

## XII. PAYSAGE ET PATRIMOINE

Le projet de contournement de Le Fauët se situe dans la région Bretagne, et plus précisément dans le nord-ouest du département du Morbihan (56), le long de la RD769 entre les villes de Plouay et Gourin. Le périmètre d'étude se répartit sur une superficie de 3 km autour du centre de la ville de Le Fauët. Il se délimite par les vallées et vallons ceinturant la ville.

Dans un contexte paysager de bocage et de bois au relief très vallonné, ce paysage typique de la Cornouaille intérieure est nommé « Plateau de Gourin ». La carte suivante illustre les unités paysagères à l'échelle du département du Morbihan.

### XII.1. APPROCHE SYSTEMIQUE DU PAYSAGE

Le paysage est la résultante d'une association complexe de nombreux éléments naturels, culturels, vus et appréciés par des observateurs.

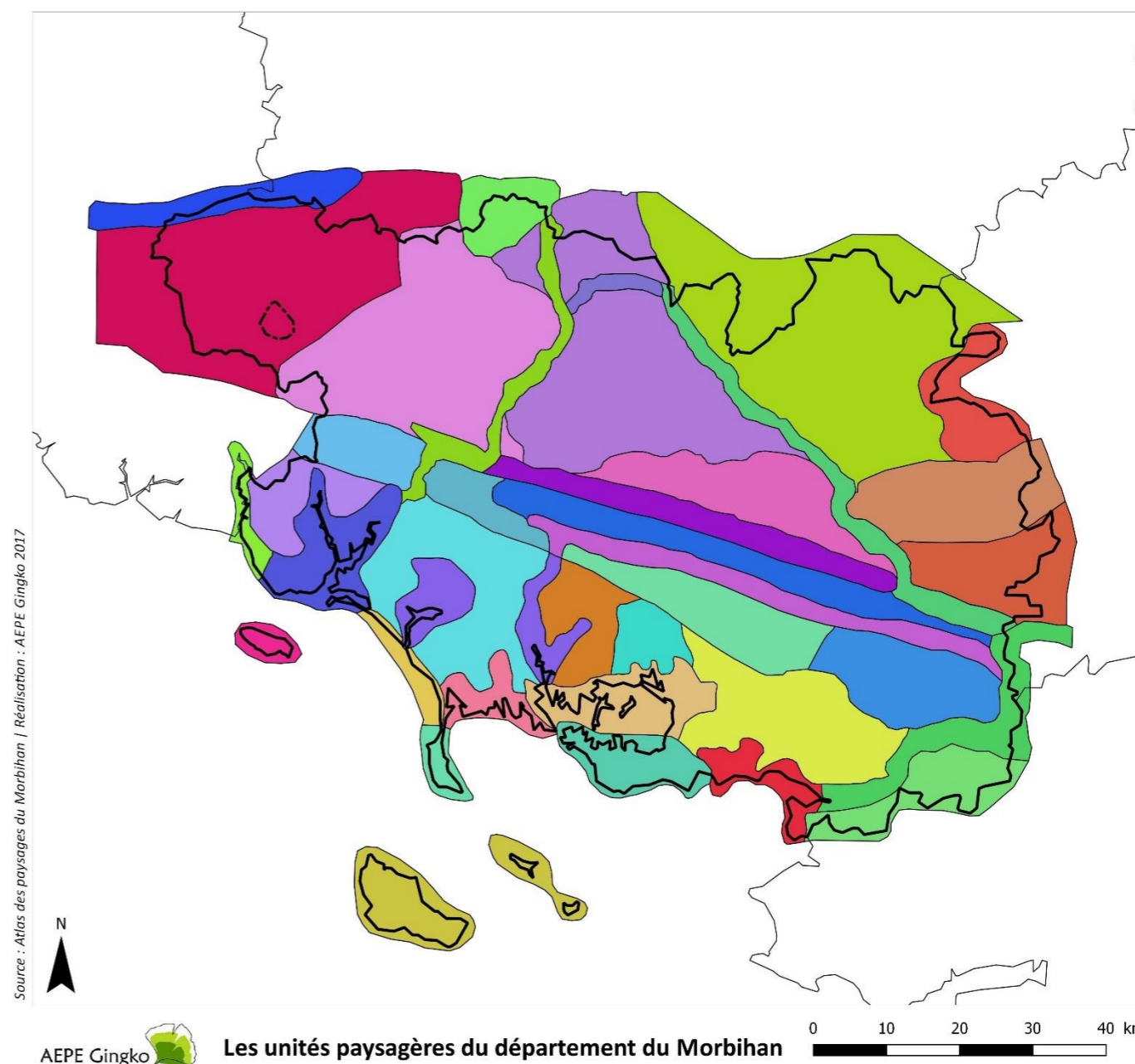
Il est composé d'éléments rationnels tels que le relief, la flore, la faune, l'hydrologie, les infrastructures, l'urbanisation, l'agriculture, ... Ces éléments sont perçus par l'observateur à travers les médiateurs que sont les sens, et sont interprétés par l'esprit, les mots, la culture, la mémoire, les sentiments, .... La réalité physique ainsi que l'ensemble de ces interactions sont véritablement ce qui caractérise la notion de paysage.

Chaque élément façonne le territoire. Ainsi, l'agriculture modèle les paysages ruraux en fonction des spécificités physiques locales (pédologie, relief, climat...) et de la façon dont les agriculteurs perçoivent le paysage. Le paysage est donc une interaction en constante évolution entre les hommes et leur territoire.

Une réflexion sur l'insertion paysagère du projet routier permet de faire évoluer le paysage en gardant une cohérence avec ses différentes composantes.

L'analyse menée a pour but de mieux connaître et comprendre les paysages ; elle consiste à mettre en évidence **les caractéristiques paysagères** et à décrire les **atouts et les enjeux** paysagers du site d'accueil du projet routier.

La circulaire du Ministère de l'Environnement n°98-21 du 11 février 1998 relative à la prise en compte de l'environnement dans l'élaboration et l'instruction des projets d'infrastructures routières rappelle l'importance du paysage dans l'élaboration des projets. En effet, toute action d'aménagement des voies de communication modifie la qualité du paysage en créant des transformations directes et indirectes de celui-ci.



Source : Atlas des paysages du Morbihan / Réalisation : AEPE Gingko 2017

AEPE Gingko **Les unités paysagères du département du Morbihan** 0 10 20 30 40 km

- |  |  |  |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li> Périmètre d'étude</li> <li> Département du Morbihan</li> </ul> <p><b>Unités paysagères</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Belle Ile, Houat et Hœdic</li> <li> Campagne de Guidel</li> <li> Campagne de l'Aff</li> <li> Campagne de Languidic</li> <li> Campagne de Plouay</li> <li> Canal de jonction</li> <li> Côte de Damgan à Pénestin</li> <li> Côte des Mégalithes</li> <li> Côte et rade de Lorient</li> <li> Crêtes de Saint-Nolff</li> <li> Dunes et plages de Gâvres à Plouharnel</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> Golfe du Morbihan</li> <li> Guerlédan et Quénécan</li> <li> Ile de Groix</li> <li> Montagnes Noires</li> <li> Monts de Caro</li> <li> Monts de Lanvaux</li> <li> Plaine de Muzillac</li> <li> Plaine de Pluvigner</li> <li> Plaine de Saint-Dolay (Miteau)</li> <li> Plaine de Sainte-Anne-d'Auray</li> <li> Plateau de Gourin</li> <li> Plateau de Guéméné</li> <li> Plateau de l'Ével</li> <li> Plateau de l'Yvel</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> Plateau de Plumelec</li> <li> Plateau de Questembert</li> <li> Presqu'île de Quiberon et de Rhuys</li> <li> Rebords de la Forêt de Brocéliande</li> <li> Ria d'Étel</li> <li> Rivière d'Auray</li> <li> Sillon du Loc'h et de l'Arz</li> <li> Sillon du Tarun et de la Claye</li> <li> Vallée de la Laïta</li> <li> Vallée de la Vilaine</li> <li> Vallée de l'Oust</li> <li> Vallée du Blavet</li> <li> Vannes</li> </ul> |
|--|--|--|



## XII.2. ANALYSE PAYSAGERE

### XII.2.1. UNITES PAYSAGERES

« Une unité paysagère correspond à un ensemble de composants spatiaux, de perceptions sociales et dynamiques paysagères qui procurent par leurs caractères une singularité à la partie du territoire concernée. Une unité paysagère est caractérisée par un ensemble de structures paysagères. Elle se distingue des unités voisines par une différence de présence, d'organisation ou de formes de ses caractères. »

Autrement dit, une unité paysagère correspond à une portion de territoire présentant globalement des caractéristiques communes au niveau de critères paysagers (géomorphologie, ouverture, occupation du sol, densité du couvert végétal, etc.).

Le périmètre d'étude qui s'étend sur environ 3 km autour du centre de la ville de Le Faouët permet de localiser le projet dans son environnement large. L'examen approfondi des unités paysagères permet de vérifier la compatibilité du territoire avec l'accueil du projet de contournement routier de la ville de Le Faouët.

Le périmètre d'étude est concerné par une seule unité paysagère :

- Le plateau de Gourin recensé au sein de la Cornouaille intérieure (source : Atlas des Paysages du Morbihan)

L'ensemble de paysages de Cornouaille intérieure se compose d'une incessante succession de vallées et de vallons creusés dans les plateaux granitiques, dont les replis sont renforcés par une abondante végétation arborée, associant bois et bocage.

#### LE PLATEAU DE GOURIN

Dans un contexte boisé et bocager dense, les paysages de plateau vallonné de Gourin composent un vaste « gaufrage » rarement plat. De ce fait, l'ensemble ne s'appréhende pas en entier, mais par succession des innombrables vallées aux formes complexes et méandreuses. Les reliefs en creux des vallons s'en trouvent la plupart du temps occupés par une végétation épaisse ne permettant pas de dégagement visuel.

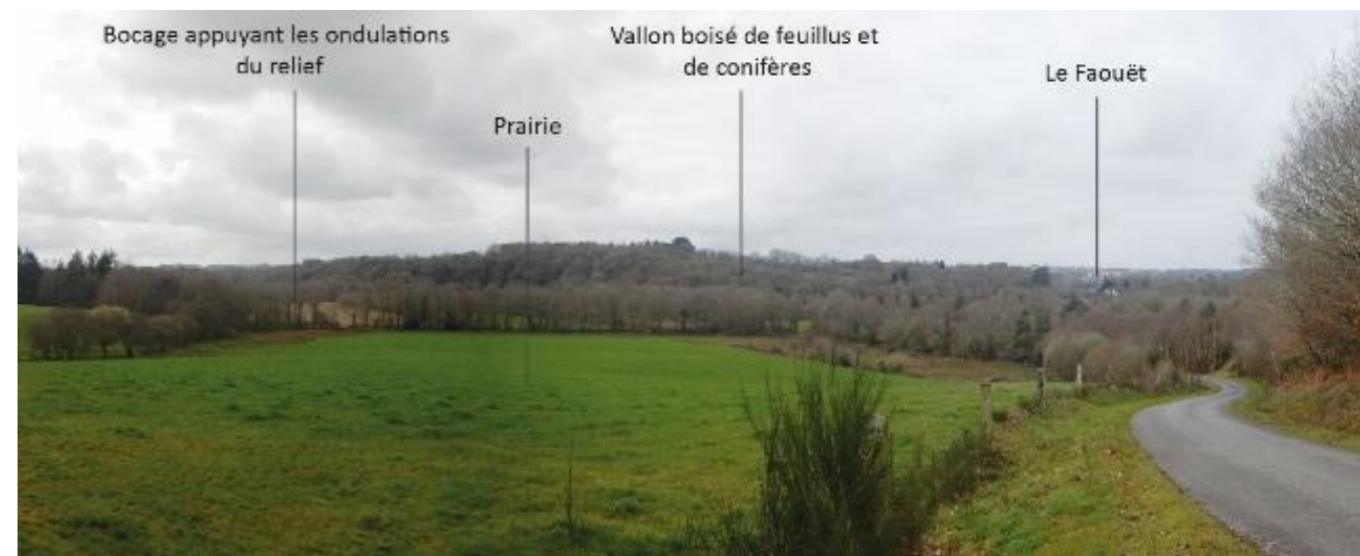


Photo 85 : Le plateau vallonné de Gourin

Au cœur du maillage bocager dense, il existe des alignements d'arbres remarquables le long des routes communales qui valorisent les parcours et les articulent aux paysages environnants.



