

## 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 Lanvénegen

Enquête N°E22000188/35

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

### Partie 2 – Conclusions et avis du commissaire enquêteur



**Le présent document constitue la partie 2 sur 2 de l'ensemble « Rapport et conclusions du commissaire enquêteur ».**

## Table des matières

1 – Rappel du projet présenté par le Conseil départemental.....	3
1.1. L'objet.....	3
1.2 Le projet retenu.....	3
1.3 Les enjeux.....	4
2 – Déroulement de l'enquête.....	5
3 - Analyse générale de la participation.....	6
2.1 Méthodologie de l'analyse.....	6
2.2 Bilan quantitatif et ambiance de l'enquête.....	6
4 – Analyse thématique des observations, questions et réponses formulées.....	7
4.1 Projet présenté et déroulement de l'enquête.....	7
4.1.1 Contenu du dossier soumis à enquête.....	7
4.1.2 Organisation de l'enquête - participation.....	12
4.1.3 La concertation lors de la réalisation du projet.....	14
4.1.4 Argument dans le dossier pour justifier le projet.....	15
4.2 L'intérêt du projet pour le public.....	23
4.2.1 La sécurité routière.....	23
4.2.2 Les conditions de circulation.....	30
4.2.3 Le désenclavement de Le Faouët.....	32
4.2.4 Les aspects économiques – le tourisme.....	34
4.3 L'impact sur l'environnement.....	37
4.3.1 Les cours d'eau – la qualité de l'eau – les zones humides.....	37
4.3.2 La biodiversité.....	42
4.3.3 Le patrimoine – les paysages.....	46
4.3.4 L'artificialisation des sols.....	48
4.4 Qualité de vie des habitants.....	49
4.4.1 Les conditions de vie.....	49
4.4.2 La santé.....	51
4.4.3 Les liaisons douces.....	53
4.5 Les expropriations – les accès aux propriétés.....	55
4.6 Les déclassements de routes.....	57
4.7 Le coût du projet – les aspects financiers.....	57
4.8 La qualité du projet – les choix retenus.....	59
4.8.1 Qualité.....	59
4.8.2 Choix techniques.....	60
4.9 Divers.....	61
4.10 Conclusion du maître d'ouvrage en fin de son mémoire.....	62
5 – Conclusions et avis du commissaire enquêteurs.....	63

### Deux annexes :

- Classeur thématique des observations formulées pendant l'enquête publique
- Avis du Conseil national de la protection de la nature

## 1 – RAPPEL DU PROJET PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL

### 1.1. L'objet

Le Faouët est une commune du nord-ouest du Morbihan située sur l'axe Lorient/Morlaix. Cette collectivité comptait 2 790 habitants en 2018.

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.

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 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 d'en réaliser le contournement.

Les objectifs du projet de contournement sont les suivants :

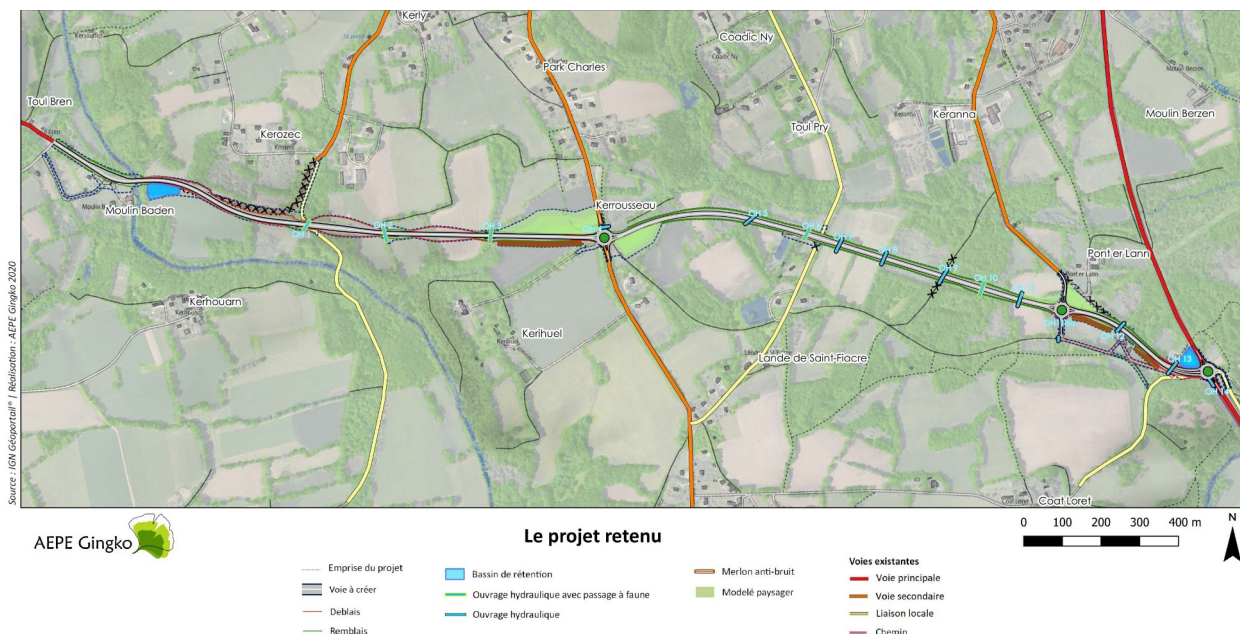
- améliorer la sécurité des usagers en traversée d'agglomération, notamment en sortant les poids lourds en transit ;
- améliorer la sécurité dans les hameaux ;
- améliorer la desserte du territoire en confortant un itinéraire prioritaire ;
- améliorer le cadre de vie.

Selon le Conseil départemental, 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 a fait l'objet d'une concertation du public qui a duré plusieurs mois, entre 2016 et 2019. Le bilan a été mis en ligne sur les sites des mairies de Lanvégen et Le Faouët en novembre 2019.

### 1.2 Le projet retenu

Le projet vise à contourner le centre-ville de Le Faouët. Il s'agit d'une déviation à deux fois une voie (obligatoire pour les poids lourds en transit).



**Le secteur ouest** correspond au raccordement entre la RD 782-Ouest au sud-ouest de Le Fauoët à la RD 790 au sud de Le Fauoët. Ses points d’ancrage sont situés au niveau de la RD782-Ouest, vers le lieu-dit Moulin Baden et au niveau du lieu-dit « Kerrouseau » avec la création d’un nouveau carrefour giratoire.

**Le secteur Est** correspond au raccordement à l’ouest entre la RD 790 à la RD 769 au sud-est de Le Fauoët. Ses points d’ancrage sont situés à l’ouest au niveau du lieu-dit « Kerrouseau » 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 ».

En ce qui concerne les alternatives possibles :

- Il est à noter que le porteur de projet estime que l’aménagement de la RD 782 dans le bourg du Fauoët, aujourd’hui interdit aux poids lourds de transit et que l’aménagement de la RD 790 et de la VC11 au hameau de Coat Loret, ne sont pas satisfaisants.

- 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 au Fauoët.

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

### 1.3 Les enjeux

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 Coirentin Carré et un centre aquatique 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. C’est ainsi que des poids lourds traversent 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.

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

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 000m<sup>2</sup> disponibles à l’échelle de Roi Morvan Communauté, plus de 96 000m<sup>2</sup> 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 Lanvénege, 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.

## 2 – 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. Il fixe sa durée du lundi 27 février 2023 à 09 h au mercredi 29 mars 2023 à 17 h, soit pendant 31 jours.

L’enquête publique s’est déroulée dans les conditions prévues par cet arrêté. Les pièces du dossier ont été tenues à la disposition du public dans les mairies de Le Faouët et de Lanvénege. Le dossier était également accessible sur le site internet du département et sur les sites internet des deux communes concernées.

Un registre papier était déposé pendant la durée de l’enquête à la disposition des usagers dans les deux mairies. Il était également possible de participer à l’enquête en utilisant l’adresse internet dédiée, le registre dématérialisé et l’adresse postale de la mairie du Faouët. Sur le registre dématérialisé, un lien permettait d’accéder au dossier soumis à enquête, via le site des services de l’État dans le Morbihan.

Les mesures de publicité ont été effectuées dans les délais et les conditions prévus par le code de l’environnement. Les affiches réglementaires ont été implantées dans les mairies, sur la place du marché au Faouët et dans cinq lieux.

Au cours de cette période, j’ai tenu quatre permanences :

- à Le Faouët :

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

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

- à Lanvénege :

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

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

Le procès-verbal de synthèse et ses annexes ont été remis lors d'une réunion organisée à Vannes, au conseil départemental du Morbihan, le 6 avril 2023.

## 3 - ANALYSE GÉNÉRALE DE LA PARTICIPATION

### 2.1 Méthodologie de l'analyse

Dans le Rapport d'enquête, partie 1, j'ai synthétisé toutes les dépositions recueillies lors de l'enquête publique (annexe 9) ainsi que les éléments que j'ai recueillis.

#### Dans les Conclusions et Avis, partie 2 :

Le déroulement et l'enquête et l'analyse générale de la participation sont abordés dans **les chapitres 2 et 3**. Le **chapitre 4** est consacré à une analyse thématique du projet présenté à l'enquête. Ce travail prend également en compte l'analyse du dossier, mes questions, ainsi que les réponses du maître d'ouvrage à ces avis et questions. Pour l'analyse de la participation et pour chaque thématique, je présente **mes appréciations qui sont encadrées et grisées**.

Mes conclusions et mon avis sont ensuite formulés **dans le chapitre 5**.

**Nota** : Le mémoire en réponse et les réponses à mes questions constituent l'annexe 10 du rapport d'enquête. Les réponses sont également reprises, dans leur intégralité, dans l'analyse thématique en couleur bleue.

### 2.2 Bilan quantitatif et ambiance de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée dans de bonnes conditions. Le public a été correctement informé de l'enquête. Je regrette toutefois que l'enquête publique sur le projet de contournement ait été programmé en même temps que l'enquête publique sur le PLUi de Roi morvan.

Au cours des quatre permanences, j'ai 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 et 1 test de fonctionnement du registre, certains contributeurs ayant déposé leurs observations par plusieurs voies différentes. **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.

Ces observations émanent :

- de particuliers (dont les responsables de 3 exploitations agricoles) ;
- de 4 élus locaux ;
- du parti politique, l'Union Démocratique Bretonne ;

- d'associations (notamment Ar Gouenn, Eau et Rivières de Bretagne, Association Nature patrimoine en Centre Bretagne).

**Sur le total des dépositions, 28 observations comportent un avis défavorable au projet, 22 observations comportent un avis favorable.**

Les sujets abordés dans les observations sont les suivants : (à noter qu'un même avis peut traiter de plusieurs sujets).

**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**

## 4 – ANALYSE THÉMATIQUE DES OBSERVATIONS, QUESTIONS ET RÉPONSES FORMULÉES

### 4.1 Projet présenté et déroulement de l'enquête

#### 4.1.1 Contenu du dossier soumis à enquête

**Synthèse des observations**

@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.

@29 Vous trouverez en PJ , l'avis défavorable du CNPN concernant le projet de déviations Sud du Faouët.

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

## **Réponse du maître 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 au 3.3.1 Les cours d'eau, la qualité de l'eau, les zones humides du présent mémoire du présent mémoire.

#### **Concernant la fréquentation de poids lourds :**

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

### **Principales recommandations de l'Ae lors de l'instruction du dossier**

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.

Elle 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.

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. Elle demande de prévoir dès à présent les mesures à mettre en œuvre en cas d'écart par rapport aux objectifs du projet dans ces domaines.

### Réponse du maître à l'Ae d'ouvrage dans le dossier soumis à enquête

En préambule de sa réponse à la MRAe, le maître d'ouvrage précise que suite à un avis défavorable du Conseil National de la Protection de la Nature, le 24 février 2022, le dossier de demande d'autorisation environnementale nécessite un complément de l'étude d'impact avant sa mise à l'enquête

Le Département partage l'analyse sur la cohérence entre le projet et le PLUi. Un échange est toujours en cours entre les services pour assurer une compatibilité du projet avec le PLUi.

L'incertitude sur les calendriers et le statut provisoire des documents du PLUi non arrêté au moment du dépôt du dossier du Département, ont conduit le département à ne pas inclure d'élément du PLUi .

L'évolution de flux engendré par le projet est présentée dans l'étude de circulation annexée à l'étude d'impact et sur laquelle s'est basée la modélisation acoustique. La justification du fuseau retenu et l'analyse des variantes ont respecté la démarche éviter réduire compenser de façon progressive et itérative depuis l'étude d'opportunité et de faisabilité, la phase de concertation du public et les études d'avant-projet. L'étude d'impact est une synthèse de ces études, le bilan de concertation en annexe de l'étude d'impact permet également d'illustrer et de compléter les justifications. Dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale, le maître d'ouvrage développera davantage la justification des raisons impératives d'intérêt public majeur exigée pour la demande de dérogation à l'atteinte aux espèces protégées.

Pour les milieux aquatiques il est proposé d'ajouter à la mesures MS3, lors de la rédaction de l'arrêté d'autorisation environnementale, une surveillance du lit reconstitué dans les 2 ouvrages existants sur le Park Charles pour vérifier la capacité de franchissement de la faune piscicole et de la continuité hydrosédimentaire. Pour les nuisances sonores, le suivi concerne en priorité la vérification après travaux du merlon de protection prévu au hameau de Petit Coat Loret. L'évolution de l'accidentologie est bien un objectif du projet, mais le suivi d'un indicateur pour vérifier "l'efficacité" du projet serait difficile à cadrer, l'accidentologie dépendra également des aménagements que pourra réaliser la mairie après travaux sur les tronçons de voiries déclassés dans le domaine communal, et plus globalement de la requalification des espaces publics rendus possibles dans le périmètre urbain qui amélioreront le cadre de vie.

### Question complémentaire du commissaire enquêteur

**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 ?**

### Réponses du maître d'ouvrage

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.

### **Question complémentaire du commissaire enquêteur**

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 Gouenn. 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 ?**

### **Réponses du maître d'ouvrage**

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.**

### **Mon appréciation**

Le Conseil départemental rappelle, qu'à l'origine, il était prévu de réaliser l'enquête DUP en même temps que l'enquête publique sur l'autorisation environnementale. L'étude d'impact avait été rédigée en conséquence.

C'est un projet qui a ensuite été abandonné et la présente enquête ne porte plus que sur la déclaration d'utilité publique du projet. Suite à l'avis défavorable du Conseil national de protection de la Nature du 24 février 2022, il a été estimé que le dossier d'autorisation environnementale nécessite un complément de l'étude d'impact avant sa mise à enquête. Il est à noter que cet avis défavorable du CNPN a fait l'objet d'une observation déposée par l'association Ar Gouenn (@29).

A ce sujet, je prends acte de l'engagement du porteur de projet de développer davantage, avant la demande d'autorisation environnementale, la justification des raisons impératives d'intérêt public majeur exigées pour la demande de dérogation à l'atteinte aux espèces protégées.

Dans le dossier soumis, des justifications sont fournies concernant la compatibilité du projet de contournement avec le SRADDET, le ScoT et le RNU qui s'appliquent au Faouët.

Le porteur de projet précise par ailleurs que des échanges ont eu lieu avec Le Roi Morvan Communauté, tout au long de l'élaboration des projets du PLUi et du contournement. C'est une précision qui m'a été confirmée par le 20 mars 2023, lorsque je suis entré en contact avec Mme Laurence Penguilly, la directrice générale des services de la communauté de communes.

Malgré les précautions prises, je note par ailleurs que si des incompatibilités devaient malgré tout apparaître après l'adoption du PLUi, le Département du Morbihan estime qu'il serait amené à organiser une nouvelle enquête publique pour proposer une mise en compatibilité de ce document d'urbanisme avant le démarrage des travaux.

Le porteur de projet annonce qu'une surveillance du lit reconstitué sera mise en œuvre dans les 2 ouvrages existants sur le Park Charles.

### 4.1.2 Organisation de l'enquête - participation

#### Synthèse

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.

### **Question complémentaire du commissaire enquêteur**

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-t-elle eu lieu entre le département et la communauté de communes du Roi Morvan ?**

### **Réponses du maître d'ouvrage**

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.

### **Mon appréciation**

J'estime que le public a été correctement informé sur l'organisation de cette enquête. Les délais ont été respectés, tout comme les mesures de publicité imposées par le code de l'environnement. De nombreuses affiches ont été mises en place par le maître d'ouvrage.

J'ai constaté que le dossier était très complet et bien illustré. Le dossier papier était en grand format. Le résumé non technique est par ailleurs très accessible.

Dans son avis, la MRAe a d'ailleurs souligné que « la description de l'état initial de l'environnement est très détaillée et rendue accessible aux lecteurs par de nombreuses explications ».

Il est effectivement très regrettable que les deux enquêtes publiques, celle de la DUP du projet de contournement et celle du projet PLUi, ont été menées aux mêmes dates. Des risques de confusion étaient possibles dans l'esprit du public. Deux personnes sont venues par erreur au cours de mes permanences tenues au Faouët, je les ai réorientées.

