Janno Christophe, association Ar Gouenn			L'association a relevé des chiffres contradictoires dans le dossier, en ce qui concerne la fréquentation des poids lourds. Les chiffres de 2019 sont notamment moins importants que ceux de 2017. Elle estime que les chiffres avancés sont surévalués.
28/3	@	@25h	Janno Christophe, association Ar Gouenn			L'association Ar Gouenn conteste la justification apportée par le Département sur l'intérêt public majeur du projet (la sécurité publique par l'évitement de traversée de l'agglomération principalement pour les poids lourds, 210 camions jour et l'amélioration de la desserte du centre Bretagne, qui contribue à atténuer les déséquilibres territoriaux actuels. Elle estime que des solutions satisfaisantes existent en alternative du projet retenu.
28/3	@	@25i	Janno Christophe, association Ar Gouenn			L'association regrette l'absence d'un itinéraire cyclable en parallèle du contournement.
28/3	@	@25j	Janno Christophe, association Ar Gouenn			Le site est concerné par un PCAET et un plan de risque des inondations. Absence d'un itinéraire cyclable proposé n'est pas conforme au Sradet. Idem pour le Scot puisque 10 hectares de terres agricoles sont supprimés. Le PLUi n'est pas encore validé. Le projet est incompatible avec le SAGE car les compensations sont insuffisantes pour les zones humides.



28/3	@	@25k	Janno Christophe, association Ar Gouenn			Le projet va détruire 1,77 ha de zones humides. Les mesures de compensation proposées par le département sont inadaptées (création de quatre sites permettant d'assurer l'équivalence des fonctionnalités. 4 cours d'eau sont traversés par le projet. L'OH1 (ouvrage hydraulique) n'est pas adapté en fonction de la pente et du passage à gué dans la continuité.
28/3	@	@25l	Janno Christophe, association Ar Gouenn			L'impact très fort du projet sur la faune sera irréversible, des espèces protégées seront menacées. Nous considérons que l'impact du projet sur l'environnement est beaucoup trop important pour qu'il puisse être considéré d'utilité publique. Les données concernant les poids lourds sont incohérentes.
28/3	@	@25m	Janno Christophe, association Ar Gouenn			Le déblai/remblai que nécessite le projet, du fait d'un terrain très vallonné tout le long du tracé, va conduire à un impact paysager très fort .
28/3	@	@25n	Janno Christophe, association Ar Gouenn			Le projet va impacter 8 exploitations agricoles. La conserverie Morbihannaise est actuellement bien desservie. Le bourg du Faouët ne sera plus traversé, d'où une baisse de revenus des commerçants, moins de communications et d'échanges pour la population.
28/3	@	@25o	Janno Christophe, association Ar Gouenn			L'impact du projet sur les riverains montre très bien qu'on règle un problème en en créant un autre (bruit, accès). Certains habitants seront pénalisés, notamment à Kerosseau , Pont er Lann et Petit Coat Loret.
28/3	@	@25p	Janno Christophe, association Ar Gouenn			Un projet qui va coûter 6,4M€ dans un contexte de crise climatique, avec des effets positifs non démontrés.
29/3	@	@26a	Pierre Loisel Eau et Rivières de Bretagne	1	DEF	L'enquête publique est organisée en même temps que celle PLUi de Roi Morvan, ce qui est profondément choquant. Ce calendrier revient à contourner l'article L123-9 du code de l'environnement qui impose une durée minimum de trente jours pour toute enquête publique relative à des projets faisant l'objet d'une évaluation environnementale. Les dossiers sont volumineux, complexes et importants. Une telle situation constitue à nos yeux un déni de démocratie.
29/3	@	@26b	Pierre Loisel Eau et Rivières de Bretagne			La présente enquête d'utilité publique est le dernier épisode d'un projet très ancien. A chaque fois, le projet s'est heurté à des avis défavorables. Le dossier ne présente pas de manière sincère la portée de cette enquête publique. Il n'est soutenu par aucune argumentation solide et cohérente.




29/3	@	@26c	Pierre Loisel Eau et Rivières de Bretagne			L'intérêt général développé porte sur les gains de temps pour les usagers qui vont emprunter le contournement et sur leur sécurité. L'association ERB rappelle le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé. Il s'exonère de l'obligation d'étudier des solutions alternatives. Il est actuellement bien plus avantageux pour les habitants de Scaër, Guisriff et Lanvégen de rallier les routes nationales 164 et 165 sans passer par Le Faouët et la création du contournement routier n'y changera rien. Le projet de contournement ne génèrera qu'un gain quasi-nul pour ce qui concerne l'accès à la RD769 et l'activité économique du bourg n'en tirera aucun profit, bien au contraire.
29/3	@	@26d	Pierre Loisel Eau et Rivières de Bretagne			Les expropriations sont justifiées quand elles ne peuvent pas être évitées, elles ne doivent pas être disproportionnées par rapport à l'objectif poursuivi. Le dossier comporte peu d'éléments sur les biens à exproprier, les acquisitions semblent avoir déjà été effectuées à l'amiable.
29/3	@	@26e	Pierre Loisel Eau et Rivières de Bretagne			Sur l'insertion du projet dans l'environnement, nous souhaitons exprimer notre contestation vigoureuse de l'approche technicienne de la démonstration, s'agissant de milieux naturels, qui plus est de trames composées de différents milieux vivants qui interagissent en permanence tout comme la biodiversité qui s'y déploie. L'analyse par « sectorisation » et « individualisation » des éléments pris séparément est totalement irrecevable et conduit à des affirmations consternantes.
29/3	@	@26f	Pierre Loisel Eau et Rivières de Bretagne			De par sa nature et son implantation, le projet impactera fortement les cours d'eau qu'il recoupe ce qui affectera leur bon fonctionnement et donc celui du réseau hydraulique des deux bassins versants concernés. Les impacts ne sont pas correctement appréhendés ni ponctuellement, ni à l'échelle du bassin versant.
29/3	@	@26g	Pierre Loisel Eau et Rivières de Bretagne			De par sa nature et son implantation, le projet impactera fortement la trame bocagère qu'il fragmentera sur 20 à 30 mètres en une trentaine de points, avec les impacts correspondants sur sa fonctionnalité. En l'absence de mesures d'évitement et de réduction, les mesures de compensation sont insuffisantes pour garantir une insertion adéquate dans son environnement. Le projet est extraordinairement impactant pour les milieux naturels et la biodiversité, extrêmement riches et sensibles de ce secteur ainsi que pour le foncier agricole. La méthode employée conduit à évacuer ou minimiser ses impacts en fractionnant à l'extrême l'analyse, elle exclut toute possibilité d'évaluation dans un milieu naturel hautement interconnecté.



29/3		@27	anonyme	1	DEF	Ce projet est complètement hors sol, aux vues des enjeux actuels sociaux et climatiques, cette déviation serait encore une catastrophe pour la faune et la flore locales, le tout juste pour gagner à peine quelques secondes... à quoi bon ? L'argent ne devrait-il pas plutôt servir à la création de zones préservées de faune et de flore ? Pour le bien commun.
29/3	@	@28	anonyme	1	DEF	Le fait que le Maire de Priziac réponde à l'enquête publique est un conflit d'intérêt car il est également conseiller départemental et ne déclare pas dans son message. En sus, il n'est nullement concerné par cette déviation! Cela démontre la connaissance de ce conseiller de l'inutilité du projet auquel il tente d'y mettre plus de poids pour passer en force.
29/3	@	@29	Janno Christophe, association Ar Gaouenn	1	complément d'avis	Vous trouverez en PJ en 3 pièces jointes, l'avis défavorable du CNPN concernant le projet de déviations Sud du Faouët, dont nous faisons référence dans notre déposition.
29/3	C	C5	Danièle Boivin	1	doublon	Doublon, lettre déjà déposée sur le registre dématérialisé, le 10/3: @3
29/3	C	C6a	Hervé et Romain Perron GAEC de l'Ellé Lanvégen	2	FAV	Ce projet date de 30 ans, nous l'avons soutenu en 1999 et 2007, pour le désenclavement de la zone sud du Faouët et au vu des retombées économiques (conserverie, tourisme, industries agroalimentaires). Aujourd'hui nous restons favorables pour la desserte de la conserverie et réduire le transit des camions au Faouët.
29/3	C	C6b	Hervé et Romain Perron GAEC de l'Ellé Lanvégen			Nous sommes agriculteurs à Lanvégen. En 2014 nous avons repris des terres à Guernalez, Saint Fiacre et Kerousseau, pour une surface de 13 à 15 ha, traversées par le projet de la RD 782. Ce projet va occasionner un impact et des pertes sur nos activités agricoles. Des prélèvements de sol ont été effectués sur nos parcelles mais nous n'avons eu aucun contact avec le Conseil départemental à propos des modalités de dédommagement. Nous restons ouverts pour convenir de celles-ci.
29/3	C	C7a	Allain Perron adjoint au maire à Lanvégen	1	FAV	Ce projet remonte à plus de 25 ans, j'ai donné un avis favorable aux précédentes enquêtes et reste optimiste pour qu'il aboutisse enfin. Autant d'années auront permis de préparer un dossier cohérent. Cette fois ci, le dossier est soutenu par le Conseil régional. C'est un projet qui s'inscrit pour plusieurs générations. Notre territoire n'a pas souvent de telles opportunités de bénéficier des finances du département.
29/3		C7b	Allain Perron adjoint au maire à Lanvégen			Le fondement du dossier a toujours été le désenclavement de la partie Sud du Faouët vers des zones de vies plus attractives (Lorient, Quimperlé...).
29/3		C7d	Allain Perron adjoint au maire à Lanvégen			L'attractivité du territoire dépend de son réseau routier, il génère des activités économiques (industrie, social, agricole, tourisme et culturel).



29/3		C7e	Allain Perron adjoint au maire à Lanvénehen			L'enjeu du projet n'est pas seulement économique, il a aussi l'attractivité des communes voisines et la fluidité de la circulation. Il est réellement d'utilité publique, ne faisons pas les erreurs du passé.
29/3		C7f	Allain Perron adjoint au maire à Lanvénehen			J'espère que les associations vont accepter l'impact environnemental. Réfléchissons ensemble au bien commun, au consensus associé à des compromis cohérents.
29/3	@	@ 30a	Présidente de l'association Nature et Patrimoine en Centre Bretagne (NPCB)	1	DEF	Deux enquêtes publiques (PLUi et DUP contournement) sont organisées en même temps pour deux projets importants pour le territoire. L'article L123-9 prévoit une durée minimum de 30 jours pour ce types d'enquête, cette disposition n'est pas remplie. Nous sommes indignés, c'est profondément choquant.
29/3	@	@30b	Présidente de l'association Nature et Patrimoine en Centre Bretagne (NPCB)			Le GIEC vient d'annoncer une augmentation des risques liés au réchauffement climatique et présente un scénario pessimiste. Les territoires peuvent jouer un rôle déterminant à ce propos. Certains sont volontaristes, d'autres s'y essaient plus timidement, d'autres ont tendance à se contenter de déclarations vertueuses dans leurs divers documents d'urbanisme sans rien changer sur le terrain. Ce projet date de plus de quarante ans et reflète parfaitement le mode de fonctionnement du passé. Le projet vise à fluidifier, sécuriser, accélérer la circulation des véhicules sur 3 km. Pour ce faire, des hectares de milieux naturels, de terres agricoles et de bocage vont être détruits. Au final, le trafic basculerait d'un itinéraire avec des nuisances et des risques à démontrer, vers un nouvel itinéraire créé de toutes pièces qui n'a jamais connu de tels impacts et qui abrite des milieux exceptionnels. Avis défavorable, notre lecture est confortée par les avis du CNPN, de la Nature, de la MRAe, de la CLE du SAGE Ellé Isole Laïta.
29/3	@	@ 30c	Présidente de l'association Nature et Patrimoine en Centre Bretagne (NPCB)			Tout cela pour 6,4 m€ (15.625 € du mètre linéaire)
29/3	@	@ 30d	Présidente de l'association Nature et Patrimoine en Centre Bretagne (NPCB)			La promesse d'un désenclavement du secteur Scaër Guisriff Lanvenegen via un accès plus rapide aux nationales 164 et 165 par le futur contournement est fausse. C'est beaucoup plus rapide par Châteauneuf du Faou, Spézet, Quimperlé ou Riec sur Bélon. La promesse d'un accès plus rapide depuis l'ouest du Faouët vers la RD769, une poignée de minutes gagnée pour certains, de 2 à 5 km de trajet en plus pour beaucoup d'autres.

29/3	 l'enquêteur au cœur de	@ 30e	Présidente de l'association Nature et Patrimoine en Centre Bretagne (NPCB)			Quel est l'historique des problèmes de sécurité, de l'accidentologie ? On n'en trouve trace nulle part, une majorité des déplacements continueront de se faire via les secteurs dits à problème.
29/3	@	@ 30f	Présidente de l'association Nature et Patrimoine en Centre Bretagne (NPCB)			Aucune étude économique sur les risques de diminution de l'activité économique et commerciale du bourg du fait du détournement des trajets via le contournement routier. Des impacts sur les exploitations agricoles concernées, sur le paysage balafre par les tranchées et les remblais, sur l'attractivité touristique du secteur, etc, etc.
29/3	@	@ 30g	Présidente de l'association Nature et Patrimoine en Centre Bretagne (NPCB)			Continuer à alimenter le changement climatique par un tel investissement quand ces sommes seraient tellement mieux utilisées pour développer les transports en commun, le covoiturage, les modes de déplacement doux.
29/3	@	@ 30h	Présidente de l'association Nature et Patrimoine en Centre Bretagne (NPCB)			La certitude de perturbations lourdes sur le réseau hydrographique entraînant une altération des débits de cours d'eau, une vulnérabilité accrue à la fois face à la sécheresse et aux intempéries, aux inondations.
29/3	@	@ 30i	Présidente de l'association Nature et Patrimoine en Centre Bretagne (NPCB)			La certitude qu'un tel projet ne contribue aucunement à développer la résilience du territoire face aux nouveaux défis que représente le changement climatique pour nos sociétés.
29/3	@	@31a	Mme Brossard Marie Le Fauët	1	DEF	Les risques de bouleversements si grands qu'on ne peut les mesurer sans garantie de réversibilité pèsent bien lourd au regard des bénéfices espérés (diminution des camions). Sans compter les efforts fournis pour vitaliser le centre-ville qui seraient anéantis. Tout cela pour gagner quelques minutes. Doubtant de son utilité publique j'émet un avis défavorable.
29/3	@	@31b	Mme Brossard Marie Le Fauët			Impact sur les cours d'eau, sur la faune et la flore.
29/3	@	@31c	Mme Brossard Marie Le Fauët			Pollution des fossés, rus et rivières, dues aux surfaces imperméabilisées. Risques d'aggravation des inondations.
29/3	@	@31d	Mme Brossard Marie Le Fauët			Le Fauët jouit d'un patrimoine bâti et naturel, de commerces de proximité en centre-ville, d'abords paisibles.



29/3	@	@31e	Mme Brossard Marie Le Faouët			Aménagements qui ont fait leurs preuves : Coat Loret: 30km/h + chicanes qui fonctionnent bien pour éviter le croisement et limiter la vitesse. Cours carré/collège JCC : limitation à 30km/h, aménagement du trottoir côté collège, création du parking et la réalisation de 2 ronds-points qui sécurisent la circulation de tous. Ces 2 exemples en matière de sécurité montrent que la pertinence paye en matière d'amélioration des voies existantes.
29/3	M	@32	Pierre Loizel Eau et Rivières de Bretagne		doublon	Déposition déjà déposée le même jour sur le registre dématérialisée: @26). Doublon
29/3	R	11R1	Cardinaux Denis pour Marie José Tauvin – Le Faouët	1	Pas d'avis exprimé	Marie Josée Tauvin habite la parcelle qui jouxte la parcelle 006, laquelle alimente le bassin de rétention, côté est de la route Lorient-Morlaix : Où va se déverser le bassin en cas de débordement, son terrain est situé en contrebas ? Un bassin d'eau stagnante est générateur de moustiques potentiellement porteurs de maladies ? Son bien risque de perdre de la valeur suite aux travaux.
29/3	R	12R1	Mme Kerjean	1	FAV	Je suis copropriétaire de la parcelle ZT 137 sur la commune du Faouët, je suis d'accord avec le projet.
29/3	R	13R1a	FD Guisriff	1	FAV	Favorable à ce projet qui correspond à un besoin impératif de sécurisation de l'axe Scaër Le Faouët sur la RD 782. La diversité du trafic sur la partie Ouest (Moulin Baden et au-delà semble sous-estimée par rapport aux relevés de 1998. Les riverains au-delà du périmètre d'étude constatent un fort accroissement de la circulation et de la dangerosité. On s'attend à des accidents mortels.
29/3	R	13R1b	FD Guisriff			En page 9 du résumé non technique, Guisriff concentre plus de la moitié des surfaces disponibles pour les activités, selon le SCoT. Cela pourrait encore alourdir le trafic sur la RD 782 non seulement au niveau du Faouët Sud.
29/3	R	13R1c	FD Guisriff			Les antériorités du projet ne se limitent pas à 2017 (DUP 1998-2008). Le projet initial prévoyait 3 tronçons et 3 phases. Quid du tronçon centre, interface avec le tronçon Est, objet de la présente étude. Je souhaite savoir si la DUP de 1998 a été officiellement abrogée. L'enquête publique de l'époque donnait un avis favorable (60 avis favorables contre 50). Certains travaux ont été réalisés à minima. Quelles sont les mesures compensatoires sur cet itinéraire restant. Une rectification sérieuse du tracé de la RD 782 est indispensable et d'autant plus d'actualité que le trafic est appelé à croître. (page 9 du résumé non technique). Il est grand temps de revenir au principe de sécurisation globale de cet axe Cornouaille de la RD 782.



