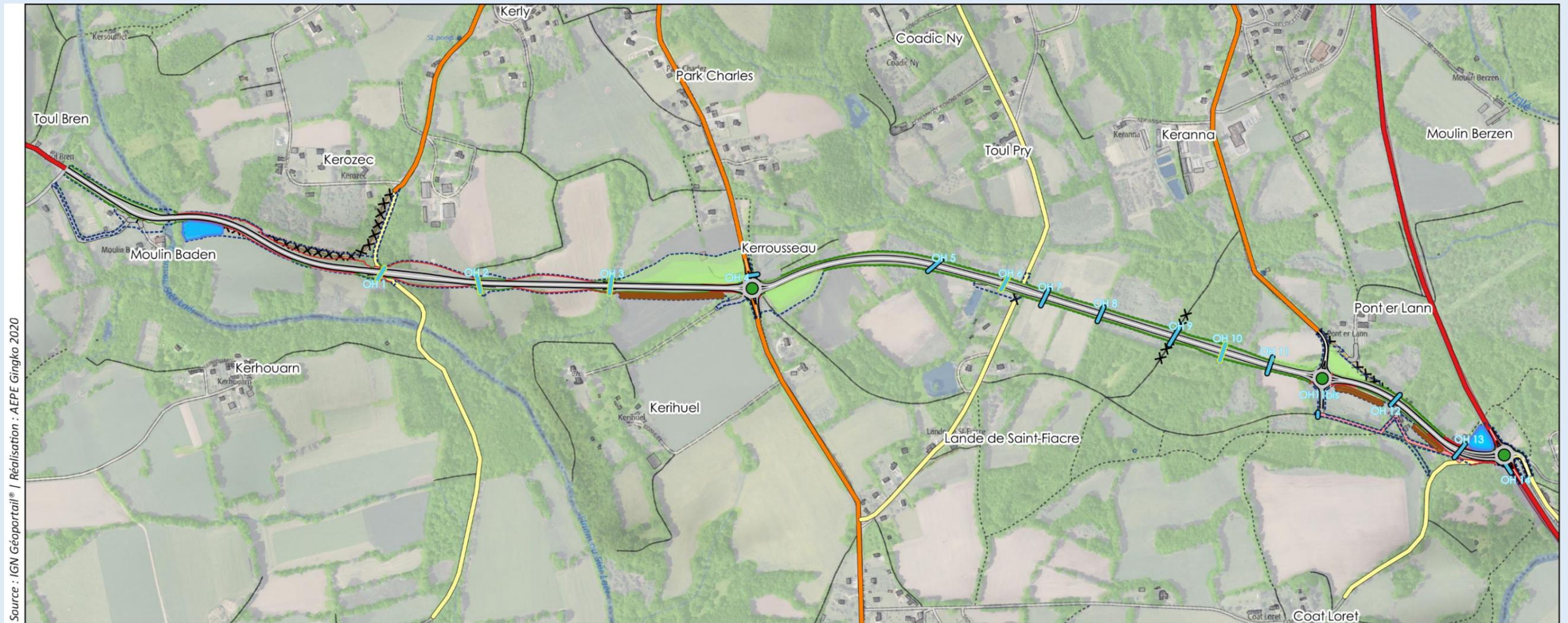


# RD782 Contournement de Le Faouët

## Pièce A : Note de présentation non technique



**RD782 Contournement de Le Faouët****Note de présentation non technique****Sommaire**

1.	La demande d'autorisation environnementale du projet.....	3	5.4.	Les principales mesures de réduction.....	23
1.1.	Pour quoi faire ? .....	3	5.4.1.	Réduction des impacts sur les milieux aquatique et naturel.....	23
1.2.	Les étapes et les acteurs de la procédure d'autorisation environnementale.....	3	5.4.2.	Réduction des impacts sur le milieu humain, le paysage et le patrimoine .....	23
1.3.	Le contenu du dossier d'autorisation environnementale .....	4	5.5.	Localisation des principales mesures d'évitement et de réduction .....	24
1.4.	Procédure menée parallèlement : la déclaration d'utilité publique (DUP) .....	5	5.6.	Les principales mesures de compensation .....	26
2.	Pourquoi ce projet ? .....	7	5.6.1.	Compensation des zones humides .....	26
2.1.	Localisation du projet.....	7	5.6.2.	Compensation des vieilles haies de feuillus sur talus.....	26
2.2.	La situation actuelle .....	7	5.6.3.	Compensation de gîtes à chauve-souris .....	27
2.2.1.	Un trafic poids lourd inadapté et dangereux .....	7	5.6.4.	Restauration du cours d'eau de Saint Fiacre .....	27
2.2.2.	Un centre-ville en pleine redynamisation .....	8	5.7.	Une mesure d'accompagnement : amélioration de la continuité écologique du Park Charles .....	28
2.2.3.	La desserte du territoire.....	8	5.8.	Autres mesures .....	28
2.3.	Objectifs du projet.....	11	6.	Conclusion.....	30
2.4.	Justification spécifique pour les espèces protégées .....	11			
3.	Description du projet .....	12			
4.	Focus.....	15			
4.1.	Prise en compte des piétons et cyclistes.....	15			
4.2.	Trafics attendus .....	15			
4.3.	Actualisation du coût global de l'opération .....	16			
4.4.	Modification des itinéraires autorisés aux poids lourds .....	16			
5.	Genèse du projet la démarche ERC.....	17			
5.1.	Evitement – Choix du fuseau de moindre impact .....	17			
5.1.1.	La démarche .....	17			
5.1.2.	Le fuseau retenu.....	19			
5.2.	Evitement - Choix d'un tracé de moindre impact .....	20			
5.2.1.	Tronçon Ouest entre l'Inam et le siège d'une exploitation agricole .....	20			
5.2.2.	Tronçon central qui évite les habitations.....	21			
5.2.3.	Tronçon Est basé sur un aménagement sur place .....	21			
5.3.	Les autres solutions alternatives envisagées .....	22			
5.3.1.	Une alternative au tronçon Ouest : O3 .....	22			
5.3.2.	Une alternative au tronçon Est : VC11 .....	22			

Le présent document constitue **la note de présentation non technique du dossier de demande d'autorisation environnementale du projet de contournement, par la RD 782, de l'agglomération de Le Faouët sur les communes de Le Faouët et Lanvégen.**

# 1. La demande d'autorisation environnementale du projet

## 1.1. Pour quoi faire ?

L'autorisation environnementale est une procédure unique d'autorisation permettant de regrouper, pour un même projet, plusieurs procédures relevant de législations distinctes et liées à des enjeux environnementaux.

Cette demande d'autorisation environnementale dite « autorisation environnementale unique » permet d'obtenir :

- l'autorisation au titre des IOTA<sup>1</sup> de l'article L. 214-3 du code de l'environnement (dite également autorisation « loi sur l'eau ») ;
- la dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés ;
- l'autorisation de défrichement ;
- d'absence d'opposition au régime d'évaluation des incidences Natura 2000.

Cette autorisation environnementale est délivrée par le préfet du département.

## 1.2. Les étapes et les acteurs de la procédure d'autorisation environnementale

La procédure d'autorisation environnementale est articulée autour de 3 phases :

- la phase d'examen ;
- la phase de consultation du public ;
- la phase de décision.

➤ **La phase d'examen** : Cette phase dure, en principe, 4 mois.

Elle comprend l'instruction interservices, les consultations obligatoires des instances et commissions concernées et l'avis de l'autorité environnementale.

A l'issue de cette phase, le président du tribunal administratif, saisi par le préfet, désigne un commissaire enquêteur. Les avis recueillis lors de la phase d'examen sont joints au dossier mis à l'enquête (partie administrative, ou pièce G).

➤ **La phase de consultation du public** : c'est la phase dans laquelle s'inscrit le présent dossier, élaboré en vue de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale du projet.

L'enquête publique est conduite par un commissaire enquêteur. **Cette phase essentielle permet à la population de consulter toutes les pièces du dossier, de demander des explications et d'émettre ses observations sur le projet.**

Pour rappel : Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant celle-ci, le préfet informe le public de son déroulé et notamment de l'objet de l'enquête, de la décision pouvant être adoptée au terme de l'enquête et de l'autorité compétente pour statuer, des noms et qualités du commissaire enquêteur, de la date d'ouverture, du lieu de l'enquête et la durée de celle-ci ainsi que des moyens pour le public de consulter le dossier et d'émettre des observations et propositions sur le projet.

Le public est également informé de l'existence de l'étude d'impact et de l'avis de l'autorité environnementale.

Les mesures de publicité préalables à l'enquête se font sous une forme dématérialisée, d'affichages, mais également de publication locale (presse écrite). La durée de l'enquête ne peut être inférieure à trente jours.

A l'issue de l'enquête, le commissaire enquêteur consigne, dans un procès-verbal de synthèse, les observations formulées lors de l'enquête, ainsi que ses éventuelles questions ou demandes de précisions, qu'il adresse alors au maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage peut alors produire ses observations.

➤ **La phase de décision** : À l'issue de l'enquête publique, le préfet transmet au département le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur au département.

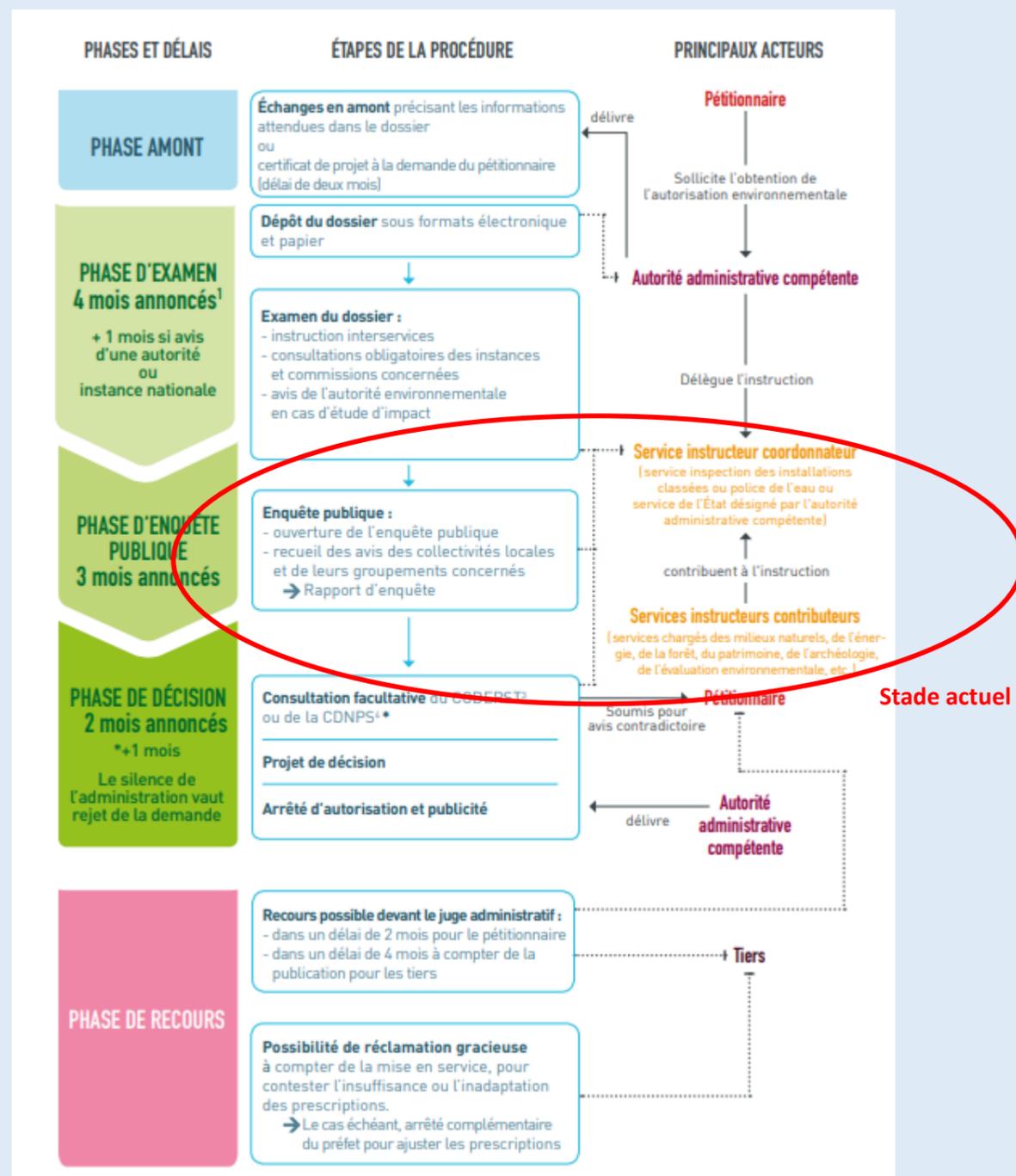
Dans les 15 jours suivant cet envoi, il transmet, pour information, la note de présentation non technique de la demande d'autorisation environnementale et les conclusions motivées du commissaire enquêteur au conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST). Le préfet peut solliciter l'avis du CODERST sur les prescriptions dont il envisage d'assortir l'autorisation ou sur le refus qu'il prévoit d'opposer à la demande.

Le projet d'arrêté statuant sur la demande d'autorisation environnementale est communiqué par le préfet au département, qui dispose de 15 jours pour présenter ses observations éventuelles par écrit.

<sup>1</sup> IOTA : Installations, Ouvrages, Travaux et Activités

En principe, le préfet statue sur la demande d'autorisation environnementale dans les 2 mois à compter du jour de l'envoi au département du rapport et des conclusions du commissaire-enquêteur en application de l'article R123-21 du code de l'environnement. Ce délai est prolongé d'un mois dans le cas où l'avis du CODERST est sollicité. Il peut également être prorogé dans les conditions prévues au code de l'environnement.

Le schéma ci-après illustre les différentes étapes de la procédure :



### 1.3. Le contenu du dossier d'autorisation environnementale

Le contenu du dossier de demande d'autorisation environnementale est défini par le code de l'environnement (article R.181-13), tout comme celui du dossier d'enquête publique (article R.123-8).

L'ensemble des éléments exigés à ces titres figure au présent dossier de la manière suivante :

- **Pièce 0** : correspond au sommaire général du dossier et son préambule rédigé par le président du Conseil départemental ;
- **Pièce A** : La note de présentation non technique (présent document) ;
- **Pièce B** : Le résumé non technique de l'étude d'impact ;
- **Pièce C** : La description de la demande d'autorisation environnementale et ses formulaires Cerfa en annexe ;
- **Pièce D** : L'étude d'impact divisée en 2 tomes : D1 et D2 ;
- **Pièce E** : La présentation du bilan de la concertation avec le public qui a eu lieu de décembre 2017 à juin 2018, elle s'est poursuivie avec les élus locaux jusqu'à la mise à disposition du public de ce bilan en novembre 2019 ;
- **Pièce F** : Les plans du projet ;
- **Pièce G** : Les avis de la Commission Locale de l'Eau (CLE), de l'Autorité Environnementale (AE) et du Conseil National de la Protection de la Nature (CNP), l'avis conforme du ministre portant sur la loutre ainsi que les réponses apportées par le Maître d'Ouvrage.

**L'étude d'impact** est la pièce centrale du dossier d'enquête publique. Elle illustre la démarche d'évaluation environnementale qui a été conduite tout au long du processus de définition du projet.

Cette étude d'impact est présentée en 2 tomes :

Le tome 1 décrit la méthodologie suivie pour chaque thématique de l'état initial de l'environnement au sens large : le milieu physique (notamment le climat, le relief, ...), le milieu aquatique, le milieu naturel (notamment la flore et la faune), le paysage et patrimoine, le milieu humain (notamment le milieu agricole).

Une synthèse des enjeux et de leur hiérarchisation est présentée sous forme de cartes.

Le tome 1 présente également l'évolution attendue de cet environnement en l'absence de réalisation du projet. Sur la base de ces éléments, la justification du projet est présentée en rappelant notamment les évolutions du projet lors des premières études et lors de la concertation du public en 2018. Une description des solutions de substitution raisonnables examinées par le département et l'indication des principales raisons du choix effectué, eu égard aux incidences du projet sur l'environnement, sont également présentées. L'esquisse retenue après la concertation a encore évolué lors des études d'avant-projet pour aboutir à la solution retenue et présentée à la fin de ce tome 1.

Le tome 2 présente les impacts du projet sur chaque thématique décrite dans le tome 1, puis les mesures d'évitement, de réduction, voire, en dernier recours de compensation des incidences ainsi que les modalités de suivi afférentes. Le dimensionnement de ces mesures représente une partie importante et parfois très technique du dossier.

Les mesures de compensation ont fait l'objet de fiches de synthèses.

**Cette étude d'impact est accompagnée d'un résumé non technique (pièce B) qui permet à chacun de prendre connaissance de l'essentiel des éléments contenus dans l'étude d'impact. Il est élaboré de manière à faciliter la compréhension de l'ensemble des éléments qu'elle aborde.**

#### **1.4. Procédure menée parallèlement : la déclaration d'utilité publique (DUP)**

Cette procédure est régie par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Elle vise à permettre au département de recourir si besoin à l'expropriation pour réaliser le projet envisagé.

Le projet de contournement, par la RD 782, de l'agglomération de Le Faouët a donc également fait l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique pour laquelle une enquête publique s'est tenue **du 27 février au 29 mars 2023**.