Photo 86 : Les alignements d'arbres sur talus le long des routes communales

Bien qu'ils soient nombreux, les cours d'eau restent donc, dans cette configuration spécifique, discrets et intimes. Les cours d'eau principaux sont peu accessibles et cachés. Observés depuis les rares ouvertures qui leur donnent un accès, ils présentent pourtant de véritables qualités d'ambiance « sauvages » et une certaine attractivité



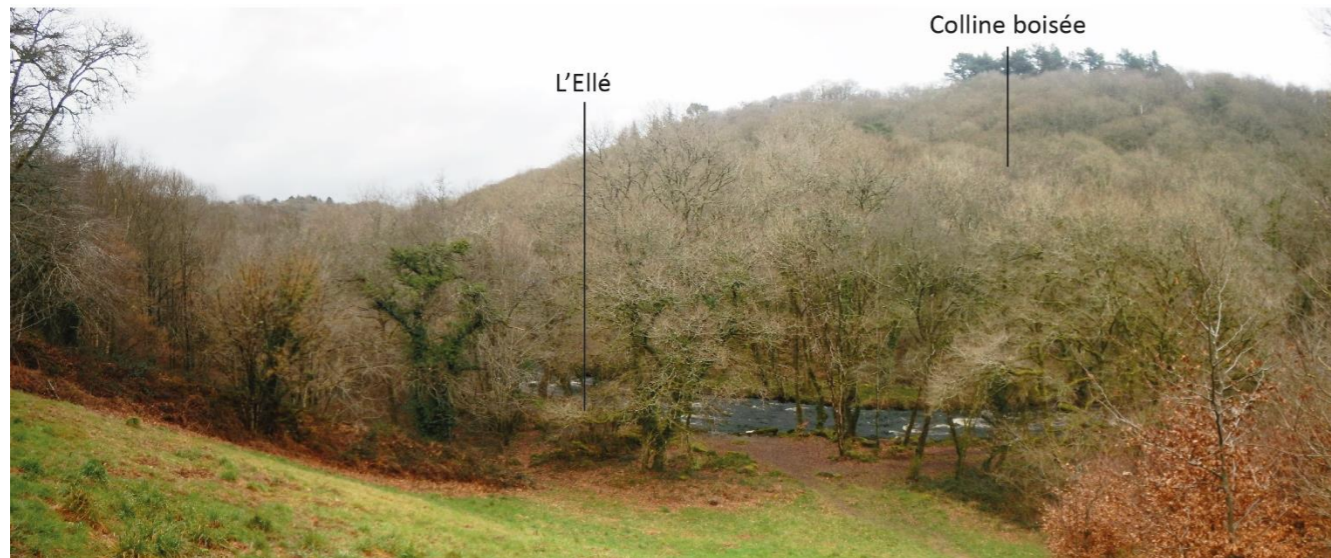


Photo 87 : La vallée de l'Ellé



Photo 89 : Les prairies apportent de la lumière et un peu de profondeur à ce paysage fermé



Photo 88 : Les abords de l'Ellé

Le plateau vallonné engendre de petites parcelles agricoles difficilement accessibles. Ce territoire est d'abord un pays d'élevage, caractérisé par les prairies qui apportent de la lumière par contraste avec les boisements sombres.

### LE PAYSAGE DE LE FAOUËT

Le paysage de Le Fauët est très représentatif de l'unité paysagère du plateau vallonné de Gourin. Les composantes végétales s'entremêlent : les enchaînements sont peu lisibles entre la haie bocagère, la haie de conifères, le bois, quelques fruitiers...

Cette imbrication est appréciée comme une qualité d'ambiance, mais rend difficile l'appréhension et la lecture d'une structure globale du paysage.



Photo 90 : Le bocage et les bois s'entremêlent et ferment l'horizon





Photo 91 : La maille bocagère cloisonne un verger et ferme les vues

On trouve peu de lieux où il est possible d'embrasser le paysage d'un seul regard. L'ensemble se lit comme une succession de micro-ambiances peu différenciées. Le belvédère comme celui de la Chapelle Sainte-Barbe donnant sur des horizons lointains est donc extrêmement précieux.



Photo 94 : Le bocage offre une profondeur supplémentaire aux perceptions du paysage de Le Faouët

Les rivières, éloignées du bourg et boisées sur leurs abords, sont difficiles d'accès. Lorsqu'elles se découvrent aux yeux des promeneurs, l'Ellé ou l'Inam conservent un esprit « sauvage » et intimiste.



Photo 92 : Le panorama existant depuis le site de la chapelle Sainte-Barbe

Les valeurs paysagères du bocage viennent appuyer les ondulations du relief, et offrent une profondeur supplémentaire et une valeur esthétique remarquable au paysage de Le Faouët.



Photo 95 : L'Inam à gauche, l'Ellé à droite



Photo 93 : Les haies mixtes de conifères et de feuillus du bocage soulignant la topographie

**Le paysage de Le Faouët fait partie de l'unité paysagère du plateau de Gourin.**

**Ce paysage est marqué par des ambiances de qualité mais complexe à lire due à l'imbrication des différentes structures végétales rendant difficile l'appréhension et la lecture globale du paysage.**

**Le belvédère comme celui de la Chapelle Sainte-Barbe donnant sur des horizons lointains est extrêmement précieux. Le projet devra donc veiller à rester à distance de ce lieu à enjeu fort.**

**Les vallées boisées et le bocage permettent de créer une profondeur aux perceptions paysagères et contribuent aux continuités paysagères remarquables du territoire de Le Faouët.**



## XII.2.2. STRUCTURES BIOPHYSIQUES

### XII.2.2.1. RELIEF ET HYDROGRAPHIE

Le relief est une composante essentielle du paysage. En fonction de ses caractéristiques, des lignes de force se dégagent dans les territoires étudiés. Il est donc nécessaire de l'analyser pour comprendre les dynamiques qu'il génère. Plusieurs outils peuvent être mobilisés dans ce contexte : cartes, coupes topographiques, etc.

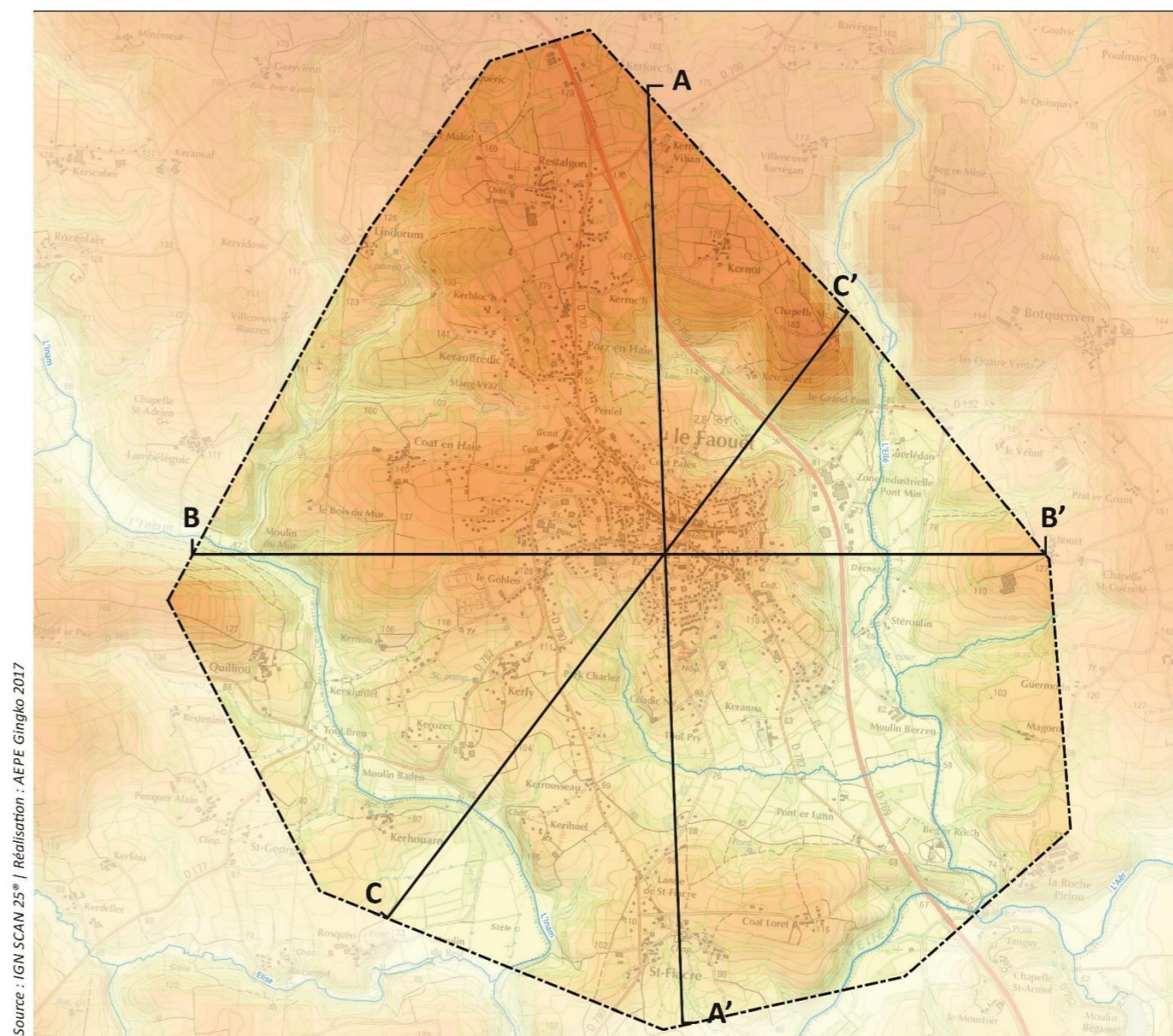
La commune de Le Faouët est située sur un plateau vallonné aux reliefs abrupts formant par endroits un paysage pré-montagnard. Les coteaux et fond de vallées boisés de ce relief ferment les vues et renforcent l'image d'un paysage à la topographie complexe et méandreuse. Peu de points de vue permettent d'appréhender le paysage de Le Faouët dans son ensemble.

Les coupes illustrées ci-dessous sont localisées sur la carte du relief et de l'hydrographie qui suit.

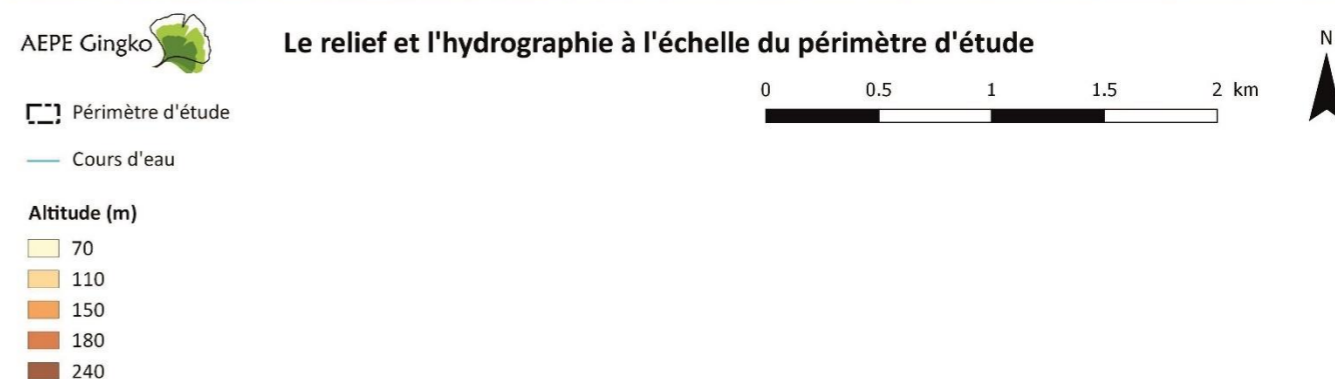
Comme l'illustre la coupe AA', le bourg de Le Faouët et le hameau de Saint-Fiacre se situent sur les reliefs plats du plateau vallonné de Gourin. Les coteaux abrupts et boisés marquent la fin du plateau et s'orientent vers les rivières de l'Ellé et de l'Inam comme l'illustre la coupe BB'. Le réseau hydrographique s'accompagne d'une végétation particulièrement dense et boisée.

Plus particulièrement illustrée sur la coupe BB', la ville de Le Faouët est située sur un interfluve, entre l'Inam et l'Ellé. Ces deux cours d'eau composent respectivement la limite ouest et est de la commune, et leur confluence marque la limite sud.

La coupe CC' ci-après illustre la position topographique haute du site protégé de la Chapelle Sainte-Barbe vis-à-vis des vallées et de la ville de Le Faouët. Il représente le seul point haut panoramique du périmètre d'étude qui permet d'observer plus globalement ce paysage aux vallonnements successifs.