29/3	R	14R1	Mme Bortoluzzi Le Faouët		FAV	Riverains de la VC11 à Coat Loret, il y a bien longtemps que je ne crois plus au Père Noël. Cette déviation a 35 ans de retard. Sur la voie communale, c'est un grand prix tous les jours. Des insultes, des menaces et un danger permanent pour la population. Dans l'éventualité où cette déviation se ferait, s'il était possible d'obliger les voitures qui viennent de l'axe Lorient Roscoff d'aller jusqu'au rond-point de Pont er Lann pour revenir prendre la VC 11 et ne pas les laisser tourner à gauche directement au 1er rond-point. Cela limiterait la circulation sur le VC 11. La même semaine, il y a eu 3 accidents matériels, voitures et camions.
29/3	R	15R1	Bortoluzzi Coat Loret Le Faouët	1	FAV	Peut encore croire à ce projet vieux de 40 ans. La sécurité des habitants de Saint Fiacre, Coat Loret, du Cour Carré, du Golhen, de Restalgon n'a pas été prise en compte sérieusement. Faire passer des 44t par la VC11 ou Le Cour Carré et Golhen est anormal. La vitesse des véhicules légers est à déplorer. Le non-respect des Stops, sans parler du respect des riverains.
29/3	R	16R1	Bernadette Parker	1	complément d'avis	Je viens ajouter à mon dossier déjà déposé, un avis favorable à la proposition n°7 de la contribution dématérialisée faite par Le Tortorec Jean-Charles plan n°2.
29/3	R	17R1	Yvette Rouzic Le Faouët	1	Pas d'avis exprimé	Je suis propriétaire des parcelles 130 et 129. Ma maison est chauffée par géothermie et j'ai des craintes que le dispositif ne fonctionne plus si des sources sont déviées.

Annexe 10

Mémoire en réponse du maître d'ouvrage aux observations et aux questions du commissaire enquêteur

RD782 Contournement de Le Faouët

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

**Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
Emportant également le classement et déclassement des voies**

Mémoire en réponse aux observations du commissaire enquêteur

1.	Contexte et objet du document	3
1.1	Enquête publique	3
1.2	Rappel de la justification du projet par le maître d'ouvrage.....	3
2.	Analyse générale des avis exprimés sur l'utilité publique.....	4
3.	Réponses du maître d'ouvrage aux observations relevées par le commissaire enquêteur.....	5
3.1	Projet présenté et déroulement de l'enquête.....	5
3.1.1	Contenu du dossier soumis à enquête	5
3.1.2	Organisation de l'enquête et participation	6
3.1.3	Concertation lors de la réalisation du projet	8
3.1.4	Arguments dans le dossier pour justifier le projet.....	8
3.2	Intérêt du projet pour la population.....	15
3.2.1	Sécurité routière	15
3.2.2	Les conditions de circulation	18
3.2.3	Désenclavement du Faouët.....	19
3.2.4	Aspects économiques	20
3.2.5	Le tourisme.....	21
3.3	Impact sur l'environnement.....	21
3.3.1	Les cours d'eau, la qualité de l'eau, les zones humides.....	22
3.3.2	La biodiversité.....	25
3.3.3	Le patrimoine, les paysages.....	27
3.3.4	L'artificialisation des sols.....	27
3.4	Qualité de vie des habitants	28
3.4.1	Les conditions de vie	28
3.4.2	La santé	29
3.4.3	Les liaisons douces.....	30
3.5	Les expropriations, les accès aux propriétés.....	31
3.6	Les Déclassements de routes	32
3.7	Le coût du projet, les aspects financiers.....	32
3.8	La qualité du projet, les choix retenus	32
3.8.1	Qualité	32
3.8.2	Choix techniques.....	34
3.9	Divers.....	35
4.	Réponses aux questions du commissaire enquêteur sur l'utilité publique	35
4.1	Organisation de l'enquête publique et contenu du dossier présenté	35
4.1.1	Concomitance avec l'enquête du PLUi de Roi Morvan Communauré.....	35
4.1.2	Avis du Conseil National pour la Protection de la Nature (CNPN)	36
4.1.3	Absence d'alternative possible pour la justification du projet.....	36
4.2	Intérêt du projet pour la population.....	36
4.2.1	Sécurité.....	36
4.2.2	Fréquentation du réseau routier	39
4.2.3	Désenclavement.....	39
4.2.4	Sur le plan économique	39
4.3	Impact sur l'environnement.....	40
4.4	Qualité de vie des habitants.....	40
4.5	Expropriations, création d'aménagements.....	41
4.6	Coût du projet.....	41
5.	Conclusion	42

1. Contexte et objet du document

1.1 Enquête publique

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

Ce projet fait l'objet d'une enquête préalable à sa déclaration d'utilité publique, qui porte également sur le classement / déclassement des voies induits par le projet.

Le Préfet a prescrit l'ouverture de l'enquête par arrêté en date du 23 décembre 2022.

L'enquête a fait l'objet de l'affichage réglementaire préalable sur le site.

Elle s'est tenue du lundi 27 février 2023 9h00 au mercredi 29 mars 2023 à 17h00 et a intégré deux permanences en mairie de Le Faouët et deux permanences en mairie de Lanvénegen.

Des registres papiers étaient disponibles en mairies ainsi qu'un registre dématérialisé via la plateforme participative « Préambules ».

Le commissaire enquêteur a comptabilisé 57 participations.

A l'issue de l'enquête publique, le Commissaire Enquêteur a remis au maître d'ouvrage le 6 avril un procès-verbal de synthèse des observations accompagné des pièces jointes suivantes :

- Un tableau récapitulatif des observations synthétisées par ordre chronologique ;
- Un tableau des observations synthétisées par thèmes ;
- Des questions complémentaires de sa part.

Concernant le courrier référencé C2 joint au procès-verbal par le commissaire enquêteur, le maître d'ouvrage note que les trois premières pages constituant le courrier ont été analysées et intégrées au tableau thématique des observations. Les quinze dernières pages de ce courrier constituent une analyse de l'étude d'impact dans un ordre de lecture du dossier, cet ensemble est qualifié par le commissaire enquêteur comme « un document comportant une liste de remarques sur l'étude d'impact » (référence C2f du tableau chronologique).

Afin d'assurer une cohérence du présent mémoire en réponse, le maître d'ouvrage a pris l'initiative d'intégrer quelques remarques de ce dernier document qu'il jugeait utile à la synthèse thématique établie par le commissaire enquêteur et d'y répondre au même titre que les autres observations thématiques. Ces ajouts sont référencés en C2.

Le présent document correspond au **mémoire du maître d'ouvrage en réponse aux observations et questions complémentaires transmises par le commissaire enquêteur** dans son procès-verbal.

1.2 Rappel de la justification du projet par le maître d'ouvrage

Dans le tome 1 de l'étude d'impact, le maître d'ouvrage présente la justification du projet :

- Objectifs de sécurité publique
- Objectif d'amélioration de la desserte du territoire.

Extrait p 354 du tome 1 de l'étude d'impact :

« L'enjeu principal du projet est la sécurisation de la traversée d'agglomération et des hameaux, notamment en sortant le trafic poids lourds en transit de l'agglomération, estimé à 210 véhicules par jour.

Une partie de ce trafic passe devant le collège Jean Corentin Carré et emprunte un carrefour urbain contraint. Ce trafic emprunte la RD790 sur un linéaire d'environ 2,5km en

agglomération ; Cette circulation de transit est incompatible avec les usages d'une voie située en cœur de bourg.

*Une autre partie du trafic emprunte une déviation partielle mise en place au Sud du centre-ville de Le Faouët, via **une voie communale inadaptée** d'1,4km de linéaire qui traverse les hameaux de Coat Loret et Saint Fiacre. Un aménagement de sécurité au niveau du hameau de Coat Loret a été réalisé pour réduire les vitesses et éviter le croisement des poids lourds dans le hameau. »*

Autre extrait p 355 du tome 1 de l'étude d'impact :

« Le contournement va contribuer à relier des territoires excentrés du centre Bretagne à de grands axes de communication, en confortant un itinéraire prioritaire.

Les entreprises principales concernées par le projet sont les zones situées à Guiscriff et le site de La Conserverie Morbihannaise située à Lanvénegen en bordure de RD790. »

2. Analyse générale des avis exprimés sur l'utilité publique

Parmi les contributions, 3 associations se sont exprimées, des particuliers dont 3 agriculteurs, 4 élus et un parti politique.

Le tableau de synthèse par thématique présente 22 avis favorables dont 3 agriculteurs et 3 élus et 28 avis défavorables dont les 4 associations et 1 élu.

Dans son procès-verbal le Commissaire Enquêteur dresse un classement thématique des observations émises.

Ainsi, les thématiques suivantes sont abordées :

<u>3.1</u>	<u>Projet présenté et déroulement de l'enquête</u> :.....	13,13% des sujets abordés
<u>3.1.1</u>	<u>Contenu du dossier soumis à enquête</u>	
<u>3.1.2</u>	<u>Organisation de l'enquête et participation</u>	
<u>3.1.3</u>	<u>Concertation lors de la réalisation du projet</u>	
<u>3.1.4</u>	<u>Arguments dans le dossier pour justifier le projet</u>	
<u>3.2</u>	<u>Intérêt du projet pour la population</u>	36,25% des sujets abordés
<u>3.2.1</u>	<u>Sécurité routière</u>	
<u>3.2.2</u>	<u>Les conditions de circulation</u>	
<u>3.2.3</u>	<u>Désenclavement du Faouët</u>	
<u>3.2.4</u>	<u>Aspects économiques</u>	
<u>3.2.5</u>	<u>Le tourisme</u>	
<u>3.3</u>	<u>Impact sur l'environnement</u>	21,87% des sujets abordés
<u>3.3.1</u>	<u>Les cours d'eau, la qualité de l'eau, les zones humides</u>	
<u>3.3.2</u>	<u>La biodiversité</u>	
<u>3.3.3</u>	<u>Le patrimoine, les paysages</u>	
<u>3.3.4</u>	<u>L'artificialisation des sols</u>	
<u>3.4</u>	<u>Qualité de vie des habitants</u>	11,25% des sujets abordés
<u>3.4.1</u>	<u>Les conditions de vie</u>	
<u>3.4.2</u>	<u>La santé</u>	
<u>3.4.3</u>	<u>Les liaisons douces</u>	
<u>3.5</u>	<u>Les expropriations, les accès aux propriétés</u>	3,75% des sujets abordés
<u>3.6</u>	<u>Les Déclassements de routes</u>	0% des sujets abordés
<u>3.7</u>	<u>Le coût du projet, les aspects financiers</u>	5% des sujets abordés
<u>3.8</u>	<u>La qualité du projet, les choix retenus</u>	7.5% des sujets abordés
<u>3.8.1</u>	<u>Qualité</u>	
<u>3.8.2</u>	<u>Choix techniques</u>	
<u>3.9</u>	<u>Divers</u>	1,25% des sujets abordés

3. Réponses du maître d'ouvrage aux observations relevées par le commissaire enquêteur

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

Chaque avis est référencé suivant la typologie suivante @ pour un dépôt sur le registre dématérialisé, R1-R2 pour un dépôt sur le registre papier respectivement de Le Faouët et de Lanvénegen et C pour un dépôt par courrier. .

3.1 Projet présenté et déroulement de l'enquête

3.1.1 Contenu du dossier soumis à enquête

Synthèse partielle du commissaire enquêteur

@9c Le PLUi est en cours d'élaboration. Les 2 projets mériteraient une étude concomitante non évoquée.

@25g Des chiffres contradictoires et surévalués pour la **fréquentation des poids lourds**. Les chiffres de 2019 moins importants que ceux de 2017.

@25j Le site est concerné par un **PCAET** et un plan de risque des inondations. Absence d'un itinéraire cyclable, donc non-conformité avec le **Sraddet**. Idem pour le **SCoT**, 10 hectares de terres agricoles sont supprimés. Le **PLUi** n'est pas encore validé. Incompatibilité avec le **SAGE**, les compensations sont insuffisantes pour les zones humides.

@26b Le dossier ne présente pas de **manière sincère la portée de l'enquête publique**. Il n'est soutenu par aucune argumentation.

C7a estime que le projet remonte à plus de 25 ans. Autant d'années auront permis de préparer un dossier cohérent.

Réponse du Maitre d'ouvrage

Concernant la portée de l'enquête publique :

Comme indiqué dans le préambule de l'étude d'impact, le projet est soumis à déclaration d'utilité publique et également autorisation environnementale. Ces deux procédures peuvent faire l'objet d'une enquête publique unique ou de deux enquêtes distinctes.

L'étude d'impact du projet a donc été rédigée de manière à répondre à l'ensemble des exigences réglementaires nécessaires aux deux procédures et correspond à la retranscription du processus d'évaluation environnementale qui a été mis en place de manière itérative tout au long de la définition du projet et de ses mesures.

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 (objet de la présente enquête) et une demande d'autorisation environnementale.

Cependant, les délais d'instruction de la demande d'autorisation environnementale étant beaucoup plus longs, le maître d'ouvrage a décidé dans un second temps de demander une première enquête publique portant sur la déclaration d'utilité publique.

Une deuxième enquête publique sera donc organisée concernant l'autorisation environnementale.

Concernant la compatibilité du projet avec les documents de planification :

Le code de l'environnement ne prévoit pas, pour les projets d'infrastructure routière, que l'étude d'impact comporte la démonstration de leur compatibilité avec le SRADDET.

En tout état de cause, la compatibilité du projet avec le SRADDET est démontrée en page 8 du tome 2 de l'étude d'impact.

De manière plus générale, la compatibilité du projet avec les documents de planification en vigueur à la date du dépôt du dossier est bien démontrée dans l'étude d'impact aux pages 8 et suivantes du tome 2 de l'étude d'impact.

Ainsi, le projet, comme l'indique l'étude d'impact, « *participe à améliorer les conditions de vie des habitants, notamment en termes de déplacement au sein du territoire et avec les territoires limitrophes* » et est compatible avec le SCoT de Roi Morvan Communauté.

Si le projet entraînera la suppression de 10 ha agricole, comme indiqué dans le tableau page 82 du tome 2 de l'étude d'impact, il faut noter qu'environ la moitié correspond aux mesures compensatoires, dont certaines pourront être maintenues en pâturage selon un plan de gestion validé. Des mesures d'évitement lors de la recherche de tracé ont permis de retenir le tracé de moindre impact comme indiqué à cette même page.

L'intégration d'un boviduc permet de réduire l'impact sur l'accessibilité aux parcelles de l'exploitation bovine dont le siège est le plus proche du tracé.

Dans la mesure où le PLUi du Roi Morvan Communauté est en cours d'élaboration, la commune de Le Faouët n'est actuellement pas couverte par un document d'urbanisme (c'est donc le RNU qui s'applique). Les échanges avec Roi Morvan Communauté tout au long de l'élaboration des deux projets (PLUi et contournement de Le Faouët), ont permis de s'assurer de leur compatibilité.

Le PAPI (programme d'actions de prévention des inondations) doit également être intégré au PLUi.

Il est relevé que le **PCAET** de Roi Morvan Communauté est toujours en cours d'élaboration.

Concernant la compatibilité avec le SAGE :

Des précisions sont apportées sur la compatibilité du projet avec le SAGE au 3.3.1 Les cours d'eau, la qualité de l'eau, les zones humides du présent mémoire.

Concernant la fréquentation de poids lourds :

Le maître d'ouvrage confirme son estimation et y répond plus en détail au 3.2.2 Les conditions de circulation du présent mémoire.

3.1.2 Organisation de l'enquête et participation

Synthèse du commissaire enquêteur

6R1a espère que cette enquête sera la bonne, regrette le coût des différentes études et donne- rendez-vous pour la prochaine enquête.

@25a @26 @30 L'enquête DUP est organisée aux mêmes dates que celles du **PLUI de Roi Morvan**. Le public doit prendre connaissance de documents volumineux sur une période de 4 semaines, aboutissant de facto à diviser par deux le temps utile des études. L'article L123-9 prévoit une durée minimum de 30 jours pour ce types d'enquête, cette disposition n'est pas remplie.

@25 La Mairie du Faouët a donné un avis favorable mais pas sur la question d'utilité publique puisqu'elle se réfère à un avis déjà donné en 2021. Nous regrettons que **les avis du CNPN et de l'OFB** ne sont pas intégrés dans ce dossier. **Certaines cartes du dossier sont illisibles.**

Réponse du Maître d'ouvrage

Concernant la tenue concomitante de l'enquête avec l'enquête publique du PLUi de Roi Morvan :

La présente enquête publique est organisée par la préfecture du Morbihan ce qui n'est pas le cas de celle du PLUi organisée par Roi Morvan Communauté.