Suite à cette enquête, le commissaire enquêteur a émis un avis favorable à l'octroi de la déclaration d'utilité publique du projet, assorti d'une réserve et de deux recommandations.

Des réponses ont été apportées par le maître d'ouvrage, mais aucune modification significative du projet n'a été nécessaire.

Des avis exprimés pendant l'instruction de la demande d'autorisation environnementale, ont conduit le maître d'ouvrage à compléter l'étude d'impact qui diffère donc de celle présentée lors de l'enquête publique préalable à la DUP.

Ces modifications de l'étude d'impact sont présentées dans le préambule de l'étude d'impact.

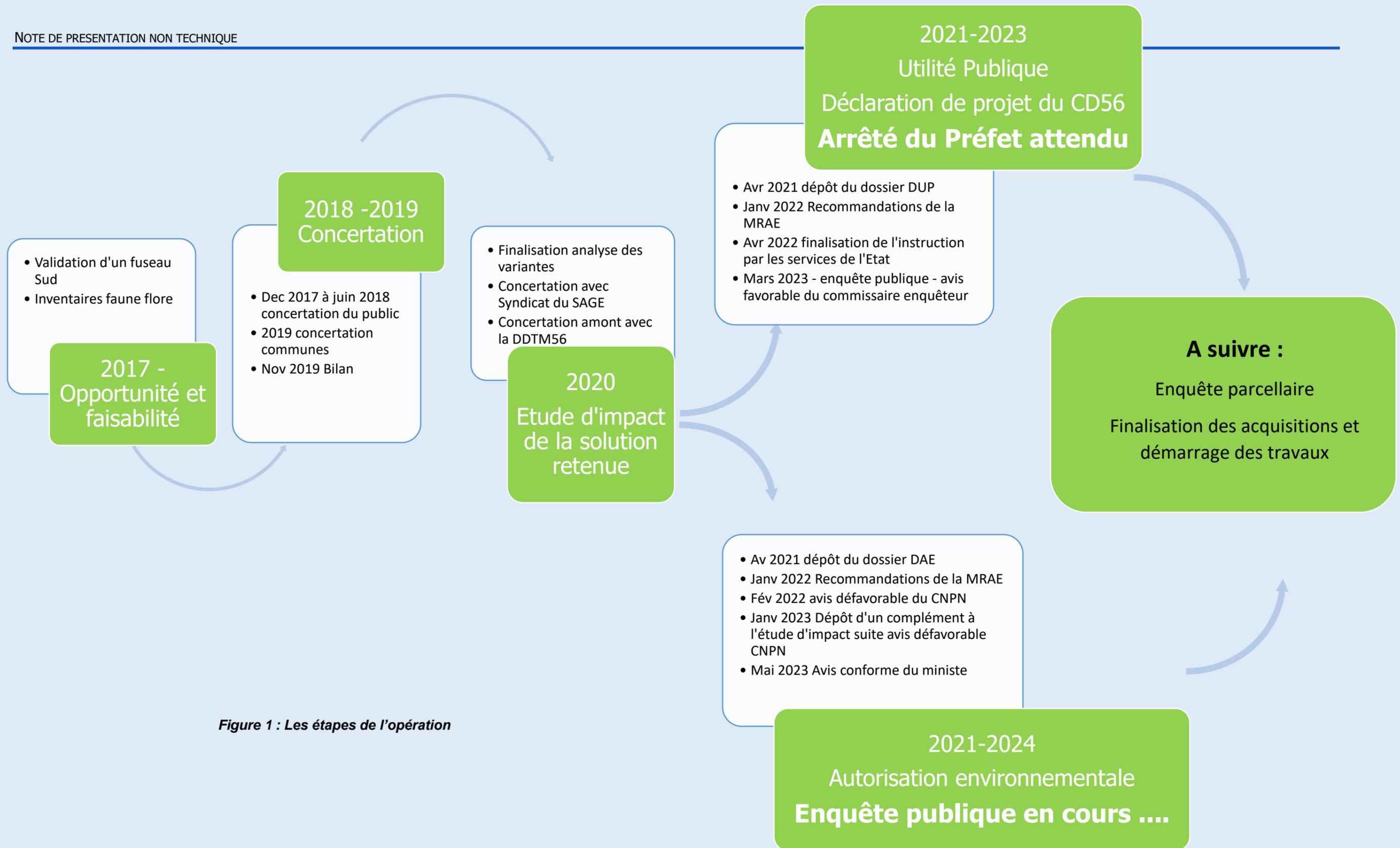


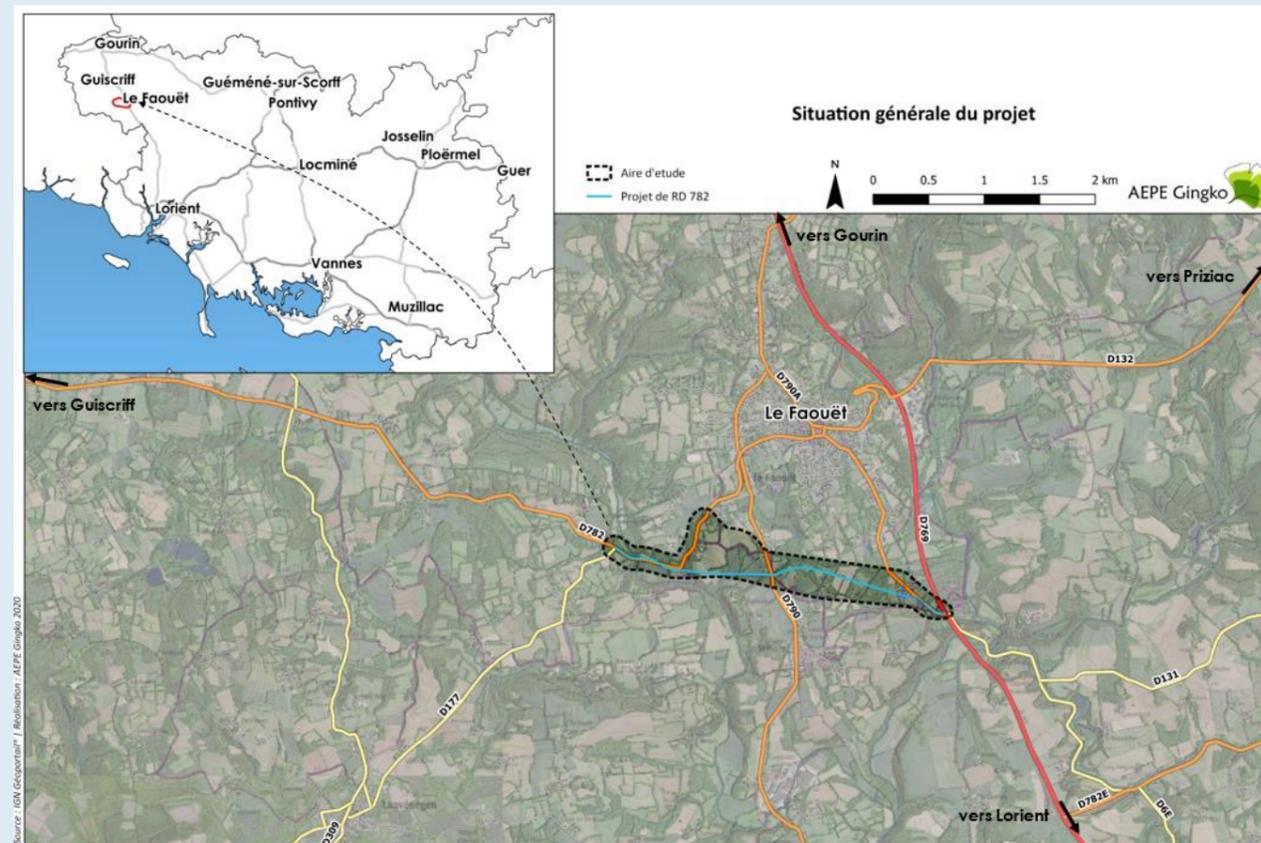
Figure 1 : Les étapes de l'opération

## 2. Pourquoi ce projet ?

### 2.1. Localisation du projet

La commune de Le Faouët se situe au Nord-Ouest du département du Morbihan sur l'axe Lorient- Gourin. Cet axe Nord Sud, porté par la RD769 qui fait partie du réseau routier structurant du département, est d'intérêt régional.

La RD782 est un axe transversal du Centre Bretagne reliant l'Ouest du département (Guiscriff) à Pontivy en traversant le centre-ville de Le Faouët. C'est un **axe routier d'intérêt prioritaire du réseau départemental**.



### 2.2. La situation actuelle

#### 2.2.1. Un trafic poids lourd inadapté et dangereux

Les poids lourds empruntent aujourd'hui un tronçon de 2,5km de la RD790 qui traversent l'agglomération de Le Faouët en passant devant le collège Jean Corentin Carré et le centre aquatique ainsi que la voie communale n°11 d'1,4km, dont les caractéristiques sont inadaptées au trafic de transit poids lourds, et qui traverse les hameaux de Coat Loret et de Saint-Fiacre.



Voie communale n°11 – traversée du hameau de Coat Loret



RD790 devant le collège Jean Corentin Carré, en zone 30

Ce trafic de transit poids lourds, estimé à 210 poids lourds par jour en moyenne annuelle, n'a pas vocation à circuler sur une route départementale traversant une zone agglomérée, qui plus est en présence d'un collège et d'un centre aquatique, l'ensemble accueillant du public, notamment jeune. Cette situation génère un risque important d'accident notamment au droit du collège.





Position du projet par rapport aux ZAE

La desserte de ces zones est d'ores et déjà difficile. En effet, la RD782 reliant le centre-ville de Le Fauët à la RD769 est interdite aux poids lourds en transit pour éviter le centre-ville historique et ses halles classées aux monuments historiques.

**Les poids lourds en transit sont donc dirigés vers seulement deux itinéraires alternatifs, mais qui pénalisent l'accès à ces territoires en particulier l'accès aux zones d'activités de Guiscriff et au site industriel de la Conserverie Morbihannaise sur Lanvéneën :**

- Un itinéraire au Nord (en rouge ci-dessous) de Le Fauët par la RD790 qui évite le centre-ville historique mais se situe en agglomération et passe devant un collège (cf. point précédent).
- Un itinéraire par le Sud de Le Fauët (en orange ci-dessous) qui emprunte la voie communale n°11 inadaptée au croisement des poids lourds et qui traverse les hameaux de Coat Loret et de Saint-Fiacre.

Il est donc impératif d'améliorer la desserte de ces zones qui ont d'ailleurs, pour certaines d'entre elles, vocation à s'accroître à la lecture des documents d'urbanisme.



Début du jalonnement poids lourds sur la RD769 depuis Lorient au droit de Lanvéneën (voie communale interdite aux poids lourds)



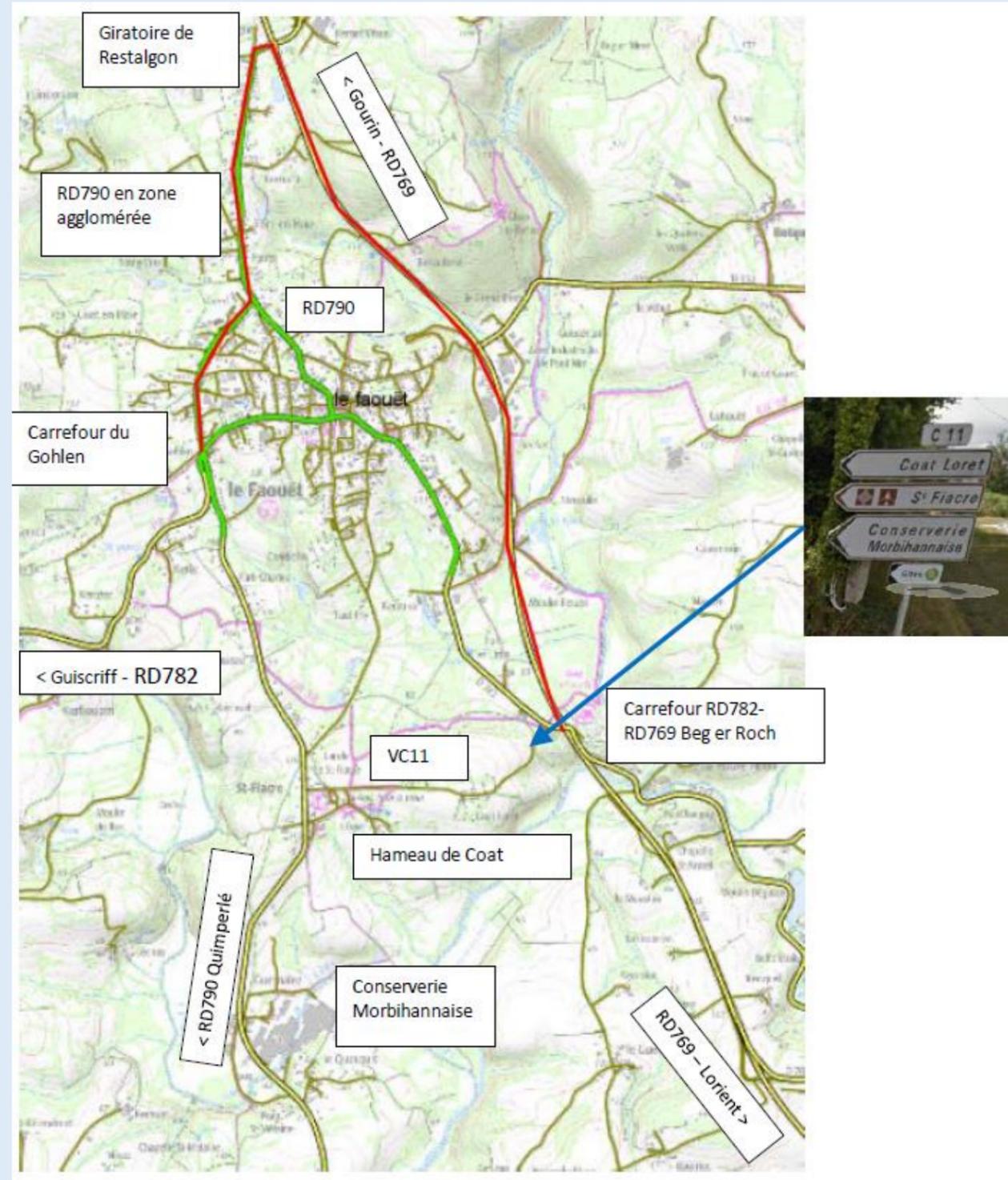
Photo 223 : Carrefour du Gohlen à l'Ouest - RD782 vers le centre-ville de Le Faouët, interdite aux poids lourds en transit et RD790 conseillée aux poids lourds.



Photo 224 : Carrefour du Gohlen à l'Ouest - RD790 vers Quimperlé – jalonnement de la Conserverie Morbihannaise



Photo 225 : Carrefour RD790-RD790A Au nord – RD790A interdite aux poids lourds en transit vers le centre-ville et RD790 conseillée aux poids lourds en direction de Scaër, Quimperlé et Guisriff (début de la zone 30 devant le collège)



Itinéraire jalonné pour les poids lourds entre la RD769 et la RD782

## 2.3. Objectifs du projet

Au vu des problématiques actuelles du territoire en termes de sécurité et de desserte, les objectifs fixés pour le projet sont les suivants :

- améliorer la **sécurité des usagers en traversée d'agglomération**, notamment en excluant les poids lourds en transit, et améliorer la **sécurité dans les hameaux**.

Le projet de contournement, par la RD 782, de l'agglomération de Le Faouët sur le territoire des communes de Le Faouët et de Lanvénegen viendra ainsi améliorer la sécurité des usagers, notamment de l'agglomération et des hameaux de Saint-Fiacre et de Coat Loret, mais également des usagers de la voirie routière, grâce à la réalisation d'une voie adaptée à l'usage (notamment au passage des poids lourds) et permettant leur contournement.

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

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

Plusieurs pôles économiques vont particulièrement en bénéficier, à savoir les zones d'activités situées à Guisriff (desservie par la partie ouest de la RD 782) et Lanvénegen (qui accueille notamment La Conserverie Morbihannaise) qui ont d'ailleurs, pour certaines d'entre elles, vocation à s'accroître à la lecture des documents d'urbanisme.

Au-delà des connexions majeures permises par le projet de contournement, le déport du trafic actuel significatif de poids lourds empruntant des itinéraires inadaptés participera également à cette amélioration de la desserte du territoire.

- améliorer le **cadre de vie** : en effet, compte tenu de la suppression du trafic poids lourds en transit, le projet va réduire les nuisances induites (bruit, air, etc) en zone agglomérée de Le Faouët ainsi que dans le hameau de Coat Loret. La suppression du trafic poids lourd en transit permettra à la commune de réaliser des travaux de requalification urbaine des espaces publics et des voies reclassées dans le domaine public communal. Le projet s'inscrit ainsi pleinement dans la redynamisation du cœur de ville engagé par la commune au travers du programme de l'Etat « Petites Villes de Demain ».

## 2.4. Justification spécifique pour les espèces protégées

La justification du projet est également l'une des trois conditions nécessaires à l'obtention de la dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés (article L. 411-2 du code de l'environnement).

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

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

### 3. Description du projet

Le projet de contournement, par la RD 782, de l'agglomération de Le Faouët s'étend sur un linéaire d'environ 3 km au sud de la commune. Il permet de raccorder la RD 782 au niveau de Moulin Baden à l'ouest, à la RD 769 au niveau de Beg er Roc'h à l'est. Il consiste en un contournement de l'agglomération de Le Faouët, au moyen d'une déviation à deux voies (obligatoire pour les poids lourds).