Source : IGN SCAN 25° / Réalisation : AEPE Gingko 2017



Carte 141 : Le relief et l'hydrographie à l'échelle du périmètre d'étude



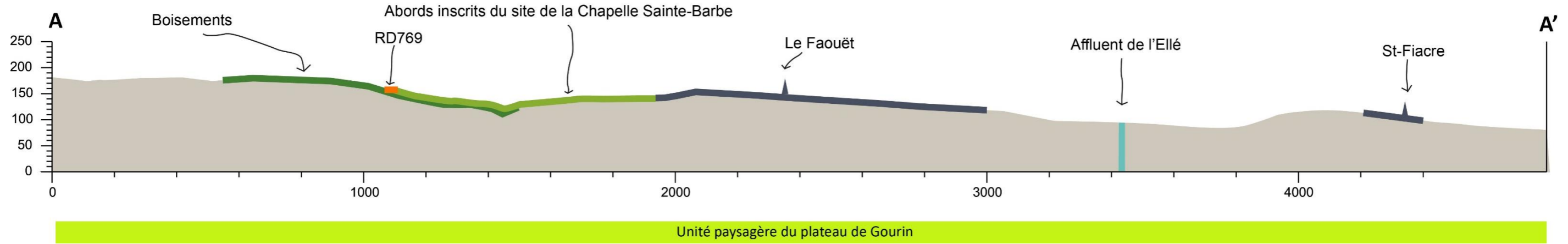


Figure 26 : La coupe topographique AA' – Augmentation altimétrique x1,7

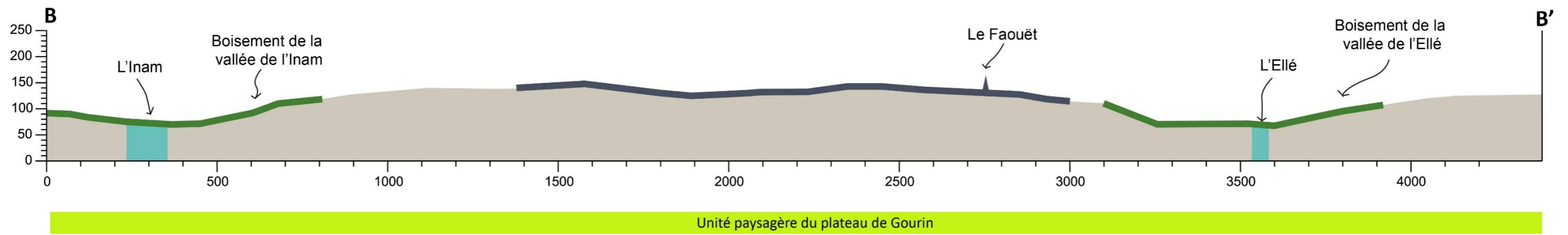


Figure 27 : La coupe topographique BB' – Augmentation altimétrique x1,6

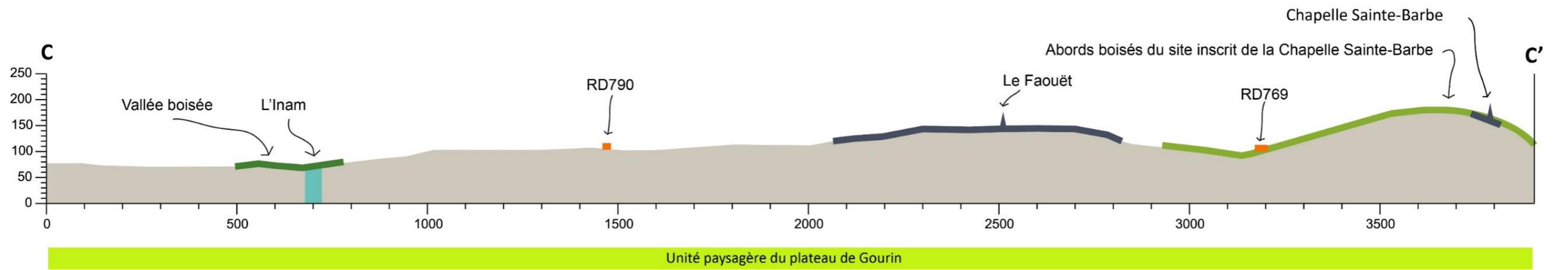


Figure 28 : La coupe topographique CC' – Augmentation altimétrique x1,2



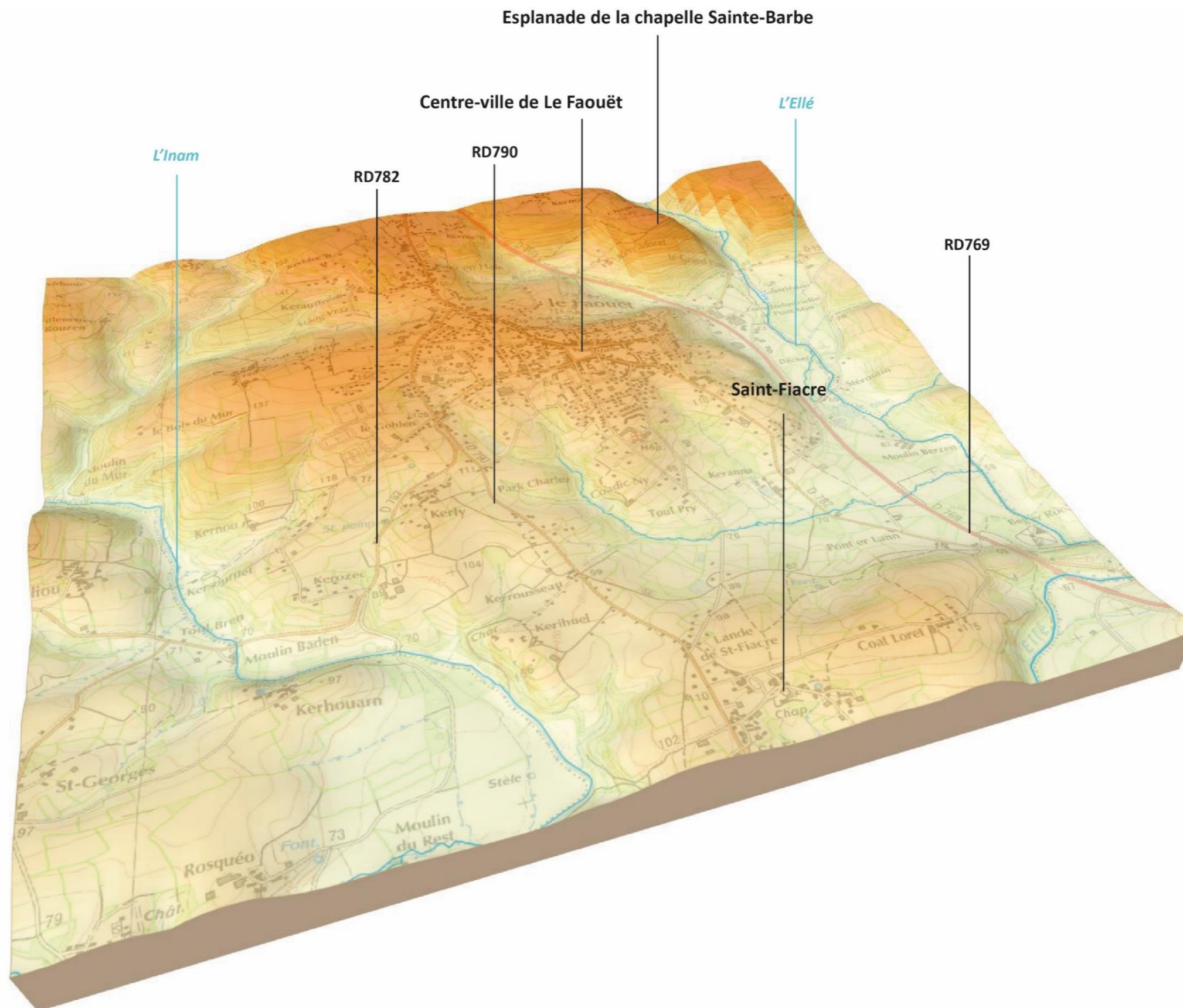


Figure 29 : Le bloc diagramme du relief à l'échelle du périmètre d'étude -Augmentation altimétrique x2



### XII.2.2.2. OCCUPATION DU SOL

Les espaces naturels couvrent 94% du territoire communal, dont 77% d'espaces agricoles et près de 17% d'espaces végétalisés (Source : Corine Land Cover).

#### LES ESPACES A DOMINANTE AGRICOLE

Le plateau vallonné à dominante agricole est couvert de nombreux petits ruisseaux et de zones humides, engendrant de petites parcelles agricoles difficilement accessibles. Le territoire du périmètre d'étude est principalement caractérisé par des prairies qui apportent une ouverture ponctuelle dans ce paysage fermé.

#### UN TERRITOIRE BOISE ET BOCAGER DENSE

D'une manière générale, les vallées et vallons condensent les éléments de végétation : haies, bosquets, boisements. À l'échelle du périmètre d'étude les vallées boisées confèrent aux rivières du territoire une ambiance qualitative. Également, sur le plateau, ce paysage peu ouvert, sombre par les bois, donne une ambiance rurale intimiste. Les reliefs les plus prononcés présentent systématiquement un couvert forestier, en général plus dense, à l'image des coteaux de part et d'autre des rivières de l'Ellé ou de l'Inam. La végétation arborée se compose de feuillus et de conifères, apportant plus ou moins de luminosité au paysage.



Photo 96 : Un ruisseau affleurant traversant les prairies vallonnées



Photo 97 : Une prairie à l'accès difficile

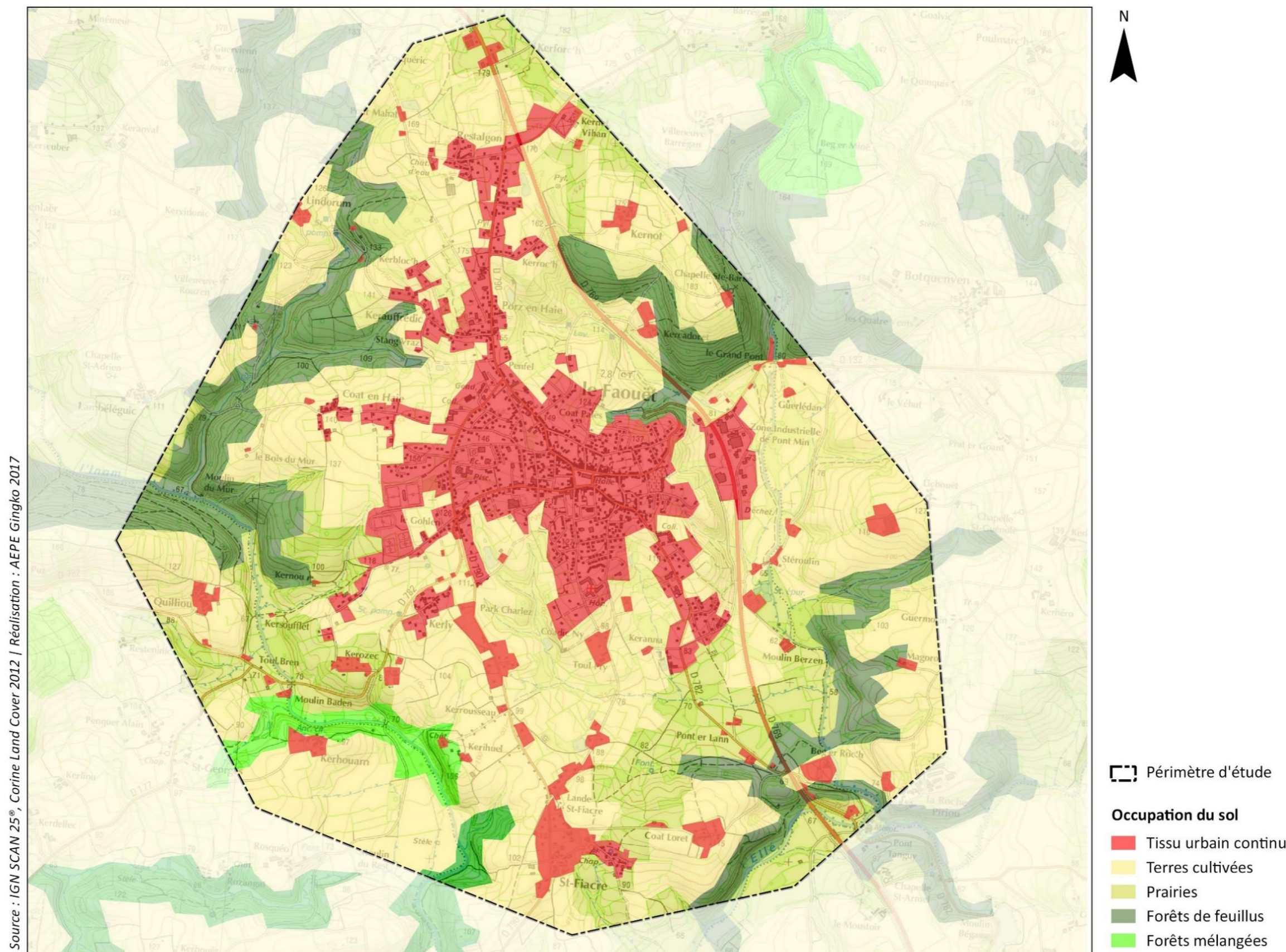


Photo 98 : Un coteau boisé à l'ambiance intimiste

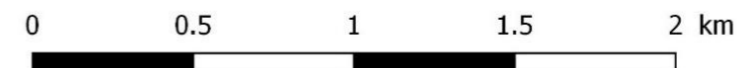


Photo 99 : La vallée de l'Inam discrète et filtrée par la végétation dense





L'occupation du sol à l'échelle du périmètre d'étude



Carte 142 : L'occupation du sol à l'échelle du périmètre d'étude



Le réseau bocager dense forme une « résille » s'adaptant aux variations du relief, dont la maille et la taille sont variables formant ainsi un paysage dynamique et changeant. Le bocage dans ce paysage fermé crée de la profondeur, des ouvertures et permet une qualité paysagère supplémentaire.