Le Département n'est donc pas décisionnaire quant aux dates de l'enquête publique. Il n'avait pas non plus connaissance des dates de l'**enquête de Roi Morvan Communauté sur son PLUi**.

La concordance du déroulement de ces deux enquêtes relève de la coïncidence et ne répond pas à une demande particulière du Département.

On peut cependant relever que cette concordance a permis aux citoyens venus consulter le projet de PLUi de prendre connaissance également du projet de contournement et vice et versa.

L'enquête publique s'est tenue du lundi 27 février 2023 9h00 au mercredi 29 mars 2023 à 17h00 soit 31 jours, la durée minimum de 30 jours est bien respectée. Quatre permanences ont été organisées par le commissaire-enquêteur alors que l'intégralité du dossier d'enquête était également librement accessible sur un site électronique dédié et tenu à disposition en mairie. Il ressort de la synthèse du commissaire-enquêteur que 57 participations ont été enregistrées.

Concernant l'absence de l'avis CNPN dans le dossier d'enquête publique :

Conformément à la réglementation, le projet étant soumis à étude d'impact, celle-ci est jointe au dossier d'enquête publique ainsi que l'avis de la MRAe. Le Département fait effectivement référence à l'avis du CNPN dans le préambule de son mémoire en réponse à l'avis de la MRAe.

Cependant, pour rappel, l'article R. 123-8 du code de l'environnement énumère les pièces devant figurer au dossier d'enquête. Parmi celles-ci, figurent notamment « *lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, les avis émis sur le projet plan, ou programme* ».

En l'espèce, l'enquête publique portait uniquement sur la déclaration d'utilité publique. Or, aucune disposition législative ni réglementaire ne prévoit l'obligation de saisir le CNPN dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique. Cette saisine doit être réalisée, conformément à l'article R. 181-28 du code de l'environnement, dans le cadre de la phase d'examen de l'autorisation environnementale. L'avis du CNPN n'avait donc pas à figurer dans le dossier d'enquête publique de la déclaration d'utilité publique.

En tout état de cause, il s'agit d'un document daté du 24 février 2022 mis à la disposition du public par le CNPN et consultable sur son site internet.

Enfin, s'agissant de la remarque sur l'**avis de l'OFB**, à l'instar de ce qui a été indiqué concernant l'avis du CNPN, aucune disposition législative ni réglementaire ne prévoit l'obligation de saisir l'OFB dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique.

Concernant la lisibilité des documents :

Les documents transmis par le maître d'ouvrage à la Préfecture étaient lisibles, mais il semble que la mise à disposition sur la plateforme internet de la Préfecture ait nécessité une compression des images. Les versions papiers lisibles étaient cependant disponibles en mairie de Le Faouët et Lanvégen tout au long de l'enquête.

3.1.3 Concertation lors de la réalisation du projet

Synthèse du commissaire enquêteur

@22c souhaite **une plus grande participation du public** pour l'élaboration du projet. Demande un référendum local.

Le projet du contournement de Le Faouët n'est pas soumis à une concertation obligatoire au titre du code de l'environnement ou du code de l'urbanisme, le maître d'ouvrage a toutefois engagé de manière volontaire **une concertation lors des études préalables à l'enquête publique**.

Le processus de concertation a réuni plus d'une cinquantaine de personnes lors de chacune 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 Gouenn 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 novembre 2019 sur le site internet du Département ainsi que les sites internet des mairies de Le Faouët et Lanvégen.

De par la complexité de la réglementation et des dossiers présentés, du fait de la durée de l'instruction des dossiers déposés en mars 2021, le Département a souhaité demander l'organisation de cette première enquête, justement pour solliciter l'avis des citoyens sans plus attendre.

3.1.4 Arguments dans le dossier pour justifier le projet

Synthèse

@9c estime que les justifications ne montrent pas clairement les **effets positifs du projet en termes de transit facilité et de sécurité routière**. Les effets environnementaux positifs ont été maximisés et les incidences négatives minimisées.

@7b rappelle que la **CNPN** a émis un avis défavorable, il estime que **la raison impérative d'intérêt public majeur** n'est pas suffisamment démontrée vis à vis des enjeux environnementaux. La MRAe remet également en cause des justifications. L'avis de la CNPN est également rappelé par @30b.

Pour 10a, ce projet de 40 ans répond aux préoccupations révolues : intensification des productions agricoles et des denrées industrielles à bas coûts grâce aux subventions. La société Kerana, sur l'axe Gourin Scaër est **parfaitement desservie** depuis 1999. La survie de la Conserverie morbihannaise, est assurée.

@23a ne voit ni l'**intérêt public**, ni la référence à la loi climat et résilience.

@25e constate que l'hypothèse de reprendre la RD 782 actuelle jusqu'à la RD 790 et de rejoindre la RD 769 par la VC 11, par Coat Loret, n'a pas été étudiée comme **alternative possible**. Cette possibilité permettrait de préserver le foncier agricole, le paysage, la biodiversité, les zones humides, la tranquillité de la voie verte et les futurs riverains. Dans l'observation @25h, il conteste l'**intérêt public majeur du projet (la sécurité publique et l'amélioration de la desserte)** car des solutions satisfaisantes existent en **alternative** du projet retenu.

@26c estime que l'intérêt général développé porte sur les **gains de temps** et sur la **sécurité**. Il rappelle le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé. Le projet s'exonère de l'obligation d'étudier des solutions **alternatives**. Il est plus avantageux pour les habitants de Scaër, Guiscriff et Lanvégen de rallier les routes nationales 164 et 165 **sans passer par Le Faouët**. Le projet ne générera qu'un gain quasi-nul pour ce qui concerne l'accès à la RD769. L'**activité économique** du bourg n'en tirera aucun profit.

@27 déclare que le projet est hors sol aux vues des enjeux actuels sociaux et climatiques. Pour lui, ce sera une catastrophe pour la faune et la flore locales pour gagner à peine quelques secondes. L'argent devrait servir à la protection de l'environnement.

@30b et @30i rappellent que les territoires peuvent jouer un rôle dans la lutte contre le réchauffement climatique. Le projet vise à fluidifier, sécuriser, accélérer la circulation des véhicules sur 3 km. Pour ce faire, des hectares de milieux naturels, de terres agricoles et de bocage vont être détruits. Au final, le trafic basculerait d'un itinéraire avec des nuisances et des risques vers un nouvel itinéraire qui abrite des milieux exceptionnels. Cette analyse est confortée par @31a, qui précise que les bouleversements pèsent bien lourd au regard des bénéfices espérés. Sans compter les efforts fournis pour vitaliser le centre-ville.

C2 A quels objectifs le scénario O3 ne répond pas ? Ils n'ont pas démontré que le **tracé O3** n'était pas une **alternative** satisfaisante.

Réponse du Maître d'ouvrage

Concernant les effets positifs du projet :

En ce qui concerne les effets positifs du projet notamment en terme de transit facilité et de sécurité routière (effet positif notamment développé au 3.2 Intérêt du projet pour la population), le tableau de réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la MRAE précise en page 7 :

"La carte p 283 montre bien la situation 2045 sans projet et avec projet.

[...]

Les gains que la carte de synthèse met en évidence sont : une baisse du trafic poids lourds sur la RD790 qui traverse l'agglomération sur un linéaire important (2,5km) ainsi qu'une suppression du trafic poids lourds sur la voie communale traversant le hameau de Coat Loret".

Concernant la raison impérative d'intérêt public majeur :

Il convient tout d'abord d'indiquer que la raison impérative d'intérêt public majeur est à démontrer au stade de l'autorisation environnementale lorsque celle-ci vaut dérogations espèces protégées.

En l'espèce, l'enquête publique porte sur la déclaration d'utilité publique. A ce stade, c'est donc bien l'utilité publique du projet qu'il convient de démontrer. En ce sens, le projet poursuit plusieurs objectifs qui sont indéniablement d'utilité publique, à savoir comme l'indiquent les pages 354-355 du tome 1 de l'étude d'impact précitées :

- la sécurisation du trafic: ainsi, ce projet de contournement routier permettra de détourner le trafic routier du centre de Le Faouët, afin de réduire les risques que ce trafic fait peser sur les usagers et les riverains, tout particulièrement aux abords du collège Jean Corentin Carré.
- l'amélioration de la desserte du territoire

C'est d'ailleurs en ce sens que le Conseil Municipal du Faouët a rendu un avis favorable durant l'enquête publique, le 8 mars 2023, à 18 voix pour et 4 voix contre. Enfin le Conseil Communautaire de Roi Morvan Communauté a adopté un avis favorable le 6 avril par 37 voix pour et 1 contre « compte tenu des enjeux de sécurité pour la commune du Faouët et des enjeux de desserte du territoire ».

En tout état de cause, le Département confirme que le projet répond bien à des raisons impératives d'intérêt public majeur. En effet, tant la sécurisation du trafic que l'amélioration de la desserte du territoire ont déjà pu être considérées par le juge comme constituant des raisons impératives d'intérêt public majeur en vue de l'obtention de la dérogation espèces protégées afférente.

Concernant la sécurité publique :

Les réponses sont présentées au 3.2.1 Sécurité routière du présent mémoire.

Concernant l'amélioration de la desserte du territoire, comme indiqué en pages 354 et 355 du tome 1 de l'étude d'impact, le maître d'ouvrage s'est appuyé sur :

- la localisation des zones d'activités à l'échelle de Roi Morvan Communauté et aux surfaces disponibles de ces zones indiquées au SCOT de Roi Morvan Communauté.
- le constat que les itinéraires actuels empruntant la RD782 n'étaient pas adaptés au trafic poids lourds.
- le constat d'un trafic poids lourds de transit significatif empruntant déjà ces itinéraires, estimé à 210 véhicules par jour.

Concernant l'accessibilité du site de Kerana et du site de la Conserverie :

Certains avis contestent le besoin d'une amélioration de l'accessibilité du site de Kerana et du site de la Conserverie sur la RD790.

Les responsables de ces sites se sont manifestés dès l'origine du projet et avaient réagi fortement auprès du préfet alors que le projet précédent ait été abandonné. Les gestionnaires de voiries départementales et communales confirment l'inadéquation et l'insécurité du trafic poids lourds généré sur la voie communale n°11 et sur la RD790 en zone agglomérée, comme indiqué en page 354 du tome 1 de l'étude d'impact.

Concernant les gains de temps évoqués :

L'utilité publique du projet ne réside pas dans le « gain de temps » offert aux usagers. Celui-ci est présenté dans le tome 2 page 249 dans l'analyse des coûts et des avantages induits car il fait partie de l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité devant figurer au sein de l'étude d'impact conformément à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

C'est bien l'amélioration de la desserte du territoire pour conforter un itinéraire prioritaire qui a été retenue, les itinéraires actuels étant inadéquats aux trafics poids lourds. Celle-ci a été appréciée lors de l'analyse multicritère au travers notamment des caractéristiques géométriques du tracé traduisant le niveau de service.

Concernant d'autres itinéraires existants plus pertinents sans passer par Le Fauët, les arguments présentés ne sont pas retenus à partir du moment où le dossier s'appuie sur le trafic poids lourds observé sur la RD782 actuelle et sur la VC11, et qui est à l'origine de la justification du projet.

D'autres itinéraires sont bien sûr utilisés selon les origines ou destinations considérées mais ne sont pas des alternatives au projet.

La connexion du projet avec la RD769 est essentielle, car cet itinéraire structurant du réseau routier départemental présente un intérêt régional et assure une liaison avec le réseau national.

Concernant les alternatives au projet :

Le maître d'ouvrage tient tout d'abord à préciser que ce sujet est décrit dans le tome 2 de l'étude d'impact au chapitre *XVII.2 Justification de l'absence de solution alternative satisfaisante au projet*.

Cette description intervient conformément aux exigences de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement: « Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une

indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ».

Plusieurs avis contestent ainsi le choix du tracé et proposent quelques alternatives comme:

- **Un aménagement en place de la route de Coat Loret (VC11)** qui est également évoqué au chapitre XVII.2 cité plus haut du tome 2 de l'étude d'impact ;
- **Un aménagement en place de la RD790 et RD782 avec un tronçon de tracé neuf pour dévier le carrefour du Golhen**, correspondant au **scénario O3** déjà évoqué lors de la concertation du publique en 2018 et présenté dans le chapitre *XVII.2.2 Scénarios en tracés neufs du même tome* ;

Ces alternatives ont toutes été étudiées lors de l'étude d'opportunité ou lors de la concertation du publique et ont été écartées par le maître d'ouvrage sur la base d'une analyse multicritère.

Des détails sont cependant apportés ci-dessous.

3.1.4.1 Aménagement en place de la route de Coat Loret (VC11).

Concernant l'aménagement en place de la VC11, comme une alternative au projet, celle-ci présente des caractéristiques très contraintes en particulier la pente du **profil en long d'environ 9%** qui dépasse largement la limite admissible du niveau de service du projet (6%). Les caractéristiques de la VC11 correspondraient à un référentiel d'une route en relief difficile. C'est pourquoi **l'aménagement en place de la VC11 a été rapidement écarté lors des études d'opportunité.**

3.1.4.2 Scénario O3 – déviation du carrefour du Golhen – rappel du scénario

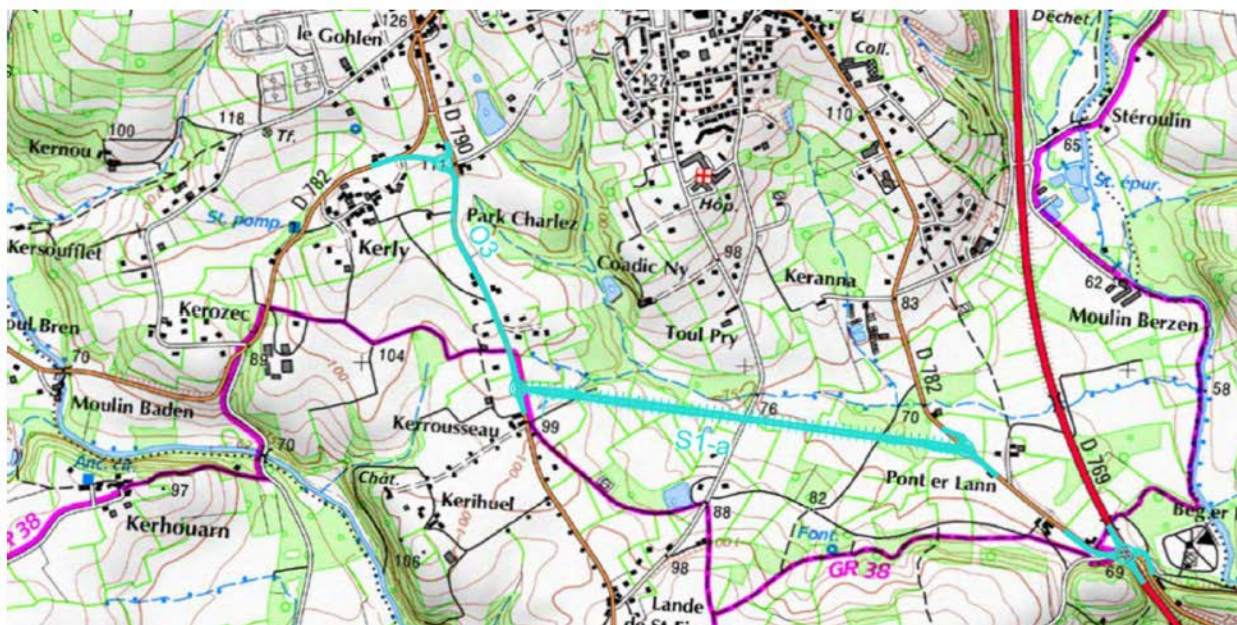
Ce scénario a été proposé par l'association Ar Gouenn lors de l'atelier Patrimoine - Espaces naturels – Loisirs organisé le 22 mars 2018 par le département dans le cadre de la concertation du public.

Lors de cet atelier étaient représentées les associations Ar Gouenn et Nature et Patrimoine Centre Bretagne ainsi qu'une habitante d'Arzano.

La présentation et l'analyse de ce scénario ont ensuite été intégrées au dossier de concertation mis à disposition du public du 15 au 29 juin 2018 mais aussi lors de la réunion publique du 28 juin 2018.

Ce dossier de concertation, toujours accessible sur le site du Département, précise notamment en page 14 :

DÉFINITION ET PRÉSENTATION DU SCÉNARIO O3



Carte 4 : Tracé de principe du scénario O3

« Le réaménagement en place de la RD790 et de la RD782 est plus difficile à définir. En particulier pour la RD790 qui présente une chaussée de 5,60m sans accotement, avec 13 accès directs à des parcelles bâties.

Un scénario à minima O3b réduisant le recalibrage au strict nécessaire du point de vue de la sécurité **ne répond pas aux objectifs du projet**.