Le projet est constitué :

- d'une voie bidirectionnelle avec une largeur de chaussée de 6m ;
- des accotements de 2,50m dont deux bandes dérasées multifonctionnelles revêtues en enrobé d'un mètre de large offrant des conditions de visibilité et de dépassement satisfaisantes contribuant ainsi à la sécurité des usagers ;
- et de deux fossés d'1,80m de large. Trois giratoires seront aménagés :
  - o le premier au niveau de Kerrousseau sur la RD790 route de Quimperlé ;
  - o le deuxième entre les hameaux de Pont er Lann et du Petit Coat Loret pour rejoindre la RD782 existante ;
  - o le troisième au niveau de Beg er Roc'h sur la RD769.

Le projet entre ces deux derniers giratoires consiste en un réaménagement de la RD782 existante.

Deux voies communales sont rétablies au moins partiellement par des carrefours plans : la rue du Pont Neuf vers Lanvénegen et la rue de Saint Fiacre vers l'hôpital de Le Faouët.

Les accès aux commerces de Le Faouët seront maintenus par les voies existantes.

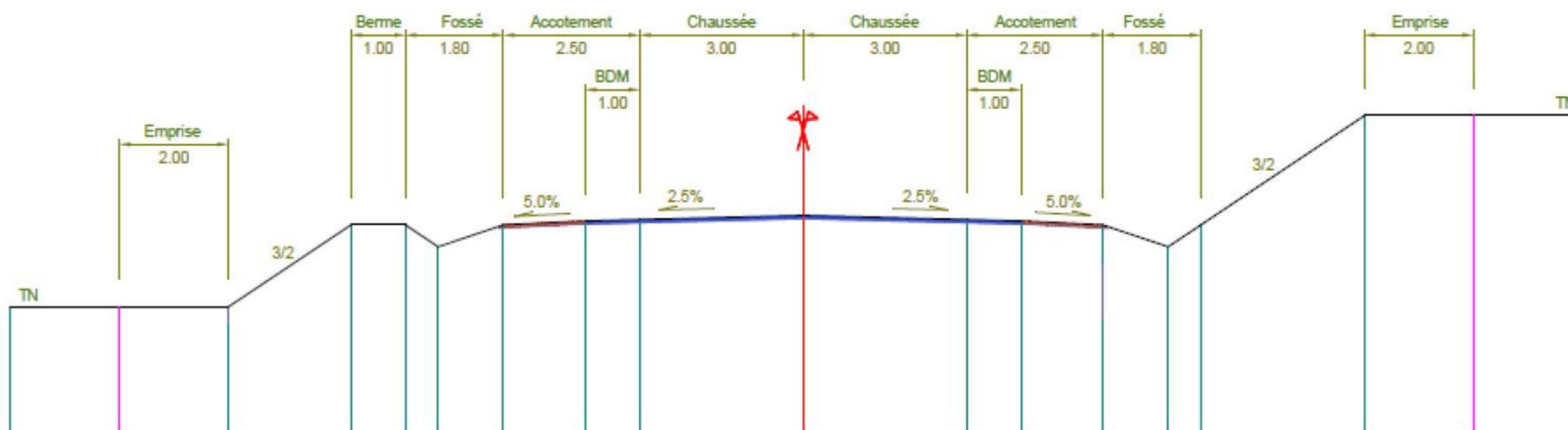
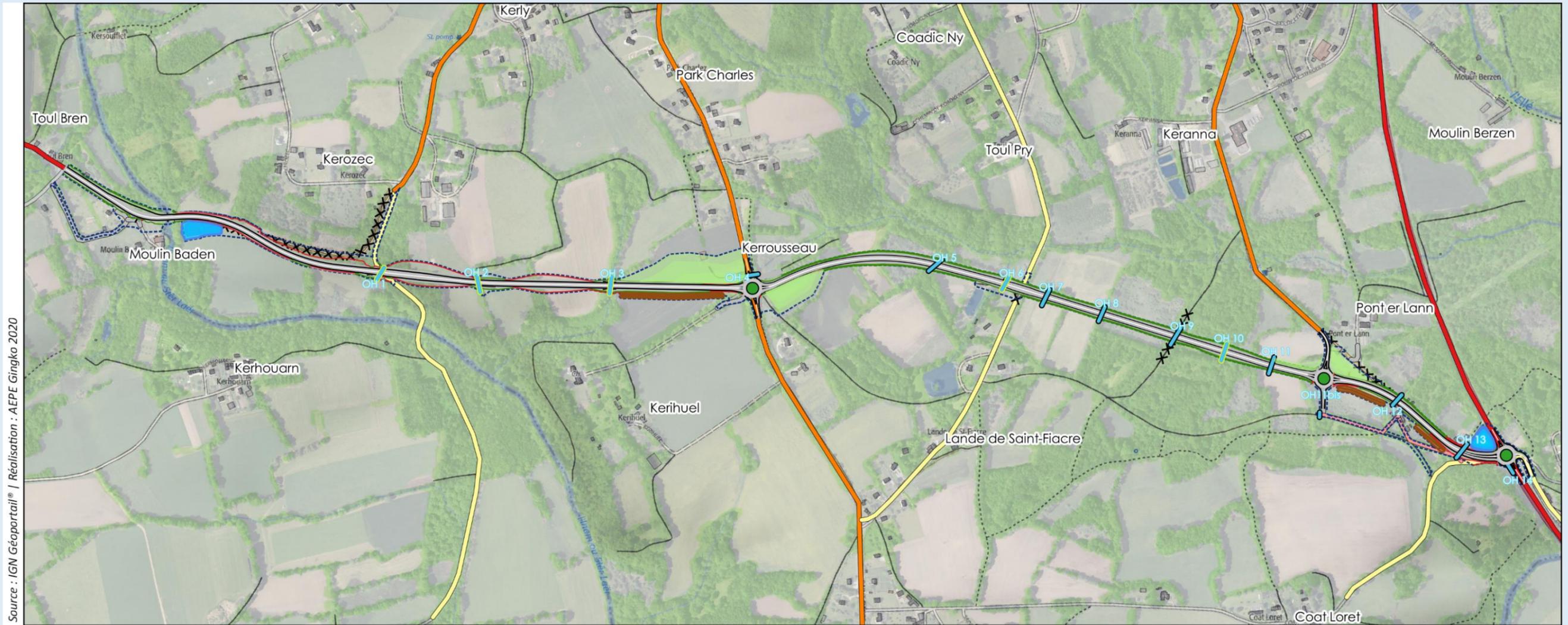


Figure 1 : Schéma du profil en travers type

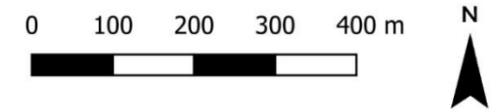


Source : IGN Géoportail® / Réalisation : AEPE Gingko 2020

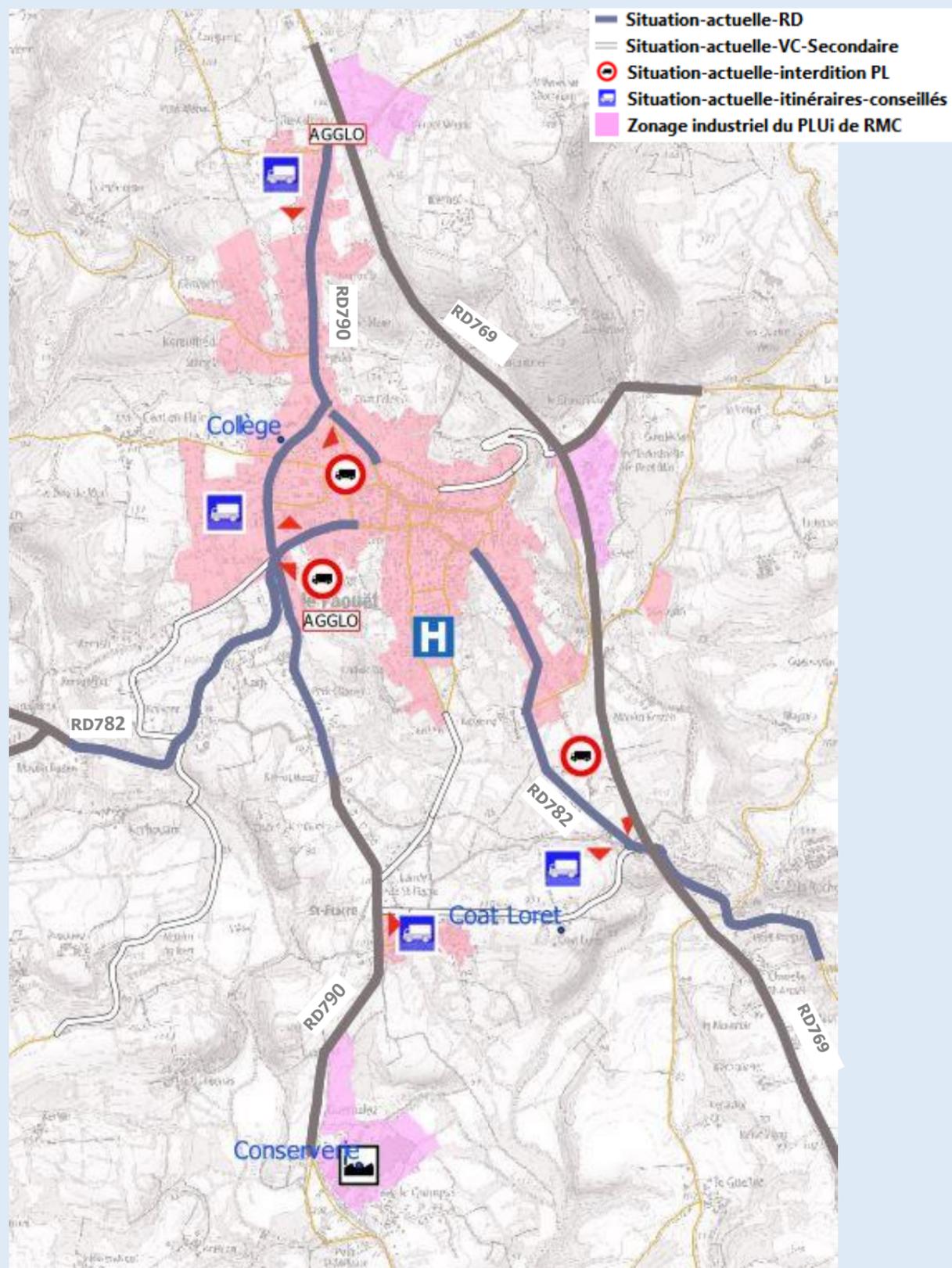


### Le projet retenu

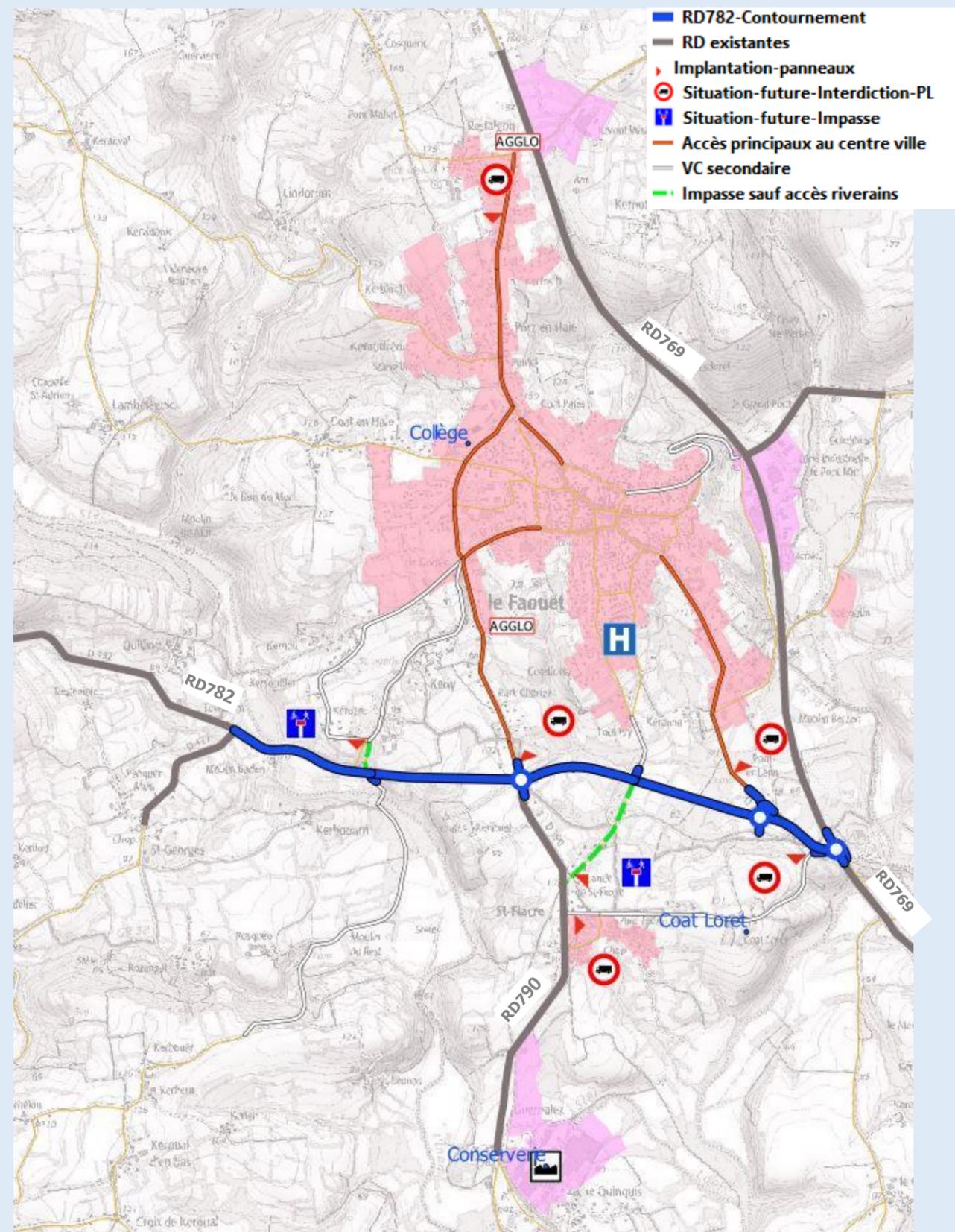
- |                     |  |                   |                         |
|---------------------|--|-------------------|-------------------------|
| — Emprise du projet | Bassin de rétention                      | Merlon anti-bruit | <b>Voies existantes</b> |
| Voie à créer        | Ouvrage hydraulique avec passage à faune | Modelé paysager   | Voie principale         |
| Deblais             | Ouvrage hydraulique                      |                   | Voie secondaire         |
| Remblais            |  |                   | Liaison locale          |
|                     |  |                   | Chemin                  |



### Situation actuelle



### Situation future avec le projet



## 4. Focus

Ce chapitre a pour objectifs de présenter certains points particuliers de l'aménagement projeté.