Les deux enquêtes ont été organisées par deux autorités différentes, la préfecture du Morbihan et la communauté de communes du Roi Morvan. Moins de 24 heures avant la fin de l'enquête DUP, des associations ont fait savoir qu'elles estiment ne pas avoir disposé des trente jours prévus par le code de l'environnement pour réagir sur ces deux enquêtes.

### **4.1.3 La concertation lors de la réalisation du projet**

#### **Synthèse**

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

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

**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 Gaouenn et Nature Patrimoine Centre Bretagne ont participé.

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

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

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.

### **Mon appréciation**

La concertation préalable n'appelle pas d'observations de ma part. Elle a été organisée avec le public et avec les élus. Différentes variantes ont été étudiées. Les résultats sont en ligne sur les sites du département et des communes concernées.

#### **4.1.4 Argument 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 impérieuse 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, Guisriff et Lanvénegen de rallier les routes nationales 164 et 165 sans passer par Le Faouët. Le projet ne génèrera 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.

### **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 a 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 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.

**Concernant d'autres itinéraires existants plus pertinents sans passer par Le Faouët**, 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.

**1.1.1.1 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.

#### 1.1.1.2 Scénario O3 – déviation du carrefour du Golhen – rappel du scénario

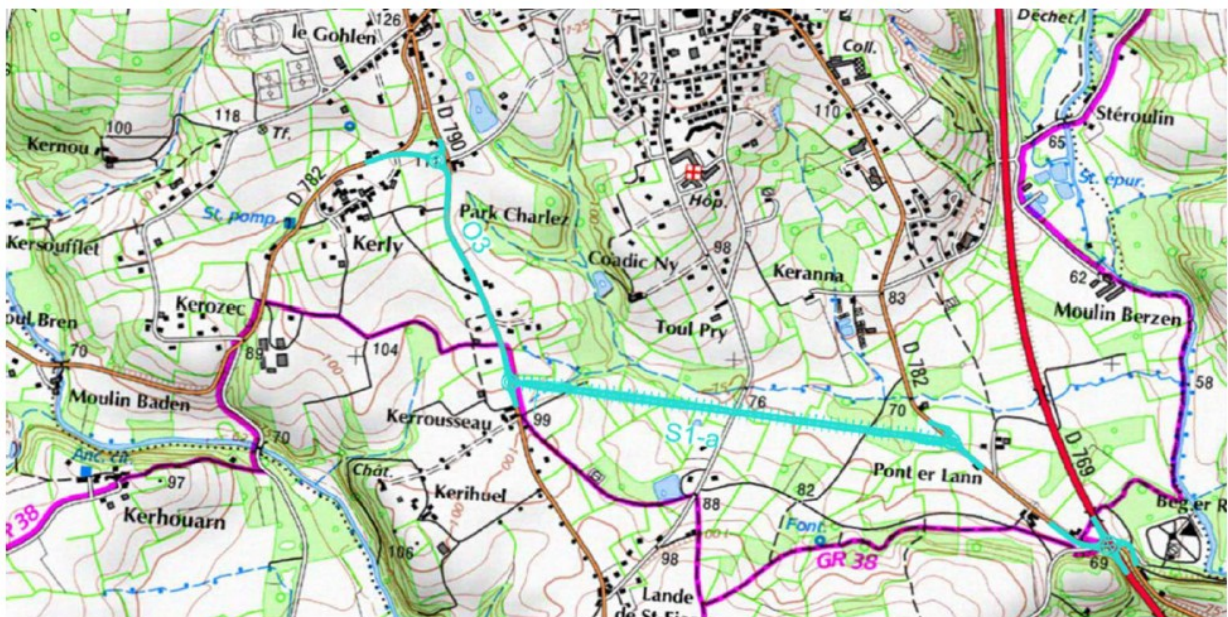
Ce scénario a été proposé par l'association Ar Gouenn lors de l'atelier Patrimoine - Espaces naturels – Loisirs organisé le 22 mars 2018 par le département dans le cadre de la concertation du public.

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'écarter 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. »**

#### 1.1.1.3 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	
<b>Total Objectif</b>	
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 détaillée en 7 thématiques et enjeux (1 à 4 enjeux pour chaque thématique), chaque enjeu étant noté sur 4 points :

<b>Thème</b>	<b>Enjeu principal (impact potentiel à éviter/réduire)</b>
<b>Les difficultés techniques potentielles</b>	La topographie marquée du site peut engendrer ponctuellement d'importants déblais/remblais ou la réalisation d'ouvrages d'art imposants et coûteux.
<b>Le niveau de service</b>	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.
<b>Le milieu physique</b>	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.
<b>Le milieu naturel</b>	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)
<b>Le paysage et le patrimoine</b>	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.
<b>Le milieu humain</b>	L'amélioration de la desserte des zones d'activité situées à Le Faouët. La préservation des activités agricoles.
<b>Le bâti</b>	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 :

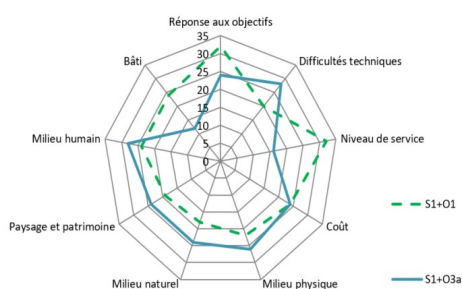
**Une réponse partielle aux objectifs du projet** du fait de l'augmentation du trafic poids lourds devant 13 accès privés sur la RD790 et le maintien du trafic poids lourds sur la RD782 devant 8 accès privés :

**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.**

### **Question complémentaire du commissaire enquêteur**

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 ?**

### **Réponses du maître d'ouvrage**

Les raisons ont été présentées au 1.1.1.2 Scénario O3 – scénario O3 – déviation du carrefour Golhen – rappel du scénario 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 1.1.1.3 présent mémoire.**

### **Question complémentaire du commissaire enquêteur**

**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.

## Réponses du maître d'ouvrage

Il s'agit bien du même scénario O3 qui permettait de shunter le carrefour du Golhen.

### Mon appréciation

Les effets positifs avancés par le maître d'ouvrage sont une baisse du trafic des poids lourds sur la RD790 qui traverse l'agglomération sur un linéaire important (2,8km) ainsi qu'une suppression des camions sur la voie communale passant par le hameau de Coat Loret. Selon le porteur de projet, la suppression de 210 poids lourds par jour, sur ces deux portions de route, apporte un gain en matière de sécurité routière et de transit facilité en agglomération.

Je note la réponse donnée par le maître d'ouvrage concernant la raison impérieuse d'intérêt public majeur, évoquée lors de l'enquête publique. La RIIPM a été demandée pour déroger à des mesures visant des espèces protégées. Le Conseil départemental rappelle que cet aspect sera évoqué au stade de l'autorisation environnementale et non au stade de l'étude de la DUP, laquelle est sollicitée pour des raisons de sécurité routière et d'amélioration de la desserte du territoire. Cet aspect constituera effectivement un point important qui restera à traiter lors de la seconde enquête publique qui sera ouverte sur ce projet.

La sécurité routière et les conditions de circulation sont développées *infra*.

Je constate que :

- L'amélioration de la desserte du territoire, telle qu'évoquée par le Département est notamment fondée sur l'emplacement des zones d'activités indiquées dans le ScoT du Roi Morvan, lesquelles se trouvent principalement à Guisriff, sur l'importance du trafic généré par les sites de Kerana et de la conserverie Morbihannaise.
- L'absence de gain de temps est précisée dans quelques observations. La diminution des temps réalisés par les usagers lors de leurs trajets routiers n'est toutefois pas un argument avancé par le porteur de projet pour justifier le contournement. Quelques habitants vont même allonger leurs trajets quotidiens. Les objectifs avancés sont bien l'amélioration de la desserte, qui est actuellement inadaptée au passage des poids lourds sur une partie d'un itinéraire considéré comme prioritaire.
- Les alternatives au projet ont été étudiées. Des solutions de substitution ont été examinées en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, avec une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé. Pour mémoire, la MRAe avait recommandé de mieux justifier le fuseau retenu, de consolider l'analyse de présentation des variantes. Ce point mérite d'être étudié de façon plus approfondie avant la prochaine enquête publique relative à l'autorisation environnementale.

Je prends acte des explications fournies pour écarter les deux principales alternatives évoquées lors de l'enquête :

- Pour l'aménagement en place de la route de Coat Loret (VC11) : 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.
- Pour l'aménagement en place de la RD790 et RD782 avec un tronçon de tracé neuf pour dévier le carrefour du Golhen (scénario O3) : selon le porteur de projet, ce scénario maintient 13 accès riverains directs sur le projet, avec une augmentation du trafic poids lourds. Il ne répond pas de façon satisfaisante à l'objectif de sécurité. Le recalibrage de la RD790 ne suffit pas à atteindre le niveau de service attendu et présente un impact plus important sur les parcelles bâties.

## 4.2 L'intérêt du projet pour le public

### 4.2.1 La 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 Faouët et 2 accidents corporels sont recensés sur la RD790. Sur la période du 1<sup>er</sup> janvier 2016 au 31 juillet 2020, le recoupement de la permanence téléphonique départementale et des fiches d'intervention de l'Agence Technique Départementale, de la presse et de la base du SDIS (2018-2019) recense 16 accidents dont 2 non localisés. »



En tout état de cause, il est de la responsabilité du département d'anticiper les situations à risque au regard notamment des conditions de circulation (présence de nombreux poids-lourds dans le centre du Faouët, etc). De nombreuses observations formulées lors de l'enquête mettent d'ailleurs en avant ce besoin de sécurisation. 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 Faouët. 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).

### Recommandation de l'Ae lors de l'instruction du dossier

Une recommandation demande au maître d'ouvrage de décrire les gains du projet en termes de trafic et de sécurité routière.

### Réponse du maître d'ouvrage dans le dossier soumis à enquête

La carte p 283 montre bien la situation 2045 sans projet et avec projet. Seul le trafic de transit a été considéré comme reportable sur le projet. A l'Ouest, la RD782 existante est déclassée en impasse communale, le trafic sur ce tronçon va donc considérablement diminuer pour se réduire aux accès riverains. Dans sa partie Est, la voie garde sa fonction principale de desserte locale du centre-ville de Le Faouët. 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. L'étude a conclu que le projet allait permettre de sortir un trafic d'environ 200 poids lourds par jour de l'agglomération.

### Question complémentaire du commissaire enquêteur

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 ?**

### Réponse du maître d'ouvrage

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.

### Question complémentaire du commissaire enquêteur

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 ?**

### Réponse du maître d'ouvrage :

Non.

### Question complémentaire du commissaire enquêteur

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 ?**

### Réponse du maître d'ouvrage

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.

### **Question complémentaire du commissaire enquêteur**

**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 ?**

### **Réponse du maître d'ouvrage**

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.

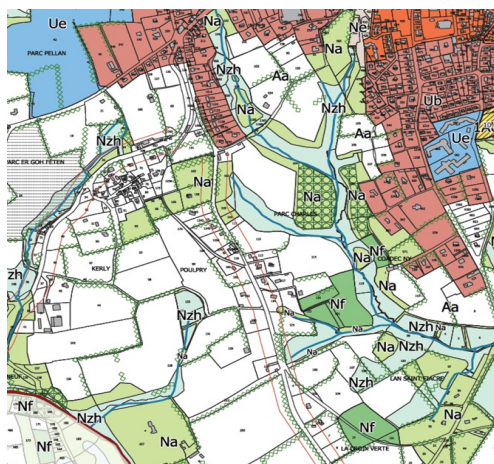
### **Question complémentaire du commissaire enquêteur**

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 ?**

### **Réponse du maître d'ouvrage**

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 proposée 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.

### **Question complémentaire du commissaire enquêteur**

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

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

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.

### **Mon appréciation**

La sécurité routière est le thème qui a été le plus abordé lors de l'enquête publique ( Sur 57 participations, 28 personnes ou associations ont évoqué ce sujet ). C'est l'argument principal, qui a été avancé par le Département pour justifier le projet.

Les partisans du projet se plaignent du passage des camions et des vitesses excessives dans les villages de Coat Loret et de Saint Fiacre. Sur place, j'ai constaté que la route y est effectivement étroite et sinueuse. (cf photos ci-dessous).



Pour ma part, malgré les ouvrages et la signalisation mis en place à Coat Loret et à Saint Fiacre, pour réduire la vitesse, cette route ne me semble pas adaptée pour un passage important de camions. Mais je pense aussi qu’une interdiction des véhicules de plus de 3,5 tonnes sur la VC 11 serait susceptible d’augmenter le nombre des passages sur la portion de RD 690 devant le collège Jean Corentin Carré.

Les conditions de circulation au carrefour Golhen, en face du collège Jean Corentin Carré, et plus bas devant le centre aquatique ont également été abordées, par le public en raison, des passages nombreux de camions qui empruntent cet axe pour aller à la conserverie Morbihannaise.

Contactée par téléphone, la principale du collège (210 élèves) est favorable au projet de contournement pour des raisons de sécurité. Elle confirme le passage important de poids lourds, certains matins, entre 05 H 00 et 10 H 00. Pendant quatre mois de l’année scolaire, il fait nuit quand les jeunes collégiens arrivent dans leur établissement avec des conditions météorologiques 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.

Pour ma part, je pense qu’il n’est pas judicieux de maintenir une circulation significative de poids lourds devant cet établissement.

Lors de l’enquête, certains usagers ont pourtant estimé que les aménagements pour les bus devant le collège et que les parkings sont suffisants pour sécuriser les abords de l’établissement scolaire.

Entre 2009 et 2016, cinq accidents ont été constatés sur la RD782 faisant un tué et quatre blessés. Trois de ces accidents ont eu lieu dans l’agglomération du Faouët. Au cours de la même période, deux accidents corporels sont recensés sur la RD790. Selon les éléments recueillis auprès de l’agence technique départementale, le SDIS et des articles de presse, seize accidents ont eu lieu au Faouët entre 2016 et le 31 juillet 2020 (dont deux non localisés). Des accidents matériels ont également été évoqués, notamment sur la VC 11, lors de l’enquête publique, sans que l’on puisse déterminer leur nombre.

Le risque d’accidents au Faouët est donc existant et je constate que le projet de contournement permet effectivement d’éviter le passage de 210 camions par jour sur la VC 11 trop étroite et sur une portion de route départementale située en agglomération.

Je note la présence de 13 parcelles bâties en accès direct sur la RD790 à Kerrousseau et d’environ 15 parcelles bâties en accès direct au village Park Charles. Dans le projet, cette portion de la RD 690 a vocation à être déclassée dans le réseau communal. Une hausse de la circulation automobile est prévisible et il me semble souhaitable de conditionner ce déclassement par des mesures destinées à sécuriser cette partie du réseau routier et à améliorer les conditions de vie des riverains. Il me semble par ailleurs judicieux de mener une étude précise pour déterminer si une simple limitation de vitesse est suffisante pour sécuriser les lieux, et pour préserver la qualité de vie des habitants. **Ce point fera l’objet d’une recommandation.**

En ce qui concerne les piétons, je prends acte des explications fournies, concernant les traversées du CD 782 par le chemin de grande randonnée, notamment la mise en place des traversées en 2 temps sur quatre intersections.

Nota : Un accident ayant provoqué trois morts a eu lieu le 10 avril 2023 sur la RD 769 à Le Faouët. J’ai contacté le maire de la commune à ce sujet, il m’a précisé qu’il n’y pas de lien à faire avec la présente enquête.

#### 4.2.2 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 Guiscriff 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 Golène, 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, Guiscriff 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 (p. 282) 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 lourds 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).

### **Question complémentaire du commissaire enquêteur**

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 Guiscriff ? A Quels chiffres faut-il s'attendre sur l'itinéraire de contournement ?**

### **Réponse du maître d'ouvrage**

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.

### **Mon appréciation**

De nombreux usagers précisent qu'il n'y a pas de difficultés de circulation au Faouët. Sur ce sujet, je prends note de la réponse du Département, qui précise que le projet ne vise pas à décongestionner les conditions de circulation mais de supprimer la présence des poids lourds en transit dans l'agglomération. Le porteur de projet maintient son estimation de trafic de transit de 210 poids lourds par jour en moyenne annuelle.

Dans le dossier, j'ai noté que la fréquentation routière quotidienne au Faouët était évaluée en 2015, entre 2719 et 1258 VL par jour sur la RN 782 et entre 1399 et 3000 VL par jour sur la RN 790. A l'horizon 2045, le maître d'ouvrage estime qu'elle se situera entre 2 700 et 4 600 VL par jour selon le tronçon considéré.

#### 4.2.3 Le désenclavement de Le 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 Lanvénege 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 Lanvénege, 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 fautive. 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 îlot 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.



### **Question complémentaire du commissaire enquêteur**

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

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

Comme indiqué dans le 3.1.4 Argument dans le dossier pour justifier le 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 des 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.