Un scénario O3a qui appliquerait le profil type du projet sur la RD790 impacterait fortement les parcelles bâties le long de la RD790. Ce scénario pourrait répondre partiellement aux objectifs du projet, avec cependant **un niveau de service peu satisfaisant**. L'impact sur le bâti est par ailleurs très important.

Ce scénario appelé O3 a été étudié selon la même grille utilisée lors de l'étude d'opportunité et de faisabilité réalisée en 2017 [].

Aussi, en COPIL le choix a été fait d'écartier le scénario O3 car il ne répond que partiellement aux objectifs et que son impact sur le bâti est tel qu'il ne peut pas être retenu au regard des avantages environnementaux pourtant indéniables. »

3.1.4.3 Scénario O3 – déviation du carrefour du Golhen – détail des études

Les éléments précédents constituent une synthèse d'étude déjà portée à connaissance du public en 2018.

Au vu des avis exprimés et dans une volonté de transparence et de démonstration, le maître d'ouvrage présente ci-après le détail de ces études pour le scénario S1+O2 qui a évolué vers la solution retenue et qui a été présentée à l'enquête publique et le scénario S1+O3 issu de la concertation et écarté en 2018.

Le scénario O3 a bien été étudié selon la méthodologie de l'étude d'opportunité et de faisabilité réalisée en 2017, décrite ci-après :

Lors de cette étude, les scénarios d'aménagement en place et les scénarios en tracés neufs ont été étudiés à l'échelle de la commune.

La comparaison de ces fuseaux a suivi deux étapes.

Objectifs
Améliorer la desserte des territoire en confortant un itinéraire prioritaire
Améliorer la sécurité des usagers en agglomération
Améliorer le cadre de vie
Améliorer la sécurité des usagers dans les hameaux
Total Objectif
Contraintes / effets
Technique
Niveau de service
Coût

Illustration de la grille des appréciations techniques et fonctionnelles (extrait étude d'opportunité)

La première étape a consisté à vérifier la réponse de ces fuseaux aux quatre objectifs du projet, et à vérifier l'absence de caractéristique fonctionnelle rédhibitoire :

Les fuseaux non écartés ont ensuite été comparés selon la grille multicritères détaillées en 7 thématiques et enjeux (1 à 4 enjeux pour chaque thématique), chaque enjeu étant noté sur 4 points :

Thème	Enjeu principal (impact potentiel à éviter/réduire)
Les difficultés techniques potentielles	La topographie marquée du site peut engendrer ponctuellement d'importants déblais/remblais ou la réalisation d'ouvrages d'art imposants et coûteux.
Le niveau de service	Le trafic de transit dans la traversée urbaine participe aux difficultés de circulation génératrices d'allongement des temps de parcours, passe devant plusieurs établissements scolaires et participe globalement au risque d'accidents de la route.
Le milieu physique	L'usine de production d'eau potable de Barrégant et ses périmètres de protection associés constituent une contrainte forte pour le projet. La présence d'une multitude de sources est à l'origine d'un réseau hydrographique extrêmement dense et ramifié qui constitue une contrainte particulière pour le projet.
Le milieu naturel	Site Natura 2000 Rivière Ellé La préservation des zones humides et de leurs fonctionnalités hydrauliques et écologiques Zones d'intérêt pour la faune et la flore (ZNIEFF, ENS) Milieux sensibles pour la faune et la flore (cours d'eau, berges, mares, plans d'eau, boisements, haies, zones humides)
Le paysage et le patrimoine	La préservation des continuités paysagères par une implantation du projet de façon linéaire en prenant appui sur la maille bocagère et boisée pour l'intégration paysagère du projet. La prise en compte des enjeux paysagers en : - favorisant une implantation du projet respectueuse de la topographie engendrant moins de déblais et de remblais ; - éloignant le tracé du projet des lieux de vie groupés à l'ambiance paysagère intimiste, et des lieux touristiques (centre - ville de Le Faouët, chapelles du Faouët, fontaine Saint-Fiacre, Abeille Vivante et Cité des Fourmis et le camping municipal) ; - permettant au projet de devenir un axe de découverte de Le Faouët en valorisant les vues lointaines lorsqu'elles existent. La préservation des liaisons douces et prévoir leur rétablissement en cas d'interaction avec le projet Veiller à l'insertion paysagère depuis les sites et monuments historiques des chapelles du Faouët, du site non protégé de la fontaine Saint-Fiacre et des hameaux aux petits patrimoines.
Le milieu humain	L'amélioration de la desserte des zones d'activité situées à Le Faouët. La préservation des activités agricoles.
Le bâti	Présence de bâti proche de la voie

Grille d'analyse de l'étude d'opportunité et de faisabilité de 2017

(0 : Non réponse aux objectifs ou non évitement d'un impact sur les milieux → 4 : absence d'impact).

Réponse aux objectifs du projet			Le niveau d'impact prévisible du fuseau sur l'environnement				
Non réponse aux objectifs	Réponse partielle aux objectifs	Objectifs atteints	Non évitement d'impact majeur	Impact fort	Impact moyen	Impact faible	Absence d'impact
0	3	4	0	1	2	3	4

- **Note = 0** : les objectifs ne sont pas atteints ou le fuseau ne permet pas d'éviter un impact majeur (ex : traversée significative de zones humides) ;
- **Note = 1** : le niveau d'impact prévisible du fuseau sur l'environnement est fort ;
- **Note = 2** : le niveau d'impact prévisible du fuseau sur l'environnement est moyen ;
- **Note = 3** : les objectifs sont partiellement atteints ou le niveau d'impact prévisible du fuseau sur l'environnement est faible ;
- **Note = 4** : les objectifs sont atteints ou le fuseau n'impact pas l'environnement.

Grille de notation des fuseaux extraite de l'étude d'opportunité

Enfin, pour chaque scénario, une synthèse est proposée en ramenant les notes de chaque thématique sur 32 pour éviter la pondération entre les 8 thématiques : réponse aux objectifs, difficultés techniques, niveau de service, coût (estimé sommairement), milieu physique, milieu naturel, paysage et patrimoine, milieu humain et bâti.

Chaque sous thème est noté sur 4, puis chaque thématique a été ramenée sur 32 de façon à obtenir le tableau de synthèse présenté au chapitre précédent qui évite ainsi toute pondération entre les thématiques.

En synthèse, le scénario O3 n'a pas été retenu au vu de 3 thématiques :

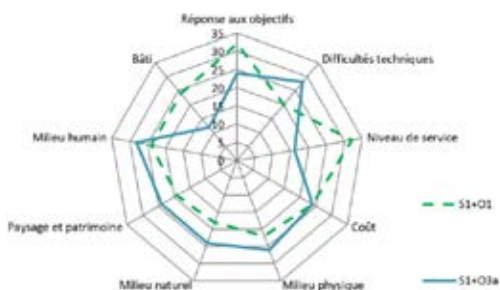
Une réponse partielle aux objectifs du projet du fait de l'augmentation du trafic poids lourds devant 13 accès privés sur la RD790 et le maintien du trafic poids lourds sur la RD782 devant 8 accès privés :

Un niveau de service moindre du fait des caractéristiques géométriques très contraintes mais acceptables dans un contexte urbain notamment pour le giratoire supplémentaire.

Enfin le critère bâti de l'analyse multicritère considère l'impact du projet sur les parcelles bâties ; le recalibrage de la RD790 devant les 13 accès privés présente de fait un impact plus grand que le scénario O1.

C'est donc sur cette analyse que le scénario S1+O3 a été écarté en 2018.

La représentation type « radar » ci-dessous présente la comparaison entre le scénario S1+O1 de l'étude d'opportunité de 2017 qui a évolué vers la solution retenue présentée à l'enquête et le scénario S1+O3.



Ces deux solutions alternatives, le scénario O3 et l'aménagement en place de la VC11, ont bien été étudiées. Ils ont cependant dû être écartés compte tenu des raisons développées ci-dessus.

3.2 Intérêt du projet pour la population

3.2.1 Sécurité routière

Synthèse

2R1b souhaite une circulation à Porz en Haie moins dense avec de **la sécurité pour les enfants et les traversées de la route**. Il espère la réalisation du projet.

3R1, la circulation sur la VC 11 est épouvantable. De nombreux **accidents matériels sont à déplorer à Coat Loret** et près des îlots. 4R1b rappelle qu'il y a des vélos sur cet axe à St Fiacre et que la circulation est dangereuse du fait des camions. Pour le même axe, C1 se plaint des vibrations provoquées par les camions, de la **dangerosité**, de la difficulté pour les croisements. 6R1c évoque également la VC 11 et les 210 passages estimés pendant plus de la moitié de l'année. Il demande de la sécurité et précise que les enjeux humains sont plus importants que la préservation de certaines espèces. Pour 3R2, il faut interdire les poids lourds à Coat Loret.

1R2 est favorable au projet, l'accès à sa propriété de Moulin Baden va être sécurisé.

7R1 attend cette déviation depuis 30 ans. Pour lui, il convient de considérer d'abord l'aspect **sécuritaire pour les riverains de la route de Coat Loret/St Fiacre**, du tronçon Restolgen/Le Golhen. Avec une étude d'impact cohérente, ce projet doit pouvoir se concrétiser.

9R1 attend cette déviation avec intérêt car elle est impactée par la circulation des poids lourds, voitures et autres. La vitesse est excessive, les règles de circulation ne sont pas respectées. **Cycliste et piétonne, elle a besoin de sécurité.**

4R2 doit traverser avec ses bêtes et c'est **toujours très dangereux** avec un nombre important de voitures à arrêter. Il souhaite que ce projet de 40 ans aboutisse, avec des aménagements pour son cheptel.

5R2 rappelle que différents projets n'ont pas abouti, que le contournement du Faouët est indispensable, qu'il est **inadmissible que les camions passent devant le collège** et poursuivent vers un **carrefour très dangereux**, Le Gohen. Les semis qui viennent de l'axe Lorient Roscoff vers la conserverie La Morbihannaise empruntent un chemin communal en passant par le centre du village. Favorable au contournement du Faouët pour ces raisons de sécurité.

6R2 est favorable au projet eu égard au niveau important du trafic de poids lourds dans le secteur.

@11 emprunte régulièrement la départementale 782, le carrefour du Gohen est dangereux et les accidents sont fréquents. Pour des raisons de sécurité (proximité du collège, l'emprunt d'un chemin communal), il est favorable au contournement.

@13b note que le projet est encourageant et utile pour les déplacements autour de sa ferme. Il permet un accès plus facile et diminue le risque d'accidents.

@16a précise que La RD 782 offre des conditions peu satisfaisantes en terme de fluidité du trafic et de sécurité, notamment le bourg du Faouët. Le trafic des poids lourds est estimé à plus de 200 véhicules par jour, nombre d'entre eux empruntent une voie desservant le collège Corentin Carré. Il rappelle également les conditions de circulation à Coat-Loret. Il est favorable pour des raisons de sécurité.

13R1a est favorable à ce projet qui correspond à un besoin impératif de sécurisation de l'axe Scaër Le Faouët sur la RD 782. La diversité du trafic sur la partie Ouest (Moulin Baden et au-delà semble sous-estimée par rapport aux relevés de 1998. Les riverains au-delà du périmètre d'étude constatent un fort accroissement de la circulation et de la dangerosité. Il s'attend à des accidents mortels. Il rappelle l'antériorité du projet (13R1c) Et pense qu'il est grand temps de revenir au principe de sécurisation globale de cet axe Cornouaille de la RD 782.

14R1 et 15R1 décrivent le non-respect des règles de circulation et l'insécurité routière qu'ils subissent sur la VC 11 à Coat Loret. La même semaine, il y a eu 3 accidents matériels, voitures et camions. 15R1 parle également du Cour Carré et du carrefour Golhen.

Pour @2c, le nombre d'accidents est faible voire inexistant. Il n'y a pas de bouchons... **La dangerosité est modérée.** @3c n'a jamais vu d'accident, pour elle, une route droite va favoriser la vitesse.

Pour C2b, les dangers proviennent de la vitesse et il faut mettre en place des dispositifs de ralentissement et des contrôles. Les 5 accidents mentionnés dans le dossier ne démontrent pas la dangerosité des routes. Les accès du collège sont sécurisés. Les poids lourds continueront de venir à Le Faouët pour les commerces et les livraisons.

Pour C3a, le projet ne présente aucune utilité publique. Il est coûteux, **les abords du collège sont sécurisés.** Les élèves iront ensuite en vélo sur le contournement.

@10c déclare que le dossier ne précise pas le niveau d'accidentologie de cet axe (Cour Carré près du collège) et qu'aucun accident important n'est recensé.

Concernant le passage des camions devant le collège, @21a précise que c'est le cas devant plein d'autres établissements. L'unique moteur de ce projet d'inutilité publique, la demande d'une usine pour ses accès.

@25c déclare que la limitation de vitesse à 30 km/h, les trottoirs et les stationnements permettent déjà de sécuriser la proximité du collège. Pour lui, la dangerosité devant le collège n'est pas démontrée par des données sur les accidents, sur le transit facilité ou sur les conditions de circulation. Dans le village de Saint Fiacre et de Coat Loret, aucun élément n'est apporté sur des demandes de contrôles de la mairie pour faire respecter la réglementation.

@31e rappelle des aménagements routiers ont été mis en place à Coat Loret et devant le collège. La pertinence paye en matière d'amélioration des voies existantes.

@17c déclare qu'une riveraine du contournement craint pour sa sécurité avec le nouveau projet.

Réponse du Maître d'ouvrage

Certains avis défavorables au projet indiquent que les aménagements devant le collège Jean Corentin Carré seraient d'ores et déjà satisfaisants : larges trottoirs, deux giratoires, un espace dédié aux bus et des parkings du même côté que l'établissement. Ces avis pointent l'absence d'accident recensé devant le collège.

Il convient cependant de rappeler que l'appréciation du caractère accidentogène de la route ne s'apprécie pas uniquement au regard du nombre d'accidents mortels et qu'il ne saurait être fait abstraction des accidents corporels et non corporels : comme indiqué en pages 333 et 334 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 Fauët 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 Fauët, etc). De nombreuses observations formulées lors de l'enquête mettent d'ailleurs en avant ce besoin de sécurisation. En effet, 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. C'est un facteur accidentogène indéniable.

Concernant la voie communale traversant le hameau de Coat Loret, le pouvoir de police est exercé par le maire de Le Fauët. Sa décision d'autoriser la circulation des poids lourds sur cette voie malgré les réclamations des riverains est précisément liée au souhait de limiter le trafic de transit poids lourds sur la RD790 devant le collège Jean Corentin Carré. Ce parti pris de la municipalité est une solution « par défaut », c'est-à-dire de renvoyer une nuisance sur une voirie

communale malgré le fait qu'elle soit inadaptée pour tenter de minimiser les nuisances sur une voirie départementale en périmètre densément urbanisé.

Concernant l'amélioration des voies existantes, il est renvoyé aux développements sur les alternatives au projet (Cf. 3.1.4 Arguments dans le dossier pour justifier le projet).

L'amélioration de la sécurité publique est bien la première justification du projet.

3.2.2 Les conditions de circulation

Synthèse

@3b estime que le réseau routier est suffisant et qu'il ne nécessite aucune construction supplémentaire. Ne constate **jamais de « bouchons »** sur l'axe Le Faouët/Scaër. Les chauffeurs routiers et artisans apprécient les stationnements à proximité de la boulangerie « Ar Golen ».

@6d La traversée Nord / Sud par les camions sera toujours présente près du collège. Les seuls points positifs sont pour quelques habitants à Coat Loret. Il préconise d'engager les sommes prévues pour améliorer les routes existantes, notamment au carrefour du Golène.

C2a n'a **jamais vu d'embouteillages** au Faouët (constat partagé par @19 et @20). Avec le tracé final, **les 35 habitations de la RD 790 sud verront la circulation plus que doubler**. Les accès des riverains seraient moins impactés avec le scénario O3. Il n'y a pas besoin de désenclaver la Bretagne intérieure. Les zones qui restent à construire à Guisriff se trouvent sur la RD 27.

C3c Le projet n'améliore pas les déplacements. Le nombre des poids lourds ne va pas diminuer à Le Faouët. **La circulation des VL va augmenter sur la RD 790**. Pas de valorisation des sentiers pédestres ni même d'aménagement de pistes cyclables.

Pour @10h, **le projet rallonge les dessertes locales** et l'itinéraire Beg er roch / moulin Baden que de 3 minutes. Il diminuera la fréquentation du bourg par les véhicules légers et les artisans.

Selon l'UDB, @15a, ce projet tablait sur **une augmentation du trafic de 2 % par an** alors qu'en cinq ans **il a baissé de 10%**, sans aucun accident.

@25d estime que la gêne occasionnée par les poids lourds n'est pas démontrée dans le bourg. Idem pour les villages de Saint Fiacre et Coat Loret. Les maisons sont en retrait. Le bruit n'a pas été mesuré. En ce qui concerne, le carrefour du Golen, le scénario O3 en raison de l'impact sur le bâti, ce qui est surprenant puisque l'option retenue prévoit des destructions du bâti plus importantes à Kerousseau. La circulation des véhicules légers ne sera pas modifiée près du collège.