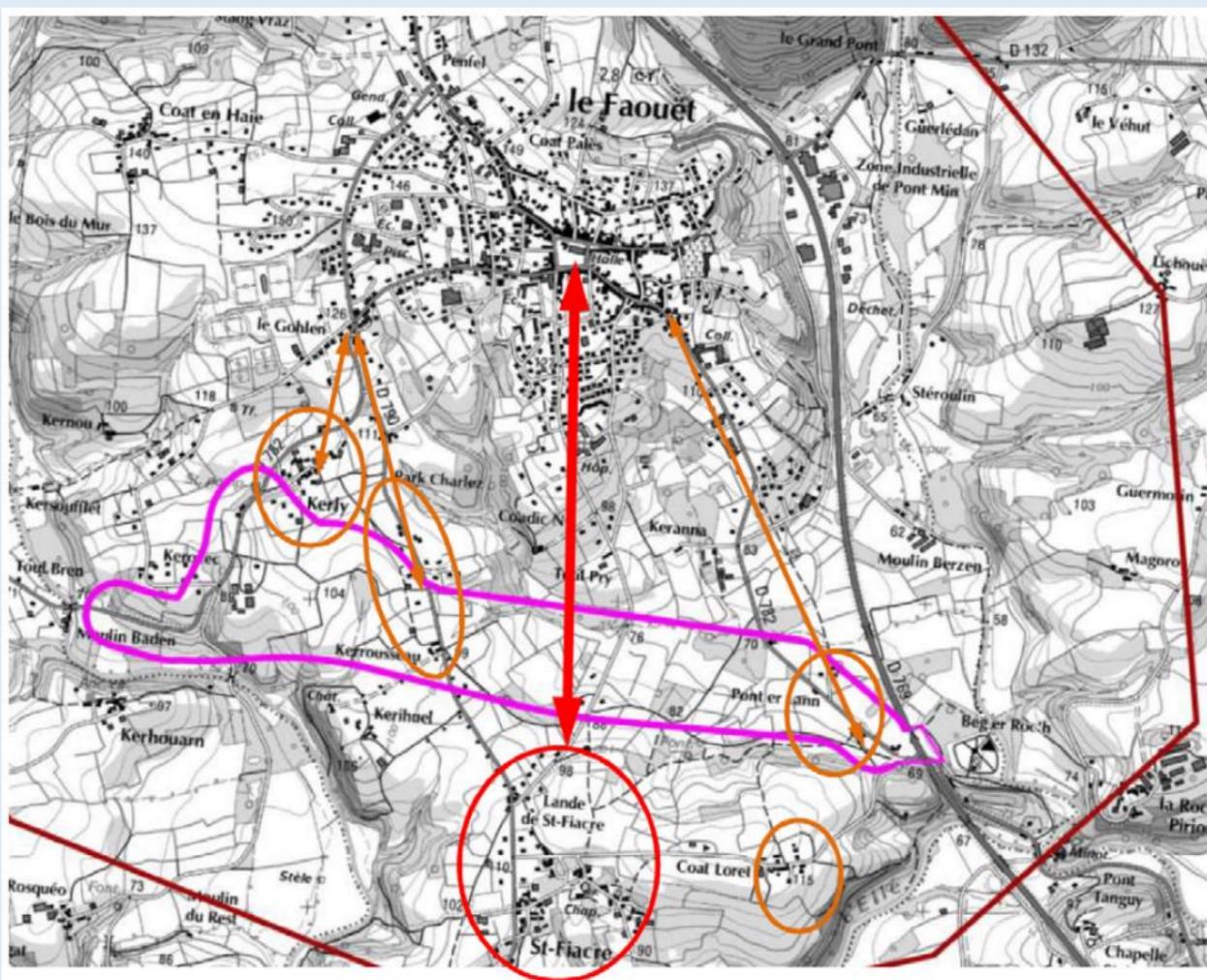
### 4.1. Prise en compte des piétons et cyclistes

Une évaluation du besoin et de la faisabilité d'un aménagement cyclable ou d'un itinéraire cyclable a été réalisée par le Département en juin 2020 et est jointe en annexe de l'étude d'impact

Il ressort de cette étude partagée avec la commune de Le Fauët la conclusion suivante :

« Relier à terme les hameaux au centre-ville de Le Fauët »

« L'enjeu pour le projet du contournement de Le Fauët est surtout de permettre le développement de ces liaisons à plus ou moins long terme par la commune. »

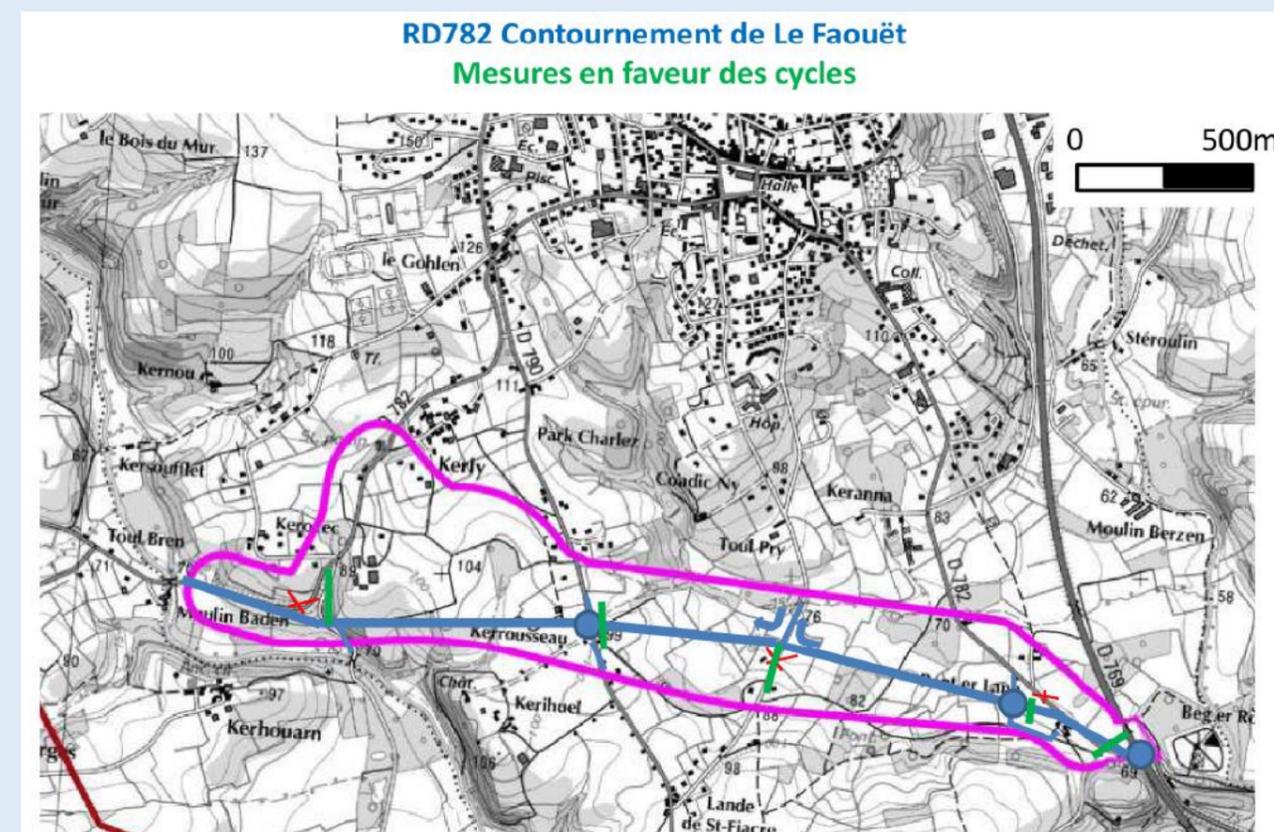


La liaison principale devrait être celle entre le hameau de Saint Fiacre et le centre-ville de Le Fauët via la voie communale.

Le rétablissement partiel de cette voie au Nord (côté Le Fauët) et sa mise en impasse au Sud, permettra d'apaiser la circulation et facilitera l'aménagement par la commune d'une liaison douce.

**Le projet intégrera plusieurs points de passage d'itinéraires cyclables existant ou à venir.**

**Chaque passage sera aménagé avec un îlot central sur la chaussée pour permettre une traversée sécurisée en deux temps.**



### 4.2. Trafics attendus

Comme présenté au chapitre précédent, le projet du contournement, par la RD 782, de l'agglomération de Le Fauët a notamment pour objectif de sortir le trafic poids lourds en transit de la traversée d'agglomération et de la traversée des hameaux.

Une étude de circulation réalisée en 2017 lors de l'étude d'opportunité et de faisabilité du projet est présentée en annexe de l'étude d'impact, elle a permis :

- d'identifier un flux principal de véhicules légers entre Guisriff et Lorient ;
- d'estimer un trafic de poids lourds en transit à 210 véhicules par jour.

Les trafics ont également été estimés à long terme, 20 ans après une mise en service envisagée en 2025, soit en 2045 et en considérant l'évolution des trafics observés sur plusieurs années.

Ainsi en 2045, le trafic sur le tronçon Est (aménagement en place de la RD782), est estimé à 4 600 veh/jour dont 254 poids lourds.

Sur les tronçons Ouest et Sud (central) le trafic sera d'environ 2 700 veh/jour dont 120 à 160 poids lourds par jour.

### 4.3. Actualisation du coût global de l'opération

La conception du projet a été étudiée à un niveau suffisamment avancé pour permettre une estimation fiable, basée sur des marchés de travaux de 2019 et qui a été présentée dans le dossier de demande de déclaration d'utilité publique déposé en avril 2021. Pour rappel, l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique s'est déroulée en mars 2023. De façon classique, une estimation plus détaillée du coût des travaux doit être réalisée, par la maîtrise d'œuvre, à l'occasion des « études Projet » qui doivent être engagées prochainement.

En réponse à la recommandation du commissaire enquêteur exprimée à la suite de l'enquête publique réalisée dans le cadre de la déclaration d'utilité publique, le département a d'ores et déjà réalisé une actualisation du montant global de l'opération basée sur l'indice « Travaux Publics n°01 – index général tous travaux » établi par l'INSEE.

Alors que cet index a suivi une évolution relativement faible (+3,5%) entre janvier 2019 et mars 2021, son évolution est de 17,5% entre janvier 2019 et mars 2023.

**Le montant de l'opération estimé à 6,4M € TTC en 2019 est ainsi actualisé à 7,52M€ TTC en janvier 2023.**

### 4.4. Modification des itinéraires autorisés aux poids lourds

**Le projet permettra d'interdire la circulation des poids lourds en transit sur les deux itinéraires actuels.**

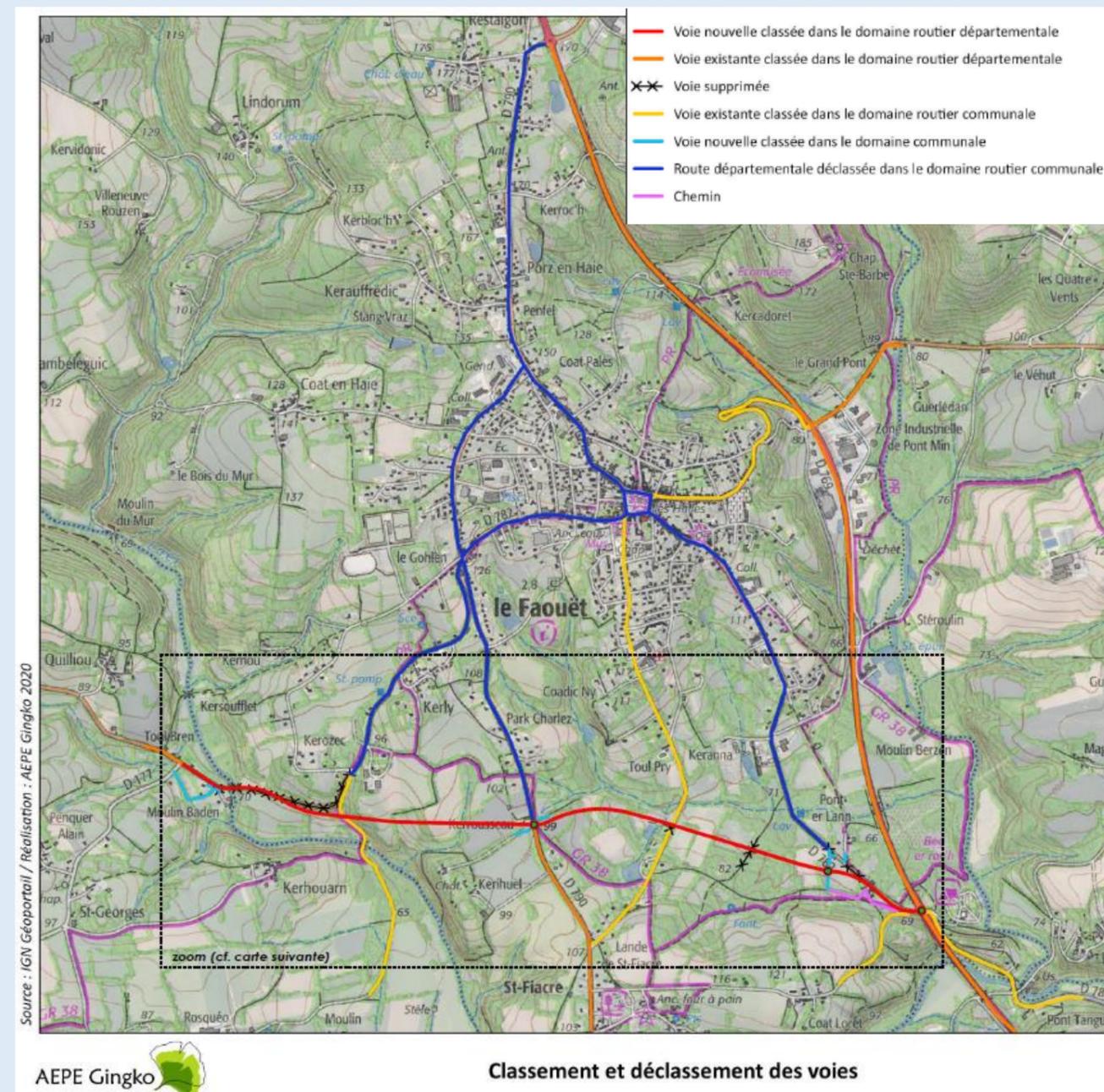
En effet, l'ensemble des voies qui seront classées dans le réseau de voirie communale après la réalisation du contournement ont vocation à être interdites au trafic poids lourds en transit.

Sur toutes ces voies, le trafic poids lourds diminuera donc fortement et améliorera le cadre de vie des riverains.

Seul le trafic de **la RD790 entre le giratoire créé au Sud de Kerrousseau et le carrefour du Gohlen** verra son trafic de véhicules légers augmenter du fait de l'absence de raccordement de la RD782 existante à l'Ouest.

Ce tronçon de RD790 sera classé dans le domaine routier communal et n'assurera plus qu'**une fonction de desserte locale, en entrée d'agglomération**. De fait cela permettra une typologie d'aménagement plus urbain favorisant des circulations apaisées et la cohabitation avec les modes doux.

Après classement de ce tronçon dans le réseau de voirie communale, la vitesse aujourd'hui limitée à 80km/h au droit de Kerrousseau pourra être **limitée à 50km/h par la commune**.



## 5. Genèse du projet la démarche ERC

Le projet est l'aboutissement d'une démarche progressive et itérative tout au long de laquelle la **séquence Eviter Réduire Compenser (ERC)** a été appliquée.

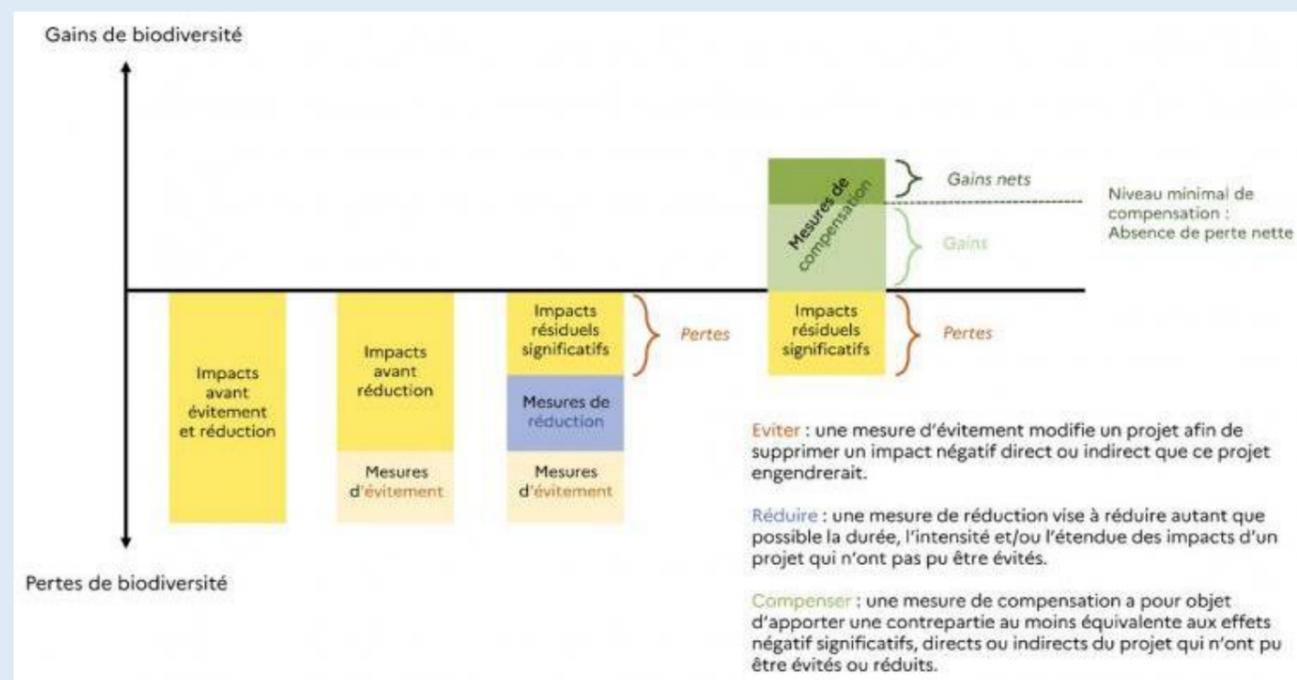
Cette séquence ERC s'inscrit dans la lignée du principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement qui vise à prévenir autant que possible les risques d'incidences négatives d'un projet sur l'environnement.

Il s'agit ainsi :

- prioritairement, d'éviter les atteintes prévisibles à l'environnement ;
- à défaut, de pouvoir éviter certaines de ces atteintes, d'en réduire la portée ;
- et en dernier recours, de compenser les atteintes qui n'ont pu être ni évitées ni réduites.

Les mesures de compensation ont pour objectif d'apporter une contrepartie aux incidences négatives notables, directes ou indirectes, du projet sur l'environnement qui n'ont pu être évitées ou suffisamment réduites et de conserver globalement et, si possible, d'améliorer la qualité environnementale des milieux.

Les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité visent l'absence de perte nette voire un gain de biodiversité, ce qui signifie un bilan écologique neutre pour le projet voire une amélioration globale de la valeur écologique d'un site et de ses environs.



Source : OFB & Cerema (2021), *Approche standardisée du dimensionnement de la compensation écologique*. CGDD. 149 p.

Des mesures d'accompagnement peuvent être proposées en complément des mesures déjà mises en place pour renforcer la pertinence et l'efficacité de ces dernières.

Cette séquence ERC fait partie intégrante de la **démarche d'évaluation environnementale**.