*Photo 100 : La maille bocagère s'adaptant au relief*



*Photo 101 : Une ouverture ponctuelle à travers la maille bocagère*

**Le plateau vallonné de Le Faouët est caractérisé par des reliefs abrupts formant par endroit un paysage pré-montagnard. Les coteaux et fond de vallées boisés de ce relief ferment les vues et renforcent l'image d'un paysage à la topographie complexe et méandreuse. L'esplanade du site de la chapelle Sainte-Barbe, point haut panoramique du territoire, représente une sensibilité potentielle forte vis-à-vis du projet.**

**Les vallées encaissées et boisées de l'Inam et de l'Ellé délimitent le plateau principal de Le Faouët. Elles représentent des enjeux importants par l'ambiance intimiste qu'elles dégagent et les continuités paysagères qu'elles forment. Le bocage dense souligne le relief et permet la création de paysage dynamique et changeant qu'il est important de préserver également.**

**Les vallées et le bocage sont des structures paysagères qu'il convient de préserver autant que possible**



## XII.2.3. STRUCTURES ANTHROPIQUES

### XII.2.3.1. LIEUX DE VIE ET D'HABITAT

Les lieux de vie et d'habitats constituent les zones qui concentrent les populations et regroupent généralement les lieux d'animation d'un territoire et les principaux points de découverte des paysages. Ces bourgs et hameaux, porteurs de nombreux enjeux, sont ainsi des éléments marqueurs du territoire dont l'étude du point de vue du paysage est essentielle.

La carte ci-après localise les différentes typologies des lieux de vie et d'habitat à l'échelle du périmètre d'étude.

Les typologies urbaines sont développées sur la carte qui suit de la manière suivante :

- Bourg dense
- Tissu urbain continu
- Zone industrielle et commerciale
- Hameaux
- Bâti isolé
- Camping

#### LES ZONES URBANISEES

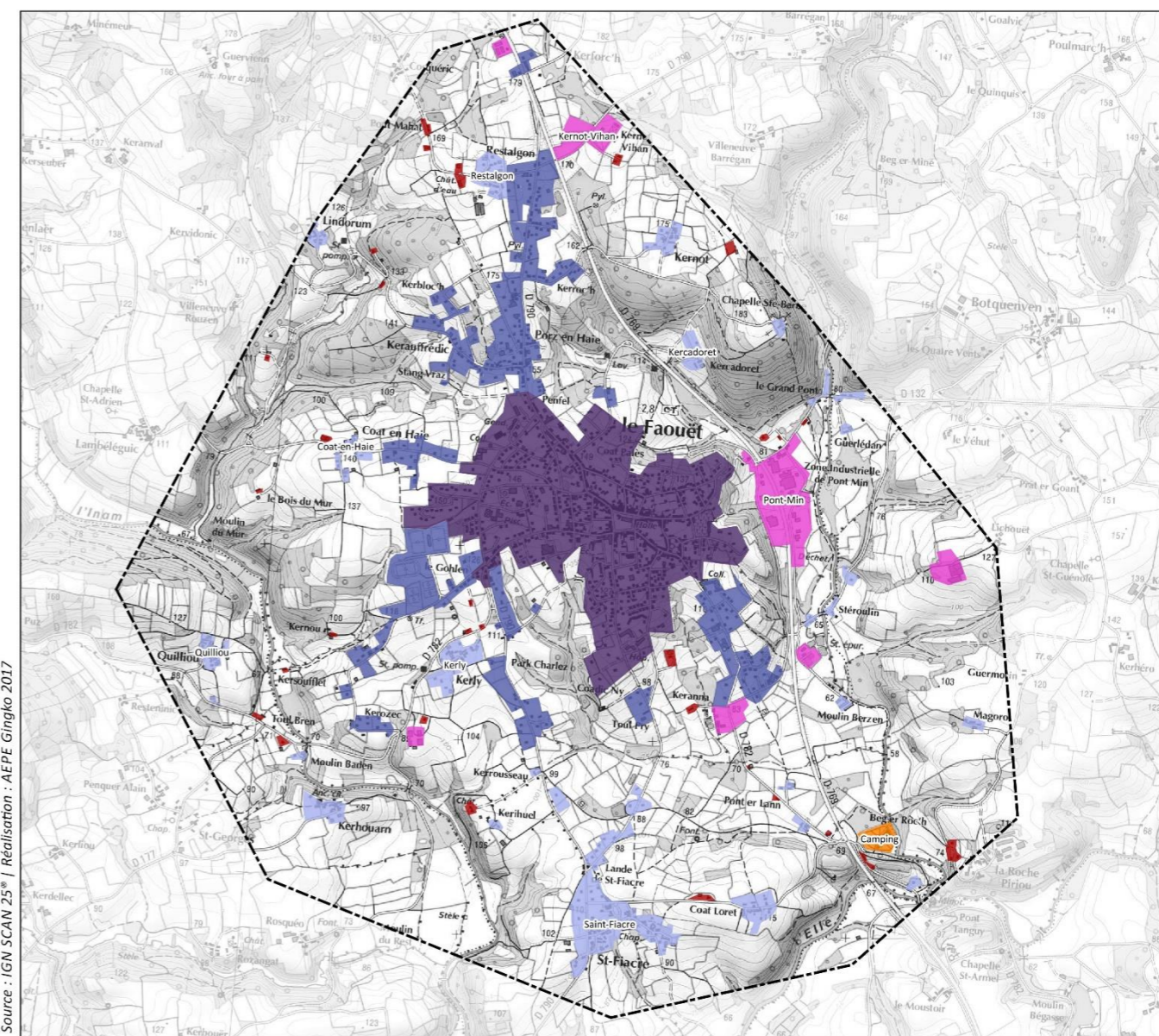
##### LE BOURG DE LE FAOUËT

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. L'organisation urbaine, rayonnante et diffuse, s'étale principalement sur le plateau.

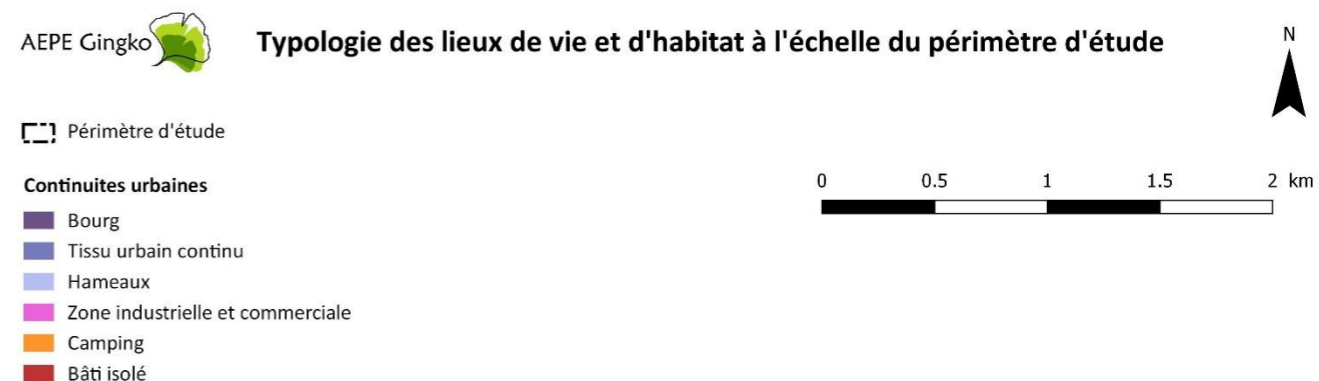


Photo 102 : La place centrale de Le Fauët avec les vieilles halles

Le bourg de Le Fauët se découvre le plus souvent après de longues entrées de ville formées de rues pavillonnaires en étoile autour du centre. À l'écart du centre-ville dense, des effets de mitage pavillonnaire récent (maisons isolées, bâtiments artisanaux et commerciaux, bâtiments agricoles...) affaiblissent les ambiances intimes et bucoliques de la campagne.



Source : IGN SCAN 25® | Réalisation : AEPE Gingko 2017



Carte 143 : La typologie des lieux de vie et d'habitat à l'échelle du périmètre d'étude





Photo 103 : L'entrée de ville sud avec un tissu urbain éparse depuis le hameau de Toul Pry

L'entrée de bourg depuis la RD132 située au nord-est du bourg conserve une qualité paysagère car la limite entre la campagne et la ville se fait sentir plus nettement grâce au coteau boisé.



Photo 104 : Le coteau boisé avant l'entrée de ville de Le Faouët depuis la RD132

En conclusion, le **bourg dense de Le Faouët** fait l'objet d'une **sensibilité potentielle forte** vis-à-vis du projet.

#### LES FIGURES BATIES DU PLATEAU AGRICOLE

Le paysage agricole est également marqué par la présence d'un certain nombre de figures bâties, lesquelles, en dehors des principales zones urbanisées (zone artisanale du Pont-Min et bourg de Le Faouët,), correspondent à des **fermes et habitations isolées ou regroupées en hameau**. Ceci engendre un paysage agricole **relativement mité**.

La structure traditionnelle de ces hameaux est composée d'un semis de petits groupes d'édifices compacts, mêlant le plus souvent bâti d'habitation et bâti agricole associés à de petits éléments qualitatifs comme un puits et un ancien four.

Édifié avec les matériaux extraits du sous-sol, « enchâssé » dans la trame bocagère, parfois encore accompagné d'un petit verger, le bâti rural traditionnel ne se montre que par intermittence, au détour d'un chemin ou d'une route communale.

La structure des hameaux conserve, malgré quelques constructions récentes, **une qualité paysagère** due à la présence de bâti ancien et de petits jardins clos formant des **espaces intimes et soignés**. Ceci se vérifie pour les hameaux de **Saint-Fiacre, Kerly, Quilliou** (Lanvénege), **Coat-en-Haie, Restalgon, Kercadoret**.

Cette image d'intimité fonde l'une des principales richesses de ces figures bâties.



Photo 105 : Le hameau de Quilliou situé sur la commune de Lanvénege en limite sud-ouest de Le Faouët



Photo 106 : Le hameau de Coat-en-Haie à l'implantation bâtie linéaire





Photo 107 : Un jardin clos, ancien puits au hameau de Saint-Fiacre



Photo 108 : Un jardin clos au hameau de Kerly



Photo 109 : Un jardin clos au hameau de Saint-Fiacre

Le **hameau de Saint-Fiacre** présente plus d'hétérogénéité architecturale et des espaces plus lâches aux abords de la Chapelle Saint-Fiacre. Ces derniers offrent une ouverture paysagère plus grande dans ce paysage aux vues fermées permettant la mise en scène de l'édifice patrimonial central. En conclusion, les **hameaux aux bâtis anciens** présentent, du point de vue du paysage, une **sensibilité potentielle forte** vis-à-vis du projet.



Photo 110 : Un espace ouvert en direction de la chapelle Saint-Fiacre



## LES ZONES INDUSTRIELLES, ARTISANALES, ET COMMERCIALES

À l'échelle du périmètre d'étude, on dénombre deux zones industrielles, artisanales et commerciales principales :

La zone industrielle de Pont-Min située le long de la vallée de l'Ellé. La zone industrielle est traversée du nord au sud par la RD769. Localisée en position topographique basse et séparée nettement du bourg par le coteau boisé ouest de la vallée, la zone bénéficie de vues fermées.



*Photo 111 : La zone industrielle de Pont-Min en contrebas du coteau boisé*

La zone artisanale et commerciale de Kernot-Vihan est située le long de la RD790, à l'est de la RD769. En point haut, elle bénéficie d'une trame bocagère et boisée environnante qui filtre les vues lointaines.



*Photo 112 : La zone artisanale et commerciale de Kernot-Vihan*

Les vues fermées des zones industrielles, artisanales et commerciales principales de Le Faouët et leur localisation proche de la RD769 permettent d'évaluer leur **sensibilité potentielle à faible** vis-à-vis du projet.

## LES ZONES D'HABITAT DE PLEIN AIR

### LE DOMAINE DE BEG ER ROCH

Situé le long de la vallée de l'Ellé, dans un cadre boisé, ce domaine privé (anciennement camping municipal de Le Faouët) représente un lieu d'habitat saisonnier relatif à la fréquentation touristique. Cette dimension de loisirs et de découverte est à prendre en compte afin de préserver les abords de cet espace, et permet d'évaluer ce lieu avec une **sensibilité potentielle forte** vis-à-vis du projet.