Pour C7e, l'enjeu du projet n'est pas seulement économique, il a aussi l'attractivité des communes voisines et la fluidité de la circulation. Il est réellement d'utilité publique.

13R1b constate que selon le SCoT, Guisriff concentre plus de la moitié des surfaces disponibles pour les activités, ce qui pourrait encore alourdir le trafic sur la RD 782, non seulement au niveau du Faouët sud.

Réponse du Maître d'ouvrage

Le projet ne s'appuie pas sur une argumentation de suppression de congestion qui n'est effectivement pas constatée. Le besoin et la réponse ne sont pas capacitaires mais bien sécuritaires, comme indiqué à plusieurs reprises, il vise notamment à supprimer la présence de poids lourds en transit afin de sécuriser le trafic.

Concernant l'hypothèse d'augmentation de trafic, la page 21 de l'étude de circulation de 2017 présentée en annexe n°10 du tome 2 (p282) indique une hypothèse de 1% par an basée sur l'évolution constatée entre 2007 et 2016. Le projet ne tablait donc pas sur une hypothèse d'augmentation du trafic de 2% par an. Les données de 2020 et 2021 ont été perturbées par la pandémie COVID, et ne sont pas représentatives des conditions de circulation normales c'est-à-dire hors pandémie.

Si l'on prend en compte l'année 2019 dernière année représentative avant COVID, on note une augmentation de 25% entre 2009 et 2019 du trafic moyen journalier annuel sur la RD790 Nord, pour le trafic poids lourd l'augmentation est d'environ 15% entre 2012 et 2019.

Le Département confirme son estimation de trafic de transit poids lourds de 210 véhicules par jour en moyenne annuelle.

Concernant le scénario O3, il est renvoyé aux développements sur les alternatives au projet (Cf. 3.1.4 Arguments dans le dossier pour justifier le projet).

3.2.3 Désenclavement du Faouët

Synthèse

@16b voit l'impact positif permettant de rejoindre plus rapidement les grands axes, aidant ainsi au désenclavement du territoire et une amélioration de la desserte du territoire en confortant un itinéraire prioritaire.

C6a prévoit **des retombées économiques** (conserverie, tourisme, industries agroalimentaires). Sont favorables pour la desserte de la conserverie et réduire le transit des camions au Faouët.

C7b rappelle que le fondement du dossier a toujours été le désenclavement de la partie Sud du Faouët vers des zones de vies plus attractives (Lorient, Quimperlé...).

C2a fait remarquer que **cette déviation va couper le centre-ville de la rivière Inam et du hameau Saint Fiacre**. Le centre-ville sera enclavé entre deux départementales. Les habitants de Lanvénegen et Guisriff verront leurs trajets augmenter pour venir au Faouët.

@25b estime que le projet de déviation Sud ne va pas permettre de mettre en relation plus rapidement les communes de Lanvénegen, Scaër et Guisriff avec le réseau à 2 X 2 voies du réseau national. Idem pour la liaison avec le RD 769. Les gains de temps sont donc écartés.

Pour @ 30d, **la promesse d'un désenclavement** du secteur Scaër Guisriff, Lanvenegen via un accès plus rapide aux nationales 164 et 165 par le futur contournement **est fausse**. C'est beaucoup plus rapide par Châteauneuf du Faou, Spézet, Quimperlé ou Riec sur Bélon. En ce qui concerne l'accès depuis l'ouest du Faouët vers la RD769, une poignée de minutes, gagnée pour certains, 2 à 5 km de trajet en plus pour beaucoup d'autres.

Réponse du Maître d'ouvrage

L'intérêt des territoires est bien d'être connecté aux grands axes de communication. C'est bien une idée essentielle, celle de rendre attractif des axes de circulation adaptés à recevoir les trafics les plus denses et non de disperser des flux sur des infrastructures non conçues pour recevoir des circulations de transit. Il s'agit de mettre en cohérence les fonctions&usages et la typologie de route.

Concernant l'accès depuis le centre-ville à la rivière Inam et au hameau de Saint Fiacre, les circulations en modes doux seront améliorées :

- L'accès à l'Inam se fait aujourd'hui en longeant la RD782 à l'Est du centre-ville jusqu'au carrefour avec la route du Pont Neuf. Avec le projet, le trafic baissera fortement sur ce tronçon de la RD782, reclassée en voirie communale. La traversée du projet se fera en deux temps avec un ilot central.
- L'accès au hameau de Saint fiacre se fait actuellement par la rue Saint Fiacre. Cette rue, rétablie uniquement sur sa partie Nord, devrait voir son trafic diminuer facilitant la circulation des piétons et des cycles. La traversée du projet se fera en deux temps.

3.2.4 Aspects économiques

Synthèse

6R1b déclare que le projet sera **très positif pour l'usine DAUCY**, le principal employeur de la région. Plusieurs petites entreprises utilisent aussi ce parcours.

Agriculteurs, C6a sont favorables au vu **des retombées économiques** (conserverie, tourisme, industries agroalimentaires).

C7d précise que l'attractivité du territoire dépend de son réseau routier, il génère des activités économiques (industrie, social, agricole, tourisme et culturel).

Pour @2d, **le centre-ville** doit rester un lieu de passage pour les commerçants. @17d rappelle que le commerce local peine déjà à survivre.

@4a habite à côté de ce contournement où il a fondé son activité économique et une association. Comme son entourage, il voit un conflit d'intérêt avec l'entreprise agroalimentaire située non loin du projet.

@9d estime que le commerce local souffre déjà et que le projet signerait **la mort de la relative vitalité économique et culturelle du centre bourg**. @17d partage cet avis.

Selon C2c, le projet va provoquer **la mort des petits commerces**. C'est le trafic local qui permet aux commerces et entreprises de subsister.

Réponse du Maitre d'ouvrage

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

- Le projet aura un impact très faible sur les entreprises installées à Le Faouët.
- les entreprises installées à Le Faouët seront desservies directement par la déviation au niveau des giratoires de « Pont er Lann » et de « Kerousseau » .

Les auteurs des avis exprimés contre cette appréciation ne se sont d'ailleurs pas identifiés comme des commerçants de la commune.

Seuls les usagers venant ou allant vers Guisriff auront un allongement de parcours d'environ 700 m 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.

Parmi les trois **agriculteurs** s'étant exprimés, aucun n'a contesté l'utilité publique du projet malgré l'impact sur leurs terres agricoles.

3.2.5 Le tourisme

Synthèse

@2b estime qu'il ne faut pas rapprocher le trafic **d'un lieu à préserver comme Saint-Fiacre**. Le risque de dévaluer le territoire est fort.

Pour @4b et @6a, C3d, le projet **menace directement l'attractivité touristique de la commune**.

Selon @15c, ce projet onéreux de détournement de la circulation risque **de porter un coup** au commerce de centre bourg et à l'attractivité d'un territoire propice à la randonnée, atout d'un **tourisme écologique et culturel**.

Réponse du Maitre d'ouvrage

Le projet va justement permettre d'apaiser le trafic poids lourds sur la VC11 qui sépare la chapelle Saint Fiacre de la fontaine Saint Fiacre.

Le chemin de grande randonnée qui longe aujourd'hui la RD782 sur un tronçon d'environ 120m à l'Ouest de le Faouët sera également apaisé (déclassé en voie communale).

3.3 Impact sur l'environnement

Le dossier soumis à enquête présente de manière relativement détaillée la démarche d'évaluation environnementale conduite par le porteur de projet au fur et à mesure de la construction progressive du programme d'aménagement, c'est-à-dire un travail progressif et itératif.

L'évaluation environnementale a été menée méthodiquement, avec le concours de multiples experts, qui ont appliqués des méthodologies conventionnelles, à défaut en ont proposé et partagé avec divers contributeurs (DDTM, SMEIL, ...).

Ainsi le maître d'ouvrage répondra vraisemblablement de façon plus exhaustive à certaines questions soulevées dans le dossier spécifique actuellement en cours d'instruction par les services préfectoraux.

Il ressort que pour l'essentiel ces contributions expriment des craintes souvent de manière générique et mentionnent des chiffres de l'impact brute du projet. Des éléments sont souvent remis en cause par principe.

Ces enjeux sont effectivement majoritairement bien réels et le maître d'ouvrage a approfondi l'analyse de chacun d'entre eux et y a apporté des réponses de sorte d'éviter, de réduire et en dernier lieu de compenser ces impacts.

Ainsi l'étude d'impact du dossier de déclaration d'utilité publique a étudié d'une manière suffisante les impacts sur l'environnement. Il convient de relever que l'étude d'impact fait l'objet d'une actualisation dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale. Certaines précisions seront donc apportées dans ce cadre. Ici, le département observe que :

3.3.1 Les cours d'eau, la qualité de l'eau, les zones humides

Synthèse

@6c : Les travaux risquent d'engendrer des pollutions des eaux, sur l'Inam mais aussi sur tous ses affluents.

@7a : Ce projet aura **un impact considérable sur les zones humides...**

@9a Le projet porterait **une atteinte... aux milieux aquatiques** : destruction de plusieurs ruisseaux et de zones humides, coupure de la Trame Bleue, impactant l'Ellé et deux affluents... **aggravation des risques d'inondations.**

@14 Il semble aberrant de construire de nouvelles routes dans le contexte écologique actuel. D'autant que celle-ci passera par des **zones humides** que l'on sait essentiel pour la gestion de l'eau.

@15b Les **risques d'inondations** ne sont absolument pas pris en considération. La destruction de zones humides (3,2 hectares) en contradiction avec le règlement du SAGE. L'imperméabilisation de 18 hectares supplémentaires et la construction d'ouvrages d'arts accentueront l'écoulement des eaux. Tous ces travaux contribuant au dérèglement climatique, à la **pollution des eaux.**

@17b **Le bassin de rétention**, coté est, est-il suffisant. La parcelle jouxtant le bassin ne risque-t-elle pas d'être inondée en cas de fortes pluies. Ce plan d'eau stagnante va sûrement développer une foule de **moustiques** porteurs de maladies. Et quel sera le **principe de filtration de l'eau polluée** avant le rejet dans l'Ellée ? Est-ce bien judicieux d'imperméabiliser des parcelles alors que l'été dernier nous avons été menacés de coupures.

@18a La sécurité de demain passe par la préservation de nos **zones humides.**

@21b L'impact de la route sur la migration des amphibiens n'a pas été démontré. La construction de crapauduc avec barrière est alors inévitable. En ce qui concerne les compensations, la restauration de zones humides à l'échelle d'une vallée ou d'un bassin versant ne crée pas de zones humides. La destruction de saulaie pour la « restauration » de zone humide demanderait également une étude environnementale.

@22b On ne recrée pas **une zone humide** qui met des millions d'années à se former. N'effaçons pas d'un coup de pelleteuse ce que la vie a mis des millions d'années à façonner.

@23b Le projet traverse des **zones humides** et aurait un impact fort sur la ripisylve du ruisseau de Parc Charles, qui est un lieu de reproduction de poissons, notamment de la truite fario. Dans les **espèces répertoriées**, nous ne la voyons pas, comme les couleuvres, les tritons... De plus la lamproie est classée dans les poissons alors que ce n'en est pas un... Je n'ai pas vu de projection d'emprises au sol et donc de son impact néfaste sur le Parc Charles.

@25k Le projet va détruire 1,77 ha de **zones humides.** Les mesures de compensation proposées par le département sont inadaptées. L'OH1 (ouvrage hydraulique) n'est pas adapté en fonction de la pente et du passage à gué dans la continuité.

@26f Le projet impactera fortement les cours d'eau qu'il recoupe, ce qui affectera leur bon fonctionnement et donc celui du réseau hydraulique des deux bassins versants concernés. Les impacts ne sont pas correctement appréhendés ni ponctuellement, ni à l'échelle du bassin versant.

@30h La certitude de perturbations lourdes sur le réseau hydrographique entraînant une altération des débits de cours d'eau, une vulnérabilité accrue face à la sécheresse, aux intempéries et inondations.

@31b **Impact sur les cours d'eau**, sur la faune et la flore.

Réponse du Maître d'ouvrage

Concernant les risques inondation :

Les risques d'inondation ont bien été étudiés dans le cadre de l'étude d'impact. Les mesures ERC suivantes sont prévues :

- Le tracé évite la zone d'expansion des crues du Park Charles
- Par ailleurs une mesure de compensation est prévue pour les remblais réalisés en élargissement de la RD782 aux abords de l'ouvrage sur l'Inam.
- Comme indiqué au chapitre XXXI.2.2. Rétablissement des écoulements superficiels p109 du tome 2 de l'étude d'impact, 4 ouvrages hydrauliques rétablissent des cours d'eau, leur dimensionnement pour une pluie centennale garanti la transparence du projet sans pour autant aggraver la situation en aval. Seul l'OH1 remplace un OH existant de section réduite et qui présente une capacité de stockage en amont. La perte de ce volume de stockage en amont d'un affluent de l'Inam a été compensée dans le cadre d'une mesure de compensation zone humide en bord de l'Inam.
- Enfin les deux bassins de rétention / décantation sont présentés au chapitre XXXI.2.5 Assainissement de eaux ruisselées sur les plateformes routières du tome 2 de l'étude d'impact. Ils sont dimensionnés pour une pluie d'occurrence décennale ; l'exutoire du bassin Est est le fossé existant en pied de remblai de la RD769, en contre bas et à environ 30m de l'habitation riveraine.

Concernant les moustiques dans les bassins de rétention :

Ce sujet est peu présent dans la bibliographie, la Conseil d'Architecture d'Urbanisme et de l'Environnement d'Ariège a cependant avancé quelques éléments de réflexion dans une réponse adressée en avril 2021 au maire de Daumazan-sur-Arize (avril 2021) :

« Privilégier les bassins toujours en eau car la prédation peut se mettre en place : poissons, libellules, amphibiens... On peut imaginer des nichoirs à oiseaux et chauves-souris aussi (Cf. Groupe Chiroptères Languedoc-Roussillon), l'idée étant de créer un écosystème avec la plus grande biodiversité pour une lutte naturelle »

Le maître d'ouvrage confirme que le bassin prévoit une hauteur d'eau permanente dans le bassin et étudiera la possibilité d'une mesure de suivi du fait de la proximité de l'habitation.

Concernant la qualité des eaux :

L'assainissement des eaux pluviales du projet est présenté au chapitre XXXI.2 Eaux superficielles du tome 2 de l'étude d'impact.

Les eaux superficielles de la plateforme (chaussée, accotements et talus) sont collectées par un réseau longitudinal indépendant des écoulements naturels. Il s'agit donc d'un système séparatif. Les deux bassins de rétention / décantation sont présentés au chapitre XXXI.2.5 Assainissement de eaux ruisselées sur les plateformes routières du tome 2 de l'étude d'impact.

Le maître d'ouvrage a également confirmé dans son mémoire en réponse à la MRAe en page 8 :
« Le calcul dans le dossier démontre d'ailleurs que le bassin permet d'obtenir la qualité 1A dès la sortie du bassin sans considérer la dilution à l'exutoire. »

Concernant la compatibilité du projet avec le SAGE

Comme indiqué en page 10 du tome 2 de l'étude d'impact, le projet est bien compatible avec le SAGE :

Tableau 3 : Compatibilité avec le règlement du SAGE Ellé-Isole-Laïta

N° de l'article	Intitulé	Mise en compatibilité
Article 1	Règle concernant les objectifs de débit aux points nodaux	Les bassins de rétention permettent de réguler les débits de pointe engendrés par le ruissellement sur les nouvelles surfaces imperméabilisées à 3 l/s/ha.
Article 3	Règle relative à l'urbanisation en zones inondables	Le tracé neuf évite les zones inondables. L'impact des remblais liés à l'élargissement de la RD782 dans le champ d'expansion des crues de l'Inam est compensé afin de ne pas aggraver la situation au niveau des zones urbanisées.
Article 4	Règles pour la gestion des cours d'eau	Conservation de la continuité écologique des cours d'eau dans les ouvrages hydrauliques.
Article 5	Protection des zones humides connues	Le projet impacte une ZH de l'Inam. Malgré des mesures d'évitement en phase étude, le projet impacte 1,77 ha de zones humides principalement liées à des affluents de l'Inam et du ruisseau du Park Charles.
Article 6	Compenser la destruction de zones humides	Les zones humides impactées sont compensées au double de la surface détruite, à proximité du site impacté et dans le périmètre du SAGE. Ces mesures compensatoires correspondront à la restauration ou à la recréation d'anciennes zones humides ayant perdu totalement ou partiellement leurs caractères de zones humides, cela pour des fonctionnalités équivalentes. Les zones de restauration font l'objet d'une acquisition foncière ou d'une convention de restauration/entretien avec le propriétaire. Elles seront entretenues sur le long terme selon des modes de gestion « conservatifs. Les surfaces de restauration sont inscrites au dossier d'utilité publique (DUP) du projet d'aménagement

Par ailleurs, comme indiqué en page 152 du tome 2 de l'étude d'impact, 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.*** »

Il convient de relever que la compatibilité du projet avec le SAGE a été validée dans le cadre de l'instruction de l'autorisation environnementale, notamment vis-à-vis de **l'enjeu inondation et de l'enjeu des zones humides**, par un avis de la Commission Locale de l'Eau émis dans le cadre de l'instruction par les services de l'Etat.