L'évaluation environnementale d'un projet est un processus constitué de :

- **l'élaboration d'une étude d'impact** par le maître d'ouvrage du projet ;
- **la réalisation des consultations prévues**, notamment la consultation de l'autorité environnementale, qui rend un avis sur le projet et sur l'étude d'impact, et la consultation du public mais aussi des collectivités territoriales intéressées par le projet ;
- **l'examen par l'autorité autorisant le projet** des informations contenues dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations.

L'ensemble de la démarche ERC est décrite de manière plus précise dans l'étude d'impact à laquelle il conviendra de se référer pour plus de détails.

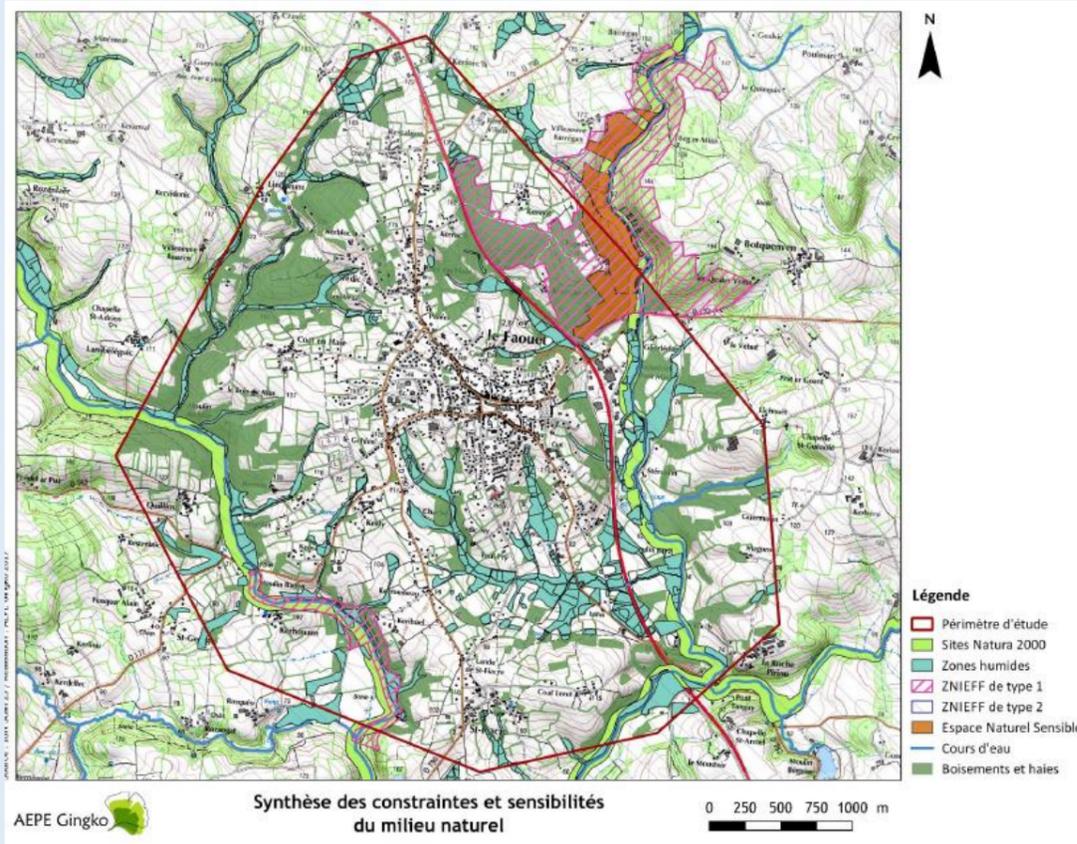
### 5.1. Evitement – Choix du fuseau de moindre impact

#### 5.1.1. La démarche

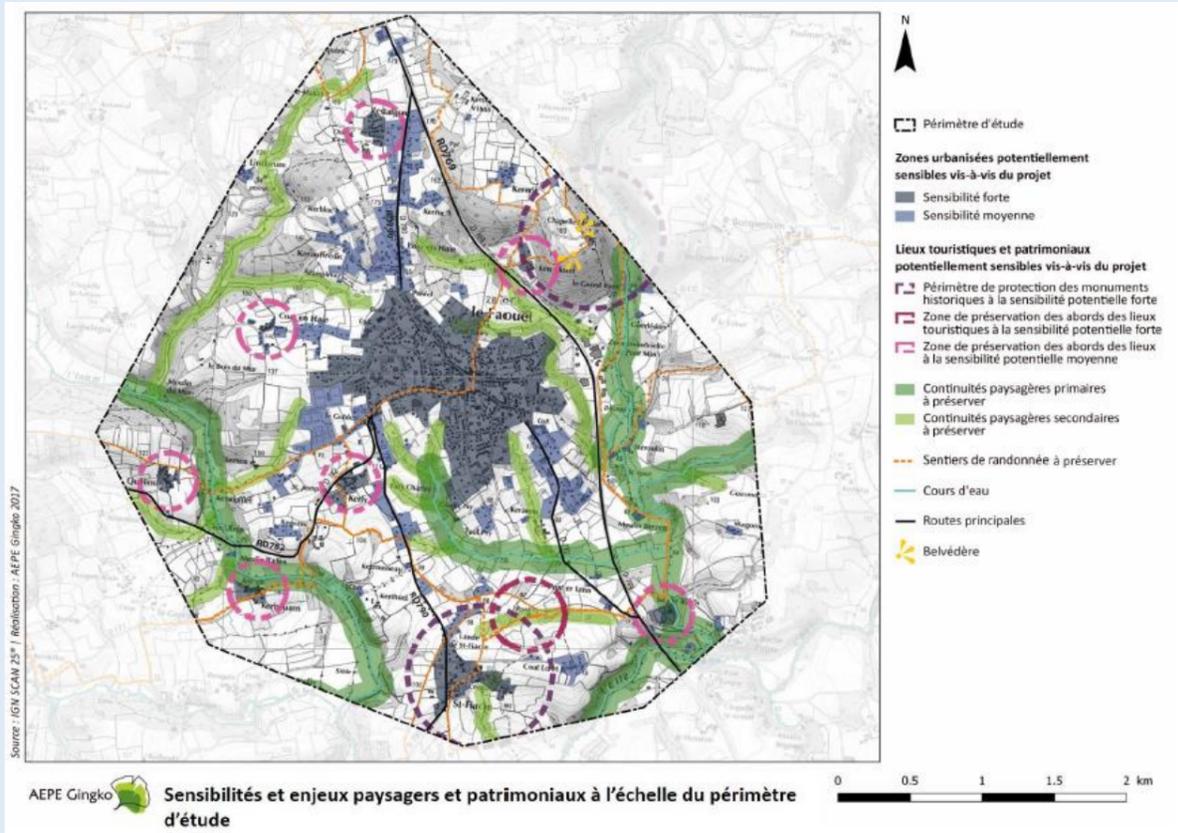
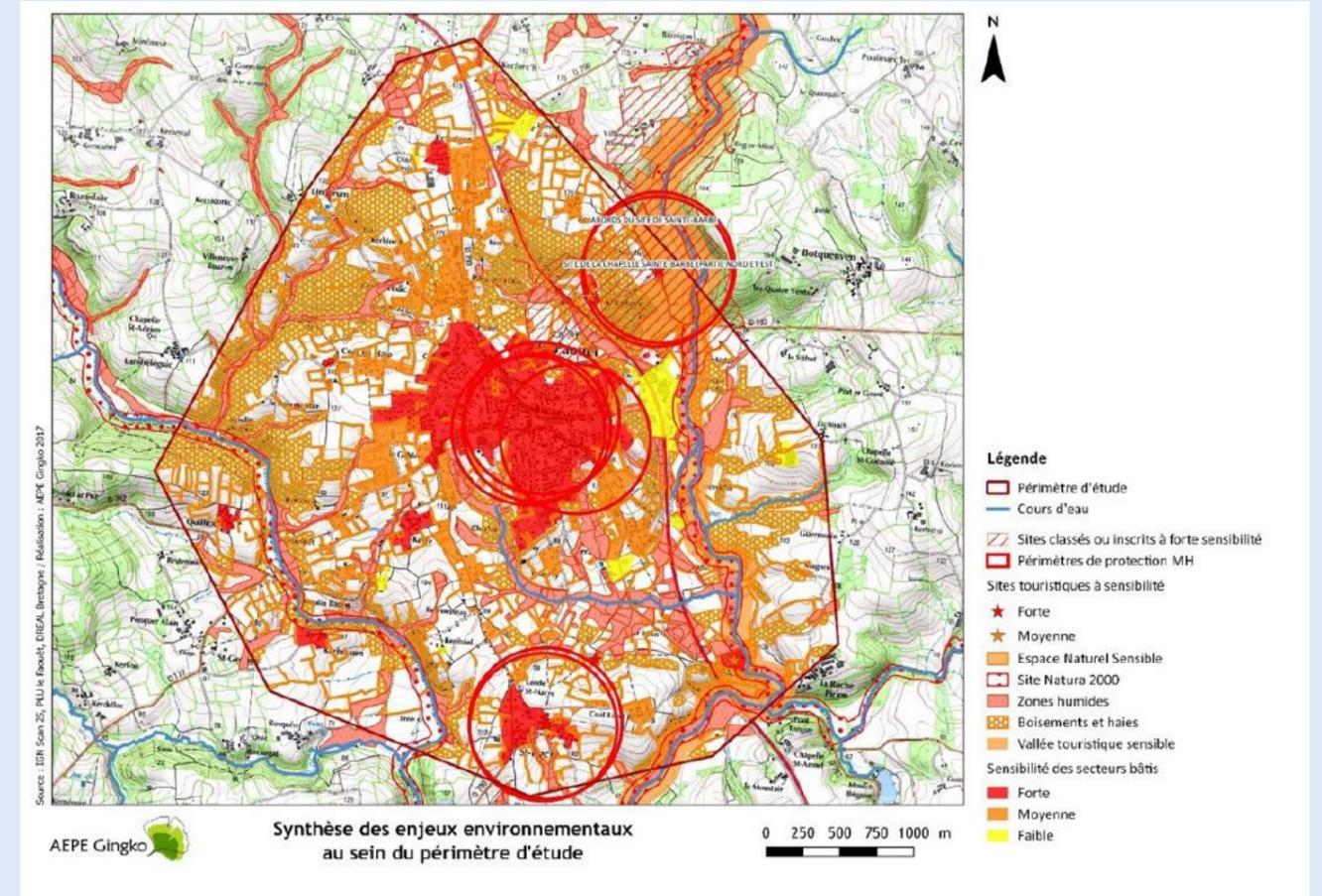
Afin de pouvoir mettre en place la démarche d'évitement dès la définition du projet, il était nécessaire de caractériser le territoire à une échelle suffisante afin de n'écarter aucune solution.

En 2017, une étude d'opportunité et de faisabilité a donc été réalisée sur un périmètre élargi autour de la commune de Le Faouët. L'ensemble des sensibilités et contraintes environnementales connues (par consultation de données bibliographiques et organismes ressources et également reconnaissances de terrain ponctuelles) ont été répertoriées.

L'ensemble des composantes du territoire ont été étudiées : milieu physique, milieu naturel, paysage et patrimoine et milieu humain. Pour plus de détails, le tome 1 de l'étude d'impact décrit l'état initial de l'environnement.



Cette analyse a permis d'aboutir une synthèse globale des enjeux environnementaux à l'échelle du territoire.



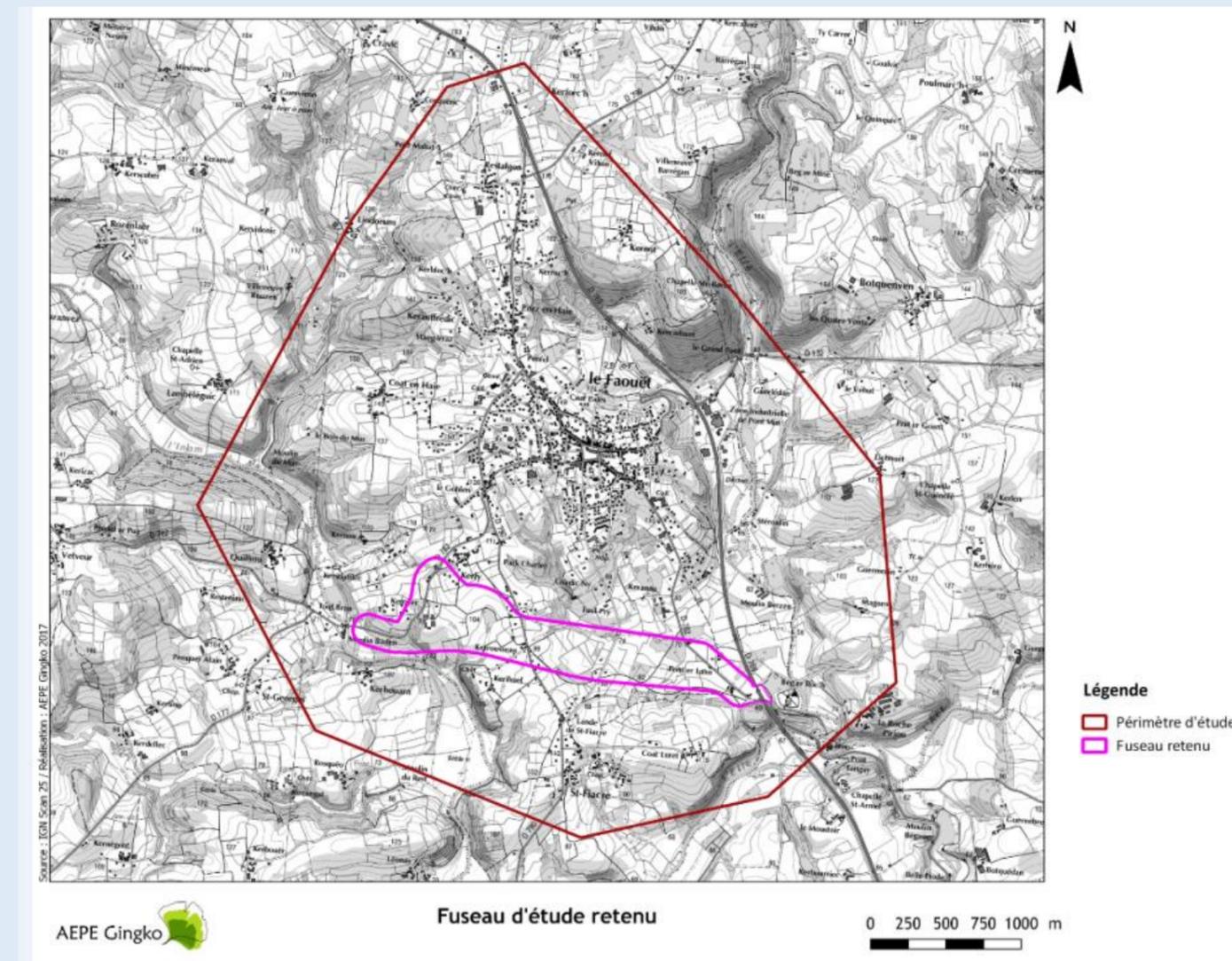
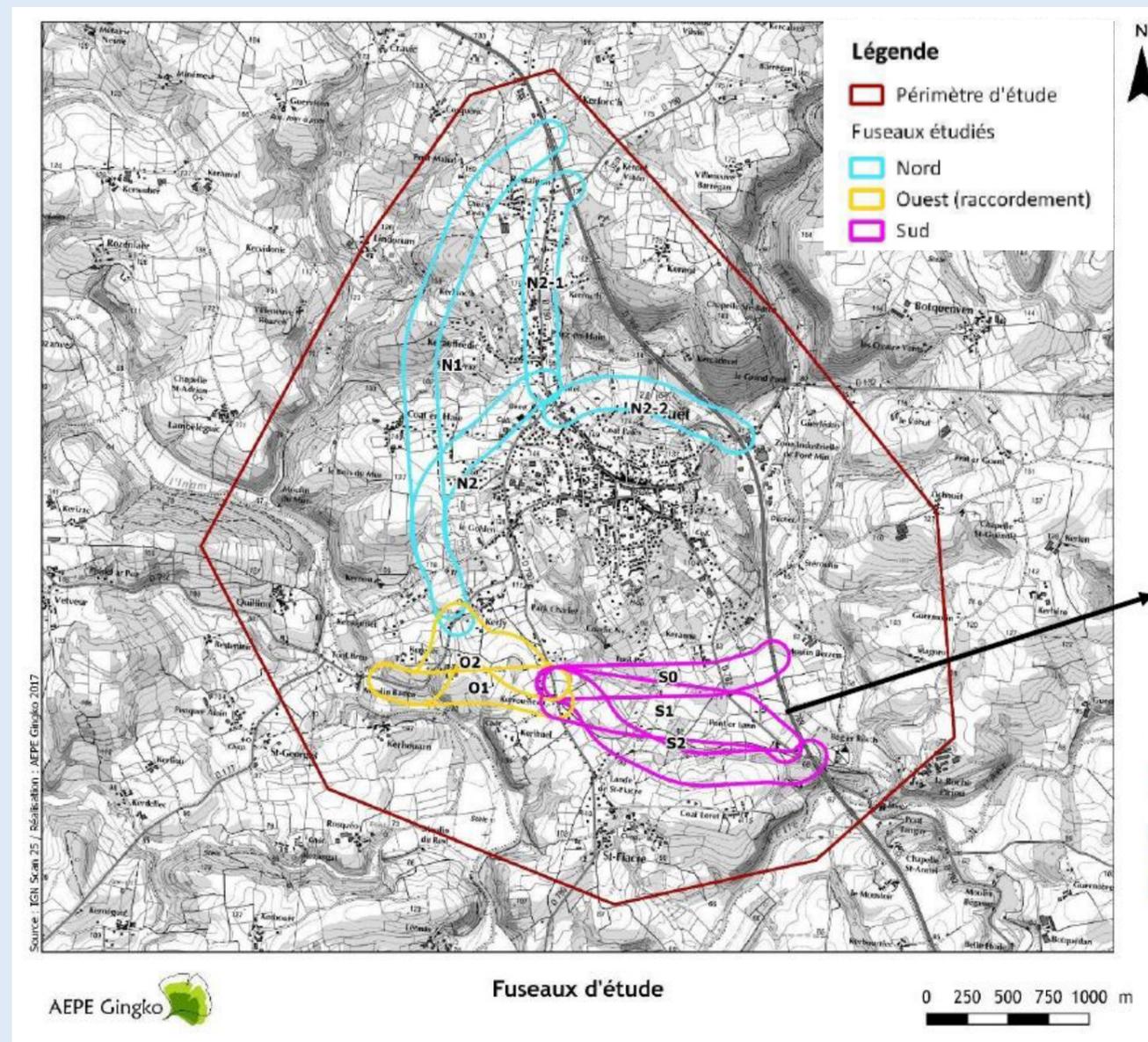
Plusieurs fuseaux ont pu alors être définis sur cette aire élargie :

- 4 fuseaux Nord : N1, N2, N1-2 et N2-2 ;
- 3 fuseaux Sud : S1, S2 et S3 ;
- 2 fuseaux Ouest : O1 et O2.