### **Question complémentaire du commissaire enquêteur**

**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 ?**

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

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.

### **Mon appréciation**

Dans ses réponses, le porteur de projet réaffirme sa volonté d'améliorer la desserte du territoire pour conforter un itinéraire prioritaire. Pour le département, il y a désenclavement parce que les itinéraires actuels sont inadaptés aux trafics poids lourds. Je pense effectivement qu'il y a un intérêt à favoriser les connexions vers les axes principaux de communication.

Dans son dossier de présentation, le maître d'ouvrage cite les surfaces viabilisées disponibles qui se trouvent à Guiscriff ( 96 000m<sup>2</sup> sur les 190 000 m<sup>2</sup> disponibles à l'échelle du Roi Morvan Communauté) ainsi que les accès à la Conserverie Morbihannaise.

#### 4.2.4 Les aspects économiques – le tourisme

##### De façon générale

##### **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 maître 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.

### **Question complémentaire du commissaire enquêteur**

**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?**

### **Réponse du maître d'ouvrage**

C'est bien un objectif du projet et une justification de la demande de déclaration d'utilité publique.

### **Question complémentaire du commissaire enquêteur**

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... ) ?**

### **Réponse du maître d'ouvrage**

La création du giratoire sur la RD769 va améliorer la lisibilité de la signalisation directionnelle et touristique.

### **Mon appréciation**

Je constate que 8 observations seulement évoquent les aspects économiques :

- Parmi le public qui s'est exprimé lors de l'enquête à ce sujet, personne ne s'est présenté comme un commerçant.
- Les agriculteurs semblent quant à eux favorables au projet (deux se sont prononcés sur les aspects économiques et un sur la sécurité seulement).
- Certains usagers craignent pour le commerce local.

Selon le maître d'ouvrage, La création du giratoire sur la RD769 va améliorer la lisibilité de la signalisation directionnelle et touristique.

## 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 maître 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).

### **Question complémentaire du commissaire enquêteur**

**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...).**

### **Réponse du maître d'ouvrage**

L'impact du projet sur le paysage (Cf. 3.3.3 Ile 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.

### **Mon appréciation**

Je constate que les cinq personnes se sont exprimées sur le tourisme. Elles sont opposées au projet. Le maître d'ouvrage estime pourtant que la déviation des poids lourds va apaiser les alentours de la chapelle Saint Fiacre.

Pour ma part, je pense que l'attractivité touristique doit impérativement être valorisée dans ce secteur de la Bretagne intérieure, qui dispose d'un fort potentiel. A ce propos, l'absence de poids-lourds près de la chapelle Sain Fiacre est un avantage.

### 4.3 L'impact sur l'environnement

#### Précisions formulées par la maître d'ouvrage sur ce sujet

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.**

#### Mon appréciation

Je constate que de nombreuses craintes pour l'environnement ont été exposées au cours de l'enquête publique (plus de 20 % des sujets abordés).

A la lecture du projet, après analyse des observations du public sur la qualité de l'eau et sur la biodiversité, on constate que l'impact environnemental du projet est très important (voir *infra*). **C'est un point qui me paraît essentiel car il constitue l'inconvénient principal du projet.**

Dans son avis la MRAe a souligné que l'étude d'impact est très complète. Elle a également émis des recommandations importantes. **En l'état actuel, le dossier va encore évoluer pour apporter les éléments complémentaires qui sont nécessaires à la demande d'autorisation environnemental.**

#### 4.3.1 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 p. 109 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 des 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 des 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, additivité 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 RMCom 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 évités ni suffisamment réduits.**

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

### **Principales recommandations de l'Ae lors de l'instruction du dossier**

A propos des cours d'eau, l'Ae souhaite que des éléments permettent d'apprécier les mesures compensatoires.

Sur les eaux pluviales, 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.

### **Réponses du porteur de projet dans le dossier soumis à enquête**

Le maître d'ouvrage préfère prévoir une surveillance du lit reconstitué dans les 2 ouvrages existants sur le Park Charles pour vérifier le "maintien effectif des continuités". La pêche de sauvegarde prévue avant la réalisation des travaux fera l'objet d'un rapport de type inventaire et sera transmis à la DDTM et aux services de Roi Morvan Communauté.

Le bureau d'études n'a pas estimé ce suivi de la qualité nécessaire au vu du niveau de trafic attendu sur le projet, 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 (Inam).

Le maître d'ouvrage se conformera à cette recommandation dans le cadre de la mesure de suivi MS3, si la DDTM le juge utile lors de la rédaction de l'arrêté, le suivi de la qualité des rejets se fera alors en référence au tableau 55 du tome 2 de l'étude d'impact.

### **Mon appréciation**

De très nombreuses craintes ont été émises lors de l'enquête publique à propos de la qualité de l'eau et de l'impact du projet sur les zones humides.

Le projet se situe près des affluents du ruisseau de Park Charles et de l'Inam.

A la lecture du dossier, il ressort différents impacts sur l'eau:

- 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 m<sup>2</sup> de zones humides. Il occasionne une perte de surface de zone inondable de 1577 m<sup>2</sup> et une perte de volume de 1 580 m<sup>3</sup>

Je note les réponses apportées par le maître d'ouvrage concernant :

- les risques d'inondations, notamment l'évitement de la zone d'expansion du Park Charles, la mise en place d'ouvrages hydrauliques et les deux bassins de rétention ;
- la qualité des eaux ;
- la compatibilité du projet avec le SAGE Ellé-Isole-Laïta.
- la compensation des zones humides.

l'Ae recommande la mise en place de mesures pour apprécier les compensations relatives aux cours d'eau. Elle souhaite par ailleurs un suivi des rejets des bassins provisoires de rétention mis en place pendant les travaux et ceux ensuite des bassins définitifs. Ces deux points mériteront d'être étudiés avant le dépôt de la demande d'autorisation environnementale.

#### **4.3.2 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.

### **Principales recommandations de l'Ae lors de l'instruction du dossier**

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.

### **Réponses du maître d'ouvrage dans le dossier soumis à enquête**

Le critère de connexion à la trame verte locale est pris en compte dans l'analyse des fonctionnalités des haies compensatoires : biodiversité (habitat ou corridor pour les espèces patrimoniales) hydraulique (ralentissement des ruissellements) et biochimique (rétention des sédiments, assimilation végétale azote et phosphate, séquestration du carbone). Ce critère de compensation est détaillé dans le tableau n°87 et les carte n°44 et 45.

La synthèse des enjeux pour les milieux naturels présente dans l'état initial explique la démarche utilisée afin de hiérarchiser et cartographier les enjeux concernant les milieux naturels (Tome 1 chapitre XI.12. pages 226 à 228). Pour l'analyse de chaque variante (Tome 1 chapitre XVIII.2. pages 367 à 374), la thématique des milieux naturels a été prise en compte afin de retenir la variante évitant le maximum de milieux à enjeux.

Enfin, le choix du tracé est la première mesure d'évitement présentée et détaillée pour chacune des thématiques des milieux naturels (Tome 2 chapitre XXXII pages 153 à 170).

Des compensations sur ce point repose sur le nombre insuffisant de zones humides dégradées sur la zone d'étude et la volonté de limiter la consommation de terres agricoles au titre des mesures compensatoires. Il serait approprié de poursuivre cette analyse en termes d'effets sur la trame verte et bleue, et d'insertion de ces zones au sein du réseau de trames. Les cartes 30 à 32 « Synthèse des principales mesures en faveur des milieux naturels » permettent notamment de visualiser la proximité des sites de compensation avec les trames verte et bleue.

L'analyse des incidences Natura 2000 est détaillée pour chacun des habitats et espèces d'intérêt communautaire ayant servi à la désignation du site Natura 2000 Rivière Ellé dans la partie Impacts. Il en découle une incidence considérée comme négligeable sur ces habitats et espèces. C'est pourquoi aucune mesure n'est spécifiquement liée aux incidences du projet sur le site Natura 2000. Cependant, les impacts du projet en dehors du site Natura 2000 ont nécessité la mise en place de mesures liées en faveur d'espèces ayant servi à la désignation du site Natura 2000 (Loutre, Escargot de Quimper, Grand rhinolophe, Lamproie de Planer, Chabot) : plantation de haies compensatoires, conservation du bois issu du défrichement, ouvrages avec banquettes, périodes de travaux.

Ces mesures non liées aux incidences Natura 2000 mais concernant parfois des espèces ayant servi au site Natura 2000 de la Rivière Ellé sont décrites dans la partie Mesures pour la faune.

### **Question complémentaire du commissaire enquêteur**

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 ?**

### **Réponse du maître d'ouvrage**

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.

### **Question complémentaire du commissaire enquêteur**

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

## Réponse du maître d'ouvrage

Dans un complément déposé en janvier 2023, le maître d'ouvrage a réalisé des inventaires complémentaires, adapté certaines mesures et en a proposé de nouvelles afin de tenir compte de l'avis du CNPN.

### **Mon appréciation**

12 personnes ou organismes ont réagi sur la biodiversité, l'impact du projet de contournement sur la faune et la flore. C'est un sujet qui inquiète le public.

Le maître d'ouvrage précise, quant à lui, que l'étude d'impact est très détaillée. Il renvoie aux mesures ERC qui sont prévues. Il rappelle que plusieurs tracés ont été étudiés et que la connaissance des enjeux a permis d'aboutir au choix de la solution la plus satisfaisante.

Dans son avis le conseil National de protection de la nature a estimé que la raison impérieuse d'intérêt public majeur (RIIPM) n'est pas suffisamment démontrée vis à vis de certains enjeux, notamment la biodiversité protégée. Il regrette l'absence de solutions alternatives, la présence d'espèces remarquables dans l'état initial et remet en cause des mesures de compensation.

De son côté le maître d'ouvrage rappelle que l'enquête n'a pas pour objet la délivrance de la dérogation espèces protégées qui sera étudiée, avec la (RIIPM), dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale. Il précise toutefois, qu'en janvier 2023, il a réalisé des inventaires complémentaires, adapté certaines mesures et en a proposé de nouvelles afin de tenir compte de l'avis du CNPN. A noter que le dossier soumis à enquête date de novembre 2022.

Pour ma part, je note que le maître d'ouvrage s'engage d'ores et déjà, s'il obtient les autorisations nécessaires pour réaliser son projet, à mettre en place un marché de suivi des mesures compensatoires, après l'élaboration d'un inventaire initial de référence.

### **4.3.3 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 maître 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.

### Principales recommandations de l'Ae lors de l'instruction du dossier

L'Ae recommande de renforcer la description et l'analyse des incidences du projet sur les paysages par des photomontages ou des simulations en trois dimensions, avec des vues prises depuis et vers le projet, tenant compte des hameaux, du bourg, des éléments patrimoniaux et des éléments naturels structurant le paysage.

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

### Réponses du maître d'ouvrage dans le dossier soumis à enquête

Les éléments patrimoniaux sont bien répertoriés dans l'état initial de l'étude d'impact, notamment sur la carte n°144 « Enjeux et recommandations paysagères et patrimoniales » de l'état initial à l'échelle de l'aire d'étude rapprochée. Le chapitre « Impact sur le paysage et le patrimoine » précise un impact faible pour l'enjeu fort le plus proche concernant la fontaine Saint Fiacre. Des photomontages des mesures paysagères sont présentés dans le tome 2 p. 228, basés sur des prises de vues aériennes. Le contexte bocager dense ne permet pas de perceptions franches et dégagées sur le projet depuis le bourg de Le Faouët. Les hameaux proches ont fait l'objet d'une analyse détaillée afin d'imaginer les perceptions possibles. Ainsi, les points de contact entre le projet et les lieux de vie décelés ont fait l'objet de mesures illustrées par vues aériennes depuis :

- Le secteur de Beg er Roch'
- Le secteur du Petit Coat Loret
- Le secteur de Pont er Lann
- Le secteur de La Lande Saint Fiacre
- Le secteur de Kerrousseau
- Le secteur de Moulin Baden

Ces points de vue proposent un bon compromis entre des vues depuis le projet et des vues sur le projet, surtout dans un contexte bocager très présent. En annexe, nous vous proposons l'ajout d'un photomontage depuis la RD 790 (route de Quimperlé) pris en direction du projet qui permet de mieux visualiser les effets sur l'allée plantée de Kerrousseau et les modelés de terrain liés au passage de la nouvelle voie.

Le maître d'ouvrage confirme que les haies proposées dans les recommandations paysagères ont bien été intégrées aux emprises du projet, sauf la haie champêtre au droit du riverain de Moulin Baden, de même les aménagements qualitatifs aux abords des riverains et les clôtures autour des bassins seront déterminés dans les phases ultérieures, notamment lors de l'étude de détail des dispositifs de retenue.

### **Mon appréciation**

Des mesures d'accompagnement ont été prises pour préserver les paysages. Elles sont décrites dans l'étude d'impact. Ces descriptions ont été complétées à la demande de la MRAe.

#### **4.3.4 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 maître 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.

### **Mon appréciation**

L'artificialisation des sols aura des incidences sur les eaux de ruissellement, la faune et la flore, les continuités écologiques.

Le sujet de la perte de surface agricole n'a pas été évoqué par les agriculteurs qui ont participé à l'enquête.

## **4.4 Qualité de vie des habitants**

### **4.4.1 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 Kerousseau, Pont er Lann et Petit Coat Lo-ret.

### **Réponse du maître 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 ».

### **Principales recommandations de l'Ae lors de l'instruction du dossier**

A propos des nuisances sonores et de la 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.

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

### **Réponses du porteur de projet dans le dossier soumis à enquête**

Des mesures de bruit ont bien été réalisées elles sont présentées dans la méthodologie de l'étude acoustique en page 40 du tome 1 de l'étude d'impact. Elles ont permis de définir les ambiances sonores actuelles des différentes zones du projet. La précision des calculs est évoquée dans le même chapitre en page 43, + ou - 2 dB (A).

Le dossier aborde le sujet de la qualité de l'air au chapitre 7 du tome 2 de l'étude d'impact dans l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances des avantages induits pour la collectivité.

Le tome 2 de l'étude d'impact précise en page 86 que les impacts des travaux sur l'environnement sonore sont faibles et que des niveaux sonores maximaux sont régis par des textes réglementaires. Il conviendra d'étudier, lors de la préparation du chantier, les techniques constructives pour les respecter.

### **Question complémentaire du commissaire enquêteur**

**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 ?**

### **Réponse du maître d'ouvrage**

L'évitement des parcelles bâties a bien été un critère d'analyse des variantes lors de l'étude d'opportunité.

### **Mon appréciation**

Je prends acte de la réponse du maître d'ouvrage, qui précise que l'évitement des parcelles bâties a été l'un des critères d'analyse des variantes lors de l'étude d'opportunité. Effectivement, peu d'habitations se trouvent à proximité immédiate du tracé proposé.

J'estime que le contournement va améliorer la qualité de vie de ceux qui vont bénéficier de la suppression du trafic des poids lourds, en termes de nuisances sonores et de tranquillité.

A la suite de la mise en place des mesures d'évitement et de réduction (écran acoustique), les effets résiduels seront considérés comme faibles près des habitations se trouvant le long du tracé proposé, au Petit Coat Loret. Le porteur de projet indique que les émissions sonores seront conformes à la réglementation.

Les habitations situées au Nord du rond point de Kerrousseau, sur la RD 790, seront impactées de façon indirecte. Une augmentation du nombre des passages de véhicules est à prévoir. Le maître d'ouvrage indique qu'une augmentation de 2db sera perceptible pour les riverains concernés et que la circulation sur cette route sera limitée à 50km/H. Cette situation a déjà été évoquée dans la rubrique sécurité routière et fera l'objet d'une recommandation.

Pendant les travaux, le chantier ne fonctionnera pas la nuit.

#### **4.4.2 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 maître 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 au 3.4.1 Les conditions de vie du présent mémoire.

### **Mon appréciation**

Selon le maître d'ouvrage, la qualité de l'air et les émissions de GES ne seront pas impactées par le projet, qui consiste à dévier une partie de la circulation existante vers un autre axe.

La pollution de l'air pendant les travaux est limitée car aucun ouvrage d'art ne doit être construit et aucun traitement de chaux ou de ciment n'est prévu.

#### **4.4.3 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 apparaît 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.

### **Question complémentaire du commissaire enquêteur**

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 ?***

### **Réponse du maître d'ouvrage**

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.

### **Mon appréciation**

Je regrette que le sujet des pistes cyclables a été très peu abordé lors de la concertation préalable. D'après le maître d'ouvrage, il semble qu'il n'y a pas eu de demandes à ce sujet lors de cette première phase de consultation du public

Un besoin s'est pourtant fait ressentir au cours de la présente enquête.

Je note que la mise en place d'une nouvelle piste cyclable n'est pas envisagée en parallèle du contournement proposé et qu'une ancienne voie ferrée existe déjà.