Concernant les zones humides :

La compensation des zones humides a fait l'objet d'une concertation avec le syndicat en charge du SAGE (SMEIL à l'époque), en amont du dépôt du dossier sous la forme de deux réunions de travail du 30 juin 2020 et du 6 octobre 2020. Le dossier a également été transmis le 18 décembre 2020, préalablement au dépôt le 8 mars 2021.

Dans le cadre de l'instruction de l'autorisation environnementale par les services de l'Etat, le maître d'ouvrage a présenté le dossier à la commission locale de l'eau le 20 mai 2021, qui a rendu **un**

premier avis favorable avec réserves. Le dossier complété a ensuite fait l'objet d'un **avis complémentaire** le 2 décembre 2021 précisant :

« De nombreux compléments ont été apportés, notamment liés à nos demandes [4 points détaillés...] Malgré ces nombreuses améliorations apportées au dossier, 2 points majeurs restent sans suite (réserves de la CLE exprimées en mai 2021), appuyés à nouveau par le Bureau de CLE. ».

Ces deux réserves portaient :

- « Restauration morphologique en compensation des cours d'eau déviés [...] La CLE formule la demande de participer aux échanges et demande plus spécifiquement la mise en place d'un comité technique de suivi des mesures « milieux aquatiques », constitué notamment du Département, des services de l'Etat, de RMCCom et du SMBSEIL (en lien avec les mesures MS1 et MS3 »
- Restauration de la continuité sur les 2 buses situées sous le chemin agricole en amont du Park Charles.

Pour le premier point, il appartiendra au Préfet de décider dans son arrêté l'organisation de ce comité de suivi.

Pour le deuxième point, le Département a bien confirmé dans l'étude hydromorphologique présentée en annexe 12 du tome 2 de l'étude d'impact, page 335 du tome 2 ou page 16 de cette étude : « Plus en amont, le busage 2 x 600 est légèrement noyé, ce qui permet la continuité piscicole ». Le maître d'ouvrage a donc considéré qu'il ne s'agissait pas d'une discontinuité majeure, c'est pourquoi il n'a pas retenu cette proposition de mesure de restauration.

Le Département considère ainsi que le dimensionnement des zones humides a fait l'objet d'un travail partagé et abouti.

Le Département rappelle qu'il ressort de l'étude d'impact que les mesures prévues s'agissant des cours d'eau, de la qualité de l'eau ainsi que des zones humides permettent d'éviter les effets négatifs notables du projet sur ces derniers, de réduire les effets n'ayant pu être évités et de compenser les effets n'ayant pu être ni évités ni suffisamment réduits.

Concernant les observations émises sur les espèces, il est renvoyé au 3.3.2 relatif à la biodiversité.

3.3.2 La biodiversité

Synthèse

@3d Un axe routier qui longerait l'Inam serait **catastrophique pour les végétaux, les amphibiens, les poissons**, qui seraient automatiquement pollués par les échappements des voitures. La vallée de l'Inam est une vallée « froide » qu'il est important de préserver. Il est très important de préserver les arbres et la forêt tout autour, qui permettent de conserver cette fraîcheur, même en plein été caniculaire. Cela, permet de juguler le développement des virus et bactéries présents. Si l'on élimine encore et toujours plus d'arbres et de forêts, la température augmentera.

@6c ...Que dire de la destruction de **milieux naturels à haute valeur de biodiversité** comme le montrent les différentes études réalisées et présentées dans le dossier.

C2d Le bénéfice de 4 minutes vaut-il la perte de la nature. Le scénario O3 proposé par l'association Ar Gaouen répondrait à l'objectif de dévier les poids lourds en étant moins impactant pour l'environnement et la biodiversité.

C3b C'est une aberration totale pour l'environnement (biodiversité, espèces, climat).

@7a Ce projet aura un impact considérable sur les zones humides, **les milieux naturels, les espèces protégées** et le paysage, sans que son utilité ne soit démontrée. Un impact est particulièrement négatif au niveau de la magnifique vallée entre Moulin Baden et Kerrousseau.

@9a Le projet porterait une atteinte à la préservation de la biodiversité, aux milieux aquatiques, à la qualité des paysages. Il y a une quasi absence de suivi des impacts après réalisation. Les impacts sont trop importants au regard des gains espérés pour seulement 200 camions par jour.

@10e Ce projet impacte fortement la biodiversité, les services écosystémiques, et le climat, au profit unique de la circulation automobile de transit. Il ne répond plus aux attentes sociétales.

@17b ... Doit-on encore supprimer des arbres et des haies qui maintiennent la fraîcheur, l'humidité et luttent contre le vent ? Ce sont ces pratiques qui contribuent au réchauffement climatique.

@21b ... De nombreux projets sont annulés pour une biodiversité bien inférieure à ce qui est présenté ici. La présence de nombreuses **espèces protégées** devrait mettre un terme à ce projet qui a un coût environnemental calamiteux...

@25l L'impact très fort du projet sur la faune sera irréversible, des espèces protégées seront menacées. Nous considérons que l'impact du projet sur l'environnement est beaucoup trop important pour qu'il puisse être considéré d'utilité publique....

@26e ...nous souhaitons exprimer notre contestation vigoureuse de l'approche technicienne de la démonstration, s'agissant de milieux naturels, qui plus est, de trames composées de différents milieux vivants qui interagissent en permanence tout comme la biodiversité qui s'y déploie. L'analyse par « sectorisation » et « individualisation » des éléments pris séparément est totalement irrecevable et conduit à des affirmations consternantes.

@26g Le projet impactera fortement la trame bocagère qu'il fragmentera sur 20 à 30 mètres en une trentaine de points, avec les impacts correspondants sur sa fonctionnalité... Le projet est extraordinairement impactant pour **les milieux naturels et la biodiversité, extrêmement riches et sensibles** de ce secteur ainsi que pour le foncier agricole.

@31b Impact sur les cours d'eau, sur la faune et la flore.

Réponse du Maître d'ouvrage

Le projet tel que présenté dans l'étude d'impact est le résultat du processus d'évaluation environnementale mis en place tout au long de l'élaboration du projet dans le cadre de la démarche ERC (Eviter Réduire Compenser). Ces mesures sont, à cet égard, développées en page 221 du tome 2 de l'étude d'impact. Il découle d'une connaissance fine de la biodiversité du site issue des inventaires et expertises naturalistes menés in situ.

Cette connaissance initiale des enjeux a permis d'aboutir au choix de la solution la plus satisfaisante d'un point de vue environnemental, technique et économique et répondant aux objectifs du projet.

Des adaptations du tracé ainsi que la mise en place de mesures proportionnées ont permis d'aboutir *in fine* à des incidences résiduelles finales très faibles à faibles sur la biodiversité.

Pour rappel, le volet biodiversité de l'étude d'impact du projet a été décrit dans l'avis 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.* »

Il convient de rappeler par ailleurs que cette enquête n'a pas pour objet la délivrance de la dérogation espèces protégées qui fera l'objet d'une prochaine enquête publique dans le cadre de la phase de consultation du public du dossier d'autorisation environnementale.

Enfin, dans le cas de l'obtention de l'ensemble des autorisations nécessaires à l'issue de la procédure d'autorisation environnementale, le Département mettra en place un marché de suivi des mesures compensatoires.

Ce marché prévoira la réalisation d'inventaires à t0 afin de constituer un état de référence, la définition des modalités de mise en place des mesures (définition au stade projet des mesures), l'élaboration de protocoles de suivi ainsi que la mise en place de plans de gestion au niveau des mesures compensatoires. Cette étape permettra de contrôler l'efficacité des mesures mises en place tout en assurant leur pérennité.

3.3.3 Le patrimoine, les paysages

Synthèse

@5b "au détriment de l'environnement et des caractéristiques culturelles du site".

@9a **Une atteinte la qualité des paysages.** Il y a une quasi absence de suivi des impacts après réalisation.

@17b Le bruit, les **nuisances visuelles** vont être considérables.

@25m Le déblai/remblai que nécessite le projet, du fait d'un terrain très vallonné tout le long du tracé, va conduire à **un impact paysager très fort.**

Réponse du Maitre d'ouvrage

Le **volet paysager** a fait l'objet de plusieurs mesures d'accompagnement et de réduction présentées dans le tome 2 de la page 225 à 334.

Ces mesures permettent d'aboutir à une incidence résiduelle finale faible.

Une vue complémentaire par photomontage a également été annexée au mémoire en réponse à l'avis de la MRAe.

3.3.4 L'artificialisation des sols

Synthèse

C2e Aucun chapitre du dossier n'aborde l'**artificialisation des sols** qui présente plusieurs effets directs et indirects.

@8a Il est grand temps d'arrêter ces projets d'artificialisation des sols, je rejoins les commentaires exprimés sur l'intérêt écologique de la vallée de l'Inam. Cet énième projet profite à l'intérêt de quelques privés mais en aucun cas à l'intérêt général, patrimonial et environnemental du site.

@9b Aggravation du dérèglement climatique à cause de l'artificialisation.

@31c Pollution des fossés, rus et rivières, dues aux surfaces imperméabilisées.

Réponse du Maitre d'ouvrage

Le département relève que la thématique d'artificialisation des sols a été ajoutée au code de l'environnement le 25 août 2021 (article L122-3), soit postérieurement à la date de dépôt du dossier.

Cette thématique est bien traitée dans le dossier puisque les incidences liées à l'artificialisation des sols sont liées aux effets suivants :

- Augmentation des volumes ruisselés liés à l'imperméabilisation des sols : cet aspect est traité au chapitre XXXI.2.5. Assainissement des eaux ruisselées sur les plateformes routières du tome 2 de l'étude d'impact.
- Destruction des zones humides situées dans l'emprise directe du projet et perturbation des échanges hydriques à l'échelle du bassin versant : cet aspect est traité au chapitre XXIII.3. Zones humides du tome 2 de l'étude d'impact.
- Destruction de la flore des habitats et risque de destruction de la faune situés dans l'emprise directe du projet : cet aspect est traité au chapitre XXIV. Impact sur le milieu naturel du tome 2 de l'étude d'impact.
- Destruction des continuités écologiques et perturbation des déplacements faunistiques : cet aspect est traité au chapitre XXIV.3. Impacts potentiels sur les continuités écologiques du tome 2 de l'étude d'impact.
- Perte de surface agricole exploitable : cet aspect est traité au chapitre XXVI Activité agricole du tome 2 de l'étude d'impact.

3.4 Qualité de vie des habitants

3.4.1 Les conditions de vie

Synthèse

1R1 habite route de Kerly et apprécie la perspective de cette déviation. Nous l'attendions depuis longtemps mais tout arrive et ce sera bénéfique au plus grand nombre d'entre nous.

2R1a et @16 sont favorables au vu de l'**amélioration du cadre de vie**.

4R1a Souhaite que la déviation voit le jour. Attend des améliorations de son cadre de vie depuis plusieurs années. Près de la chapelle Saint Fiacre, le nombre des camions a augmenté avec des **nuisances sonores et la pollution**.

@3c craint le **bruit** dans les hameaux de Kerouarn, de Kerosec de Kerly, de Kerousseau, et Kerihuel.

@4d Une partie de la population a à cœur de préserver son environnement et plaide en défaveur du projet. Entend bien protéger les ressources à fort impact économique et sanitaire.

8R1 Le projet passe à proximité de **lieux magiques de promenade**. Pourquoi sacrifier ces lieux, d'autant que le caractère d'intérêt majeur du projet n'apparaît pas certain. Pourquoi avantager certains habitants et déplacer le problème. @31d souligne la **qualité du patrimoine bâti et naturel**.

@25o L'impact du projet sur les riverains montre très bien qu'on règle un problème en, en créant un autre (**bruit, accès**). **Certains habitants seront pénalisés**, notamment à **Kerrousseau , Pont er Lann et Petit Coat Loret**.

Réponse du Maitre d'ouvrage

Les nuisances sonores sont largement évoquées soit comme une nuisance actuelle et une attente de l'amélioration du cadre de vie, soit comme une nuisance future et une crainte de la part des riverains du projet.

Concernant les bâtiments situés en agglomération, il est évident que le projet contribuera à améliorer le cadre de vie des habitants et à réduire les nuisances sonores compte tenu de la suppression du trafic poids lourds en transit.

Les mesures pour identifier les conséquences de la réalisation du projet en terme de nuisances sonores ont été privilégiées sur les bâtiments les plus proches du tracé afin d'évaluer l'impact du projet et dimensionner le cas échéant une mesure de protection. A la suite de celles-ci, les mesures de réduction suivantes (Cf. p. 237 et 238 du tome 2 de l'étude d'impact) ont été retenues :

- Mise en place d'un écran acoustique devant le bâtiment 47 (hameau du Petit Coat Loret).
- Réduction de la vitesse à 50km/h sur la RD790.

Une étude spécifique a également été menée sur la RD790 au Nord du projet, présentée en page 96 du tome 2 de l'étude d'impact.

« La RD790 n'est pas modifiée, si ce n'est l'aménagement d'un rond-point qui tend à limiter la vitesse en ses abords. En conséquence, la RD790 ne s'inscrit pas dans le cadre réglementaire d'une modification de voie. En revanche, il est important de souligner que par un effet indirect de report de trafics lié au projet, cet axe va générer plus de bruit pour les riverains. Il s'agit ici d'évaluer l'augmentation du bruit le long de la RD790 Sud Gohlen, sans cadre réglementaire, si ce n'est celui des Points Noirs du Bruit.

[...] Une augmentation de plus de 2dB sera perceptible par les riverains ».

3.4.2 La santé

Synthèse

@3a Plus nous éradiquons les territoires de la forêt et de nos amis les animaux, plus les humains seront sujets aux invasions de ces bactéries, virus et parasites. C'est l'équilibre et l'harmonie de la biodiversité qui protège les humains. Elle est bombardée tous les jours par des ondes électromagnétiques.

Pour @4c et @6b Le projet menace physiquement les randonneurs et riverains sur leur santé : **air saturé** en particules fines, bruit de la circulation et des travaux, pollution des eaux, destruction de milieux naturels à haute valeur de biodiversité.

@10f Les **émissions de GES** n'ont été évaluées qu'en période de fonctionnement, pas de réalisation. Que représentent les terrassements, les apports et extraction de matériaux et matériels, la minéralisation des matières organiques des sols et zones humides...

Réponse du Maitre d'ouvrage

Le tome 1 de l'étude d'impact précise en page 340 :

« La zone d'étude est située dans un contexte rural globalement peu concerné par les pollutions atmosphériques ».

Le tome 2 de l'étude d'impact précise en pages 85 et 86 :

« Dans le cadre du présent projet, la qualité de l'air est estimée similaire, avant et après aménagement. En effet, pour le trafic de transit qui utilisera le contournement, la distance de parcours sera réduite ainsi que le temps de parcours. Si l'accroissement du trafic dans les années à venir va de pair avec une augmentation globale des émissions de polluants, les améliorations apportées par la création de la déviation en termes de qualité de vie pour les habitants du centre de Le Faouët et de sécurité routière pour les usagers et les riverains apparaissent primordiales.

La mise en place du projet ne dégradera pas la qualité de l'air localement ni même globalement. Les impacts du projet sur la qualité de l'air sera très faible. » et préciser les études qui ont permis d'aboutir à cette conclusion. »

L'émission de gaz à effet de serre par les engins de construction a été considérée comme faible, comme indiqué en page 11 du tome 2 de l'étude d'impact.

Le maître d'ouvrage précise que l'émission de gaz à effet de serre en phase construction concerne principalement 2 postes : les ouvrages d'art et le terrassement.

L'absence d'ouvrage d'art est donc un premier élément limitant.

Concernant le terrassement, à ce stade des études, le mouvement des terres envisagé présente un léger excédent à évacuer à l'extérieur du chantier. Cependant la plupart des matériaux seront réutilisés sur place limitant ainsi la fourniture et le transport de matériaux. De plus un traitement à la chaux ou au ciment n'est pas envisagé.

Au vu de ces éléments, l'impact de la phase de construction est bien considéré comme faible.

Concernant le bruit, la réponse du maître d'ouvrage est précisée au 3.4.1 Les conditions de vie du présent mémoire.

3.4.3 Les liaisons douces

Synthèse

@10d remarque qu'**aucun aménagement favorable aux déplacements doux n'est prévu**. Pour lui, ce **besoin n'a pas été évalué**. A minima, le maître d'ouvrage doit proposer des franchissements sécurisés, notamment par passage sous la voirie. L'actuelle voie verte piétonne et cyclable, avec un revêtement stabilisé, deviendrait la voie d'accès véhicules pour le hameau de Petit Coat Loret. Aucun pôle d'échange ou aire de covoiturage non plus dans le projet.

C3c ...Pas de valorisation des sentiers pédestres ni même d'aménagement de pistes cyclables.

9R1 attend la déviation avec intérêt et profite de l'enquête pour demander des **pistes cyclables, route de Quimperlé**.

@25 regrette l'absence d'un **itinéraire cyclable en parallèle du contournement**.

Pour @ 30g, de telles dépenses seraient tellement mieux utilisées pour développer les transports en commun, le covoiturage, les modes de déplacement doux.