Le domaine de Beg er Roch fait l'objet d'une description plus détaillée dans le chapitre relatif aux lieux d'intérêt touristiques.



*Photo 113 : Le domaine de Beg er Roch*

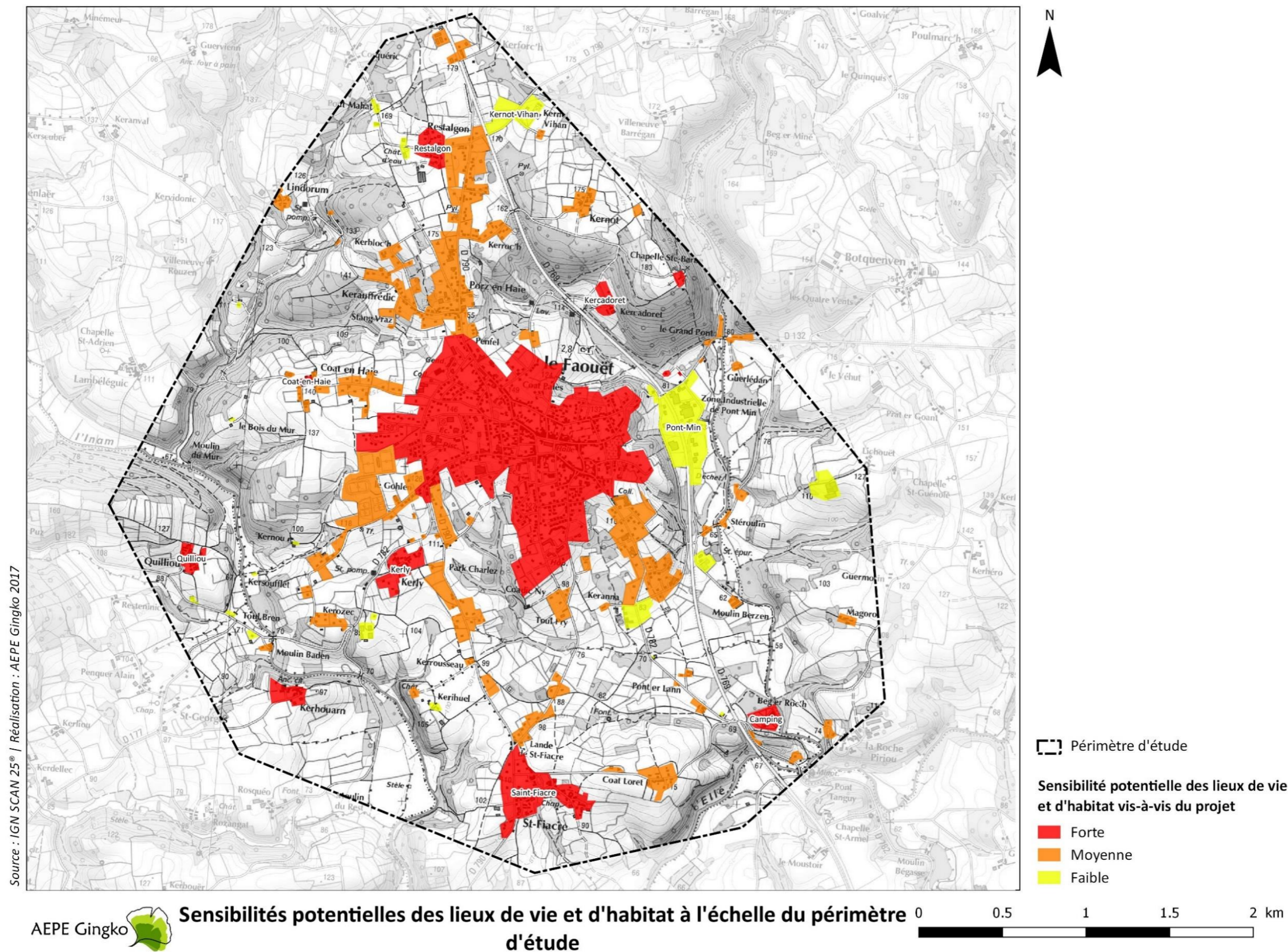
**La qualité paysagère des lieux de vie et d'habitat est particulièrement remarquable au cœur du bourg de Le Faouët et dans les hameaux aux bâtis anciens conservés (Kerly, Restalgon, Saint-Fiacre, Coat-en-Haie, Quilliou, Kercadoret et Kerhouarn). Ces ambiances intimistes et soignées forment l'une des principales richesses du territoire.**

**La dimension de loisirs et de découverte du Domaine de Beg er Roch (ancien camping municipal de Le Faouët) est à prendre en compte afin de préserver les abords de ce lieu de réception et d'habitat saisonnier.**

**Enfin, la qualité globale des paysages habités du périmètre d'étude dépend également du traitement des limites entre campagne et zones urbanisées.**

La carte suivante localise les principales sensibilités potentielles des lieux de vie et d'habitat vis-à-vis du projet routier.





Carte 144 : Les sensibilités potentielles des lieux de vie et d'habitat à l'échelle du périmètre d'étude



### XII.2.3.2. AXES DE COMMUNICATION

Les axes de communication constituent des composantes structurantes des territoires : ils peuvent représenter selon les cas, des lignes de force, des barrières, etc. De plus, ils forment des espaces de découverte privilégiée des paysages. Leur étude permet donc à la fois de comprendre le rôle qu'ils jouent dans les territoires, et d'identifier la manière dont il s'insère le plus respectueusement sur le territoire étudié.

#### LES ROUTES ET CHEMIN DU PLATEAU AGRICOLE

Les routes rayonnent depuis le bourg de Le Faouët. Cette maille multidirectionnelle forme un réseau principal, sans rapport direct avec celui réseau des vallées qui sont plus souvent traversées que longées par les routes. En cela, **les axes de communication coupent les continuités paysagères** du territoire.

L'orientation des routes par rapport aux lignes de force du relief influence les modes de perceptions visuelles du paysage environnant depuis les axes routiers. Les axes qui recoupent les lignes de crête offrent des ouvertures visuelles qui alternent entre des vues de fond de vallon bloquées par le coteau opposé ou par la végétation dense. Alors que les axes qui suivent les lignes de crête offrent des profondeurs de champ visuel homogènes avec un jeu d'ouverture-fermeture dicté par la densité variable du bocage.

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.

Les routes plus petites circulent souvent sur les crêtes et desservent des hameaux et des fermes situés en surplomb des petites vallées.

Le relief très marqué imprime ces caractéristiques visuelles aux perceptions paysagères depuis les routes, et permet **peu d'ouvertures visuelles** depuis **les coteaux boisés et les vallées encaissées**. Sur le plateau bocager, où la topographie est moins accidentée, la maille végétale offre **quelques ouvertures qui restent majoritairement peu profondes**.



Photo 114 : Un exemple de vues fermées par la végétation des coteaux boisés depuis la RD782

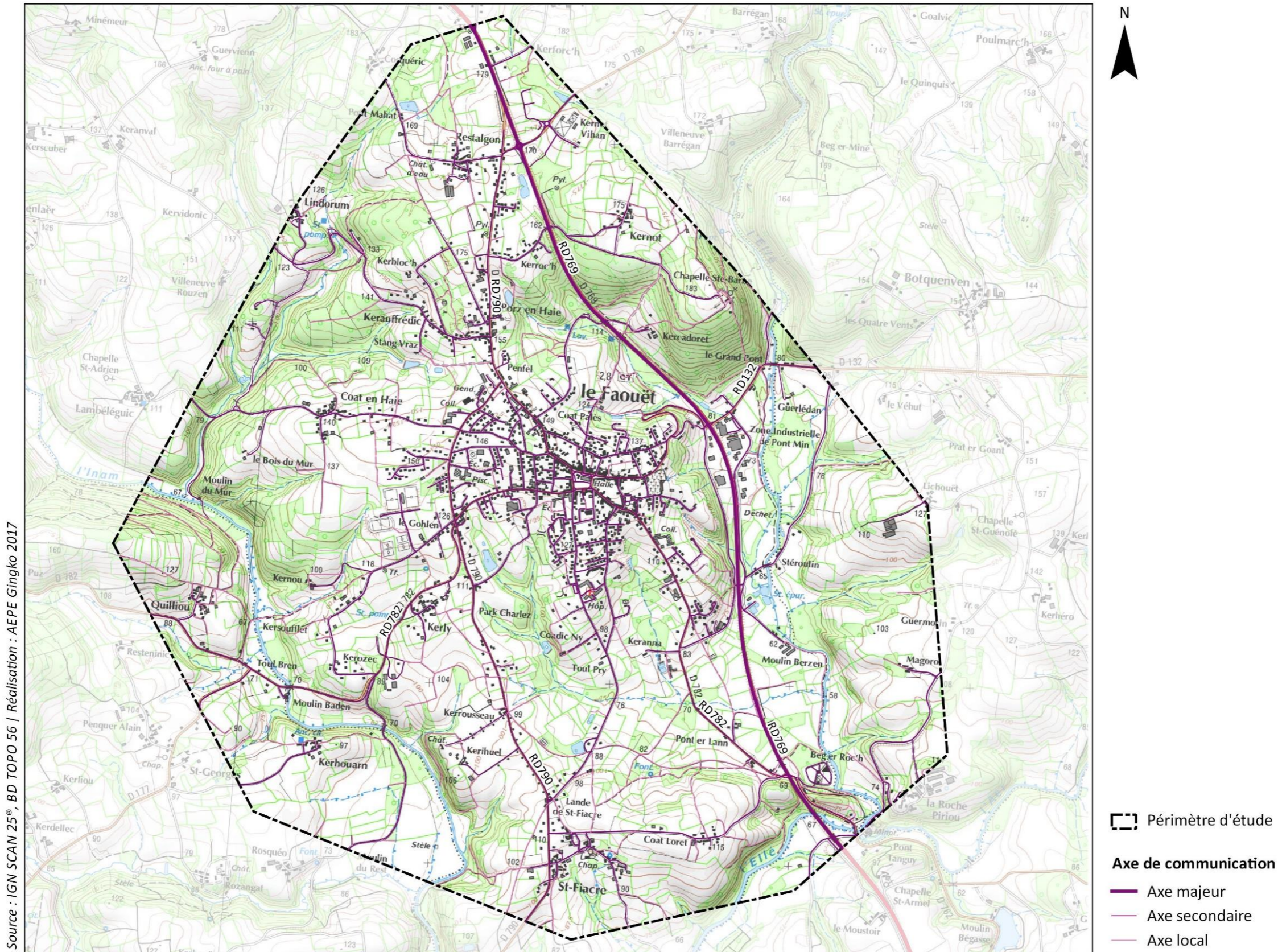


Photo 115 : Un exemple d'ouvertures créées par la maille bocagère depuis la RD790

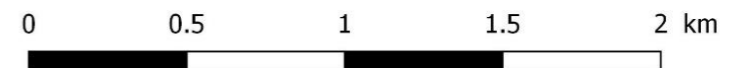
**Les axes de communication de l'aire d'étude témoignent d'une organisation rayonnante depuis le bourg de Le Faouët en opposition avec celle linéaire et sinueuse des vallées alors que les routes qui suivent les lignes de crêtes ou longent les vallées préservent les continuités paysagères.**

**Cette implantation longeant les vallées est donc à favoriser pour préserver les continuités paysagères.**





### Les axes de communication à l'échelle du périmètre d'étude



Carte 145 : Les axes de communication à l'échelle du périmètre d'étude



### XII.2.3.3. LIEUX D'INTERET TOURISTIQUES

Les principaux éléments touristiques recensés ci-dessous à l'échelle du périmètre d'étude s'appuient sur plusieurs sources précisées dans la bibliographie et dans la sitographie. La carte suivante localise les différents lieux d'intérêt touristiques à l'échelle du périmètre d'étude.

#### LES LIEUX D'INTERET ARCHITECTURAL ET HISTORIQUE

##### LA CHAPELLE SAINTE-BARBE

Situé à flanc de colline sur un escarpement rocheux, le site inscrit de la chapelle Sainte-Barbe domine la vallée de l'Ellé. L'édifice est enchâssé dans un site remarquable verdoyant offrant une vue panoramique sur la vallée. En descendant vers la chapelle par un escalier monumental, le site dégage une ambiance particulièrement remarquable. Prisé par les promeneurs, le site historique est traversé par de nombreux sentiers de randonnées liant notamment la vallée de l'Ellé au bourg de Le Fauët.

Du point de vue touristique et paysager, la chapelle Sainte-Barbe et ses abords représentent **une sensibilité potentielle forte** vis-à-vis du projet. Un recul du projet vis-à-vis de ce lieu est à privilégier pour éviter les co-visibilités potentielles. Dans le cadre de la potentielle fréquentation de l'axe routier en projet, **la signalisation des lieux d'intérêt touristique** comme celui-ci serait à intégrer dans la réflexion générale.