Il me paraît difficile de concevoir, qu'un projet destiné à sécuriser le trafic routier ne comporte pas de mesures destinées à favoriser les liaisons douces et à protéger les usagers qui pratiquent le vélo. Comme indiqué dans le mémoire en réponse, les liaisons douces doivent permettre de relier les hameaux les plus proches avec le centre-ville.

Même si la circulation des cyclistes sera plus apaisée sur les voies déclassées, il me semble important :

- de prévoir une sécurisation des traversées du projet par les pistes existantes ;
- de mener d'ores et déjà, dans le cadre de la déclaration d'utilité publique, une réflexion avec les élus du Faouët et de l'intercommunalité, pour anticiper le développement des futurs aménagements évoqués dans le PADD du projet de PLUi pour « développer les offres alternatives à l'usage de la voiture individuelle et encourager la pratique de la marche et du vélo ».

**Une réserve sera exprimée dans ce sens.**

## 4.5 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.

10 R1, le propriétaire de la parcelle ZO90 s'interroge sur les accès à sa propriété. 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).

### **Question complémentaire du commissaire enquêteur**

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

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

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).

### **Question complémentaire du commissaire enquêteur**

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



### Réponse du maître d'ouvrage

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 RD1177. 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.

### Mon appréciation

Des négociations ont déjà été anticipées. Le maître d'ouvrage indique qu'elles vont se poursuivre et que les expropriations ne seront décidées qu'en dernier recours. Afin de procéder aux éventuelles expropriations, la déclaration d'utilité publique est donc nécessaire.

Concernant les accès aux propriétés, le maître d'ouvrage précise que cinq habitations se trouvent à proximité immédiate dont une qui gardera son entrée actuelle sur la RD 782 et une autre, à Saint Fiacre, qui se trouve à 60 mètres, dans un contexte de zone humide.

Aucun agriculteur ne s'est opposé, lors de l'enquête, à d'éventuelles expropriations.

## **4.6 Les déclassements de routes**

### Mon appréciation

La déclaration d'utilité publique permettra le déclassement des routes dans le domaine communal.

Le projet proposé comporte le déclassement des 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 créées.

## **4.7 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 maître 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.

### **Question complémentaire du commissaire enquêteur**

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 ?**

### **Réponse du maître d'ouvrage**

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.

### **Mon appréciation**

En novembre 2021, le montant de l'opération était estimé à 6,4M€ TTC. Selon le service en charge du projet,

cette estimation se situe dans une fourchette basse des opérations conduites habituellement. Sur le montant indiqué, la somme de 702 450 € HT est destinée aux mesures prises en faveur de l'environnement. Le financement de l'opération sera assuré à 100 % par le Département du Morbihan.

Compte-tenu de la situation économique actuelle, notamment de l'inflation des coûts de l'énergie et des matériaux, je pense que l'estimation des coûts sera revue à la hausse. Il me paraît donc important que ce montant soit actualisé, avant que la décision de déclaration publique soit prise. **Ce point fera l'objet d'une recommandation.**

## 4.8 La qualité du projet – les choix retenus

### 4.8.1 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 Kerosec 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 Guiscriff sera dévié par la RD790 et le giratoire de Kerrousseau. Leur déplacement vers Le Faouët ne sera pas modifié.

## **Mon appréciation**

Les observations sur la qualité du projet concernent essentiellement le tracé du contournement. C'est un sujet qui a été évoqué *supra*.

### **4.8.2 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'ilot 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.

### **Mon appréciation**

Des propositions ont été faites au cours de l'enquête : l'aménagement des voies existantes et de nouveaux tracés. Les alternatives possibles ont également été évoquées *supra*.

## **4.9 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.

### **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.

#### 4.10 Conclusion du maître d'ouvrage en fin de son mémoire

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 impérative 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 dérogation 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 impératives d'intérêt public majeur.

Concernant l'absence de solutions alternatives satisfaisantes, 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.

## 5 – CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEURS

### **Après avoir :**

- visité les lieux et étudié le dossier de façon approfondie ;
- conduit l'enquête publique du lundi 27 février 2023 à 09 h au mercredi 29 mars 2023 à 17 h, soit pendant 31 jours ;
- entendu les personnes qu'il me paraissait utile de rencontrer ou de consulter ;
- m'être tenu à la disposition du public, tenu quatre permanences et rencontré 27 visiteurs ;
- analysé les 57 observations recueillies ;
- dressé le procès-verbal de synthèse, remis 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.
- demandé diverses précisions complémentaires et obtenu tous les renseignements nécessaires auprès du maître d'ouvrage.

### **pris en compte :**

- l'ensemble du dossier soumis à l'enquête,
- les éléments complémentaires fournis par les porteurs de projet,

**Compte-tenu de l'analyse de la participation et de l'analyse thématique du projet, développées dans les chapitres 3 et 4 de ce document, en m'appuyant sur mes convictions personnelles acquises pendant l'enquête, je rends les conclusions suivantes.**

### **Sur la forme**

J'estime que le public a été correctement informé de l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet de contournement routier. La publicité a été faite dans les délais et les conditions prévues par le code de l'environnement. L'affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête.

Je regrette vivement que les deux enquêtes publiques, celle de la DUP du projet de contournement et celle du projet PLUi, ont été menées aux mêmes dates. Des risques de confusion étaient possibles dans l'esprit du public. Des associations ont regretté le manque de temps pour étudier deux dossiers importants pour le même territoire.

Le dossier d’enquête a été mis à la disposition du public pendant 31 jours dans les mairies de Le Faouët et de Lanvénegen ainsi que sur les sites internet de la préfecture du Morbihan et des mairies concernées.

La compatibilité du projet de contournement avec le SRADDET, le ScoT et le RNU qui s’appliquent au Faouët, a été vérifiée. Des réunions de calage ont eu lieu pour s’assurer de la compatibilité du projet avec le PLUi du Roi Morvan en cours d’élaboration également.

Le public pouvait rédiger ses observations sur les registres papier qui se trouvaient en mairie, par courriers postaux ou électroniques ou sur le registre dématérialisé mis en place pour l’occasion.

Une concertation préalable a été organisée avec le public et avec les élus. Elle a duré plusieurs mois.

Je note qu’initialement, l’enquête DUP devait avoir lieu en même temps que l’enquête publique sur l’autorisation environnementale. C’est un projet qui a été abandonné à la suite de l’avis défavorable du Conseil National de protection de la nature du 24 février 2022. Il a été estimé que l’étude d’impact doit encore être complétée avant de pouvoir solliciter une autorisation environnementale.

### **Sur le caractère d’intérêt public,**

En matière de sécurité routière, pour les raisons suivantes, j’estime que les objectifs annoncés par le porteur de projet sont bien atteints.

La mise en place d’un itinéraire de contournement de l’agglomération du Faouët va permettre d’interdire la circulation aux 210 poids lourds qui empruntent quotidiennement la voie communale VC 11 à Coat Loret, le carrefour Golhen (intersection RD 782/RD790) et sur la portion de RD 790 qui passe devant le collège Jean Corentin Carré du Faouët et un centre aquatique.

La VC 11 ne me semble pas adaptée pour un passage important de camions. Mais une interdiction de leurs passages serait susceptible d’augmenter le nombre des poids lourds devant le collège. Les habitants se plaignent de la vitesse sur cet axe malgré les aménagements mis en place.

Selon la responsable de l’établissement d’enseignement secondaire, les passages des poids lourds devant le collège sont importants, notamment le matin avec des conditions de visibilité parfois dégradées. Plus de 200 élèves fréquentent ce collège.

Entre 2009 et 2016, cinq accidents ont été constatés sur la RD782 faisant un tué et quatre blessés. Trois de ces accidents ont eu lieu dans l’agglomération du Faouët. Au cours de la même période, deux accidents corporels ont été recensés sur la RD790. Pour la période allant de 2016 au 31 juillet 2020, le Département comptabilise seize accidents au Faouët. Des accidents matériels ont enfin été évoqués lors de la présente enquête.

En ce qui concerne le désenclavement du territoire, je considère par ailleurs que la desserte va être améliorée par le projet de contournement qui conforte un itinéraire prioritaire.

Le contournement permettra de favoriser les accès aux zones d’activités indiquées dans le ScoT du Roi Morvan, lesquelles se trouvent principalement à Guiscriff. Il desservira par ailleurs la conserverie Morbihannaise, principal employeur de la commune. Cette dernière va générer, à terme, un trafic maximal de 60 poids lourds par jours et de 450 voitures individuelles.



Toujours à propos du désenclavement, je note que le projet de contournement ne vise pas à obtenir un gain de temps pour les automobilistes ou un décongestionnement des conditions de circulation. Le maître d'ouvrage insiste sur son objectif principal qui est de supprimer la présence des poids lourds en transit dans l'agglomération. Le porteur de projet maintient son estimation de 210 camions par jour en moyenne annuelle.

Je pense que l'amélioration du cadre de vie justifie également, mais dans une moindre mesure, l'amélioration du cadre de vie des habitants, qui vont bénéficier d'une suppression de la circulation des poids lourds sur une partie de l'agglomération du Faouët et sur la VC 11. Peu d'habitations se trouvent à proximité immédiate du tracé de contournement. Des mesures d'évitement et de réduction (écran acoustique) ont été prévues pour limiter les nuisances sonores.

Il me paraît difficile de concevoir, qu'un projet principalement destiné à sécuriser le trafic routier ne comporte pas de mesures destinées à favoriser les liaisons douces et à protéger les usagers qui pratiquent le vélo. Comme indiqué dans le mémoire en réponse, les liaisons douces doivent permettre de relier les hameaux les plus proches avec le centre-ville.

Il me semble donc important :

- de prévoir une sécurisation des traversées du contournement par les pistes existantes ;
- de mener d'ores et déjà, dans le cadre de la déclaration d'utilité publique, une réflexion avec les élus du Faouët et de l'intercommunalité, pour anticiper le développement des futurs aménagements, évoqués dans le PADD du projet de PLUi pour « développer les offres alternatives à l'usage de la voiture individuelle et encourager la pratique de la marche et du vélo ». **Ce point fait l'objet d'une réserve.**

Une augmentation du nombre des voitures est toutefois à prévoir sur la RD 790 au nord du giratoire de Kerrousseau. Une limitation de vitesse sur cette portion de route sera instaurée, au moment de son déclassement dans le domaine communal, pour limiter le bruit, préserver la qualité de vie des habitants et sécuriser la circulation. Il me paraît important de s'engager sur ce point. Avant de réaliser le projet, il me semble par ailleurs judicieux de mener une étude précise pour déterminer si une simple limitation de vitesse est suffisante pour sécuriser les lieux et pour préserver la qualité de vie des habitants. **Ce point fait l'objet de la recommandation n°1.**

Sur l'intérêt public du projet, je constate que plusieurs délibérations ont été prises par les élus depuis 2021 :

- le 4 mars 2021, par le conseil municipal du Faouët 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.
- 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.
- le 8 mars 2023, par le conseil municipal du Faouët pour exprimer un avis favorable au projet de contournement.
- Le 6 avril 2023, par le conseil communautaire du Roi Morvan communauté pour donner un avis favorable au projet de contournement, compte tenu des enjeux de sécurité pour le Faouët et des enjeux de desserte du territoire.

### **Sur la confrontation des inconvénients d'ordre social avec les avantages évoqués ci-dessus**

Après la lecture du projet et pris en compte les observations du public sur la qualité de l'eau, la biodiversité, les paysages et l'artificialisation des sols, je suis convaincu que l'impact environnemental du projet est très important. C'est un point qui me paraît essentiel car il constitue l'inconvénient principal du projet.

Je constate que le fuseau d'étude est traversé par des affluents du ruisseau de Park Charles et de l'Inam. Ce secteur est très vallonné.

Le projet se situe près des affluents du ruisseau de Park Charles et de l'Inam et on peut craindre des répercussions suivantes sur la qualité de l'eau : 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 dégradant des eaux superficielles ou souterraines, des risques pendant les travaux.

Le projet possède une emprise totale sur 17 704 m<sup>2</sup> de zones humides. Il occasionne une perte de surface de zone inondable de 1577 m<sup>2</sup> et une perte de volume de 1 580 m<sup>3</sup>.

Le CNPN relève qu'un impact est possible sur différentes espèces protégées, il en donne la liste. Dans son avis, il a estimé que la raison impérieuse d'intérêt public majeur (RIIPM) n'est pas suffisamment démontrée.

Il me semble que l'étude d'impact est complète. Les mesures ERC sont par ailleurs détaillées. Des précisions complémentaires vont toutefois être apportées au dossier avant qu'il ne soit soumis à une deuxième enquête publique dans le cadre de l'autorisation environnementale.

Je note que le maître d'ouvrage rappelle que la raison impérieuse d'intérêt public majeur, qui vaut dérogation espèces protégées, est à démontrer au stade de l'autorisation environnementale. Cette dernière est actuellement en cours d'instruction avec les services de l'Etat. Dans le dossier, il estime que la sécurisation du trafic et l'amélioration de la desserte du territoire constituent bien des RIIPM.

Au stade de la présente enquête publique, sachant que l'autorisation environnementale sera de toute façon obligatoire pour que le projet puisse aboutir et que l'étude d'impact va encore évoluer, j'estime que les avantages décrits *supra*, sur la sécurité routière, sur l'amélioration de la desserte et sur la qualité de vie, sont de nature à prononcer une déclaration d'utilité publique.

### **Sur la nécessité d'expropriation et l'atteinte à la propriété privée**

Peu d'habitations se trouvent à proximité immédiate de l'itinéraire de contournement.

Des négociations ont déjà été anticipées pour des acquisitions de terrains, elles vont se poursuivre. Lors de l'enquête, je n'ai pas enregistré de réticences sur ce point.

Le maître d'ouvrage indique que les expropriations ne seront décidées qu'en dernier recours. Dans cette éventualité, la déclaration d'utilité publique est donc nécessaire.

### **Les coûts financiers de l'opération**

Le montant de l'opération a été estimé à 6,4M€ TTC au mois de novembre 2021. Selon le service en charge du projet, cette estimation se situe dans une fourchette basse des opérations conduites habituellement.

Sur le montant indiqué, la somme de 702 450 € HT est destinée aux mesures prises en faveur de l'environnement.

Le financement de l'opération sera totalement assuré par le Département du Morbihan.

Compte-tenu de la situation économique actuelle, notamment de l'inflation des coûts de l'énergie et des matériaux, je pense que l'estimation des coûts sera certainement revue à la hausse. D'ores et déjà il me paraît important d'actualiser ce montant. **Ce point fait l'objet de la recommandation n°2.**

Pour les différents motifs évoqués ci-dessus, j'émet **un avis favorable pour la déclaration d'utilité publique du projet de contournement routier de Le Fauët**. Cet avis est assorti **d'une réserve et de deux recommandations**.


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

**Recommandation n°1** : Pour anticiper une augmentation de la circulation prévisible après le déclassement de la RD 790 au nord de Kerrousseau, mener une étude précise pour déterminer si une simple limitation de vitesse sera suffisante pour préserver la sécurité et la qualité de vie des habitants.

**Recommandation n°2** : Actualiser l'estimation du coût financier de l'opération.

Fait à Plouhinec, le 28 avril 2023

Le commissaire enquêteur



## **Annexe 1**

### **Classeur thématique des observations formulées pendant l'enquête**

## I PROJET PRESENTE ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

### 11 CONTENU DU DOSSIER SOUMIS A ENQUETE

Référence	Prénom NOM (qualité) Adresse Association/collectif	Résumé de l'observation
@9c	Didier Tanguy	...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.
@25g	Janno Christophe, association Ar Gauenn	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.
@25j	Janno Christophe, association Ar Gauenn	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.
@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.
C7a	Allain Perron adjoint au maire à Lanvéneq	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.

## Synthèse partielle

@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 Sradet. 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 porteur de projet

## 12 ORGANISATION DE L'ENQUETE – PARTICIPATION

Référence	Prénom NOM (qualité) Adresse Association/collectif	Résumé de l'observation
6R1a	signature illisible	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.

@25a	Janno Christophe, association Ar Gaouenn	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.
@26a	Pierre Loisel Eau et Rivières de Bretagne	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.
@30a	Présidente de l'association Nature et Patrimoine en Centre Bretagne (NPCB)	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.

### Synthèse

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 porteur de projet

### 13 LA CONCERTATION LORS DE LA REALISATION DU PROJET

Référence	Prénom NOM (qualité) Adresse Association/collectif	Résumé de l'observation
@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.

#### **Synthèse**

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

#### **Réponse du porteur de projet**

### 14 ARGUMENTS DANS LE DOSSIER POUR JUSTIFIER LE PROJET

Référence	Prénom NOM (qualité) Adresse Association/collectif	Résumé de l'observation
@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....



@10a	Erwan Le Corre,	Ce projet routier engagé il y a 40 ans répond aux préoccupations résolues : 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 .
@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 impérative 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.
@23a	Péron Didier	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.
@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.
@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.
@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.
@27	anonyme	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.

@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.
@ 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.
@31a	Mme Brossard Marie Le Faouët	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. Doutant de son utilité publique j'émet un avis défavorable.