Réponse du Maître d'ouvrage

L'étude d'opportunité et de faisabilité d'un itinéraire cyclable le long du projet jointe en annexe n°10 de l'étude d'impact a fait l'objet d'une délibération de la commune de Le Faouët.

Elle pointe en page 9 (soit la page 292 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 carte présente sur la même page une liaison principale comme étant celle qui relie le hameau de Saint Fiacre au centre-ville.

La mise en impasse de la partie Sud de la rue de Saint Fiacre permettra de réduire le trafic de cette voie et de réduire les vitesses.

L'étude d'opportunité et de faisabilité d'un itinéraire cyclable le long du projet n'évoque pas l'absence d'usagers mais bien l'absence d'usage le long du projet, d'autant qu'une voie verte existe déjà en parallèle du projet (ancienne voie ferrée requalifiée).

L'intérêt est plutôt de relier les hameaux au centre-ville de Le Faouët, l'enjeu est donc de sécuriser les traversées du projet et ces liaisons secondaires vers le centre-ville.

La rue de Saint Fiacre apparait d'ailleurs l'enjeu prioritaire reliant le hameau de Saint Fiacre au centre-ville, le trafic et la vitesse sur cette voie seront apaisés par le projet.

Si cette opportunité devait être rediscutée, le maître d'ouvrage restera ouvert à la discussion avec l'autorité organisatrice de la mobilité, mais elle ne remet pas en cause la demande de déclaration d'utilité publique du projet.

3.5 Les expropriations, les accès aux propriétés

Synthèse

@4e Afin de conserver la valeur immobilière des biens ainsi que le cadre naturel qui a fondé des installations dans la région, j'exige que les parcelles concernées par le projet soient protégées de toutes intrusions ou destructions.

5R1 Possède deux chevaux, élevés sur la parcelle Z097, près de St Fiacre. N'envisage pas de se séparer de ses chevaux et demande qu'on trouve une solution pour héberger ces derniers, pendant et après les travaux.

2R2 L'**accès** à leur propriété va être supprimé (parcelle C 508). Ils demandent un accès par la parcelle C068 qui comporte une entrée matérialisée sur une prairie qui leur appartient. Ils souhaitent connaître l'emprise des routes sur leurs parcelles 76, 514, 69, C508, C507 et l'emprise au niveau des talus boisés de leur parcelle C068. Ils souhaitent le maintien de ce talus boisé et être dédommagés.

@26d Le dossier comporte peu d'éléments sur **les biens à exproprier** et donc sur les justifications. Les acquisitions semblent avoir déjà été effectuées à l'**amiable**.

Agriculteurs, C6b exploitent des terres à Guernalez, Saint Fiacre et Kerousseau, pour une surface de 13 à 15 ha, elles sont traversées par le projet de la RD 782. Des prélèvements de sol ont été effectués. Restent ouverts pour convenir des dédommagements.

11R1 Marie Josée Tauvin habite sur le terrain qui jouxte la parcelle 006, laquelle alimente le bassin de rétention, côté est de la route Lorient-Morlaix. Où va se déverser le bassin en cas de débordement, son terrain est situé en contrebas ? Un bassin d'eau stagnante est générateur de moustiques potentiellement porteurs de maladies ? Son bien risque de perdre de la valeur suite aux travaux.

Réponse du Maître d'ouvrage

Les premières négociations amiables ont été engagées suite à la concertation du public durant laquelle un propriétaire s'était présenté ouvert à la discussion et durant la finalisation des études de l'avant-projet lorsque des acquisitions permettaient de trouver un meilleur compromis entre impact environnemental et impact sur le milieu humain.

Ces négociations amiables ont été anticipées dans le cadre de la démarche Eviter Réduire Compenser de l'évaluation environnementale.

Le Département engagera les négociations amiables sur l'ensemble du projet, lorsque l'instruction de la demande d'autorisation environnementale sera finalisée et lorsque la deuxième enquête publique pourra être organisée.

Les conditions particulières telles que des adaptations des accès seront alors également étudiées.

Par ailleurs, dans le cadre de la procédure d'expropriation (à défaut donc de cession amiable), la recherche d'un accord amiable en vue de la fixation des indemnités d'expropriation est un préalable à la fixation de celles-ci par le juge de l'expropriation. En effet, ce n'est qu'à défaut d'accord sur le montant des indemnités que ces dernières sont fixées par le juge de l'expropriation (articles L. 311-4 et L. 311-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).

3.6 Les Déclassements de routes

Sujet non abordé par les usagers.

3.7 Le coût du projet, les aspects financiers

Synthèse

C3a, @7d, @30c estiment que le projet est **coûteux**.

@5a déclare que c'est une dépense inutile au service d'intérêts privés.

@9e propose d'utiliser cet argent pour réaliser des pistes cyclables et pour développer les transports en commun.

@17a remarque que rien n'a été dit dans l'estimation des dépenses sur le rachat des terres agricoles et des zones humides qui vont être joyeusement bétonnées. Pour lui, les dépenses prévues sont disproportionnées au regard du confort attendu.

@22a regrette cette dépense de 6,4M€ alors que le prix du carburant ne cesse de monter et nous invite à repenser nos modes de déplacements.

@25p estime que le projet qui va coûter 6,4M€ dans un contexte de crise climatique avec des effets positifs non démontrés.

Réponse du Maitre d'ouvrage

Dans la pièce VII du dossier, le coût de l'opération est estimé à 6,4M€ TTC dont 702 450 € HT pour les mesures prises en faveur de l'environnement.

Cette estimation sera réactualisée lors des études projet de détail.

3.8 La qualité du projet, les choix retenus

3.8.1 Qualité

Synthèse

@2a estime que le tracé n'est pas du tout judicieux. Il ne détourne absolument pas le trafic du centre-ville pour les véhicules venant du nord. Ceux venant du sud ont déjà plusieurs options plus rapides. Des travaux pharaoniques pour pas grand-chose.

@10g aborde le sujet de la réversibilité du projet ou les moyens mis en œuvre ne sont pas évoqués. Les conditions de renaturation de la partie de la D782 actuelle qui ne sera plus utilisée, ni de la partie qui deviendra communale.

Pour @25f, la RD 782 qui rejoint Moulin Baden est coupée par le nouveau tracé de la déviation Sud, sans aménagement et donc sans aucune issue pour ceux qui vivent au village de Kerossec et de Kerly, ainsi que tous les habitants du long de la RD 782 à l'ouest du Faouët.

Réponse du Maître d'ouvrage

La présente enquête concerne une étude démarrée en 2017, avec la volonté du Département de repartir d'une feuille blanche, d'établir l'opportunité et la faisabilité, de la partager au travers de la concertation publique menée en 2018, dans le cadre d'une démarche globale Eviter Réduire Compenser appliquée tout au long des études.

Le maître d'ouvrage considère que cette démarche a été un gage de qualité pour la conception de ce projet.

Concernant le choix du tracé, il est renvoyé aux développements relatifs aux alternatives au projet (Cf. 3.1.4 Arguments dans le dossier pour justifier le projet) et au 3.2 relatif à l'intérêt du projet pour la population.

Concernant l'aménagement des voies départementales classées dans le domaine communal, il sera étudié par la commune.

Concernant l'absence d' « issue » pour certains riverains évoquée par une association environnementale, il s'agit en fait d'un allongement de parcours. Ces riverains auront beaucoup moins de trafic devant leur accès mais leur déplacement vers Guisriff sera dévié par la RD790 et le giratoire de Kerrousseau. Leur déplacement vers Le Faouët ne sera pas modifié.

3.8.2 Choix techniques

Synthèse

@7c fait des propositions :

- **Un aménagement raisonné des voies existantes** par la création d'une bretelle, au Sud du Golhen, qui présenterait une empreinte minimisée au sol et limiterait les expropriations.

- **Un élargissement de la chaussée à Coat Loret** permettrait un contournement du bourg pour les poids lourds. Le trafic PL provenant du Nord du Faouët et à destination de Scaer/ Guiscriff serait canalisé vers la bretelle de contournement de Gourin (voir le plan joint sur le registre dématérialisé).

16R1 souscrit à la proposition ci-dessus.

@8b est aussi pour **l'aménagement raisonné des voies existantes** et non la création de nouveaux axes routiers.

@9d propose aussi de contourner Le Faouët par Coat Loret, **moyennant quelques améliorations**, elle serait à rendre obligatoire aux camions.

Pour @10b, seule la moitié Est du projet routier permet sa desserte, la moitié ouest étant inutile. L'évaluation des flux routiers actuels est inconnue. Il faut réaménager :

- les axes Cours Carré et D790 jusqu'à Restalgon afin de concilier d'autres usages (circulation douce, gestion intégrée des eaux pluviales, espaces verts...)

- le carrefour du Gohlen complété d'**une jonction poids lourds** entre la RD790 et RD782, 100m au sud du Gohlen.

@13a font remarquer l'importance de la connexion de la **route communale du pont-neuf** à la nouvelle route (contournement du Faouët). Il faut qu'il y ait la possibilité d'aller vers la droite (rond-point de Kerousseau), ainsi que vers la gauche (direction Guiscriff/Scaër). Cette route communale du Pont-neuf dessert plus de **soixante maisons** et concerne donc un grand nombre d'automobilistes. Un "tourne à gauche" doit être réalisé de la route communale du Pont-neuf vers la direction Guiscriff/Scaër.

Pour @15d et @17 e, il est préférable de sécuriser l'agglomération et adapter les voies qui traversent les hameaux. **Le trafic a baissé de 10% en 10 ans.**

@18b propose d'investir dans **de nouveaux axes de bus et aménagement de covoiturage**. La sécurité d'aujourd'hui ne passe pas par de nouvelles routes. Une meilleure prévention/aménagement de l'existant semble plus pertinente.

Réponse du Maître d'ouvrage

La réponse du maître d'ouvrage **aux propositions d'amélioration des voies existantes** est présentée aux développements relatifs aux alternatives au projet (Cf. 3.1.4 Arguments dans le dossier pour justifier le projet) du présent mémoire.

La route communale du pont neuf a bien été évoquée avec la mairie de Lanvénege, son rétablissement est prévu au Sud du projet avec un carrefour intégrant une voie de tourne à gauche. La branche Nord n'est pas rétablie pour les véhicules, seul le chemin de grande randonnée sera maintenu. L'îlot central permettra également une traversée en deux temps pour les piétons et cyclistes.

Le maître d'ouvrage conteste la baisse de trafic évoquée de 10% en 10 ans, comme cela est détaillé au 3.2.2 Les conditions de circulation du présent mémoire, à ce jour.

Le Département n'est pas compétent pour l'**amélioration des lignes de bus** qui est bien un enjeu territorial, mais qui ne permettra pas de répondre à l'enjeu de sécurité et de desserte que constitue le trafic de transit poids lourds.

Le Département n'a pas la compétence en matière d'**aire de covoiturage** ou de pôle d'échange, mais reste cependant ouvert à la discussion sur ce sujet si l'opportunité devait être confirmée par la commune de Le Faouët et par Roi Morvan Communauté qui a depuis juin 2021 la compétence d'organisation de la mobilité.

3.9 Divers

Synthèse

Considérant l'indiscutable raréfaction des ressources, notamment énergies fossiles @24, estime qu'il ne semble ni rationnel, ni judicieux d'aménager de nouveaux axes routiers visant à fluidifier des déplacements qui auront nécessairement moins cours dans les temps à venir.

17R1 est propriétaire des parcelles 130 et 129. Sa maison est chauffée par géothermie. Elle craint que le dispositif ne fonctionne plus si les sources sont déviées.

C2 Le manoir de Keryhuel capte son eau en aval du projet. Le château de Keryhuel qui n'est pas relié au réseau d'eau potable, capte son eau dans une zone assez proche du projet.

Réponse du Maître d'ouvrage

Le forage de la parcelle 130 a bien été identifié et a fait l'objet d'une visite par le bureau d'études réalisant les études géotechniques, comme il est indiqué en page 27 du tome 2 de l'étude d'impact, le projet n'impactera pas ce forage.

Certains riverains ont également exprimé des inquiétudes sur leur alimentation d'eau potable lorsque celle-ci est assurée par un forage privé. Ces propriétaires seront invités à préciser la localisation et les caractéristiques de leur forage afin que le département puisse les renseigner.

4. Réponses aux questions du commissaire enquêteur sur l'utilité publique

Nota : les questions du commissaire enquêteur sont rappelées dans les encadrés.

4.1 Organisation de l'enquête publique et contenu du dossier présenté

4.1.1 Concomitance avec l'enquête du PLUi de Roi Morvan Communauté

Quels sont les critères qui ont été retenus pour fixer les dates de l'enquête ? Une concertation a-elle eu lieu entre le département et la communauté de communes du Roi Morvan ?

En complément de ce qui est indiqué au 3.1.2 Organisation de l'enquête et participation du présent mémoire, il convient de rappeler que le département n'est pas décisionnaire s'agissant des dates de l'enquête publique. Dès lors, il ne s'est *à fortiori* pas coordonné avec Roi Morvan Communauté pour fixer les dates.

Quelles ont été les actions de concertation menées lors de l'élaboration des deux projets, pour s'assurer de la conformité entre le contournement envisagé pour la RD 782 et le projet de PLU ? Le cas échéant, des ajustements sont-ils encore possibles après l'adoption du PLUi ?

Des réunions de travail ont eu lieu entre les services de Roi Morvan Communauté et du Département du Morbihan pour s'informer de l'avancement de ces deux projets et assurer une compatibilité du projet avec le PLUi.

Si des incompatibilités devaient malgré tout apparaître après l'adoption du PLUi, le Département du Morbihan serait amené à organiser une nouvelle enquête publique pour proposer une mise en compatibilité du PLUi. Cette compatibilité devra être assurée avant le démarrage des travaux.

4.1.2 Avis du Conseil National pour la Protection de la Nature (CNPN)

Pourquoi cet avis n'a-t-il pas fait partie des pièces soumises à l'enquête de la DUP ?

Comme indiqué au 3.1.2 Organisation de l'enquête et participation du présent mémoire : Cependant, pour rappel, l'article R. 123-8 du code de l'environnement énumère les pièces devant figurer au dossier d'enquête. Parmi celles-ci, figurent notamment « *lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, les avis émis sur le projet plan, ou programme* ».

En l'espèce, l'enquête publique portait uniquement sur la déclaration d'utilité publique. Or, aucune disposition législative ni réglementaire ne prévoit l'obligation de saisir le CNPN dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique. Cette saisine doit être réalisée, conformément à l'article R. 181-28 du code de l'environnement, dans le cadre de la phase d'examen de l'autorisation environnementale. L'avis du CNPN n'avait donc pas à figurer dans le dossier d'enquête publique de la déclaration d'utilité publique.

En tout état de cause, il s'agit d'un document daté du 24 février 2022 mis à la disposition du public par le CNPN et consultable sur son site internet.

4.1.3 Absence d'alternative possible pour la justification du projet

Est-il possible de développer [les raisons fournies pour écarter le scénario O3] ?

Les raisons ont été présentées au 3.1.4.2 Scénario O3 – déviation du carrefour du Golhen du présent mémoire en citant le dossier de concertation qui avait été mis à disposition du public en 2018. Le détail de ces études est également présenté au 3.1.4.3 du présent mémoire.

La création d'une « bretelle » au Sud du carrefour du Golhen, proposée par @7 pour connecter les D782 et D790, a-t-elle été envisagée lors de l'élaboration du projet ou lors de la concertation préalable ?

Il s'agit bien du même scénario O3 qui permettait de shunter le carrefour du Golhen.

4.2 Intérêt du projet pour la population

4.2.1 Sécurité

Dispose-t-on de chiffres plus actuels sur les accidents constatés sur la RD 782 au Faouët? Dans le reste de l'agglomération ?

L'accidentologie n'a pas été actualisée depuis le dépôt du dossier en mars 2021.

Il convient de relever que les données dont disposent le département à cet égard sont partielles dans la mesure où les accidents matériels ne peuvent pas être répertoriés.

Des informations sont-elles remontées à ce sujet vers les services du Département ?

Non.

[Les aménagements en place] ont-ils eu un impact sur le comportement des usagers de la route ?