Photo 116 : La chapelle Sainte-Barbe

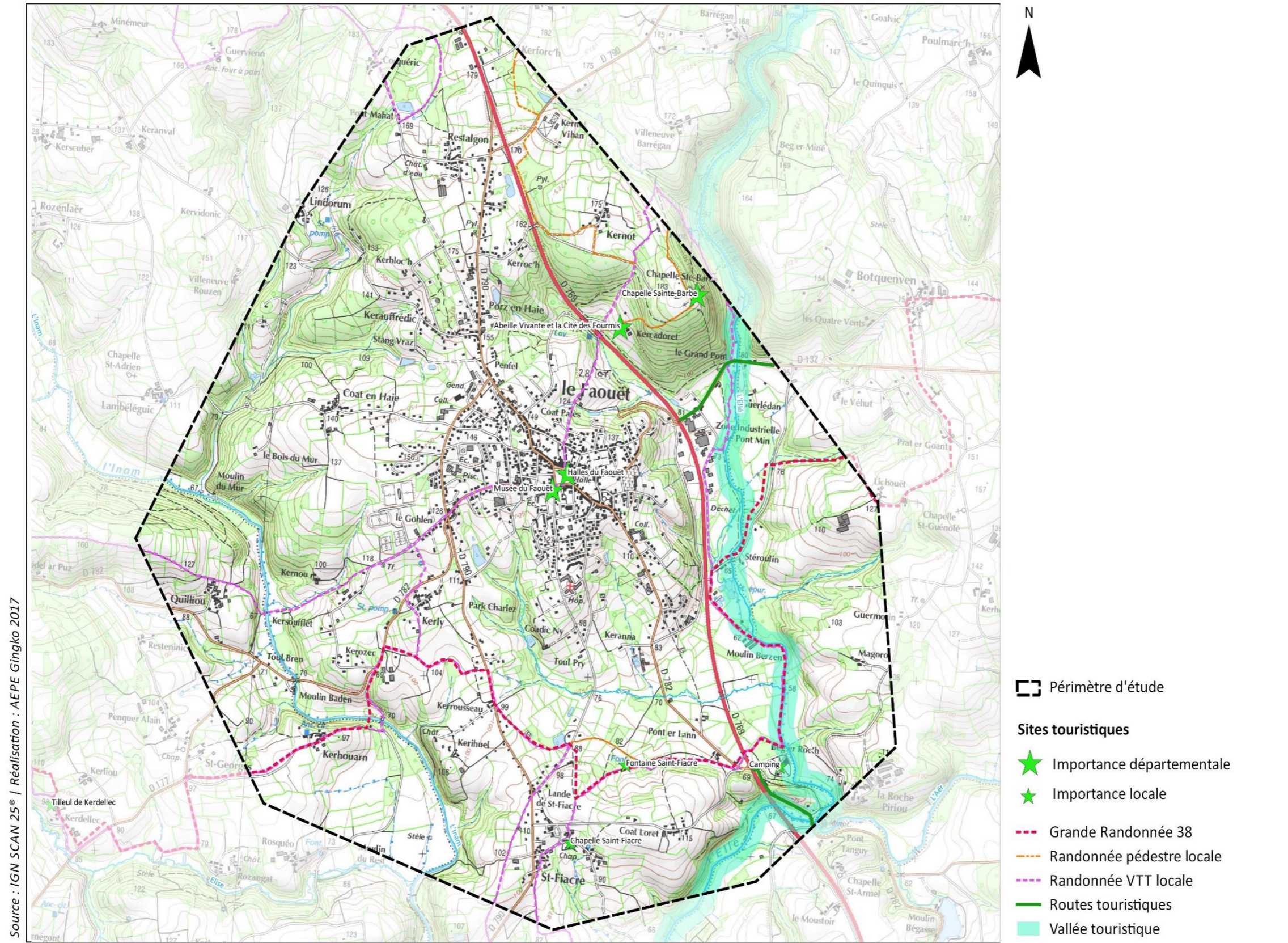
En rejoignant l'Ellé depuis la chapelle, se situe la fontaine Sainte-Barbe.



Photo 117 : La fontaine Sainte-Barbe

Ce site touristique dans son ensemble bénéficie de plusieurs protections patrimoniales qui seront détaillées dans le chapitre dédié au patrimoine ci-après





Source : IGN SCAN 25® | Réalisation : AEPE Gingko 2017



### Les lieux d'intérêt touristique à l'échelle du périmètre d'étude

Carte 146 : Les lieux d'intérêt touristique à l'échelle du périmètre d'étude



## SAINT-FIACRE

### LA CHAPELLE SAINT-FIACRE

Cet édifice autour duquel s'est constitué un hameau, se situe au carrefour de plusieurs sentiers de randonnées. Son exceptionnel **jubé polychrome** fait de cette chapelle une étape incontournable de la découverte touristique de Le Fauët. La chapelle Saint-Fiacre est classée au titre des monuments historiques et fera l'objet d'une description détaillée dans le chapitre dédié au patrimoine ci-après.



Photo 118 : La chapelle Saint-Fiacre



Photo 119 : Le jubé polychrome de la chapelle Saint-Fiacre

### LA FONTAINE SAINT-FIACRE

La fontaine Saint-Fiacre est située à 500 m de la chapelle Saint-Fiacre. Son accès se fait depuis un des sentiers de randonnées qui maillent le territoire communal. Le site très arboré dans son ensemble confère au lieu une ambiance intime et mystérieuse.



Photo 120 : La fontaine Saint-Fiacre située au creux d'un vallon

Situé sur le plateau agricole, Saint-Fiacre est une étape touristique importante pour Le Fauët et constitue donc une **sensibilité potentielle forte** vis-à-vis du projet.

### LES HALLES DU FAOUËT

Les vieilles halles datant du XVI<sup>e</sup> siècle située au cœur du centre-ville de Le Fauët constitue un lieu majeur de l'histoire de la commune. Mentionné dès 1542, les halles ont abrité bien des foires et des marchés. Aujourd'hui, cet édifice constitue une étape primordiale dans la découverte de la commune.

Située dans un environnement urbain dense, les halles de Le Fauët font l'objet d'une **sensibilité potentielle faible** vis-à-vis du projet car le risque d'interactions visuelles est limité.



Photo 121 : Les vieilles halles de Le Fauët située au centre de la ville



## LES LIEUX A VISITER

### LE MUSEE DU FAOUËT

Ouvert depuis 1987, le musée est situé dans l'ancien couvent des Ursulines datant du XVII<sup>e</sup> siècle, près de la place où se trouve les vieilles halles. Il présente en particulier une collection, dédiée aux peintres du Faouët, constituée de dessins, peintures, gravures et sculptures, témoignant de la vie quotidienne au Faouët de 1845 à 1945, et comprend plus de 400 œuvres.



Photo 122 : Le musée du Faouët

Dès le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, les peintres et les photographes découvrent dans cette petite cité une source d'inspiration et un dépaysement authentique riche de ses traditions et de son patrimoine architectural. Le bourg de Le Faouët est l'un des rares lieux de la Bretagne intérieure à avoir intéressé les artistes, généralement plus attirés par le littoral et les thèmes marins.

Ce lieu de visite touristique et culturel est emblématique de la région et rayonne au-delà de la commune.

Situé dans un environnement urbain dense, le musée fait l'objet d'une **sensibilité potentielle faible** vis-à-vis du projet.

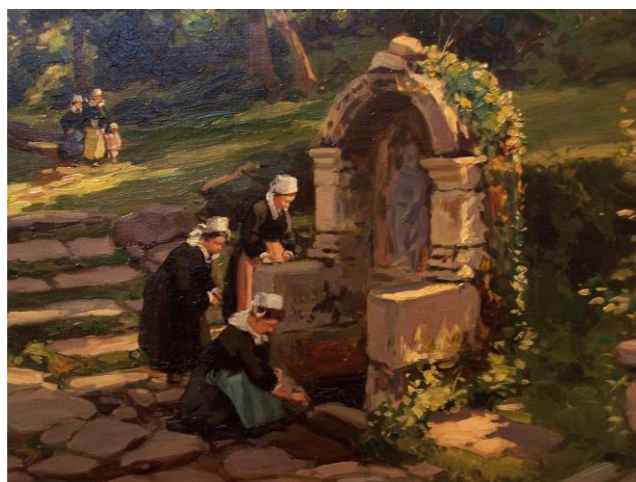


Figure 30 : Le tableau de la Fontaine Sainte-Barbe par Henri Barnouin (Source : Musée du Faouët)

### LE MUSEE DE L'ABEILLE VIVANTE ET LA CITE DES FOURMIS

Le musée de l'Abeille Vivante et la Cité des Fourmis se situent dans une ancienne ferme à Kercadoret, et propose une visite thématique sur les sociétés des insectes. Unique en Bretagne, ce site pédagogique accueille un public scolaire, de centre de vacances et familial.

Situé dans le site inscrit des abords de la chapelle Sainte-Barbe, le site fait l'objet d'une **sensibilité potentielle moyenne** vis-à-vis du projet.



Photo 123 : La cour du musée de l'Abeille Vivante et la Cité des Fourmis



**LES AXES DE DECOUVERTE**LES SENTIERS DE RANDONNEES

Le tissu bocager et boisé présent autour de Le Faouët est un véritable appel à la promenade et à la découverte du paysage. On dénombre ainsi de nombreux sentiers de randonnées VTT et pédestres valorisés par les offices de tourisme locaux. De plus, parce qu'ils longent les rivières, les haies et traversent les bois, les sentiers de randonnées de Le Faouët contribuent à **préserver les continuités paysagères**.



*Photo 124 : Le circuit des Chapelles, randonnée locale*



*Photo 125 : Le circuit pédestre et VTT local*

La **Grande Randonnée 38** parcourt le sud de la commune en longeant la vallée de l'Ellé et traversant l'Inam au sud-est.



*Photo 126 : La grande Randonnée 38 menant à la fontaine Saint-Fiacre*



*Photo 127 : Le sentier pédestre situé entre la Chapelle et la fontaine Sainte-Barbe*

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.



### LES ROUTES « VERTES »

Quelques routes touristiques (verte d'après le guide Michelin) situées à l'est de la RD769 signalent la présence de paysages pittoresques perceptibles depuis ces axes routiers. Il s'agit de la RD132 et de la RD131.

À l'échelle du périmètre d'étude, **les vues sont fermées par le relief et la végétation dense**. Les deux routes traversent l'Ellé qui reste **peu perceptible** depuis ces axes de découverte.

Toutefois, la nature routière de ces axes de découverte permet d'envisager le futur projet de contournement **avec une dimension touristique**, dans la continuité des routes « vertes » existantes.

### **L'HEBERGEMENT DE PLEIN AIR**

#### LE DOMAINE DE BEG ER ROCH (ANCIEN CAMPING MUNICIPAL DE LE FAOUËT)

Situé au sud-est de la commune de Le Faouët, dans un cadre verdoyant, le Domaine s'insère dans la continuité paysagère boisée de la vallée de l'Ellé. Les vues sont repliées sur le site d'hébergement. Ce lieu de réception et d'hébergement de plein air est également le site d'embarquement de la rivière Ellé pour des canoës-kayaks.

De par sa situation géographique et ses abords arborés, ce domaine contribue **aux continuités paysagères** et fait donc l'objet d'une **sensibilité potentielle moyenne** vis-à-vis du projet du point de vue de l'enjeu touristique.