## 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 impérieuse 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 génèrera 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.

### Réponse du porteur de projet

## 2. L'INTERET DU PROJET POUR LE PUBLIC

### 21 LA SECURITE ROUTIERE

Référence	Prénom NOM (qualité) Adresse Association/collectif	Résumé de l'observation
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.
3R1	M Coudrais	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.
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.

C1	Nathalie Berthier	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.
@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.
@3c	Danièle Boivin	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
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.
1R2	Pierre-René Le Guerero 9 Moulin Baden à Lanvénegen	Je donne un avis favorable pour le contournement du Faouët, étant donné que l'accès à ma propriété va être sécurisé.
3R2	Roux Michel et Michèle	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.
7R1	F Le Pichon ancien maire Le Fouët	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.
C2b	Madame PARKER - LE FAOUET	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.
C3a	Françoise J	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.

9R1	Florence Chevalier Le Faouët	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... Les poids lourds ont du mal à se croiser. Cycliste et piétonne, j'ai besoin de sécurité.
4R2	Anne Marie et Sébastien Petro - le Faouët	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.
5R2	Carlac Marie José maire Lanvégen	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.
6R2	Annie Le Goff Lanvégen	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.
@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.
@11	Dominique Carlac	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, l'emprunt d'un chemin communal), je suis favorable au contournement du Faouët. (Mail intégré avec les courriers (C4)).
@13b	Gaec Botou Coat	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.

@16a	Dominique LE NINIVEN Maire de PRIZIAC Conseiller départemental du canton de Gourin	La RD 782 offre des conditions peu satisfaisantes en terme de fluidité du trafic et de sécurité, notamment dans la traversée du bourg du Faouët. Le trafic des poids lourd 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.
@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.
@21a	anonyme	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.
@25c	Janno Christophe, association Ar Gauenn	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.
@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.
13R1a	FD Guisriff	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.

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.
14R1	Mme Bortoluzzi Le Faouët	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.
15R1	Bortoluzzi Coat Loret Le Faouët	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.

## 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 porteur de projet

## 22 LES CONDITIONS DE CIRCULATION

Référence	Prénom NOM (qualité) Adresse Association/collectif	Résumé de l'observation
<u>@3b</u>	Danièle Bovin Le Faouët	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.
@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.

C2a	Madame PARKER - LE FAOUE	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 besoins de désenclaver la Bretagne intérieure. Les zones qui restent à construire à Guiscriff se trouvent sur la RD 27. Les habitants de Guiscriff, Scaër ou Lanvégen ne passent pas par le Faouët pour aller à Quimperlé.
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.
@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 ?
@15a	Quénéhervé Yannick UDB	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.
@19	Tasset Virginie	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.
@20	Jean-Pierre Boule	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.
@25d	Janno Christophe, association Ar Gaouenn	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 Gaouenn 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.

C7e	Allain Perron adjoint au maire à Lanvégen	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.
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.

## **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 porteur de projet

### 23 LE DESENCLAVEMENT DE LE FAOUE

Référence	Prénom NOM (qualité) Adresse Association/collectif	Résumé de l'observation
C2a	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.
@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.
@25b	Janno Christophe, association Ar Gaouenn	Sur le désenclavement, le projet de déviation Sud ne va pas permettre de mettre en relation plus rapidement les communes de Lanvégen, 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.
C6a	Hervé et Romain Perron GAEC de l'Ellé Lanvégen	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.
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...).
@ 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 fautive. 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.

## 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 Lanvénege 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 Lanvénege, 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 fautive. 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 porteur de projet

## 24 LES ASPECTS ECONOMIQUES – LE TOURISME – L'AGRICULTURE

### *De façon générale*

Référence	Prénom NOM (qualité) Adresse Association/collectif	Résumé de l'observation
@2d	anonyme	Le centre-ville doit rester un lieu de passage pour les commerçants.

@4a	anonyme	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.
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.
@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.
@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.
C2c	Madame PARKER - LE FAOUCET	Le projet va provoquer la mort des petits commerces. C'est le trafic local qui permet aux commerces et entreprises de subsister.
C6a	Hervé et Romain Perron GAEC de l'Ellé Lanvénegen	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.
C7d	Allain Perron adjoint au maire à Lanvénegen	L'attractivité du territoire dépend de son réseau routier, il génère des activités économiques (industrie, social, agricole, tourisme et culturel).

## 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 porteur de projet

### *Le tourisme*

@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.
@4b	anonyme	Ce projet menace directement l'attractivité touristique de la commune.
@6a	Lionel Rauch	Ce projet d'un autre âge menace directement l'attractivité touristique de la commune.

C3d	Françoise J	Le projet longe le GR 38 au risque de faire fuir les touristes.
@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.

### 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 porteur de projet

## 3. L'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

### 31 LES COURS D'EAU – LA QUALITE DE L'EAU – LES ZONES HUMIDES

Référence	Prénom NOM (qualité) Adresse Association/collectif	Résumé de l'observation
@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...



@7a	Le Tortorec Jean-Charles	Ce projet aura un impact considérable sur les zones humides... Un impact est particulièrement négatif au niveau de la magnifique vallée entre Moulin Braden et Kerousseau.
@9a	Didier Tanguy	Le projet porterait une atteinte à la préservation de la biodiversité, 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	anonyme	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...
@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.
@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.
@18a	Mme Châteaugiron	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".

@21b	anonyme	.... 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.
@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.
@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.
@25k	Janno Christophe, association Ar Gaouenn	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.
@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.

@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.
@31b	Mme Brossard Marie Le Faouët	Impact sur les cours d'eau, sur la faune et la flore.

## 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 pelleuse 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 porteur de projet

## 32 LA BIODIVERSITE

Référence	Prénom NOM (qualité) Adresse Association/collectif	Résumé de l'observation
@3d	Danièle Bovin Le Faouët	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.

@6c	Lionel Rauch	...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 ?
C2d	Madame PARKER - LE FAOUET	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.
C3b	Françoise J	C'est une aberration totale pour l'environnement (biodiversité, espèces, climat).
@7a	Le Tortorec Jean-Charles	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 Kerousseau.
@9a	Didier Tanguy	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 haies et bocages, perturbation du milieu, coupure de la trame verte, aggravation des risques inondation.
@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>

@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 .
@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 zone humide à l'échelle d'une vallée ou d'un bassin versant ne crée pas de zone humide. 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.
@25l	Janno Christophe, association Ar Gaouenn	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.
@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.

@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.
@31b	Mme Brossard Marie Le Faouët	Impact sur les cours d'eau, sur la faune et la flore.

## 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 porteur de projet

## 33 LE PATRIMOINE - LES PAYSAGES

Référence	Prénom NOM (qualité) Adresse Association/collectif	Résumé de l'observation
@5b	Presti	"au détriment de l'environnement et des caractéristiques culturelles du site".



@9a	Didier Tanguy	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 inondation.
@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 .
@25m	Janno Christophe, association Ar Gaouenn	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.

### 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 porteur de projet

Référence	Prénom NOM (qualité) Adresse Association/collectif	Résumé de l'observation
C2e	Madame PARKER - LE FAOUET	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.
@8a	Simon Pauline	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.
@9b	Didier Tanguy	Aggravation du dérèglement climatique à cause de l'artificialisation.
@31c	Mme Brossard Marie Le Faouët	Pollution des fossés, rus et rivières, dues aux surfaces imperméabilisées. Risques d'aggravation des inondations.

### 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 porteur de projet

## 4 QUALITE DE VIE DES HABITANTS

### 41 LES CONDITIONS DE VIE

Référence	Prénom NOM (qualité) Adresse Association/collectif	Résumé de l'observation
1R1	signature illisible	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.
2R1a	D Duigou	Bravo pour cette déviation. Amélioration du cadre de vie.
4R1a	signature illisible	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.
@3c	Danièle Boivin	... et du bruit. Les hameaux de Kerouarn, de Kerossec de Kerly, de Kerrousseau, 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.
@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.
8R1	Jeanne Gallet	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.

@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.
@25o	Janno Christophe, association Ar Gaouenn	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.
@31d	Mme Brossard Marie Le Faouët	Le Faouët jouit d'un patrimoine bâti et naturel, de commerces de proximité en centre-ville, d'abords paisibles.

## 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 Kerossec 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 porteur de projet

Référence	Prénom NOM (qualité) Adresse Association/collectif	Résumé de l'observation
<u>@3a</u>	Danièle Bovin Le Faouët	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.
@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.
@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.
@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.

### 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 porteur de projet

## 43 LES LIAISONS DOUCES

Référence	Prénom NOM (qualité) Adresse Association/collectif	Résumé de l'observation
@10d	Erwan Le Corre, élu municipal du Fauët 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 Fauët. AUCUN aménagement favorable aux déplacements doux n'est prévu. Ce besoin n'a pas été évalué.
C3c	Françoise J	...Pas de valorisation des sentiers pédestres ni même d'aménagement de pistes cyclables.
9R1	Florence Chevalier Le Fauët	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.
@25i	Janno Christophe, association Ar Gauenn	L'association regrette l'absence d'un itinéraire cyclable en parallèle du contournement.

@ 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.
-------	--	---

### **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 porteur de projet**

## **5 LES EXPROPRIATIONS – LES ACCES AUX PROPRIETES**

Référence	Prénom NOM (qualité) Adresse Association/collectif	Résumé de l'observation
-----------	---	-------------------------

@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.
5R1	signature illisible	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.
10R1	Propriétaire de la parcelle Z097	Nous aimerions savoir où notre entrée sera faite pour entrer dans notre champ ? Est-ce que ce sera provisoire ou définitif ? A quel moment aurons-nous connaissance de cela.
2R2	Boropert Sylvie et Pierre Jérôme - 4 Toulbren à Lanvénegen	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 dédommages pour leurs accès et parking actuels.
@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.
C6b	Hervé et Romain Perron GAEC de l'Ellé Lanvénegen	Nous sommes agriculteurs à Lanvénegen. 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.



11R1	Cardinaux Denis pour Marie José Tauvin – Le Faouët	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.
------	--	--

## 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 porteur de projet

## 6. LES DECLASSEMENTS DE ROUTES

## 7 LE COUT DU PROJET – LES ASPECTS FINANCIERS

Référence	Prénom NOM (qualité) Adresse Association/collectif	Résumé de l'observation
C3a	Françoise J	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.
@5a	Presti	J'ai pris connaissance du projet de contournement routier du Fauët 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.
@7d	Le Tortorec Jean-Charles	Cet aménagement raisonné serait moins coûteux.
@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.
@17a	Cardinaux Denis	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 .
@22a	Rémi Hamani	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.

@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.
@30c	Présidente de l'association Nature et Patrimoine en Centre Bretagne (NPCB)	Tout cela pour 6,4 m€ (15.625 € du mètre linéaire)

### 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 porteur de projet

## 8 LA QUALITE DU PROJET – LES CHOIX RETENUS

### 81 QUALITE

Référence	Prénom NOM (qualité) Adresse Association/collectif	Résumé de l'observation
@2a	anonyme	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.
@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.
@25f	Janno Christophe, association Ar Gaouenn	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 Faouët.

### 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 Kerosec et de Kerly, ainsi que tous les habitants du long de la RD 782 à l'ouest du Faouët.

## Réponse du porteur de projet

### 82 CHOIX TECHNIQUES

@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/ Guiscriff serait canalisé vers la bretelle de contournement de Gourin (voir le plan joint sur le registre dématérialisé).
@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.
@9d	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.
@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).

@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.
@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.
@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.
@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.
16R1	Bernadette Parker	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.

## 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 porteur de projet

## 9 DIVERS

Référence	Prénom NOM (qualité) Adresse Association/collectif	Résumé de l'observation
@24	YOU Fabien	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. YOU Fabien
17R1	Yvette Rouzic Le Faouët	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.

### **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.

### **Réponse du porteur de projet**

**Pièce jointe :**

**Courrier C2 – déposé le 22 mars 2023 – mairie Le Faouët**



Habitante de le Faouët j'ai lu le dossier de contournement routier avec intérêt, et si pour certains projets, bien que destructeurs pour la nature et la biodiversité, il est difficile de nier le caractère d'intérêt générale, il est ici difficile de comprendre quel intérêt ce projet défend.

Depuis 4 ans que j'habite le Faouët et que j'y fait mes courses, je n'y est jamais vue d'embouteillages , ni même de ralentissements , les dangers que l'on peut constater sur les routes du Faouët proviennent des usagés eux même qui ne respectent pas la limitation de vitesse ou autres, comme partout. Les informations disponibles quant aux causes exactes des 5 accidents mentionnées dans le dossier, ne démontrent aucunement la dangerosité des routes de le Faouët. Les accidents étant quasi - systématiquement liés a un problème comportemental des usagers, il ne s'agit pas tant de construire de nouvelles routes que de renforcer la prévention, radars , réduction de vitesses, dos d'âne, contrôle de police, etc ..., qui semblerait plus efficace et beaucoup moins onéreux . Sans compter que le types de routes du nouveaux tracé sont bien souvent le théâtre de nombreux accidents comme par exemple la RD769.

Lors de ma visite au collège Jean Corentin Carré pour y inscrire mon fils , la directrice de l'établissement m'a venté la tranquillité des lieux. Les bus ont un espace dédié devant la sortie, les élèves n'ont pas à traverser le trottoir. Le parking des parents se trouve du même coté que l'établissement , il n'y a donc aucune raison pour les élèves de traverser la rue . Les trottoirs sont assez larges et la vitesse y est limitée à 30 km/h, qui est à cet endroit relativement bien respecté , probablement grâce aux deux rond points de chaque coté de collège, je ne vois pas de dangerosité dû à trafic près du collège et aucun agent de circulation n'y est nécessaire à la sortie des cours.

En considérant le nombre d'entreprises et de commerces se trouvant dans l'agglomération de le Faouët, nécessitant de nombreuses livraisons, il est évident que de nombreux poids lourds de desserte locale devront, de toute façon, continuer à passer devant le collège.

Une simple priorité à droite ou un rond point pourrait faciliter la circulation du carrefour du Golhen qui présente , effectivement , une certaine complexité pour les poids lourds, sans aucun problème de fluidité.

Avec le tracé final, les habitants de la RD790 sud, près de 35 habitations, verront la circulation plus que doubler. Cela représente le double de la circulation qui justifiait un tel projet. Le problème du hameaux de Coat loret est déplacé et multiplié sur la RD790 sud.

Les accès riverains seraient moins impactés par le scénario 03 que par le scénario retenu.

IL est démontré dans le dossier qu'il n'y a pas besoin de ce projet pour le désenclavement de la Bretagne intérieure, de plus, si la sécurité des usagés est la priorité, l'itinéraire RD27/RD1 quasiment identique d'un point de vue temps, a moins de virages et est plus adapté pour les poids lourds que la RD782.

Les zones restantes à construire de Guisriff se trouvent pratiquement toutes sur la RD27. Les habitants de Guisriff, Scaër ou Lanvénegen, ne passent pas le Faouët pour se rendre à Quimperlé, Lorient, ou bien la RD769 vers le nord.

De plus, cette déviation couperait le centre ville du Faouët de la rivière Inam, et du hameau de Saint Fiacre, tout comme la RD 769 coupe déjà Le Faouët de l'Ellé et Sainte Barbe. Privé de ses deux rivières et chapelles le centre ville serait alors «enclavé» entre 2 départementales.

En ce qui concerne la qualité de vie des habitants du centre ville de le Faouët, elle est impactée par une circulation liée a une desserte locale.

Il est évident qu'un tel projet provoquerait à terme la mort des petits commerces de le Faouët, nombreux sont les exemples de bourgs désertés après un contournement. Le Faouët n'est pas traversé par un grand axe, c'est un trafic local qui permet aux commerces et entreprises de subsister. A terme même une partie des habitants du Faouët emprunteraient le projet et ne passeraient plus par le centre ville.

L'exemple de la Gacilly très touristique ou Pontivy avec 15064 habitants, évoqué lors de la réunion publique, suite à l'inquiétude d'un commerçant, n'est pas pertinent et est sans rapport avec la réalité de le Faouët .

Le bénéfice de 4 minutes vaut il la perte de nature?

**«Nous avons eu besoin de routes dans une partie de notre histoire. En Europe, où le réseau est déjà très développé, on continue de vouloir en construire pour gagner dix petites minutes sur un trajet!**

**«Quand on sait les dégâts que causent les routes pour la biodiversité et la fonctionnalité des écosystèmes, cela laisse perplexe...»** ( la fabrique des pandémies Marie Monique Robin; Pierre Ibish professeur de conservation de la Nature , Berlin.)

Dans le projet proposé, seuls sont chiffrés les bénéfices financiers du trafic de transit Ouest-Est , sans prendre en compte l'augmentation de kilomètres pour la desserte locale, ni même les autres trajets augmentés par le contournement.

Les habitants de Lanvéneën ou Guiscriff voulant faire leurs courses à le Faouët verront leur trajet augmenter d'un kilomètre.