### 5.1.2. Le fuseau retenu

Ces fuseaux ont ensuite été analysés et comparés pour aboutir au choix d'un **fuseau de moindre impact (en magenta sur la carte ci-après)**. Ce fuseau qui correspond à une combinaison de **O1+O2+S1** permettait notamment d'éviter le cours d'eau du Park Charles et son corridor écologique caractérisé par un enjeu fort.

L'analyse détaillée est présentée dans le tome 1 de l'étude d'impact.

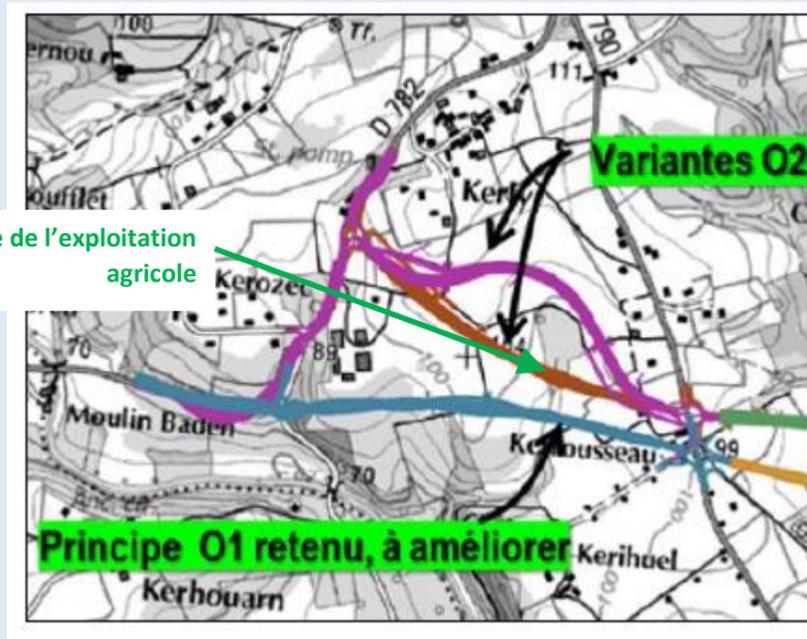


## 5.2. Evitement - Choix d'un tracé de moindre impact

Une fois le fuseau de moindre impact retenu, il a été recherché un tracé de moindre impact au sein même du fuseau retenu.

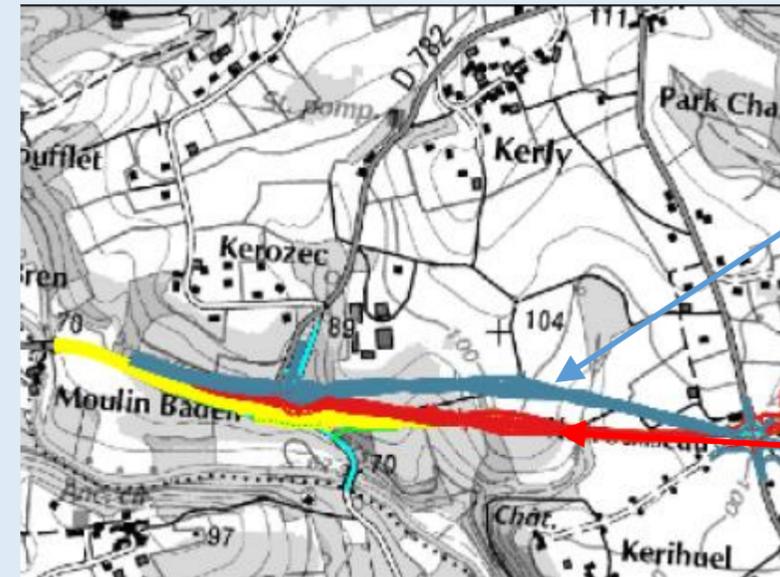
### 5.2.1. Tronçon Ouest entre l'Inam et le siège d'une exploitation agricole

Plusieurs variantes de tracés ont été étudiées pour le tronçon Ouest du projet. Toutes évitaient l'Inam et sa zone d'expansion des crues.



A l'issue de la concertation, le tracé retenu était celui passant au sud **afin d'éviter au maximum l'impact sur le fonctionnement de l'exploitation agricole** dont le siège se situait à proximité immédiate du projet (scénario O1).

Ce scénario O1 a ensuite été amélioré après la concertation et lors des études de variantes et décalé encore plus au sud pour éviter des haies supplémentaires.

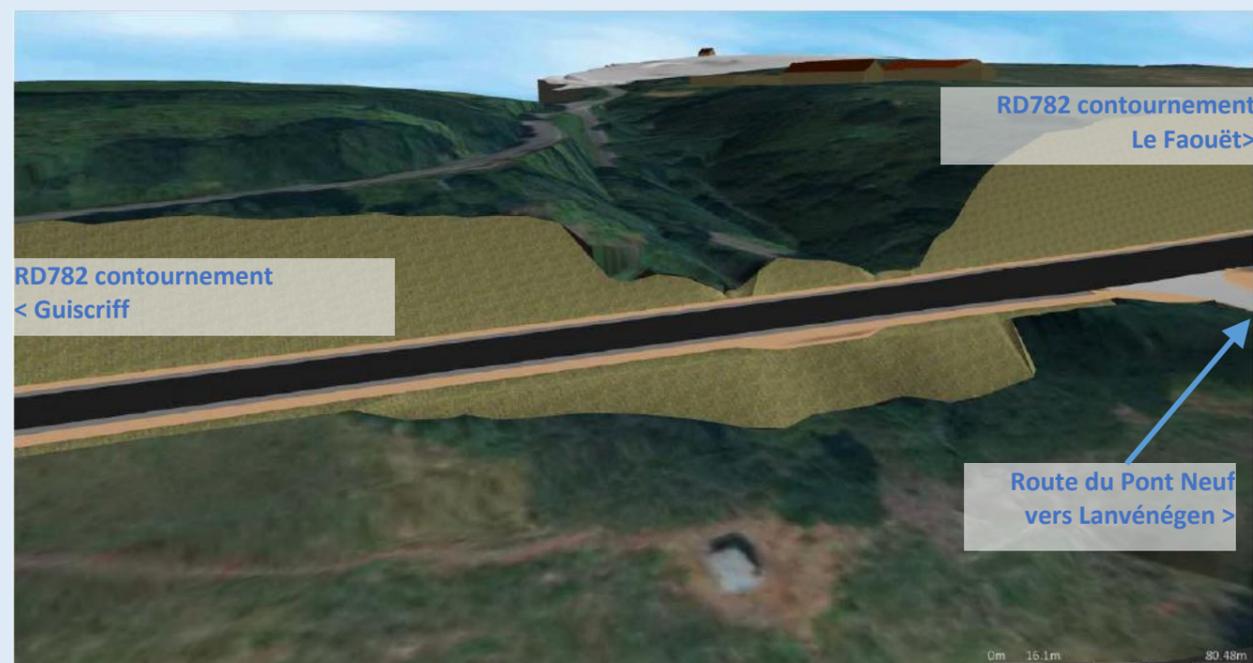


Principe O1 retenu avant amélioration

Variantes étudiées plus au Sud, après concertation

Il a également été retenu de rétablir à niveau (sans ouvrage d'art) la route du Pont Neuf afin d'éviter la présence d'un remblai de 10 mètres de hauteur au droit d'un affluent de l'Inam. Cette configuration est donc plus favorable pour la circulation de la faune volante (surface de boisements impactés moins importante) et de la faune aquatique (longueur de ruisseau impacté moins importante).

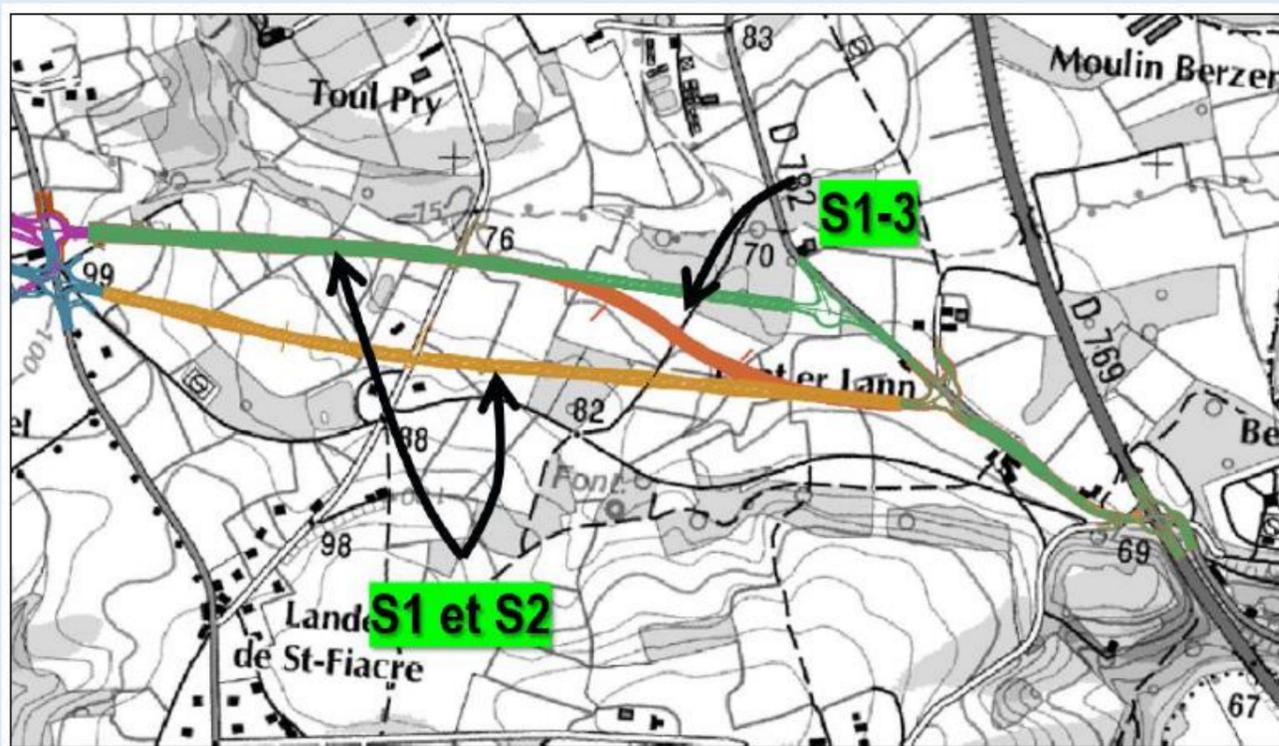




Les principales mesures d'évitement sur le tronçon Ouest sont localisées par des annotations sur le plan extrait de l'étude d'impact et présentées au 5.5 - Localisation des principales mesures d'évitement et de réduction.

### 5.2.2. Tronçon central qui évite les habitations

A l'issue de la concertation, le scénario S1-3 a été retenu car il évitait les habitations de la rue Saint Fiacre et réduisait l'impact sur les zones humides.



L'acquisition amiable d'une habitation au lieu-dit Kerrousseau a permis également de déplacer le giratoire avec la RD790 vers le sud et ainsi réduire l'impact sur la prairie humide riveraine.



Des modifications de tracé ont été également été apportées lors de l'étude des variantes pour réduire encore l'impact sur les zones humides et sur les haies.

### 5.2.3. Tronçon Est basé sur un aménagement sur place

Plusieurs tracés ont été étudiés pour le tronçon Est du projet.

Certains tracés permettaient d'éviter un impact sur le milieu humain mais pas un impact sur les zones humides et inversement. Le choix de l'aménagement sur place du tronçon Est constituait une solution alternative à un tracé neuf.

Ce travail sur l'évitement a permis de trouver un compromis, basé sur un aménagement sur place de la RD782 existante, un réaménagement des accès riverains et une protection acoustique.

L'étude des variantes au niveau avant-projet a permis de trouver un compromis entre l'impact sur les riverains de la RD782 existante (habitants de Petit Coat Loret), les habitants du hameau de Pont er Lann et l'impact sur les haies et zones humides.

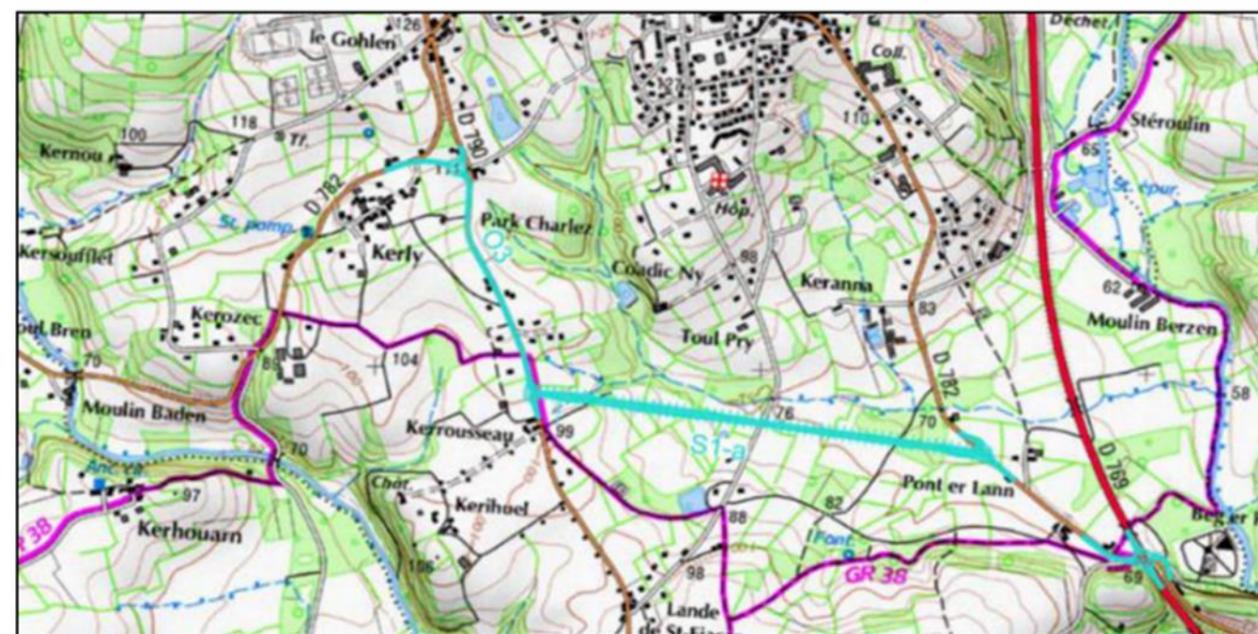
Les principales mesures d'évitement sur le tronçon central et Est sont localisées par des annotations sur le plan extrait de l'étude d'impact et présentées au 5.5 Localisation des principales mesures d'évitement et de réduction.

### 5.3. Les autres solutions alternatives envisagées

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

#### 5.3.1. Une alternative au tronçon Ouest : O3

Lors de la concertation du public en 2018, une alternative au tronçon ouest a été proposée : le scénario O3, basé sur un aménagement en place de la RD790 et de la RD782.