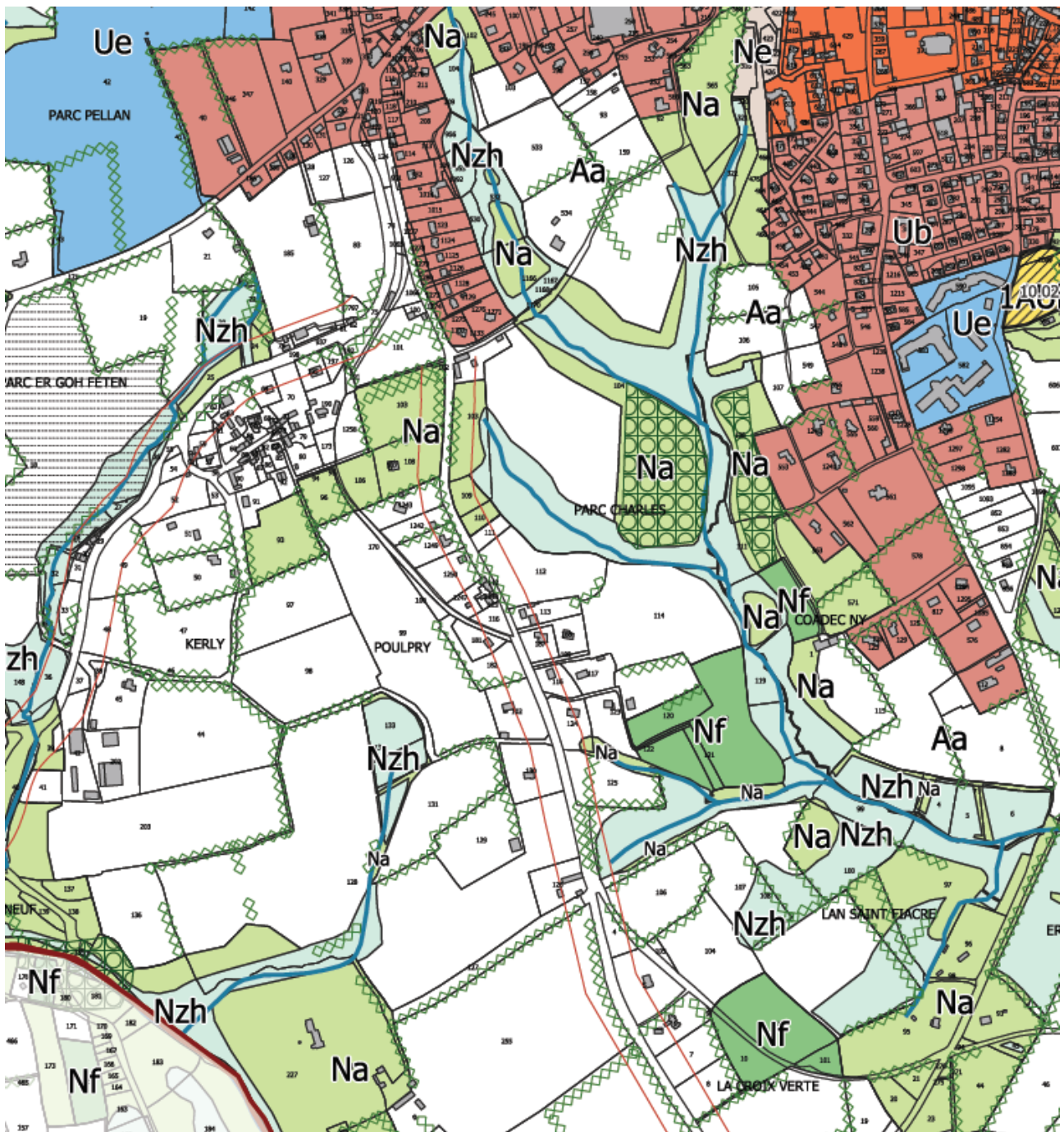
Les aménagements réalisés en agglomération par la commune de Le Faouët n'ont pas fait l'objet d'un suivi par le Département du Morbihan. En tout état de cause, ils n'ont pas permis de sécuriser de manière suffisante le trafic. Ainsi, il est notamment possible de relever qu'un nombre important de poids lourds en transit (estimé à 210 véhicules par jour) continue à passer dans l'agglomération : en effet, une partie de ce trafic passe devant un collège et emprunte un carrefour urbain contraint. Une autre partie du trafic emprunte une déviation partielle mise en place au Sud du centre-ville de Le Faouët, via une voie communale inadaptée traversant les hameaux de Coat Loret et Saint Fiacre.

Avec la mise en place de l'itinéraire de contournement, quid de la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes sur la VC 11 à Coat Loret, au Cour Carré et au carrefour du Golhen ?

La réalisation du projet permettra *in fine* d'interdire le trafic de poids lourds en transit sur la RD790 en agglomération et sur la VC en traversée du hameau de Coat Loret.

Combien d'habitations se trouvent-elles le long de [la RD790 au Nord de Kerrousseau, notamment à proximité du village Park Charles] ? Des mesures sont-elles envisagées pour sécuriser ce secteur et pour maintenir la qualité de vie des riverains ?

L'extrait ci-dessous du projet de PLUi arrêté et soumis à l'enquête publique par Roi Morvan Communauté, présente environ 13 parcelles bâties en accès direct sur la RD790 à Kerrousseau et environ 15 parcelles bâties en accès direct au village Park Charles.



Dans le cadre de la variante retenue présentée à l'enquête, ce tronçon de la RD790 est déclassé en voie communale, la commune pourra définir une requalification avec une limitation à 50km/h comme cela est proposé dans l'étude d'impact pour réduire les nuisances sonores.

Dans le cadre du scénario O3 où ce tronçon resterait à vocation de transit, il resterait intégré au réseau de voirie départementale et le trafic de poids lourds augmenterait.

Des mesures spécifiques sont-elles envisagées pour sécuriser la traversée des randonneurs et des vélos sur le futur itinéraire ?

La traversée actuelle du chemin de grande randonnée sur la RD782 à l'Est sera améliorée avec une traversée en deux temps.

Le projet intercepte ensuite deux fois ce chemin de grande randonnée :

- Au giratoire avec la RD790 qui permettra de réduire les vitesses et de traverser en deux temps également.
- Au carrefour avec la route du Pont Neuf, où une traversée en deux temps sera également possible.

La rue de Saint Fiacre, rétablie uniquement sur sa partie Nord, devrait voir son trafic diminuer facilitant la circulation des piétons et des cycles. La traversée du projet se fera en deux temps.

4.2.2 Fréquentation du réseau routier

La fréquentation du réseau est-elle appelée à évoluer avec l'évolution du nombre des habitants et avec les nouvelles implantations économiques, notamment celles qui sont annoncées à Guiscriff ? A Quels chiffres faut-il s'attendre sur l'itinéraire de contournement ?

L'étude de circulation s'est basée sur une hypothèse d'augmentation du trafic de 1% par an. Une étude plus complète intégrant toutes les données socio-économiques n'a pas été jugée nécessaire par le maître d'ouvrage au vu du niveau de trafic attendu. L'étude de circulation a estimé un trafic en 2045 compris entre 2 700 veh/jour et 4 600 veh/jour selon le tronçon considéré.

4.2.3 Désenclavement

Quels sont les gains de temps envisageables pour les usagers qui vont emprunter l'itinéraire de contournement, notamment pour les habitants du Faouët, Lanvénege, Guiscriff, Scaër ?

Comme indiqué dans le 3.1.4 Arguments dans le dossier pour justifier le projet du présent mémoire : Concernant les **gains de temps** évoqués :

L'utilité publique du projet ne réside pas dans le « gain de temps » offert aux usagers. Celui-ci est présenté dans le tome 2 page 249 dans l'analyse des coûts et des avantages induits car il fait partie de l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité devant figurer au sein de l'étude d'impact conformément à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

C'est bien l'amélioration de la desserte du territoire pour conforter un itinéraire prioritaire qui a été retenue, les itinéraires actuels étant inadaptés aux trafics poids lourds. Celle-ci a été appréciée lors de l'analyse multicritère au travers notamment des caractéristiques géométriques du tracé traduisant le niveau de service.

Quelles sont les perspectives de développement de la conserverie Morbihannaise en matière économique et dans le domaine de l'emploi ? Le nombre des camions est-il appelé à évoluer ?

Pour rappel, compte tenu de la taille du projet, l'analyse socio-économique prévue par les articles L. 1511-1 et suivants du code des transports n'est pas requise.

Le maître d'ouvrage ne connaît pas les perspectives de développement de la conserverie Morbihannaise qui auraient nécessité une étude socio-économique plus importante.

L'étude d'impact a précisé les surfaces disponibles de zones d'activités indiquées dans le SCOT de Roi Morvan Communauté.

4.2.4 Sur le plan économique

D'une façon plus générale, le contournement du Faouët peut-il favoriser de nouvelles opportunités commerciales, artisanales, économique, sur la communauté de communes en général, en Centre Bretagne de façon plus particulière?

C'est bien un objectif du projet et une justification de la demande de déclaration d'utilité publique.

Est-il envisagé de prendre des mesures pour favoriser l'arrêt des véhicules en transit (signalisation des activités, information sur le tourisme, campagnes d'information...) ?

La création du giratoire sur la RD769 va améliorer la lisibilité de la signalisation directionnelle et touristique.

Pour les services du Département, quel sera l'impact de cette déviation pour le tourisme ? (accès facilités, mise en valeur ou au contraire perte d'attractivité pour le tourisme vert...)

L'impact du projet sur le paysage (Cf. 3.3.3 Le patrimoine, les paysages) a été pris en compte avec la mise en place de mesures de réduction et d'accompagnement et ne remet pas en cause l'attractivité pour le tourisme vert.

Comme indiqué au 3.2.5 **Le tourisme** : du présent mémoire, la suppression du trafic poids lourds sur la VC11 va permettre d'apaiser les alentours de la chapelle Saint Fiacre.

4.3 Impact sur l'environnement

Les avis du SAGE , de la CLE et du gestionnaire de la zone Natura 2000 ont-ils été sollicités lors de l'élaboration du projet ?

Comme cela est indiqué au 3.3.1 Les cours d'eau, la qualité de l'eau, les zones humides du présent mémoire :

La compensation des zones humides a fait l'objet d'une concertation avec le syndicat en charge du SAGE (SMEIL à l'époque), en amont du dépôt du dossier sous la forme de deux réunions de travail du 30 juin 2020 et du 6 octobre 2020. Le dossier a également été transmis le 18 décembre 2020, préalablement au dépôt le 8 mars 2021.

Dans le cadre de l'instruction de l'autorisation environnementale par les services de l'Etat, le maître d'ouvrage a présenté le dossier à la commission locale de l'eau le 20 mai 2021, qui a rendu **un premier avis favorable** avec réserves. Le dossier complété a ensuite fait l'objet d'**un avis complémentaire** le 2 décembre 2021

Le gestionnaire de la zone Natura 2000 est également le SMBSEIL dont l'avis est intégré à l'avis de la CLE sans faire l'objet de réserve particulière.

Après l'avis de la CNPN, les mesures de compensation figurant de l'étude d'impact sont-elles susceptibles d'évoluer ?

Dans un complément déposé en janvier 2023, le maître d'ouvrage a réalisé des inventaires complémentaires, adaptés certaines mesures et en a proposé de nouvelles afin de tenir compte de l'avis du CNPN.

Les nuisances liées au bruit ont-elles été prises en compte pour choisir la solution retenue pour le projet ? Idem pour la qualité de l'air ?

L'évitement des parcelles bâties a bien été un critère d'analyse des variantes lors de l'étude d'opportunité.

4.4 Qualité de vie des habitants

Le projet ne prévoit pas une piste cyclable le long de la voie de contournement ?
Des demandes ont-elles été formulées à ce sujet lors de la concertation préalable ?

Aucune demande n'a été formulée pour une piste cyclable le long du projet lors de la concertation préalable.

Le bilan de cette concertation présentée en pièce 10 du dossier indique en page 36 qu'un habitant de Saint Fiacre avait posé la question si un aménagement était prévu pour les piétons et les cycles vu le fort trafic poids lourds sur la RD790.

Le maître d'ouvrage avait alors répondu que « *l'objectif du projet est bien de délester ce trafic de transit des voiries communales de Saint Fiacre qui pourront alors faire l'objet d'une réflexion communale pour les usagers de modes doux (cycles et piétons)* ».

Pour plus de détails, il est renvoyé au 3.4.3 Les liaisons douces du présent mémoire.

4.5 Expropriations, création d'aménagements

Combien d'habitations et de résidents sont concernés par les expropriations ? Par une modification de l'accès à leur propriété ?

Comme indiqué au 3.5 Les expropriations, les accès aux propriétés du présent mémoire :

Les premières négociations amiables ont été engagées suite à la concertation du public durant laquelle un propriétaire s'était présenté ouvert à la discussion et durant la finalisation des études de l'avant-projet lorsque des acquisitions permettaient de trouver un meilleur compromis entre impact environnemental et impact sur le milieu humain.

Ces négociations amiables ont été anticipées dans le cadre de la démarche Eviter Réduire Compenser de l'évaluation environnementale.

Le Département engagera les négociations amiables sur l'ensemble du projet, lorsque l'instruction de la demande d'autorisation environnementale sera finalisée et lorsque la deuxième enquête publique pourra être organisée.

Par ailleurs, dans le cadre de la procédure d'expropriation (à défaut donc de cession amiable), la recherche d'un accord amiable en vue de la fixation des indemnités d'expropriation est un préalable à la fixation de celles-ci par le juge de l'expropriation. En effet, ce n'est qu'à défaut d'accord sur le montant des indemnités que ces dernières sont fixées par le juge de l'expropriation (articles L. 311-4 et L. 311-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).

Combien d'habitations se trouvent à proximité immédiate de l'itinéraire de contournement envisagé ?

Sur le tronçon Ouest, deux habitations situées en extrémités ouest (au-delà de l'Inam) ont des accès directs sur la RD782 actuelle, le projet prévoit un rétablissement de leur accès depuis la RD177. Les habitations aux abords du giratoire avec la RD790 sont en retrait avec des modelés paysagers qui viennent réduire la covisibilité avec le projet.

Sur le tronçon central, une habitation de la rue Saint Fiacre se situe à environ 60m, dans un contexte de zone humide empêchant tout modelé paysager.

A l'Est l'aménagement en place de la RD782 concerne 2 habitations dont une garde son accès direct sur la RD782 à proximité du giratoire avec la RD769.

4.6 Coût du projet

Doit-on s'attendre à une forte augmentation du coût des travaux par rapport aux prévisions ?

La conception du projet a été étudiée à un niveau suffisamment avancé pour permettre une estimation fiable.

Une augmentation du coût des travaux est possible si l'on se réfère à l'augmentation constatée entre 2021 et 2022 mais ces variations sont très liées au contexte conjoncturel au moment des appels d'offres des marchés de travaux notamment. L'estimation globale sera réajustée dans le cadre des études de projet détaillé.

5. Conclusion

Le maître d'ouvrage note que la majorité des avis exprimés porte sur l'intérêt du projet qui est bien l'objet de la présente enquête publique. De nombreux avis font ressortir un besoin important de sécurisation du trafic.

Les avis défavorables contestent, quant à eux, l'intérêt du projet, en reprenant des solutions alternatives déjà évoquées lors de la concertation préalable. Celles-ci ont cependant, après avoir été étudiées par le maître d'ouvrage, dû être écartées.

A noter que certaines expressions sont empreintes d'a priori et d'amalgames avec d'anciens projets alors que le maître d'ouvrage a bel et bien reconstruit son analyse en 2017, en repartant d'une feuille blanche et déroulant une méthodologie adaptée aux enjeux.

L'examen des avis exprimés a conduit le maître d'ouvrage à rappeler et clarifier les deux justifications du projet dans le présent mémoire en réponse :

- Amélioration de la sécurité publique
- Amélioration de la desserte du territoire en confortant un itinéraire prioritaire.

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.

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

Concernant l'amélioration de la desserte du territoire, le maître d'ouvrage ne s'est pas spécifiquement appuyé sur une recherche de gain de temps, mais :

- Sur la localisation des zones d'activités à l'échelle de Roi Morvan Communauté et aux surfaces disponibles de ces zones indiquées au SCOT de Roi Morvan Communauté.
- Sur le constat que les itinéraires actuels empruntant la RD782 n'étaient pas adaptés au trafic poids lourds.
- Sur le constat d'un trafic poids lourds significatif empruntant déjà ces itinéraires.

En marge de cette enquête publique, le maître d'ouvrage relève que le conseil municipal de Le Faouët a rappelé son avis favorable au projet en date du 8 mars 2023 avec 18 voix pour et 4 voix contre, le conseil communautaire de Roi Morvan Communauté a également voté un avis favorable au projet à 37 voix pour et 1 voix contre.

Pour rappel, la raison impérieuse d'intérêt public majeur est à démontrer au stade de l'autorisation environnementale (actuellement en cours d'instruction par les services de l'Etat) lorsque celle-ci vaut dérogations espèces protégées. En tout état de cause, le département confirme que tant la sécurisation du trafic que l'amélioration de la desserte du territoire constituent bien des raisons impérieuses d'intérêt public majeur.

Concernant l'absence de solution alternative satisfaisante, plusieurs avis ont cité le scénario O3 et l'aménagement en place de la voie communale n°11.

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. Par ailleurs, le recalibrage de la RD790 ne suffit pas à atteindre le niveau de service attendu. Enfin du fait de ce recalibrage, l'impact sur les parcelles bâties est plus important.

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.

Ces solutions sont donc considérées non satisfaisantes par le maître d'ouvrage.

Pour finir, la seconde thématique évoquée par les avis porte sur les aspects environnementaux. A cet égard, les mesures prévues par le département pour ces aspects permettent d'éviter les effets négatifs notables du projet sur ces derniers, de réduire les effets n'ayant pu être évités et de compenser les effets n'ayant pu être ni évités ni suffisamment réduits.

L'autorisation environnementale devant faire l'objet d'une deuxième enquête publique, des évolutions quant aux mesures mises en place restent encore probable.