Le scénario 03 proposé par Ar Gaouenn répondrait à tous les objectifs, en déviant les poids lourds de l'agglomération, en sécurisant le carrefour du Golhen et en améliorant la desserte pour les entreprises. Il serait le moins impactant pour l'environnement, la biodiversité, les habitants de la RD790 sud et beaucoup moins onéreux .

En augmentant la dépendance de la voiture, en privilégiant les longs trajets au détriment de la proximité, en coupant les couloirs de déplacement des animaux, en réduisant leurs territoires, en morcelant les exploitations agricoles, en détruisant du patrimoine, en ne proposant pas une politique ambitieuse de réaménagement du territoire, ce projet va à l'encontre des ambitions du Sraddet.

Dans aucun chapitre du dossier, il n'est abordé l'impact de l'artificialisation des sols. Pourtant les conséquences sont certaines et font l'objet aujourd'hui de nombreux colloques et même recommandations au niveau international. On ne peut plus passer sous silence cet impact sur ces problématiques environnementales dans quelque projet qu'il soit. Comme le souligne le Professeur Pierre Ibish, de Berlin:

**«Effets directs et indirects de l'impact des routes sur la biodiversité:**

**- perte d'habitats naturels,**

**- les routes, encore plus si elles sont goudronnées, provoquent des microcrises climatiques, parce que le sol se réchauffe; de nombreux arbres meurent aux abords des routes.**

**- de plus, elles provoquent une fragmentation des communautés animales, voire leur disparition quand il s'agit de gros mammifères.**

**- d'une manière générale, pour fuir l'activité perturbatrice de la route, les animaux sont contraints de se déplacer, et parfois de changer de comportement (par exemple les oiseaux chantent plus fort pour contrer le niveau sonore du trafic)» (la fabrique des pandémies p 77)**

Les porteurs de ce projets seront responsables devant les générations présentes et futurs de la destruction du patrimoine , de la destruction de la nature, d'une qualité de vie dégradée au profit d'intérêts financier .

En vous remerciant de prendre en compte mes remarques sur ce projet inutile et aberrant.

Je donne un avis défavorable à ce projet .

En réponse au projet de contournement routier et en tant qu'habitante de Le Faouët je tiens à vous faire parvenir ce dossier. Je suis contre la route pour plusieurs raisons : l'écologie, la biodiversité, la survie de son centre ville, le futur de nos enfants et petits enfants. Un ensemble de point d'une importance primordiale pour l'avenir de notre commune et de ses habitants.

Je me suis servie du dossier du contournement routier et ai organisé mes arguments de telle façon ; j'ai pris de façon chronologique les sujet abordé par le projet que je trouve non viable et ai expliqué les arguments qui au fur et à mesure, je l'espère rentrera en jeux dans votre réflexion sur l'intérêt publique du projet.

Les arguments du porteur de projet sont en gras mes contre arguments suivent.

## Tome 1

**p 12: 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, Guéméné-sur-Scorff et Pontivy et rejoint la RD 768 (axe Lorient/St-Brieuc et Vannes/St-Brieuc).**

*\* Effectivement , liaison nécessaire à une époque ancienne ou la RD765 était la RN165*

***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.***

*\* Il n'y a pas de problème de fluidité en traversée du bourg , il y a des trottoirs suffisamment larges et des passages piétons.*

***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 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.***

*\* En ce qui concerne les 2x2 voies qui sont la N165 au sud ou la N164 au nord, le projet n'est pas en rapport.*

*Pour ce qui est des grands axes départementaux, il y a en fait un axe, la RD769.*

*Scaër ou les communes de Guiscriff et lanvénegen sont déjà reliés à Guéméné sur scorff ou Pontivy par l'itinéraire RD27/RD1 déjà sécurisé.*

***P 83: Aucun captage d'eau potable ou de périmètre de protection au sein de l'aire d'étude rapprochée***

*\* Le manoir de Keryhuel capte son eau en aval du projet.*

***P 100: La RD782 et la RD790 ont des trafics compris entre 1 000 et 4 000 véh/j, elles constituent donc des barrières pour certaines espèces sensibles (amphibiens par exemple).***

***L'aire d'étude immédiate présente 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. Les principaux enjeux sont toutefois représentés par la vallée de l'Inam et le vallon du ruisseau du Park Charles.***

\* L'allée boisée est traversée par de nombreux animaux ; chevreuils, renards, blaireaux etc...

la route couperait ces passages, le dossier minimise de beaucoup l'impact qu'aurait ce projet sur la faune.

Si les animaux traversent à cet endroit c'est pour une raison qu'il serait importante de comprendre.

**P 116: Figure 18 : L'alignement de Marronniers de part et d'autre de l'allée menant au Château de Kérihuel.**

\* L'allée boisée menant au château de Keryhuel est principalement constituée de hêtres centenaires. La figure 18 n'est pas l'allée menant au château.

P 114:

\* Le petit ruisseau de Kerrousseau n'est pas intermittent.

P 153:

\* Il y a des salamandres tachetée dans l'allée boisée.

**P 240: Le bourg est tenu à l'écart de la rivière l'Ellé par un cordon boisé, la RD769 et la zone d'activité du Pont-Min.**

\* De la même façon le projet couperait le bourg de la rivière Inam et de la chapelle Saint Fiacre.

Le bourg du Faouët finirait enclavé entre deux départementales.

P 244:

\* Pourquoi la RD790 n'est pas potentiel fort? » il y a plus de 35 habitations

**P 245: Les principaux axes répertoriés à l'échelle du périmètre d'étude sont :**

- **La RD769 qui relie Plouay à Gourin en contournant par l'est Le Faouët**
- **La RD782 qui relie la RD769 au sud-est de Le Faouët, puis passe par le centre-ville pour suivre la direction de Guisriff au sud-ouest**
- **La RD790 qui relie Plouray à Quimperlé en traversant le centre-ville de Le Faouët**
- **La RD132 qui arrive à l'est de Le Faouët en direction de Priziac**

**Hormis la RD769, tous les axes cités précédemment convergent au centre-ville de Le Faouët générant ainsi un nœud routier important.**

\* Il serait intéressant de comprendre leur définition du centre-ville, « le centre-ville est le quartier le plus central et le plus animé de la ville ». Le projet semble considérer toute l'agglomération de le Faouët comme le centre-ville.

La RD790 ne passe pas le centre ville de le Faouët mais à l'ouest de l'agglomération et la RD132 avec un trafic léger de 120vl/jour.

**P 251: En conclusion, les différents sentiers de randonnée constituent des liens entre le bourg, les hameaux et les vallées qu'il est important de préserver. En complément de leur rôle de liaisons, ils participent au renforcement des continuités paysagères. Pour ces deux motifs, les sentiers pédestres font l'objet d'une sensibilité potentielle moyenne vis-à-vis du projet.**

\* Au vu du nombre important et de l'intérêt croissant des touristes pour la randonnée, il n'est

pas compréhensible que les sentiers soient notés « à sensibilité moyenne ». Dans le SCOT est noté page 169 chapitre sur l'économie touristique « parmi les éléments de faiblesse du tourisme -Une valorisation médiocre des itinéraires de promenades et de randonnées », le projet longe la GR38.

**P 252 P 256: Dans le cadre du projet, en veillant à l'acceptabilité de l'insertion paysagère du projet, à l'image des routes « vertes » existantes, le futur axe peut devenir un axe privilégié de découverte des paysages et des lieux d'intérêt touristiques de Le Faouët.**

\* Hormis l'aberration de proposer de détruire le paysage pour mieux le faire découvrir, il apparaît qu'au lieu de faire découvrir les lieux d'intérêt touristiques, le futur axe éloignerait les touristes de ces lieux contrairement à la RD782 qui passe les halles, la VC11 qui permet de découvrir la chapelle Saint Fiacre et la RD790 qui permet de rejoindre la chapelle Sainte Barbe.

**P 265: Le manoir de Kerihuel se situe au sud-ouest du bourg de Le Faouët à proximité de la RD790 dans un environnement arboré dense. Filtré par la végétation, l'édifice est peu ou pas visible depuis ses accès et ses abords. Cet élément du patrimoine non protégé fait donc l'objet d'une sensibilité potentielle faible vis-à-vis du projet de contournement.**

\* Ils estiment le manoir de Keryhuel à potentiel faible malgré l'intérêt que lui porte beaucoup de faouëtais. L'allée boisée, plantée en cadeau de mariage, est visible de la route et n'est pas mentionnée, la petite ferme ancienne qui est destinée à être démolie ainsi que le puits attenant ne sont pas mentionnés non plus, pourtant un des bâtiment est déjà présent sur le plan Napoléonien de 1827. Le fait que ces bâtiments soit amenés à être démolis ne justifie pas qu'ils soient absents du dossier. Ce sont des éléments qui contribuent à la qualité paysagère de l'entrée du Faouët.

**P 270: Le fuseau comprend également des enjeux touristiques et patrimoniaux avec la zone de préservation des abords de la fontaine Saint-Fiacre, et le passage de la GR 38.**

\* Le tracé retenu ne préserve pas cette zone magique qu'est la fontaine saint fiacre qui souffrira du bruit de trafic routier, tout comme dans les années 90 , la tranquillité de la chapelle sainte barbe c'est vu impactée par le tracé de la RD769, choix qui paraît regrettable aujourd'hui.

Pour les touristes randonneurs, le bruit du trafic routier les accompagnera tout au long de leur traversée de Le Faouët avec la RD782 puis la RD769. **Bonne promenade !**

**P 289: . Les déblais et remblais, ainsi que les ouvrages d'art potentiellement occasionnés par le passage du futur projet peuvent endommager l'ambiance paysagère remarquable qui se dégage de la vallée de l'Inam**

\* Le futur projet endommagerait en effet l'ambiance paysagère remarquable qui se dégage de la vallée de l'Inam.

**P 304: · 2-2 Une palette de solutions aux difficultés de déplacement**

**Le constat : La vie dans des communes rurales nécessite un usage quasi systématique de la voiture pour les déplacements, d'autant que l'urbanisation s'est écartée des bourgs. L'offre de solutions alternatives étant faible, il en résulte des coûts importants et des problèmes de mobilité pour les habitants, ainsi que des impacts sur l'environnement et la consommation énergétique**

\* Le projet ne répond en rien aux difficultés de déplacement et ne propose pas une palette de solutions. Des pistes cyclables, des aires de covoiturages, des navettes électrique répondrait à la palette de solutions « Scot page 125 ( les déplacements ) »  
Il n'est donc pas en lien avec cet objectif du padd.

#### · 2-7 *Les échanges avec les territoires limitrophes*

\* Le projet augmente la distance du centre de le Faouët avec les villages proche situés a l'Ouest (Lanvénege, Guiscriff, Scaër) , pour les échanges avec Guéméné sur Scorff ou Gourin, le projet n'est pas en lien.  
Le projet ne répond pas à cet objectif du padd.

#### 4-4 *Des idées pour faire mieux vivre les bourgs*

***Le constat Le niveau des services publics et privés offerts par les bourgs est souvent minimal et précaire. Cependant, le maillage de ces services reste suffisant pour fixer une population et permettre d'envisager des améliorations de l'offre, pour autant que la proximité entre l'habitat et les services soit assurée.***

\* A quelle idée le projet répond t-il ? De plus il va à l'encontre de l'idée de proximité en allongeant la distance entre les villages.

#### P 309: *Améliorer la circulation des véhicules*

***Dans le centre-ville du FAOUËT et ses abords immédiats, plusieurs sites présentent des risques pour les piétons, cyclistes et véhicules. Il s'agit en l'occurrence des entrées de villes (carrefour du Gohlen, rue de Porz-en-Haie, rue de Lorient) et de voies traversantes (rue Poher, Cours Carré...). Afin de réduire la vitesse des véhicules, de sécuriser les carrefours et traversées piétonnes, ces sites feront l'objet d'aménagements spécifiques.***

\* Des aménagements spécifique pour réduire la vitesse, sécuriser les carrefours et traversées piétonnes peuvent très bien être réalisés sans lien avec le projet.

***Par ailleurs, la RD 769 reliant Lorient à Gourin sera sécurisée. Les carrefours dangereux seront aménagés (notamment entre la RD 769 et la RD 782) et un passage souterrain sous la RD 769 sera réalisé en vue de la continuité de la voie vélo sécurisée. Enfin, sur la zone d'activités de Pont-Min, une aire de stationnement et de covoiturage sera créée.***

\* De même, sécuriser la RD769 , créer un tunnel pour les vélos ou créer une aire de covoiturage , n'est pas intrinsèquement lié au projet.

***LE PADD du PLU de Le Faouët mentionne le présent projet routier : « Découlant de cette initiative, et dans le but de limiter le transit des poids-lourds dans le centre-ville, un projet de déviation est à l'étude. Cette déviation permettra à terme de relier LE FAOUËT à Scaër sans passer par le centre-ville du FAOUËT.***

\* Je n'ai pas trouvé ce passage.

#### P 312: · *La RD 1 reliant Quimperlé à Pontivy d'est en ouest*

\*Plutôt Quimper à Pontivy.

\* Sur la Carte 159 : Réseau routier de l'aire d'étude éloignée , il aurait été intéressant d'y voir la RD1 cité sur la page.

P 316: **RD 782.**

**La RD 782 traverse le bourg d'est en ouest. La partie est compte un trafic de l'ordre de 2719 véh/jour et la partie ouest de 1258 véh/jour, portions rejoignant Guiscriff à l'est ayant connu plusieurs accidents (5) entre 2000 et 2016 dont un mortel .**

\* Sont mentionnés 5 accidents dont on ne connaît pas les causes, mais puisqu'il est noté le nombre d'accidents sur la RD782, il aurait été intéressant de pouvoir comparer son accidentologie avec la RD769 par exemple.

**P 316: La pénétrante (RD790A), d'orientation nord-sud, contourne les Halles à sens unique en formant une jonction avec la RD782, d'orientation est-ouest. Elle n'est pas autorisée au trafic poids-lourds en transit mais supporte les poids lourds en livraison des nombreux commerces et services du centre-ville et bordant cette voie urbaine, ou de déménagement qui se croisent avec difficultés. L'étroitesse de la voie et la proximité du bâti n'offre aucune possibilité d'élargissement de celle-ci.**

\* Le projet ne résoudrait effectivement pas les problèmes de poids lourds en centre ville, qui y sont déjà interdit. Il détournerait les véhicules légers, pour beaucoup consommateurs, dans les commerces du centre ville

**P 317: La RD790 qui traverse le centre-ville par l'Est présente un trafic de 3000 véh/jour au Nord et 1400 véh/jour au Sud.**

\* La RD790 ne traverse pas le centre ville et passe à l'ouest.

**P 333: D'après le Conseil Départementale du Morbihan, sur la période 2009-2016, 5 accidents corporels ont eu lieu sur la RD782 faisant 1 tué, et 4 blessés hospitalisés ; 3 d'entre eux ont eu lieu en traversée d'agglomération de Le Faouët et 2 accidents corporels sont recensés sur la RD790.**

\* 5 accidents sans précisions sur les causes, alcool, vitesse, fatigue, on sait que dans la plupart des cas les accidents sont dûs aux comportements des usagers.

**P 334: 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.**

\* Donc entre 2016 et 2020 aucuns accidents n'a eu lieu en agglomération de le Faouët ou même n'était en lien avec le tracé. Il apparaît sur cette carte que c'est la RD769 qui aurait besoin d'être sécurisée.

**P 344: Activités économiques**

**Commune de Le Faouët commune non déviée et traversée par RD769**

**- Concernant les véhicules légers, la desserte locale est prépondérante. On note cependant un flux Guiscriff-Lorient prépondérant**

**- Difficultés de girations et de visibilités sur le carrefour du Gohlen**



\* La commune de le Faouët est déjà déviée justement par la RD769.  
La desserte locale est prépondérante , ce n'est pas une ville passage qui nécessite un contournement.  
Les habitants de Guiscriff ne passe pas par le Faouët pour se rendre à Lorient.

### ***Améliorer la desserte du territoire en confortant un itinéraire prioritaire***

\* Le territoire possède déjà un itinéraire sécurisé , la RD1/RD27 est plus adapté pour les poids lourds et identique d'un point de vue temps.

***P 348: Certaines habitations dépassent cependant le seuil de 60dB de jour retenu pour une infrastructure neuve et certaines dépassent même le seuil de 65dB. Une bande de 100m est définie de part et d'autre de la RD769 et fait l'objet d'un arrêté de classement sonore. Le public a exprimé lors de la concertation des ambiances dégradées aux abords de la RD790 route de Quimperlé avec le trafic poids lourds ainsi qu'aux abords de la RD769.***

\* Comment ce peut t-il qu'une habitation neuve est un permis de construire sur un lieu inhabitable ? l'ambiance sonore près de la RD769 n'est pas en lien avec le projet.

\* Le public qui a exprimé l'ambiance dégradée de la route de Quimperlé est exactement le public sacrifié du projet, sont t-ils informés qu'au lieu d'alléger le trafic, le tracé va doubler la circulation ,il y a de quoi changer de point de vue !  
Et encore , en quoi le projet est en rapport avec l'ambiance sonore de la RD769.