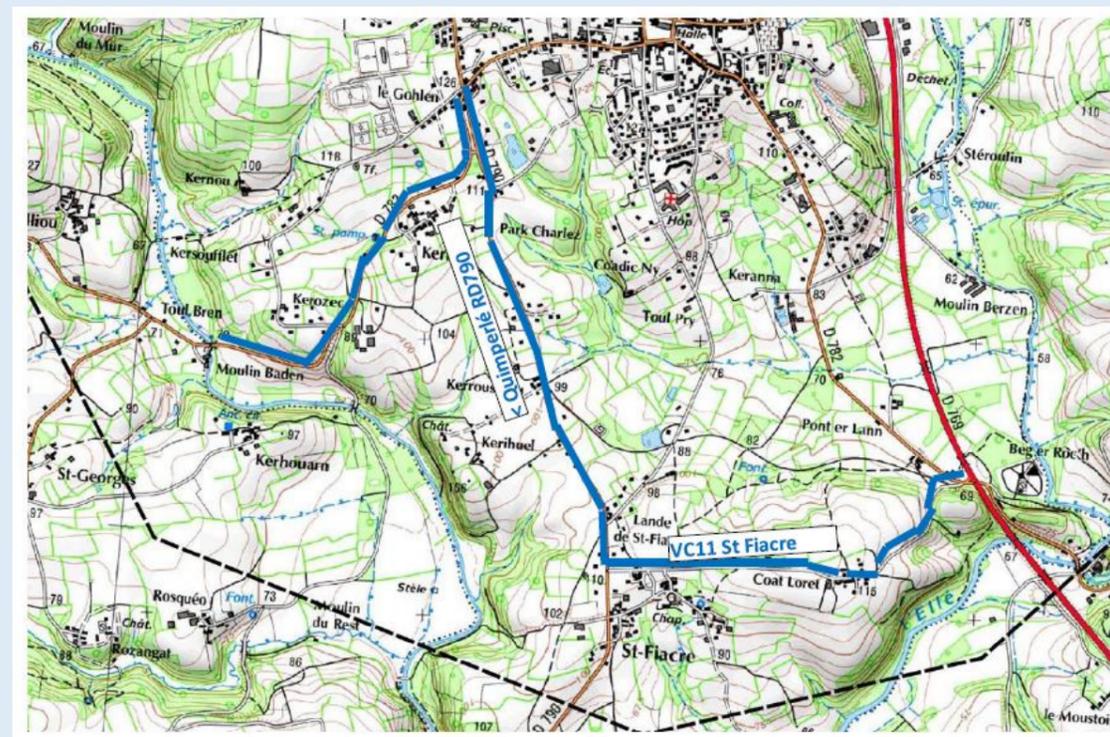


Ce scénario n'a pas été retenu au vu de 3 thématiques de l'analyse multicritère :

- une réponse partielle aux objectifs du projet ;
- un niveau de service moindre ;
- un impact du recalibrage de la RD790 sur les parcelles bâties.

#### 5.3.2. Une alternative au tronçon Est : VC11

L'aménagement en place de la voie communale n°11 n'a pas été retenu comme une alternative au projet.



Celle-ci présentait 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%). Cette alternative aurait également impacté le hameau de Coat Loret, du fait de l'élargissement de la voie. En effet, la modification de la pente actuelle de la VC11 et de sa largeur au vu de son étroitesse au droit des habitations du hameau de Coat Loret aurait conduit à un impact important sur le bâti ainsi que sur les haies bordant cette voie.

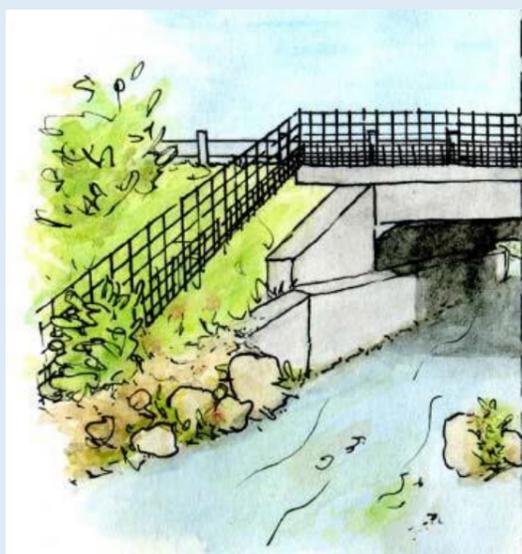
## 5.4. Les principales mesures de réduction

### 5.4.1. Réduction des impacts sur les milieux aquatique et naturel

Dès la phase chantier, plusieurs mesures sont prévues :

- la mise en place de bassins provisoires réduira le risque de pollution des eaux superficielles ;
- la mise en place d'environ 4 500 m. linéaires de clôture petite faune autour des zones humides permettra de réduire le risque de mortalité des amphibiens, des reptiles et des mammifères semi-aquatiques.

Deux bassins définitifs sont également prévus pour réduire le risque de pollution lié à la circulation et le risque de pollution lié à un éventuel accident de circulation impliquant un poids lourd.



4 ouvrages hydrauliques de forme rectangulaire rétablissent les 4 cours d'eau interceptés par le projet, ils ont fait l'objet de plusieurs mesures :

- Une augmentation de leur hauteur, au-delà du besoin hydraulique, pour réduire l'impact de l'ouvrage sur la luminosité du cours d'eau ;
- Intégration d'une banquette d'au moins 0,50m de large assurant une continuité de la berge sous l'ouvrage permettant ainsi à la petite faune (notamment la loutre) d'emprunter l'ouvrage et réduire ainsi le risque d'une collision sur la route.

La continuité écologique sera également assurée par d'autres ouvrages :

- le boviduc prévu pour réduire l'impact sur l'exploitation agricole située à proximité du tracé ;
- les ouvrages de rétablissement de tous les axes d'écoulements naturels (vallons et fossés), ces ouvrages sont des buses en béton de diamètre 0,40m ou 0,50m, ils permettront le passage de la petite faune comme les amphibiens.

Un calendrier a été élaboré afin de réduire le risque de dérangement ou de destruction d'habitats ou d'espèces repérées lors des inventaires.

Tableau 88 : Synthèse des calendriers préconisés par types de travaux

Types de travaux	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
Défrichage en dehors des arbres avec potentiel Chiroptères												
Défrichage des arbres avec potentiel Chiroptères												
Dessouchage et décapage des sols en milieu boisé (boisements, haies et friches boisées)												
Décapage des sols au niveau des prairies non humides et des cultures												
Décapage des sols au niveau des prairies humides et des friches non boisées												
Travaux sur le ruisseau de St-Fiacre (curage spécifique et terrassements)												
Travaux de terrassement sur les 3 autres ruisseaux												
Démolition des bâtiments et extraction des gravats												
Plantation des haies												

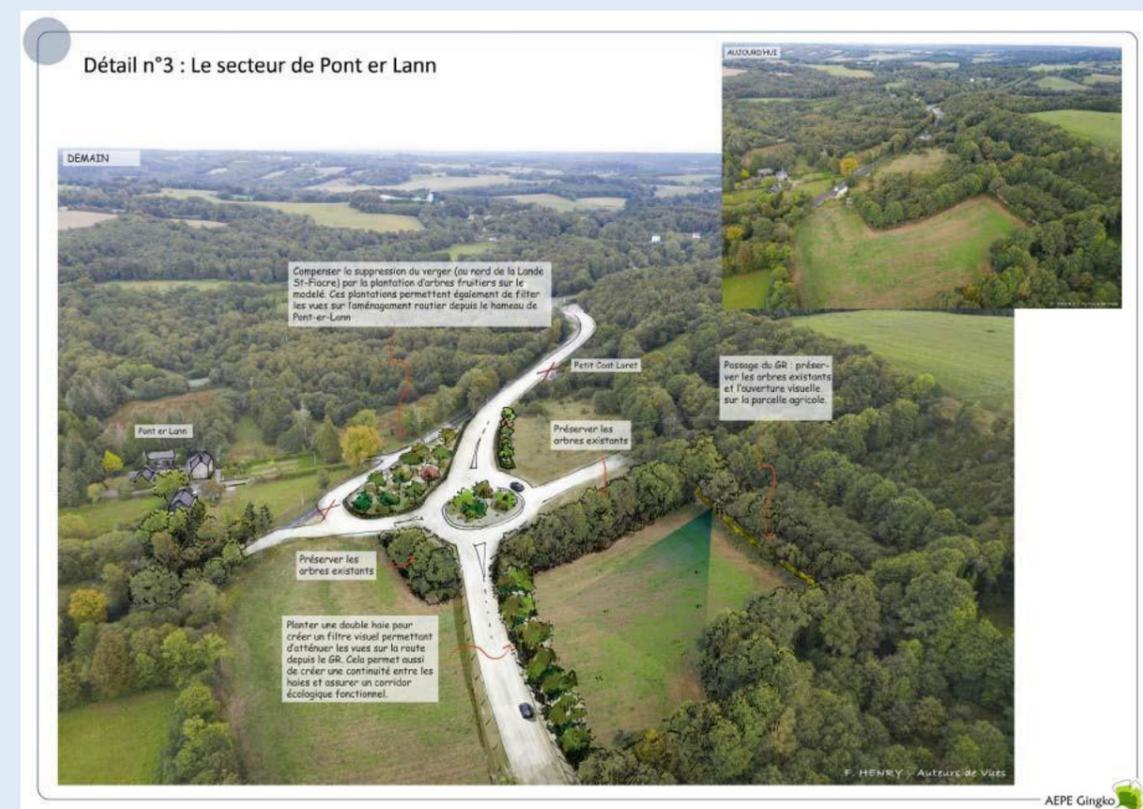
En vert : période favorable aux travaux – En orange : période défavorable aux travaux

### 5.4.2. Réduction des impacts sur le milieu humain, le paysage et le patrimoine

Suite à l'étude acoustique présentée dans l'étude d'impact, une protection acoustique est prévue pour réduire les nuisances sonores de certaines habitations du hameau de Petit Coat Loret.

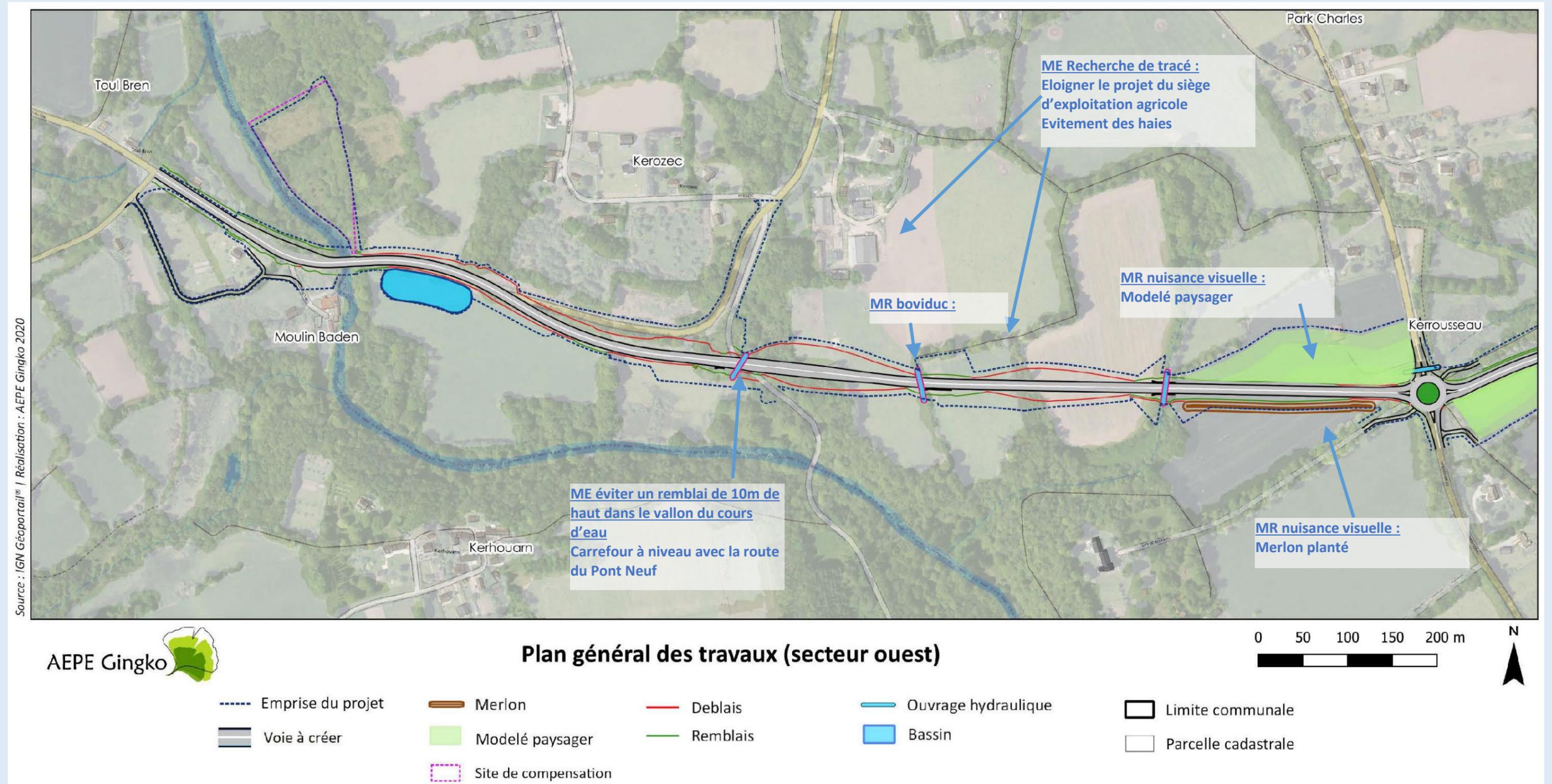
Des merlons de terre plantés de haie sont également prévus lorsque cela est possible pour réduire les nuisances sonores et visuelles des habitations riveraines.

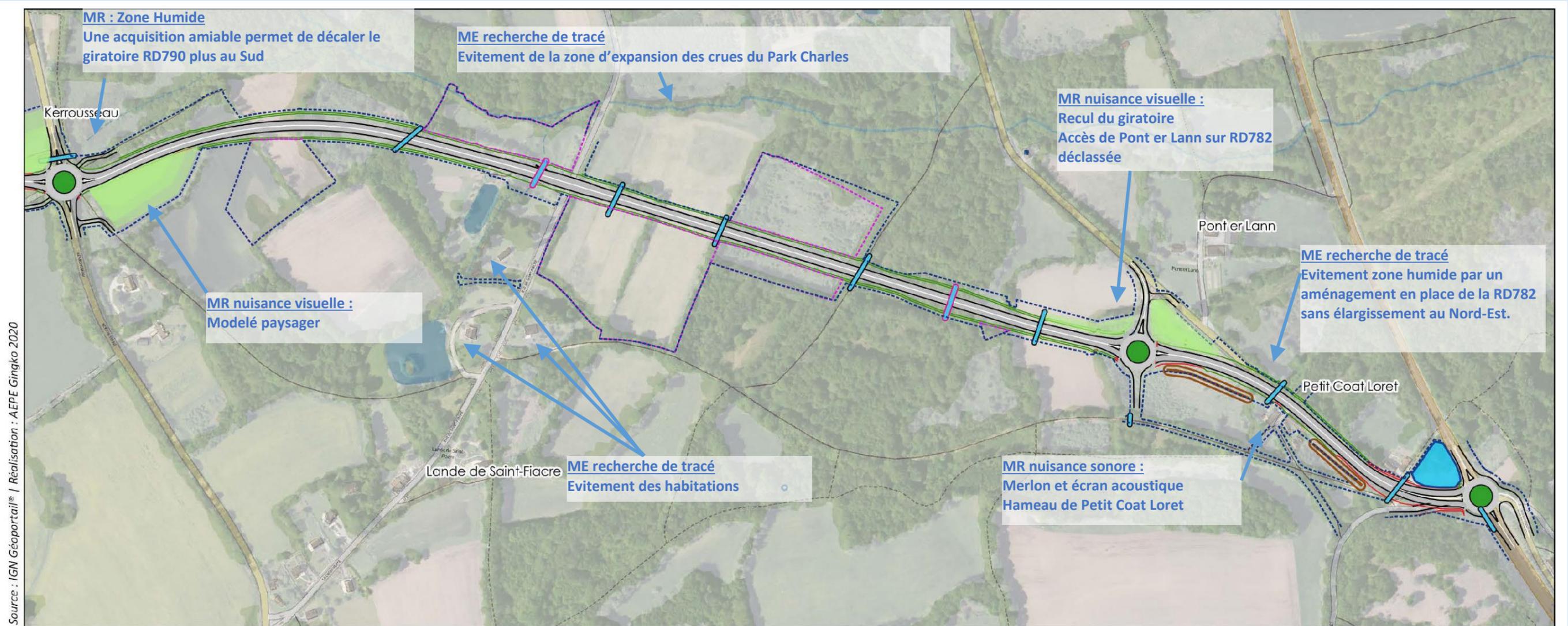
Enfin le giratoire avec la RD782 sur le tronçon Est du projet a été éloigné du hameau de Pont er Lann avec un accompagnement de mesures paysagères :



## 5.5. Localisation des principales mesures d'évitement et de réduction

Les mesures principales d'évitement et de réduction qui viennent d'être présentées sont localisées sur les plans ci- après sous forme d'annotations :

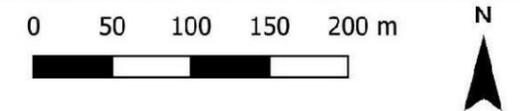




Source : IGN Géoportail® / Réalisation : AEPE Gingko 2020



### Plan général des travaux (seteur est)



- |                         |                      |          |                     |                     |
|-------------------------|----------------------|----------|---------------------|---------------------|
| ----- Emprise du projet | Merlon               | Deblais  | Ouvrage hydraulique | Limite communale    |
| Voie à créer            | Modelé paysager      | Remblais | Bassin              | Parcelle cadastrale |
|                         | Site de compensation |          |                     |                     |

## 5.6. Les principales mesures de compensation

### 5.6.1. Compensation des zones humides

Le projet impacte 1,77 ha de zones humides, soit environ 6 % des zones humides de l'aire d'étude.