Photo 128 : Le Domaine de Beg er Roch (ancien camping municipal de Le Faouët)



Photo 129 : L'accès à l'Ellé depuis le Domaine

**Parmi les lieux d'intérêt touristiques, les sites architecturaux et historiques représentent des enjeux paysagers importants et focalisent la fréquentation touristique de l'aire d'étude.**

**Les lieux suivants représentent une sensibilité potentielle forte :**

- Le site de la Chapelle Sainte-Barbe
- La Chapelle Saint-Fiacre
- La fontaine Saint-Fiacre

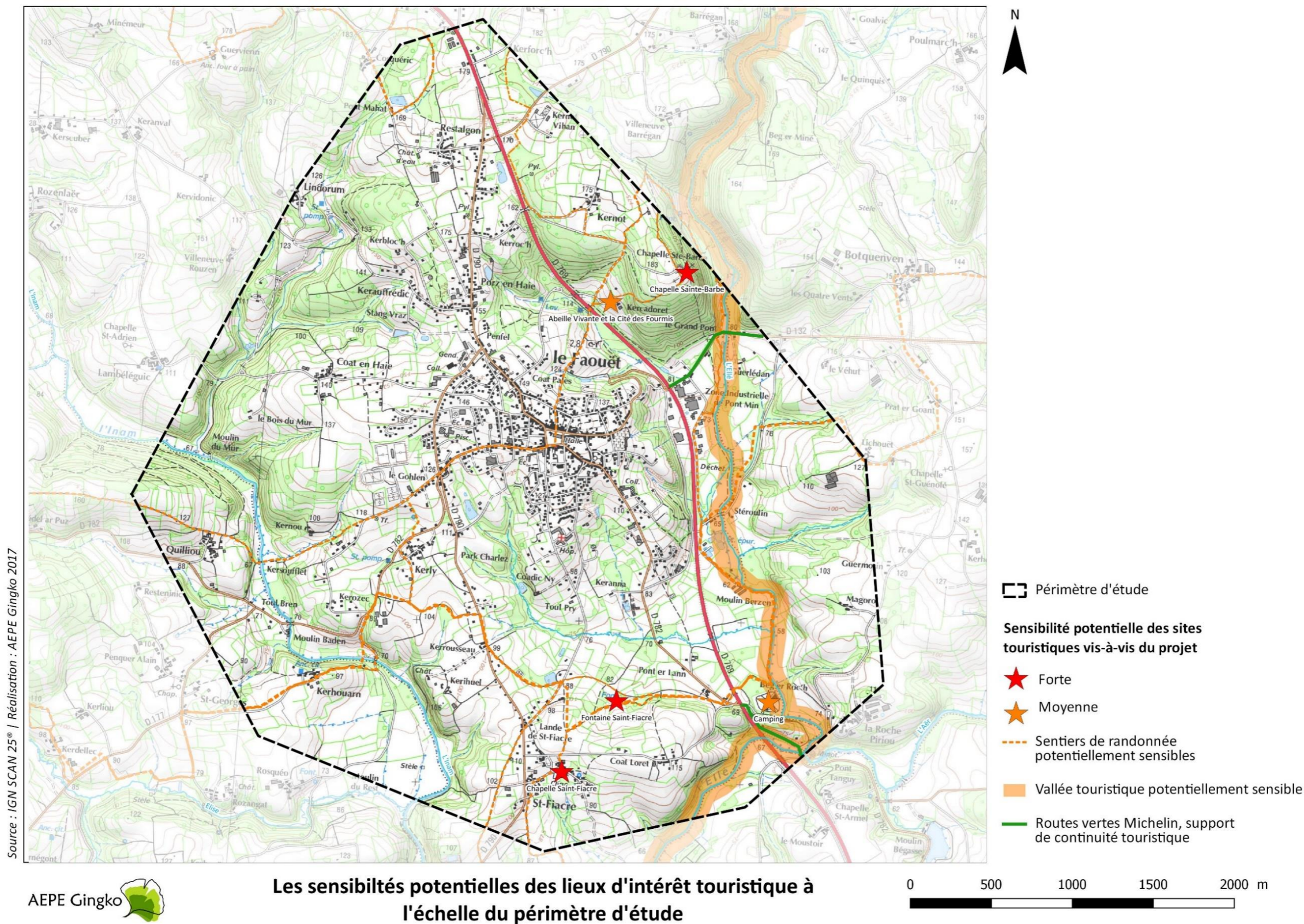
**Une sensibilité potentielle moyenne :**

- Le musée de l'Abeille Vivant et Cité des Fourmis
- Les sentiers de randonnée
- Le domaine de Beg er Roch (ancien camping municipal)

**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.**

La carte ci-après illustre la conclusion les sensibilités potentielles des lieux d'intérêt touristiques vis-à-vis du projet





Carte 147 : Les sensibilités potentielles des lieux d'intérêt touristique à l'échelle du périmètre d'étude



## XII.2.4. EVOLUTION DU PAYSAGE DE LE FAOUËT

Afin de comprendre l'évolution des paysages au fil des siècles, la comparaison de cartes ou de photographies aériennes anciennes s'avère pertinente.

L'observation des prises de vue aériennes anciennes (présentées ci-après) témoigne des principales évolutions paysagères suivantes :

- **L'organisation de l'espace agricole** en maillage bocager extrêmement dense, composé de petites parcelles fermées par le réseau de haies, caractéristique des paysages de l'ouest de la France et mis en place à la fin du Moyen-Âge, est lisible sur la prise de vue de 1929. On dénombre énormément de vergers aux abords du bourg de Le Faouët sous lesquels on cultive différentes végétations (céréales, fourrage, maraîchage,). Le bourg se structure principalement autour de la place des vieilles halles et de la place de l'église.
- À partir des années 1960, le changement majeur s'opère dans les paysages et déstructure le bocage. Les évolutions de l'activité agricole impliquent le remembrement des surfaces, qui s'agrandissent, et l'ouverture de la maille bocagère. On lit cette évolution progressive sur les photographies aériennes de 1962 et 1990. On passe donc d'un paysage très fermé avec de très petites parcelles à un paysage actuel plus ouvert avec des parcelles un peu plus grandes. Il persiste encore quelques vergers en 1969 qui disparaissent progressivement comme l'illustre la photo aérienne de 1990.
- Également liée à l'évolution des techniques agricoles, l'architecture du bâti rural a évolué. De nouveaux bâtiments d'élevage, des hangars... sont construits, souvent à proximité de l'habitat rural ancien, et possèdent de grands volumes.
- **Les parcelles boisées** ont peu évolué des années 1950 à nos jours autour de Le Faouët et le long des cours d'eau.
- On observe l'apparition de la **RD769** sur la photographie de 1990 qui va engendrer le développement de la zone artisanale du Pont-Min, le long de la vallée de l'Ellé.
- **L'évolution majeure concerne l'urbanisation de Le Faouët** avec la création d'habitat pavillonnaire autour du centre bourg, mais aussi de façon très diffuse le long des axes structurants du bourg (RD790, et RD782). Cette évolution est très perceptible sur les photographies de 1929 à 1990.

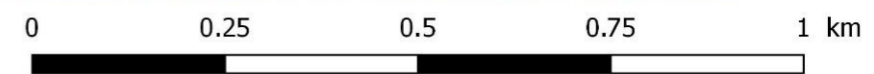




Source : IGN BD ORTHO® | Réalisation : AEPE Gingko 2017



### L'évolution du paysage de 1929 à aujourd'hui



Carte 17 : L'évolution du paysage de Le Faouët de 1929 à aujourd'hui



## XII.2.5. SYNTHÈSE DE L'ANALYSE PAYSAGÈRE

Le plateau vallonné de Le Faouët présente des ambiances de qualité mais complexe à lire due à l'imbrication des différentes structures végétales rendant difficile l'appréhension et la lecture globale du paysage.

La topographie du territoire étudié est caractérisée par des reliefs abrupts formant par endroit un paysage pré-montagnard. Les coteaux et fond de vallées boisés de ce relief ferment les vues et renforcent l'image d'un paysage à la topographie complexe et méandreuse. L'esplanade du site de la chapelle Sainte-Barbe, point haut panoramique du territoire, représente une sensibilité potentielle forte vis-à-vis du projet.

Les vallées encaissées et boisées de l'Inam et de l'Ellé délimitent le plateau principal de Le Faouët. Elles représentent des enjeux importants par l'ambiance intimiste qu'elles dégagent et les continuités paysagères qu'elles forment. Le bocage dense souligne le relief et permet la création de paysage dynamique et changeant qu'il est important de préserver également.

Les ambiances intimistes et soignées du centre bourg de Le Faouët et des hameaux forment l'une des principales richesses du territoire. Les limites franches entre les zones urbanisées denses et la campagne favorisent également la qualité générale des paysages.

Les axes de communication de l'aire d'étude témoignent d'une organisation rayonnante depuis le bourg de Le Faouët en opposition avec celle linéaire et sinueuse des vallées alors que les routes qui suivent les lignes de crêtes ou longent les vallées préservent les continuités paysagères. Cette dernière implantation plus respectueuse du paysage est à favoriser.

Les lieux d'intérêt touristiques qui représentent des sensibilités potentielles fortes ou moyennes vis-à-vis du projet sont :

- Le site de la Chapelle Sainte-Barbe
- La Chapelle et la fontaine Saint-Fiacre
- Les sentiers de randonnées,
- Le domaine de Beg er Roch (ancien camping municipal)

Dans le cadre du projet, en veillant à son acceptabilité de l'insertion paysagère, une nouvelle route, à l'image des routes « vertes » existantes, peut devenir un axe privilégié de découverte des paysages et des lieux d'intérêt touristiques.



## XII.3. ANALYSE PATRIMONIALE

### XII.3.1. SITES CLASSES ET INSCRITS

Les sites inscrits et classés correspondent à des lieux qui, par leur qualité patrimoniale, justifient une protection de niveau national, au titre de la loi du 2 mai 1930 (art. L.341-1 à 22 du code de l'environnement). L'objectif de cette protection est de garantir pour ces sites, au nom de l'intérêt général, la conservation en l'état (entretien, restauration, mise en valeur...) et la préservation de toutes atteintes graves (destruction, altération, banalisation...). Plusieurs critères peuvent rentrer en ligne de compte pour justifier l'inscription ou le classement de ces espaces : historique, artistique, scientifique, légendaire ou pittoresque (voire l'ensemble de ces critères).

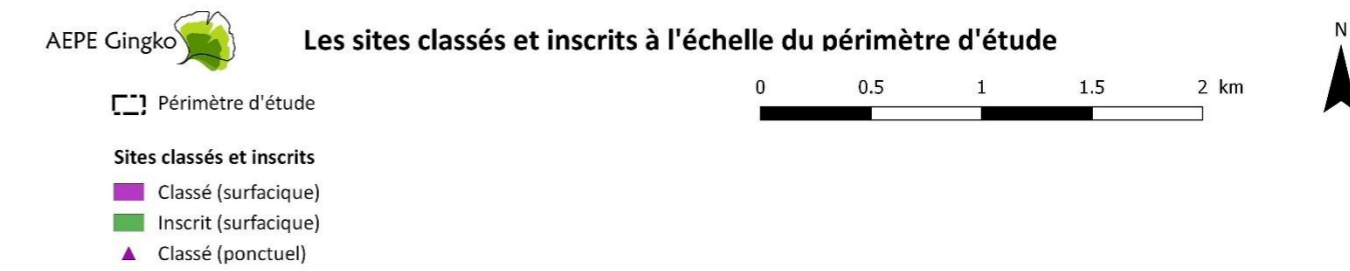
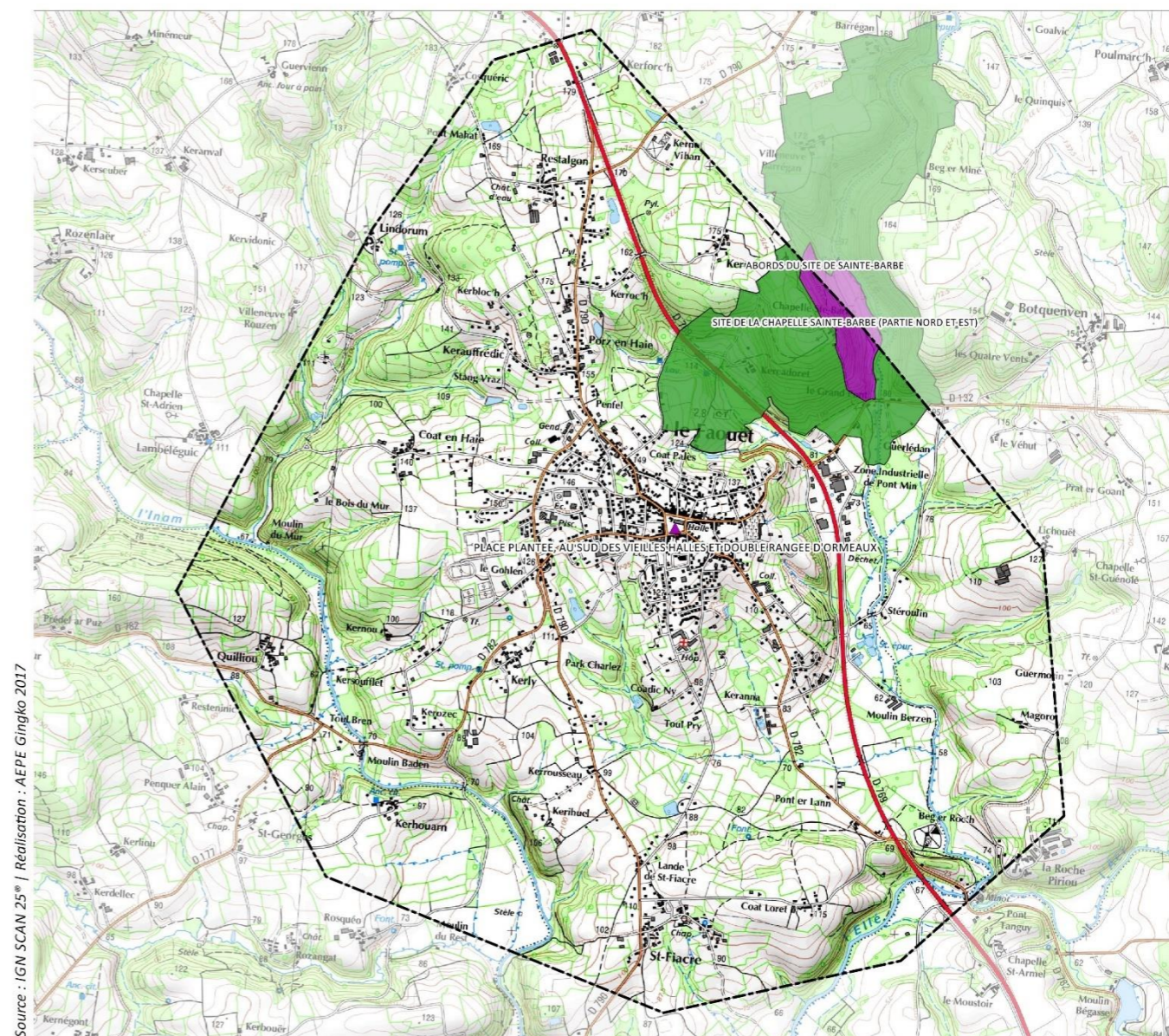
Concernant les sites inscrits, la protection entraîne pour les maîtres d'ouvrages l'obligation d'informer l'administration de tous projets de travaux de nature à modifier l'état ou l'aspect du site, quatre mois au moins avant le début de ces travaux. L'Architecte des bâtiments de France émet un avis simple pouvant être tacite sur les projets de construction, et un avis conforme (c'est-à-dire un accord exprès) sur les projets de démolition (R.425-18 code de l'urbanisme). La Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS) peut être consultée dans tous les cas, et le ministre chargé des sites peut évoquer les demandes de permis de démolir.