• ***Vitesse à 80 km/h pour les voies suivantes : RD790, RD782 ouest, VC11.***

\*Vitesse à 80km/h pour la VC11 ?

***P 354: Dans le cadre d'une dérogation au titre des espèces protégées, le demandeur doit démontrer qu'il se situe bien dans un des 5 cas de dérogation prévus au 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement***

***c) Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement. Le projet de contournement de Le Faouët s'inscrit dans le cas c), à savoir pour « raisons impératives d'intérêt public majeur ».***

\* Il n'est pas démontré la dangerosité des routes de le Faouët , aucuns accidents sur l'agglomération de 2016 à 2020, aucune information sur la causes des accidents survenus auparavant, auraient-ils été évités avec le projet ? Si des aménagements ou améliorations peuvent paraître nécessaire pour le confort des usagés, l'insécurité n'est pas démontrée. Il est convenu dans ce dossier qu'un autre itinéraire déjà sécurisé existe pour le désenclavement de la Bretagne intérieure. Il est bien démontré que ce projet est une atteinte pour l'environnement, la biodiversité et pour le patrimoine, la fontaine Saint Fiacre, les chemins de randonnées, l'allée boisée et les bâtiments destinés à être démolies.

***P 356: Le SCOT de 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 p155 « Etat (en 2017) de l'occupation et de la disponibilité***

*des zones d'activités aménagées »).*

\* Sur les 96 000 m<sup>2</sup> disponible à Guiscriff, 88 640 m<sup>2</sup> se situent sur la zone de Ker Anna qui se trouve sur la RD27, il reste également 42 122 m<sup>2</sup> à Le Faouët, 26700 m<sup>2</sup> à Gourin,..., aucune de ces surfaces ne se trouve proche de la RD782.

***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.***

\* Si la conserverie a déjà réalisé une extension, c'est celle qui doit être bien desservie ou autrement cela pose question quant à l'autorisation obtenue pour l'agrandissement. Dans un article du Ouest-France du 24 octobre 2016 face à l'inquiétude des riverains : «*Du côté de la direction du site, on assure rester à l'écoute des riverains, Bernard Gousset, responsable environnement du groupe D'aucy, assure que le trafic routier « n'augmentera que dans une très faible mesure ». « Le trafic résultant de l'épandage des déchets végétaux sera supprimé étant donné que ces déchets une fois broyés, seront envoyés par pipeline vers la station de méthanisation. »*

***P 358:Le scénario O3, avec une partie d'aménagement en place a été proposé par une association pendant la phase de concertation. Il n'a pas été retenu car il ne répondait pas à tous les objectifs du projet. Il conduisait notamment à maintenir des accès riverains existant sur la RD790, amenés également à se multiplier au vu du zonage d'urbanisme actuel***

\* Il n'est pas précisé à quels objectifs le tracé O3 ne répond pas.

Il répond à l'objectif de sécuriser l'agglomération en détournant les camions du collège et des hameaux, il répond à l'objectif de sécuriser le carrefour du Golhen et il améliore la desserte du territoire.

Si il conduit à maintenir des accès riverains sur la RD790, il a été démontré que ces accès riverains verraient la circulation doublée avec le tracé retenu donc cet argument n'est pas bon. Il est beaucoup moins impactant pour l'environnement et la biodiversité.

Il est aussi beaucoup moins coûteux.

Donc à quels objectifs le scénario O3 ne répond pas ?

***Ces scénarios en tracés neufs ont permis de démontrer l'absence d'alternative satisfaisante sur une large aire d'étude autour de Le Faouët.***

\* Ils n'ont pas démontré que le tracé O3 n'était pas une alternative satisfaisante.

## TOME 2

### **P 8 : COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT, DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRES (SRADDET )**

- 2 - Accélérer notre performance économique par les transitions
- 3 - Faire vivre une Bretagne des proximités

⇒ Le projet participe à la réduction des émissions à effets de serre en proposant un trajet plus fluide et plus court.

**COMPATIBILITE : Le projet de contournement de le Faouët est compatible avec le SRADDET de Bretagne.**

\* IL n'y a pas de transition dans ce projet de contournement, c'est un projet vieux de 30 ans, qui met en avant l'usage de la voiture.

Au lieu de mettre en avant une Bretagne des proximités, le projet rallonge d'un kilomètre le trajet vers le centre de le Faouët depuis les villages les plus proches et privilégie les grands axes, pour au final n'y gagner que 2 minutes.

Dans les objectifs du sraddet :

-Objectif 15 : tout en s'appuyant sur les outils réglementaires existants, il convient de « raccourcir » les mobilités du quotidien, de favoriser le non-déplacement et d'offrir de réelles alternatives à l'usage de la voiture individuelle.

- objectif 19 : favoriser une nouvelle occupation des espaces rapprochant activités économiques et lieux de vie et de résidence.

Si l'on prend tout les trajets, il y a plus d'augmentations que de réductions.

Ce projet va totalement à l'encontre des objectifs du sraddet. Il n'offre aucunes alternatives à la voiture , éloigne les villages les uns des autres. Ils ne témoignent aucunes volontés de transitions.

### **P 8/9 : COMPATIBILITÉ AVEC LE SCOT**

- 2-2 Une palette de solutions aux difficultés de déplacement
- 2-7 Les échanges avec les territoires limitrophes
- 4-4 Des idées pour faire mieux vivre les bourgs

**Le projet participe à améliorer les conditions de vie des habitants, notamment en termes de déplacement au sein du territoire et avec les territoires limitrophes. Il est donc compatible avec le SCoT de Roi Morvan Communauté.**

\* Une nouvelle route n'est pas une palette de solutions aux difficultés de déplacement.

Il y a déjà un itinéraire identique pour les échanges avec les territoires limitrophes.

Pour faire mieux vivre les bourgs, détourner les potentiels consommateurs des centres villes n'est pas une bonne idée.

Le projet est donc incompatible avec le scot.

P 19 :

\* IL manque la zone humide en bas du château.

**P 20 : Les remblais peuvent faire obstacle au ruissellement diffus et à la circulation des nappes alimentant les zones humides en aval. Et à ????? on ne saura pas.**

**P26 : Aucun captage d'eaux pour l'alimentation en eau potable et périmètres de protection n'affecte le 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.

#### **P 44 : IMPACTS POTENTIELS SUR LA FAUNE**

\* Les animaux traversent par l'allée boisée qui mène au château de Keryhuel , chevreuils, renards, blaireaux, etc ... , ont ils identifiés les nécessités de ces déplacements ? Peut être le bois un peu plus haut ou se trouve la source d'un ruisseau

A en croire ce chapitre les impacts d'une route ou cette route sur la faune est de modéré à faible sauf quelques exceptions , il suffit de regarder les bas cotés des routes pour s'en rendre compte , de plus étant donné que le tracé passe des lieux vierges de circulations depuis toujours , combien d'animaux morts avant qu'ils puissent trouvé d'autres corridors, s'il en reste.

#### **P 66 : ÉLÉMENTS DE VÉGÉTATION STRUCTURANTS**

**Le tracé est situé sur le verger qui va donc disparaître. Des aménagements sont à prévoir pour compenser sa disparition. L'impact est considéré comme fort.**

**Le projet vient impacter environ 100 mètres linéaire l'allée plantée au niveau du croisement avec la RD 790. Sur cette zone, le projet est majoritairement en remblai et peut être perceptible depuis l'allée du château. Évaluer les vues depuis l'allée du château et prévoir des aménagements pour compenser la suppression de certains arbres d'alignement. Le projet a un impact fort sur la végétation structurante.**

\* Il suffit de passer par la rue de saint Fiacre pour comprendre qu' aucun aménagements ne compensera la perte de ce paysage ravissant, d'entrée de Le Faouët.

Les 100 mètres de l'allée plantée impacté son des hêtres plus que centenaires , comment peut-on compenser cette perte et d'un point de vue du patrimoine et pour la biodiversité .

#### **ÉLÉMENTS TOURISTIQUES ET PATRIMONIAUX**

**Le projet est situé dans le périmètre de la zone de préservation des abords de la fontaine mais à l'extrémité nord et n'impact en rien l'ambiance paysagère initiale bordant ce lieu patrimonial. Le contexte très boisé empêche toute perception visuelle depuis la fontaine sur le projet routier. Aucun impact n'est relevé Sur l'ensemble du tracé, le projet intercepte à trois reprises les itinéraires de randonnées locales empruntés régulièrement et entretenus. L'impact sur ces éléments touristiques est donc considéré comme fort.**

\* La destruction irréversible du paysage et de le l'ambiance au alentour de la fontaine Saint Fiacre, dénaturé par le bruit de la circulation est une perte pour les touristes mais surtout pour les habitants du Faouët.

#### **P 72 : XXVI. IMPACTS SUR LE MILIEU HUMAIN**

##### **XXVI.1.2. EFFETS PERMANENTS**

**les impacts seront positifs pour le plus grand nombre, à savoir les riverains de la RD 782 dans le bourg de Le Faouët et qui verront les nuisances liées au trafic (bruit, poussières, vibrations...) diminuer fortement. La sécurité des usagers sera, par conséquent, améliorée notamment du fait de déplacement du trafic routier des poids-lourds sur le contournement.**

\* Les poids lourds sont interdits en centre ville le projet n'aura donc qu'un très faible impact, **En revanche, les riverains des différents hameaux bordant le tracé du contournement seront plus pénalisés, notamment aux lieux-dits « Kerousseau », « Pont er Lann » et « Petit Coat Loret ».**

\*Il paraît vraiment anormal que les habitants de la RD790 sud ne soit pas mentionné étant donné l'impact très négatif qu'aurait ce projet sur leur qualité de vie.

**Les impacts acoustiques sur l'habitat sont de deux ordres, positif et négatif, selon les points étudiés. En effet, le contournement va permettre de réduire les nuisances acoustiques, provoquées par la circulation et notamment des poids-lourd, au sein du bourg de Le Faouët, induisant un effet positif sur le cadre de vie. Cependant, le contournement provoquera un effet négatif sur les différents lieux-dits et habitations présents à proximité du tracé.**

\* Avec un possible transfère de 100 poids lourds maximum , il faudrait avoir un regard bien plus large , la RD782 passe le centre de Kernascleden , Lignol , Guéméné sur Scorff et un collègue qui subirait ce transfère de trafics de 100 poids lourds en plus du trafic habituel, le contournement provoquerait un impact très négatif sur tous les habitants de la RD782, Si l'on doit parler du plus grand nombre ! Et bien sûr les habitants de la RD790, gravement impactés par le projet, ne font apparemment pas partis de l'agglomération du Faouët.

#### **IMPACTS PERMANENTS**

**Le projet aura un impact positif pour les habitants du bourg de Le Faouët. Il aura toutefois un impact modéré sur les lieux-dits et habitations présents à proximité du tracé.**

\* pourquoi les impacts négatifs sont notifiés faible, modéré, fort tandis que les impacts positifs sont juste positifs, cela change l'appréciation que l'on peut avoir sur les impacts.

#### **P 73 : ACTIVITES ECONOMIQUES**

##### **XXVI.3.1.2. EFFETS PERMANENTS**

**Les entreprises installées à Le Faouët seront desservies directement par la déviation au niveau des giratoires de « Pont er Lann » et de « Kerousseau ».**

**IMPACTS PERMANENTS Le projet aura un impact très faible.**

\*Les entreprises et commerçants de le Faouët subiraient le transfère de véhicules sur le projet. Les habitants des bourgs alentours qui actuellement passant le Faouët s'arrête à la boulangerie, pharmacie, super marché, bar, bureau de tabac, etc ...ne feront pas le détoure une fois sur le contournement.

#### **P 96 : ÉTUDE SPÉCIFIQUE DE LA RD790**

**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**

**Sur le tronçon RD790 Sud Gohlen, à terme avec le projet, le trafic va doubler**

\* Il est possible de limiter les vitesses avec ou sans projet.

Pourquoi ce passage ne figure pas au chapitre **IMPACTS SUR LE MILIEU HUMAIN ?**

**Les niveaux en façades des bâtiments le long de cette route sont présentés dans le tableau**

**suivant**

\* La RD790 sud va bien plus au nord que sur ce plan, il y a au moins 25 habitations affecté par le projet.

Les accès riverains seraient beaucoup plus impactés avec ce scénario que le scenario 03 qui fût pourtant écarté pour cet argument , il serait donc possible de réévaluer le scénario 03.

**P 113 : On notera que les quatre cours d'eau franchis sont des petits ruisseaux à écoulement intermittent dont la pente moyenne est comprise entre 4 et 8 %. Les potentiels piscicoles de ces cours peuvent être considérés comme inexistant, en raison de leurs dimensions, de leurs débits très faibles et du substrat non favorable.**

\* Le ruisseau qui prend sa source au petit bois n'est pas intermittent, on peut se demander si les trois autres le sont aussi.

**P 128 : MESURES D'EVITEMENT ET DE REDUCTION**

**L'objectif principal de l'aménagement du contournement de Le Faouët est de retirer le trafic de transit et notamment le trafic poids lourds des voies actuelles traversant le centre-ville ou des hameaux. Ce trafic de transit emprunte des voies sinueuses et rencontre de nombreux croisements et accès directs à des propriétés privées augmentant de fait le risque d'accident et donc de pollution accidentelle.**

**Les caractéristiques géométriques de la voie de contournement (voie de 6 m avec une bande multi-usage d'1 m et un accotement stabilisé d'un 1,5 m), la limitation de la vitesse à 80 ou 70 km/h, la sécurisation des carrefours et la limitation des accès directs permettront de diminuer les risques d'accident et donc de pollution au regard de la situation actuelle.**

\* Les poids lourds sont interdits en centre ville et le trafic de desserte local est prépondérant donc en prenant en compte l'augmentation de trafic sur la RD790 sud , avec également des accès directs à des propriétés privés et la circulation doublé, il s'agit juste de réduire ici pour rajouté là . Pas d'évitement et pas de réduction .

P134 :

\* Il manque la zone humide en bas du château.

**Grâce à cette mesure, seulement 1968 mètres de haies bocagères (sur 24 000 mètres présents sur l'aire d'étude), 1,78ha de boisements et friches boisées (sur 25ha au total) et 3,38ha de prairies et friches humides (sur 10ha au total) sont impactés par le projet retenu**

\* l'impact du projet est minimisé en comparant avec avec la totalité de l'air d'étude.

P202 :

\* il manque la zone humide en bas du château.

**P249 :XXXIX. ANALYSE DES COUTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS, NUISANCES ET AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE  
GAINS DE TEMPS**

**Tout d'abord, le contournement de le Faouët, permettra de réduire le trafic dans le bourg de le Faouët. L'amélioration de la fluidité du trafic et la diminution de la longueur du tracé permet donc un gain de temps pour les usagers de la route. Cette amélioration des déplacements augmentera le confort des usagers. Ainsi, le gain de temps moyen généralisé pour les utilisateurs actuels de transports est estimé à 4 minutes par voyage et par jour. Au**

## **total, les gains de temps s'élèvent 294 000 euros pour la première année d'exploitation**

Tout d'abord si un gain de temps est réalisé sur le flux de transit est/ouest, une augmentation de temps est à prendre en compte pour la desserte locale prépondérante. À déduire également les augmentations de km pour les poids lourds se rendant à Quimperlé ou D'aucy venant du nord et du sud, ainsi que les poids lourds venant de Quimperlé vers Gourin ou le centre hospitalier. Si tout les parcours ne sont pas pris en compte ces chiffres ne sont pas corrects !

Pareils pour **Utilisation de la voiture**, ont-ils pris en compte les augmentations de trajets ?  
Pour **Entretien de la voirie**, un nouvelle axe est créé nécessitant un entretien également.

### **P 250 : REDUCTION DES POLLUTIONS**

\* Combien vaut l'arrachage de 97 arbres anciens, de haies etc ... ?

Combien vaut l'artificialisation des sols ?

Combien vaut la perte de territoire pour la faune et la fragmentation de leur territoire ?

Combien vaut la perte de patrimoine ?

Combien vaut l'augmentation de véhicules sur la RD790 ?

### **P 252 : L'étude d'impact conclut à un impact négatif faible du projet de contournement de Le Faouët sur le territoire étudié (faune/ flore, paysage/patrimoine, milieu humain, milieu physique) et à des impacts positifs pour les usagers de la RD782 et les habitants de Le Faouët.**

\*Au vu des pertes tant pour la faune, la flore, le paysage, le patrimoine et pour les habitants de la RD790 sud, il n'y a pas besoin d'étude pour se rendre compte de l'impact très négatif du projet.