Les sites de compensation ont prioritairement été recherchés au niveau du fuseau étudié dans le cadre du projet et dans sa périphérie immédiate afin de répondre au principe de proximité.

Les expertises de terrain et les échanges avec le Syndicat Mixte Ellé-Isole-Laiïta en charge de la réglementation locale portant sur les zones humides, ont permis d'orienter et de prioriser les objectifs de compensation, par exemple la suppression de fossés drainants sur des prairies humides.

**La restauration de 4,79 ha de zones humides a ainsi été proposée sur 4 sites** (cf SC1,4, 8 et 9 sur le plan général des travaux de compensation présenté en page 29).



Zone humide  
existante à  
restaurer

Vue aérienne du site n°1 de restauration de zone humide, actuellement en culture

### 5.6.2. Compensation des vieilles haies de feuillus sur talus

Le projet impacte 1 968 ml de haies, dont environ 1 170 ml avec des vieux arbres.

Pour la compensation de cet impact sur les haies, c'est surtout leur fonction d'habitat pour la faune qui est recherchée, notamment pour la Barbastelle d'Europe, une chauve-souris pour laquelle les mesures d'évitement et de réduction ne suffisaient pas. Mais cette mesure profitera également à beaucoup d'autres espèces.

Dans une logique de connexion entre des haies existantes, la mesure de plantation de nouvelles haies sur talus prévoit une implantation le long du projet lorsque cela est possible et souhaitable.

Cette implantation en bord de projet ne correspondait cependant pas à la situation des haies impactées. Un linéaire supplémentaire a donc été recherché pour tenir compte de cette implantation en bord de projet.

Considérant le temps nécessaire pour obtenir de vieux arbres, supérieur à 50 ans, un coefficient de 2 fois l'impact a été retenu pour la plantation.

**Ainsi il a été possible d'intégrer un linéaire total de 2 980m en bord de projet.**

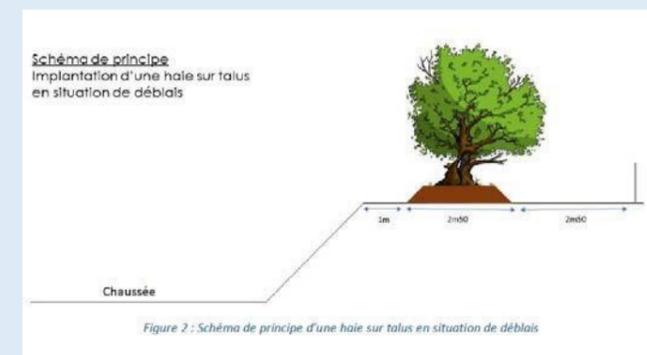


Figure 2 : Schéma de principe d'une haie sur talus en situation de déblais

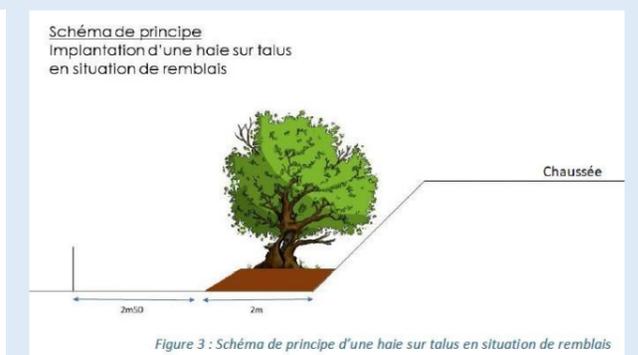


Figure 3 : Schéma de principe d'une haie sur talus en situation de remblais

**De plus le maître d'ouvrage s'engage à rechercher auprès des exploitants agricoles et propriétaires alentours un linéaire supplémentaire d'environ 2 000 m pour planter des haies en recul du projet.**

### 5.6.3. Compensation de gîtes à chauve-souris

8 gîtes artificiels pour chauve-souris seront installés dans les ouvrages hydrauliques des 4 cours d'eau rétablis.

Au moins 30 gîtes artificiels seront installés dans les vieux arbres le long de la voie verte.



Exemples de gîtes pour chauve-souris

### 5.6.4. Restauration du cours d'eau de Saint Fiacre

2 nouvelles espèces ont été inventoriées à l'été 2022 aux abords du cours d'eau de Saint Fiacre :

- L'agrion de mercure (une libellule) ;
- Le campagnol amphibie (petit mammifère).



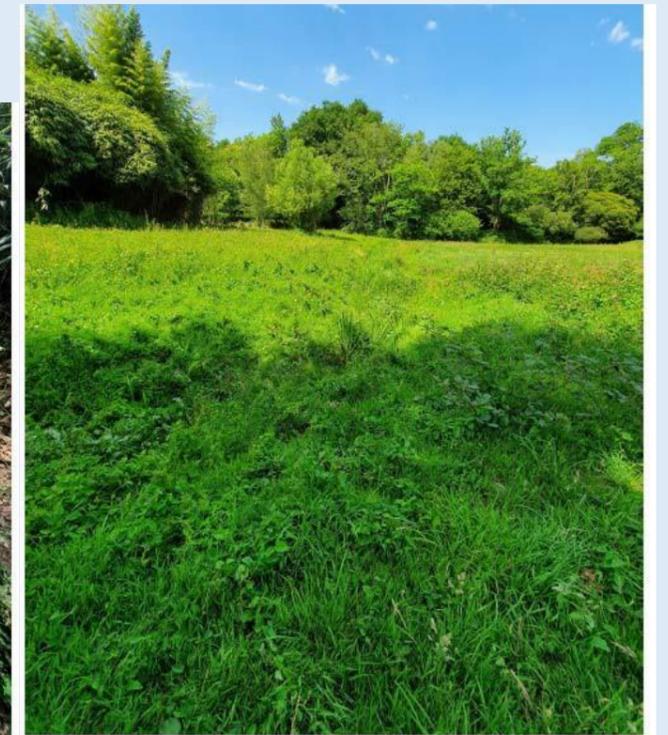
Photo 16 : Accouplement d'Agrion de mercure sur le site (Julian Gauvin)

La partie amont de ce cours d'eau est actuellement rectifiée en fossé dans une parcelle privée avec un habitat fermé peu propice à ces deux espèces.

La mesure prévoit la restauration de cours d'eau sur 33 m. linéaires pour compenser l'impact du projet sur l'habitat de ces deux espèces.



Amont du ruisseau défavorable aux 2 espèces, à restaurer



Aval du ruisseau favorable aux 2 espèces

## 5.7. Une mesure d'accompagnement : amélioration de la continuité écologique du Park Charles

Le projet n'impacte pas le ruisseau de Park Charles du fait des mesures d'évitement lors de la phase de recherche de tracé.

L'importance écologique de son corridor à l'échelle de l'aire d'étude a cependant conduit le maître d'ouvrage à s'interroger sur de possibles mesures d'accompagnement.

La communauté de communes « Roi Morvan Communauté » en charge de la compétence de Gestion des Milieux Aquatique et de la Prévention des Inondations avait un Contrat de Territoire des Milieux Aquatique pour mettre en œuvre des actions de restauration des milieux aquatiques.

Plusieurs actions n'ont pas été mises en œuvre, notamment 2 actions à proximité du projet.

**Il s'agit de supprimer les chutes de 2 ouvrages existants et d'aménager des passages petites faunes. Ces actions seront réalisées dans le cadre du projet.**

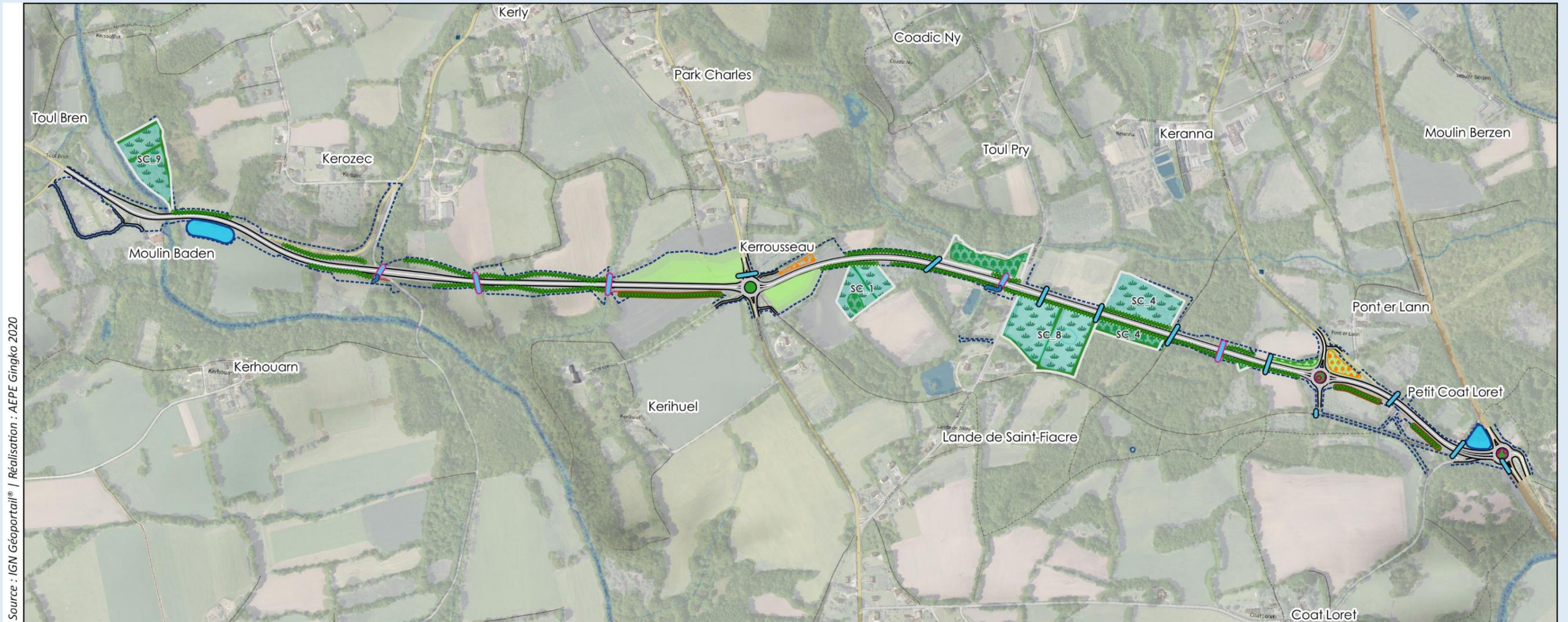


## 5.8. Autres mesures

L'ensemble des mesures sont listées dans le tableau ci-dessous.

Elles sont présentées en détail dans le tome 2 de l'étude d'impact.

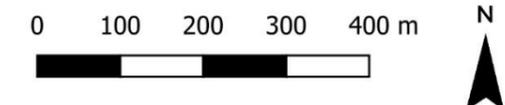
Type	Mesure	Code fiche	Objectifs	
Evitement	Choix du tracé		Evitement des habitats à enjeux	
	Phasage de certains travaux		Réduction de l'impact sur un vallon et son cours d'eau	
	Déplacement des arbres favorables aux Chiroptères et au Lucane cerf-volant	MR1	Réduction du risque de mortalité	
	Mise en place de 4 ouvrages hydrauliques avec banquettes	MR2	Réduction de la fragmentation des habitats et du risque de mortalité	
	Mise en place de petits ouvrages hydrauliques	MR2	Réduction de la fragmentation des habitats et du risque de mortalité	
	Mise en place de clôtures temporaires puis définitives à petite faune	MR3	Réduction du risque de mortalité	
	Déplacement et conservation du bois non valorisable issu du défrichement	MR4	Réduction du risque de mortalité	
	Traitement des plantes invasives avant travaux	MR5	Réduction de risque de propagation des plantes invasives durant les travaux	
	Fauche avec exportation des prairies à Mélitée du Méléampyre	MR6	Réduction du risque de mortalité des larves/chenilles de Mélitée du Méléampyre	
	Réduction	Curage spécifique du ruisseau de St-Fiacre avant travaux de terrassement	MR7	Réduction du risque de mortalité pour les invertébrés aquatiques, amphibiens et anguilles
Capture et déplacement du Campagnol amphibie en phase chantier		MR8	Réduction du risque de mortalité du Campagnol amphibie	
Limitation de la pollution par les hydrocarbures et les matières en suspension		MR9	Limiter au maximum l'arrivée d'hydrocarbures ou de matières en suspension dans les zones humides et les cours d'eau	
Réduction de la pollution lumineuse au niveau des zones de chantier		MR10	Réduction du risque de dérangement	
Plantation de haies bocagères le long de l'aménagement		MC1	Compensation des haies bocagères détruites	
Plantation de haies bocagères complémentaires à distance de l'aménagement		MC2	Compensation des haies bocagères détruites	
Amélioration de la continuité écologique sur l'Inam et le ruisseau de Park Charles		MC3 & MC4	Amélioration de la continuité écologique	
Pose de gîtes à Chiroptères dans les ouvrages hydrauliques		MC5	Création d'habitats	
Sensibilisation et traitement des plantes invasives			Sensibilisation et destruction de plantes invasives	
Restauration de prairies humides		MC6	Compensation des zones humides impactées	
Compensation & Accompagnement	Mesures de reboisement compensatoire	MC8	Compensation des boisements et friches en cours de boisement impactés	
	Création de bassins de rétention		Stock et épuration des eaux pluviales de l'aménagement routier	
	Restauration et conservation du ruisseau de Saint-Fiacre	MC7	Restaurer et conserver des habitats favorables à l'Agriion de Mercure et au Campagnol amphibie	
	Suivi	Suivi des mesures par un écologue en phase chantier	MS1	Assurer le respect des mesures en faveur des milieux naturels durant les travaux
		Rédaction d'un plan de gestion	MS2	Synthétiser et coordonner l'entretien et le suivi des mesures compensatoires



Source : IGN Géoportail® | Réalisation : AEPE Gingko 2020



### Plan général des travaux de compensation



- |  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: blue; font-weight: bold;">- - - -</span> Emprise du projet</li> <li><span style="border: 1px solid grey; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span> Voie à créer</li> <li><span style="border-bottom: 2px solid brown; width: 20px; display: inline-block;"></span> Merlon</li> <li><span style="background-color: lightgreen; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Modelé paysager remis en culture</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border-bottom: 2px solid magenta; width: 20px; display: inline-block;"></span> Rétablissement des continuités écologiques :<br/>Passage à faune</li> <li><span style="border-bottom: 2px dashed green; width: 20px; display: inline-block;"></span> Plantation de haie</li> <li><span style="border-bottom: 2px dashed magenta; width: 20px; display: inline-block;"></span> Plantaion d'arbustif locaux</li> <li><span style="border-bottom: 2px dashed orange; width: 20px; display: inline-block;"></span> Plantation de verger</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px solid lightgrey; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Site de compensation ZH</li> <li><span style="background-color: lightcyan; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Remise en état de prairie humide</li> <li><span style="background-color: lightgreen; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Boisement humide</li> <li><span style="background-color: lightgreen; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Boisement</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border-bottom: 2px solid blue; width: 20px; display: inline-block;"></span> Rétablissement des continuités hydrauliques</li> <li><span style="border-bottom: 2px solid blue; width: 20px; display: inline-block;"></span> Reméandrage de cours d'eau</li> <li><span style="background-color: lightblue; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Bassin</li> </ul> |
|--|---|--|--|

## 6. Conclusion

La commune de Le Faouët constitue une des trois centralités de la communauté de communes « Roi Morvan Communauté ».

Améliorer la sécurité de la traversée de l'agglomération de Le Faouët et de ses hameaux est le premier des objectifs du projet qui s'inscrit pleinement dans la redynamisation du centre-ville et du programme Petites Villes de Demain engagé par la commune avec l'Etat.

Améliorer la desserte du territoire constitue le deuxième objectif du projet et intéresse tout particulièrement Roi Morvan Communauté en charge du développement économique.

Par ailleurs, le projet permettra également d'améliorer le cadre de vie des habitants. En effet, le projet va réduire les nuisances induites (bruit, air, etc) en zone agglomérée de Le Faouët ainsi que dans le hameau de Coat Loret.

Dès la conception du projet en 2017, le maître d'ouvrage a mis en place une démarche ERC afin d'aboutir à la définition d'un projet de moindre impact dans le cadre de l'évaluation environnementale.

Ce processus itératif a permis, à partir d'une caractérisation de plus en plus fine du territoire d'étude (aire d'étude puis fuseau puis tracé), d'éviter prioritairement les atteintes prévisibles à l'environnement puis, à défaut de pouvoir éviter certaines de ces atteintes, d'en réduire la portée et, en dernier recours, de compenser les atteintes qui n'ont pu être ni évitées ni réduites.

Cette démarche est retranscrite dans l'étude d'impact du projet, pièce centrale du dossier d'enquête publique qui aborde l'ensemble des thématiques environnementales au sens large du terme.

Une première enquête publique a permis de conforter l'intérêt général du projet en vue de sa déclaration d'utilité publique par le Préfet.

**Cette deuxième enquête publique porte cette fois-ci sur l'autorisation environnementale du projet.**

**Son objectif est de permettre à la population de consulter toutes les pièces du dossier, de demander des explications et d'émettre ses observations sur le projet avant que le préfet statue sur cette autorisation.**