Également, ont-ils pris en compte la possible augmentation de poids lourds pour les bourgs de Kernascleden, Lignol ou Guéméné-sur-Scroff

### **P 273/ : Annexe 8 – Etude de circulation**

#### **P 279 : centre ville de le Faouët**

**Ce trafic comprend des trajets de domicile-travail mais aussi des trajets liés à l'activité du centre ville de le Faouët, écoles, commerces, mairie, hôpital...**

**Ce dernier trafic peut apparaître comme du trafic de transit dans les mesures réalisées et il s'avère difficile à estimer sans une enquête de type questionnaire auprès des usagers.**

\* Une partie de trafic de transit probablement de desserte locale ? Finalement y a-t-il vraiment du trafic de transit ?

**Le trafic généré par le centre ville de le Faouët correspond à de la desserte locale qui ne se reportera sur aucune variante.**

**Une partie du trafic de transit est lié aux activités (écoles, commerces) sans pour autant être en mesure de le quantifier.**

\*TOME 1 PAGE 318: *Pour le Faouët,*

*• 4 établissements d'enseignement : 2 écoles élémentaires, 2 collèges ; • 16 établissements sportifs : 1 salle de combat, 2 Salles ou gymnases multi sports, 1 piste d'athlétisme, 2 courts de tennis, 1 bassin de natation, 4 boucles de randonnée, 1 terrain de grands jeux, 1 salle spécialisée, 1 salle non spécialisée, 1 cinéma, 1 boulodrome ; • 34 établissements sanitaires et sociaux qui disposent de : 1 orthophoniste, 4 chirurgiens-dentistes, 4 médecins omnipraticiens, 10 infirmiers, 3 masseurs kinésithérapeutes, 1 pédicure podologue  
20 commerces de proximité dont 15 bars et restaurants et des chambres d'hôtes ; • 6 coiffeurs ; • 1 pharmacie ; • 1 station-service ; • 1 garage automobile ; • une quinzaine de services publics*

*dont : la Poste ; la Sécurité Sociale ; le centre hospitalier ; l'Office de tourisme ; les Urgences ; la Mairie ; la gendarmerie ; le Centre médico-social ; la chambre d'Agriculture ; la Commun le foyer résidence "Les Asphodèles" ; le camping municipal ; le centre aquatique communautaire An an Dour ; le cimetière ; une salle des fêtes ; · une douzaine d'autres services et équipements répondant aux besoins quotidiens : 1 notaire ; 3 banques ; 2 assurances et mutuelle ; 2 pépiniéristes ; 1 clinique vétérinaire et 1 cabinet de médecine alternative animaux de compagnie et d'élevage ; les pompes funèbres ; 1 musée de l'Abeille Vivante et la Cité des Fourmis*

Autant pour les poids lourds que pour les véhicules légers il n'est pas différencier le trafic local du trafic de transit, cela paraît pourtant vital pour déterminer le caractère d'intérêt générale mais au vu du nombre important d'établissements, commerces, etc, de la liste ci-dessus, le trafic local apparaît effectivement prépondérant.

### **carrefour Le Golhen**

**Le soir, on note des trafics plus importants et notamment le mouvement de RD782 Est (centre-ville) vers la RD790 Nord qui traduit soit une saturation de la RD790a en centre-ville, soit une desserte locale du collège notamment.**

Il n'y a jamais de saturation à le Faouët, c'est donc une desserte locale du collège notamment.

**P 280: Le carrefour du Golhen ne présente pas de problème de capacité mais le trafic poids lourds y est significatif avec des conditions de visibilité et de girations difficiles**

*\* Dans le sraddet : Une Bretagne de sobriété(2)*

*30 : Garantir comme règle prioritaire l'obligation de rechercher l'évitement des nuisances environnementales, avant la réduction puis en dernier lieu la compensation.*

*30,1 : Privilégier réellement l'évitement sur la réduction puis la compensation dans tous les projets d'aménagement, toutes démarches, tous dispositifs...*

Au vu de la perte de patrimoine, de nature et biodiversité que va occasionner la partie Ouest du projet, au prétexte de conditions de visibilité et de girations difficiles et les possibilités d'aménagements, rond-point, priorité à droite, réduction des vitesses, feu rouge, le projet va totalement à l'encontre des recommandations du sraddet .Il n'y a pas d'intérêt générale dans cette partie du projet .

### **Place des halles**

**On note un trafic poids lourds significatif le soir de 50 poids lourds entre 16h et 19h sur ce carrefour. Ce trafic n'a pas été retrouvé dans l'enquête minéralogique aux mêmes heures, on peut donc supposer qu'il s'agit d'un trafic de desserte locale qui ne pourrait pas être reporté sur les variantes.**

*\* Si le trafic important du centre ville ne peut être reporté sur le projet cela démontre qu'il n'y aurait aucune amélioration de la qualité de vie pour les habitants du centre ville avec le projet, le trafic étant de desserte locale.*

**P 281: carrefour RD769-RD782**

*\* Un rond point peut très bien être envisagé sans rapport avec le projet.*

**P 282: Un réseau de voiries étoilé autour de la place des halles de Le Faouët -RD769 avec 2 niveaux de trafic au Nord et au Sud de Le Faouët qui confirme l'échange significatif avec le réseau routier de Le Faouët.**



Dans leurs calculs a-t-il été pris en compte la Za de Pont Min et la RD 132 vers Priziac. La RD769 ne fait pas partie d'un réseau étoilé autour des halles, elle se trouve à l'est de l'agglomération.

**Au vu de l'évolution sur une large période ci-dessous 2006-2016, on retiendra une augmentation moyenne de 1 %/an pour les VL et 0,5 % pour les PL.**

\* Les projections en 2045 se basent sur la période 2005-2016, pourtant dans le Sraddet, objectif 20 en autre : *Transformer/revisiter le développement des mobilités au regard des enjeux climatiques et de la qualité de l'air.*

La période 2005-2016 n'est pas représentative des trafics futurs car ils doivent être revus à la baisse, au profit d'autres modes de déplacements.

D'autant qu'il semblerait, en comparant les trafics routiers pages 275, une baisse significative du trafic depuis 2017 .

En 2017 : 240 poids lourds au point B1 et en 2019 : 126 poids lourds

Est estimé les 210 poids lourds en transit en agglomération de Le Faouët sur des trafics routiers vieux de 6 ans. Il serait donc plus juste de dire : en 2017 les poids lourds transit étaient estimés à 210. En 2021 est compté au même point 125 poids lourds jour , on peut donc considérer aucune augmentation depuis 2019

P 283 :

\* Je ne reviens pas ici sur l'augmentation de trajet de près d'un kilomètre pour les habitants des bourgs alentour .

**Une augmentation du trafic sur la RD790 qui devient l'axe entrant depuis l'Ouest et le Sud.**

\* Cette estimation est incorrecte, non seulement le trafic desserte locale Ouest est reporté sur la RD790 mais aussi une grosse partie de desserte locale de la partie Est de la RD782 souhaitant se rendre au collège, école, piscine ..... plus les habitants de l'Ouest venant du sud rentrant chez eux . On peut très bien imaginer la RD790 supporter un trafic de près de 4000 vh/jour.

De plus si comme annoncé le trafic transit Ouest Est est si important comment ce fait-il qu'il n'y est pas de baisse plus significative sur la RD782 Est.

**Cette modification conduirait à rendre la RD790 prioritaire sur la RD782, cette nouvelle configuration devrait améliorer les conditions de sécurité de ce carrefour du Golhen.**

\* Améliorer la visibilité et la giration au carrefour du Golhen, ne justifie pas la partie Ouest du projet quand d'autres solutions sont envisageables.

**P 284 : Si les objectifs du projet sont clairement centralisés sur la sécurisation de Le Faouët, l'aménagement va également améliorer les conditions de circulation de l'itinéraire Guiscriff-Pontivy par la RD782.**

**Un autre itinéraire entre Guiscriff et Pontivy par la RD27 et la RD1 via Gourin semble équivalent du point de vue temps de parcours pour les véhicules légers**

**Pour les poids lourds, l'itinéraire par la RD27 est aujourd'hui plus adapté car il évite la traversée des centres villes de Gourin et Guéméné-sur-Scorff par un réseau départemental adapté au trafic poids lourds.**

Il est donc convenu que l'itinéraire RD27-RD1 est préférable, et pour les poids lourds, et véhicules légers, il est convenu également que le trafic de Le Faouët est principalement de desserte locale , Donc pourquoi? Pourquoi passer au dessus de la vallée de l'Inam, parceller des terres agricoles et

habitats, couper des passages d'animaux, couper des arbres centenaires, et impacter très négativement la vie des habitants de la RD790 ??????????

L'objectif 30.1 du sraddet : « **privilégier réellement l'évitement sur la réduction et la compensation dans tous les projets d'aménagement, toutes démarches, tous dispositifs.** »

**P 286 :RD782 Est**

**Cette voie ne va pas subir de report de trafic mais plutôt un allègement du trafic de transit voir du trafic de desserte locale.**

**Pour le trafic attendu sur le tronçon Sud, il a été considéré un report de 50% du trafic de desserte locale.**

**Cependant on considérera pour la RD782 Est est une hypothèse pessimiste avec le maintien de 100% de la desserte locale.**

\*Si une partie du trafic de desserte locale du tronçon Est de la RD782 est reporté, cela se fera au détriment d'autre itinéraire comme sur la RD790 avec déjà un trafic de plus de 3000 véhicules ou la route de Saint Fiacre, passant devant l'hôpital ou la maison de retraite .

## **Annexe 2**

# **Avis du conseil national de protection de la nature**

## AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE

art. L411-1 et L411-2 du livre IV du code de l'environnement

Référence Onagre du projet : n°2022-01-13a-00127 Référence de la demande : n°2022-00127-011-001

Dénomination du projet : Contournement routier de Le Fauouët

**Demande d'autorisation environnementale - Date de mise à disposition :**

Lieu des opérations : -Département : Morbihan -Commune(s) : 56320 - Le Fauouët.

Bénéficiaire : Département du Morbihan - Conseil départemental du Morbihan

### MOTIVATION ou CONDITIONS

#### Contexte

Le Conseil Départemental du Morbihan est l'instructeur de ce projet de contournement du bourg de l'agglomération du Fouët au nord-ouest du département, qui consiste à la création de 2820 ml de chaussée neuve à 2X1 voie, plus trois giratoires et deux bassins de rétention d'eaux pluviales.

La demande au CNPN est justifiée par l'impact sur plusieurs espèces vulnérables et des espèces bénéficiant d'un plan national de gestion comme plusieurs espèces de chiroptères, la Loutre d'Europe, le Lucane cerf-volant, le Bouvreuil pivoine et plusieurs autres espèces de passereaux menacés.

**Le CNPN regrette que le dossier qui lui est soumis ne soit pas conçu sous forme de dossier consacré spécifiquement à la dérogation « espèces protégées » et qu'il faille rechercher les éléments de la demande au fil de l'eau à l'intérieur d'un volumineux dossier, ce qui nuit à sa compréhension et ajoute à la lourdeur, la confusion et la difficulté de compréhension.**

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

Les raisons invoquées dans ce domaine sont :

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

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

#### Absence de solutions alternatives

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

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

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

#### L'état initial

Les inventaires ont été réalisés entre 2017 et 2021 et concernent les habitats naturels, la flore et la faune dont on retient les éléments remarquables suivants :

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

## MOTIVATION ou CONDITIONS

- Faune invertébrée avec l'Escargot de Quimper abondant, le Lucane cerf-volant et la Mulette perlière dans les cours d'eau ;
- Faune vertébrée : outre les amphibiens et reptiles, on note la présence de treize espèces de chiroptères parmi lesquelles plusieurs espèces soumises à PNA : le grand Rhinolophe, trois espèces de pipistelles, quatre espèces de murins, la Sérotine commune... Côté oiseaux, on note des passereaux vulnérables comme le Bouvreuil pivoine, le chardonneret, le martin-pêcheur, les pics épeichette, noir et mar, l'Engoulevent d'Europe... ;
- A noter deux espèces d'EEE.

Le CNPN regrette que les références bibliographiques utilisées dans le texte et les figures ne soient pas correctement citées et que la bibliographie soit très incomplète et partielle.

Le CNPN fait part également de sa surprise du manque total d'effectifs et populations concernés dans les aires d'étude, du manque de représentation cartographique des espèces contactées, du manque de rapaces nocturnes pourtant présents, des inventaires des reptiles très insuffisants du fait de manque de pose de plaques pour les repérer, de la connaissance des poissons dans les cours d'eau secondaires affectés, dont l'anguille, le Chabot commun, les lamproies, la truite et le saumon. Ils sont donc qualifiés d'insuffisants eu égard à la valeur patrimoniale des habitats naturels touchés par les travaux et la présence d'espèces bénéficiant de PNA.

### Les enjeux et impacts bruts

Les enjeux principaux se concentrent sur :

- Les vallées de l'Inam et du Park Charles et les cours d'eau adjacents ;
- Le réseau de haies ;
- Les secteurs boisés et enfrichés des bords de vallons (saulaies et mégaphorbiaies hygrophiles en fond de vallée, chênaie-hêtraie sur les flancs ainsi que les prairies bocagères particulièrement denses et humides). Une centaine de vieux arbres vont être abattus (chênes et hêtres) qui sont favorables aux gîtes de chiroptères et de lucanes, sans parler des oiseaux cavernicoles comme les chouettes....

Comme il a été signalé ci-dessus, rien n'est indiqué sur les effectifs d'espèces affectés par les travaux. Le pétitionnaire précise seulement les surfaces des milieux détruits, ce qui ne permet pas de juger de la perte nette d'individus et donc d'évaluer le dimensionnement de la compensation écologique. Au titre des impacts directs et potentiels, on note 9,5 hectares détruits et 7,1 hectare induits, dont 1,78 hectares de boisements à habitats d'escargot de Quimper, bouvreuil, ... et 3,38 hectares de prairies bocagères. Au titre des impacts indirects, les cours d'eau reprofilés et traversés et la faune aquatique qui y transite méritent une attention particulière au titre des mesures de réduction et de compensation.

Enfin, au titre des impacts indirects, deux éléments ne sont pas pris correctement en considération :

- la réflexion sur les collisions est quasiment absente. Or, le trafic routier dans des espaces naturels habituellement sans perturbation va générer une forte mortalité nouvelle de chiroptères, oiseaux, d'écrasement de reptiles et d'amphibiens qu'il faut anticiper et évaluer pour y apporter un correctif sous forme de mesure de réduction et de compensation ;
- l'impact environnemental des deux exploitants cultivant intensivement les coteaux du secteur ouest va se poursuivre dans le cadre des mesures connexes futures sur les milieux bocagers dans le cadre du redéploiement probable de ces exploitations. Ces effets sur les espèces protégées ne sont pas pris en considération dans les mesures ERC.

### Les mesures d'évitement-réduction et de compensation

L'opérateur précise qu'au titre des mesures d'évitement, il a procédé à des ajustements relatifs à des variantes de moindre impact et à la suppression de la pollution lumineuse. Or, le CNPN ne considère pas qu'elles correspondent à des mesures d'évitement.

#### Les mesures de réduction

Six mesures sont décrites et apportent des corrections utiles aux impacts des travaux en vue de les réduire.

#### Les mesures de compensation

Cinq mesures sont envisagées :

- La mesure MC1 correspond à la plantation de 2980 ml de haies pour 1968 ml détruits, toutes plantées sur le long de l'infrastructure ;
- La mesure MC2 concerne l'amélioration de la continuité écologique sur le ruisseau du Park Charles ;
- La mesure MC3 concerne des aménagements de passages à loutre sur les rivières Inam et Park Charles ;

## MOTIVATION ou CONDITIONS

- La mesure MC4 vise à l'installation de gîtes artificiels à chiroptères dans les ouvrages hydrauliques ;
- La mesure MC5 concerne des plantations de boisements compensatoires, la restauration et la conservation de zones humides, la création de délaissés boisés, la plantation d'un boisement de 0,11 hectare et plantation de deux vergers.

A cela s'ajoute une mesure de restauration de zones humides de 4,7 hectares.

Le CNPN note que les durées de ces mesures de compensation ne sont pas en lien avec le caractère définitif de la destruction des habitats et de l'imperméabilisation des sols. Il juge que la durée des mesures de compensation devrait être prolongées au moins à 50 ans eu égard au temps mis aux haies et milieux boisés à recouvrer leurs fonctions écologiques. Les choix techniques de franchissement des cours d'eau par passage ouverts PIPPO sont à privilégier pour éviter des phénomènes d'érosion en amont et en aval des aménagements. Sur ce point les conseils et la validation technique des ouvrages par l'OFB seraient les bienvenus.

Les mesures de plantation devraient s'élargir pour concentrer les circulations d'oiseaux et chiroptères le long des nouvelles voies de transit des poids lourds. Le dimensionnement des mesures compensatoires n'est pas correctement exposé et le bilan des pertes et gains insuffisant, d'autant que les effectifs par espèce ne sont pas estimés.

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

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

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

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

Par déléation du Conseil national de la protection de la nature :  
Le Président de la commission espèces et communautés biologiques : Michel Métais

AVIS : Favorable

Favorable sous conditions

Défavorable

Fait le : 24 février 2022

Signature :