Concernant les sites classés, toute modification de l'état ou l'aspect du site est soumise à autorisation spéciale (art. L.341-10). Celle-ci est délivrée, en fonction de la nature des travaux, soit par le ministre chargé des sites, après avis de la CDNPS, voire de la Commission supérieure, soit par le préfet du département qui peut saisir la CDNPS mais doit recueillir l'avis de l'Architecte des bâtiments de France

On dénombre, à l'échelle du périmètre d'études, trois sites protégés :

- Le site de la chapelle Sainte-Barbe (Classé surfacique)
- Les abords du site de Sainte-Barbe (Inscrit surfacique)
- La place plantée, au sud des vieilles halles et double rangée d'ormeaux (classé ponctuel)

La carte suivante localise les différents sites classés et inscrits. Chacun d'entre eux fait l'objet d'une description détaillée et d'une analyse à la suite de la carte.



Carte 148 : Les sites classés et inscrits à l'échelle du périmètre d'étude

#### XII.3.1.1. LE SITE DE LA CHAPELLE SAINTE-BARBE ET SES ABORDS

SITE	PROTECTION	DATE DE PROTECTION	CARACTÉRISTIQUES	COMMUNE
------	------------	--------------------	------------------	---------



<b>Chapelle (surfactive)</b>	Classé	18/03/1939	Construite du XVIe au XVIIIe siècle, le site prend en compte la chapelle, l'oratoire Saint-Michel, l'ossuaire mais également l'escalier monumental permettant leurs accès, ainsi que la falaise sur laquelle la chapelle est adossée.	LE FAOUET
<b>Abords de la chapelle (surfactive)</b>	Inscrit	18/02/1965	Les abords prennent en compte le coteau boisé où se situe la fontaine Sainte-Barbe, une grande partie de la vallée de l'Ellé et l'esplanade avec le campanile et la maison du garde. On retrouve également du petit patrimoine (croix, four à pain de Kercadore).	LE FAOUET

L'ensemble du site composé de la chapelle et de ses abords est remarquable et crée une réelle émotion qui naît de l'union entre les formes architecturales de la chapelle et le site naturel de la vallée de l'Ellé qui théâtralise le lieu.

Situés en position topographique haute, et bénéficiant de vues panoramiques depuis l'esplanade et depuis les hauteurs de l'escalier monumental, les deux sites protégés font l'objet d'une **sensibilité potentielle forte** vis-à-vis du projet de contournement routier.



Photo 130 : La chapelle Sainte-Barbe et fontaine Sainte-Barbe

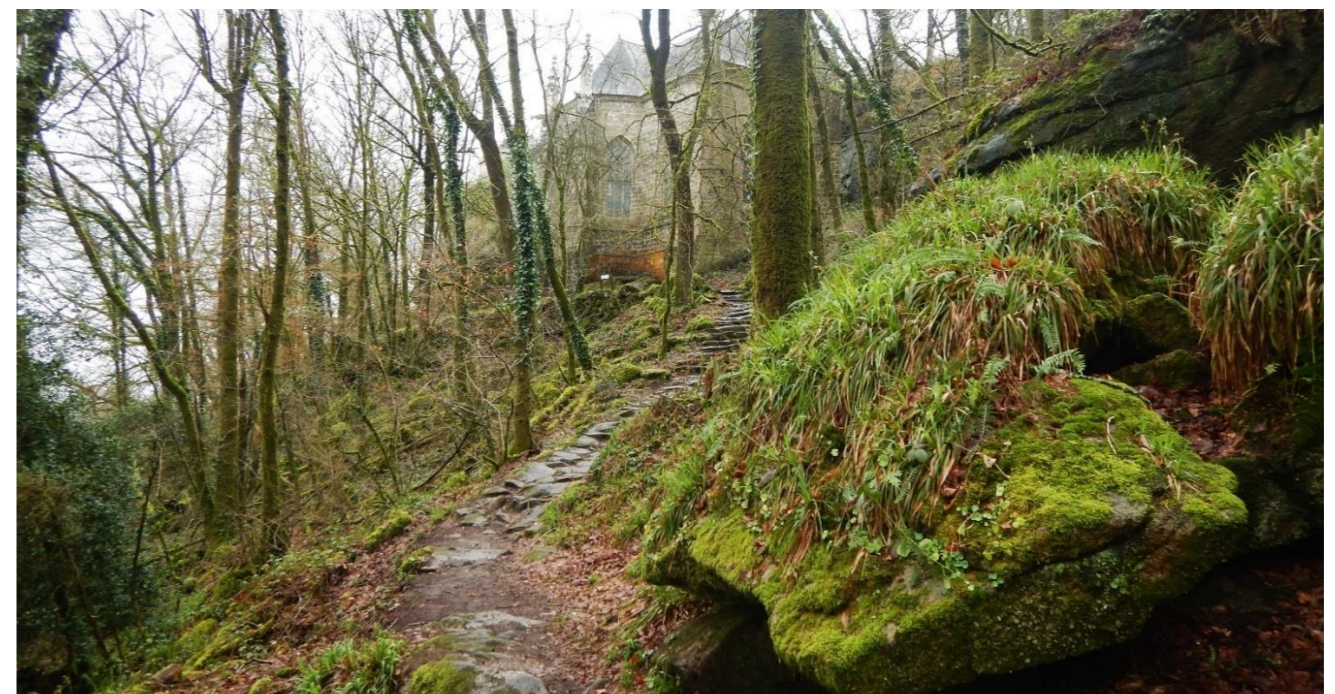


Photo 131 : Les abords de la Chapelle, escaliers, rochers pittoresques et sentiers escarpés sur un coteau boisé



**XII.3.1.2. LA PLACE PLANTEE, AU SUD DES VIEILLES HALLES ET DOUBLE RANGEE D'ORMEAUX**

SITE	PROTECTION	DATE DE PROTECTION	CARACTÉRISTIQUES	COMMUNE
Place plantée, au sud des vieilles halles et double rangée d'ormeaux (ponctuel)	Classé	21/10/1931	L'allée plantée au XIXe siècle est constituée d'arbres de haut jet donnant à la place une ambiance remarquable. Son axe principal est pavé et son enceinte est close de murs de pierre. Ses éléments structurants rappellent le caractère urbain et solennel de la place.	LE FAOUE

Située sur la place centrale de Le Fauët, dans un contexte urbain dense, la place plantée fait l'objet d'une sensibilité potentielle faible vis-à-vis du projet de contournement de la ville car le risque d'interactions visuelles est limité.



Photo 133 : L'allée plantée depuis les vieilles halles



Photo 132 : L'allée plantée



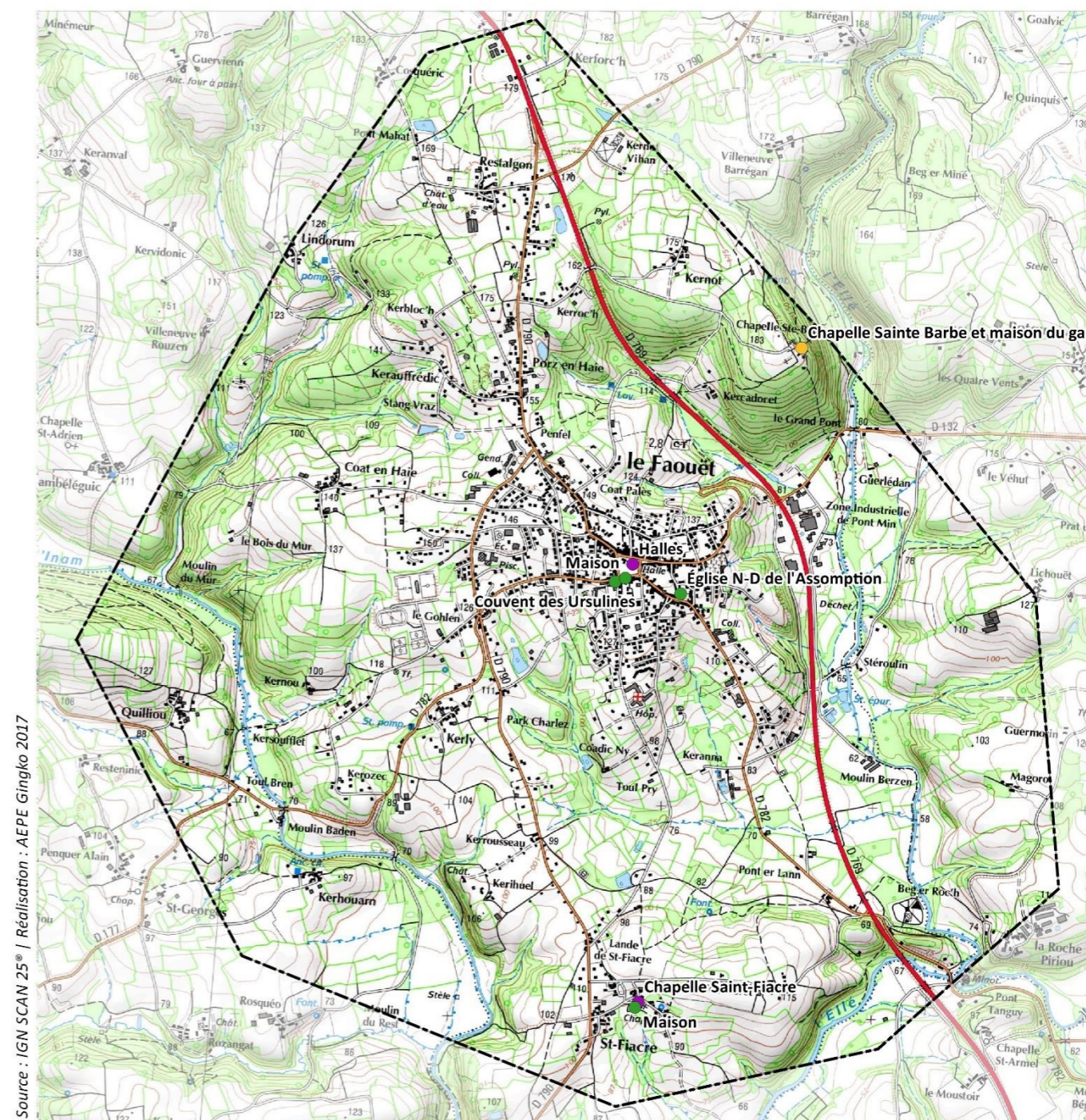
### XII.3.2. MONUMENTS HISTORIQUES

La présentation et la mise en valeur d'un monument historique dépendent en grande partie de la qualité de ses abords : de son environnement architectural, urbain et paysager qui en constitue l'écrin. C'est pour cette raison que la loi a prévu l'institution de périmètres de protection autour des monuments historiques, destinés à préserver leurs abords. Ces périmètres de protection correspondent aux espaces situés à moins de 500 mètres de tout point bâti du monument historique. Ils sont créés automatiquement dès lors qu'un bâtiment est protégé (classé ou inscrit) au titre des monuments historiques. Ces périmètres de protection peuvent être modifiés sur proposition de l'architecte des bâtiments de France (ABF) en fonction des enjeux patrimoniaux. Quand les monuments historiques sont proches les uns des autres, leurs périmètres de protection se superposent.

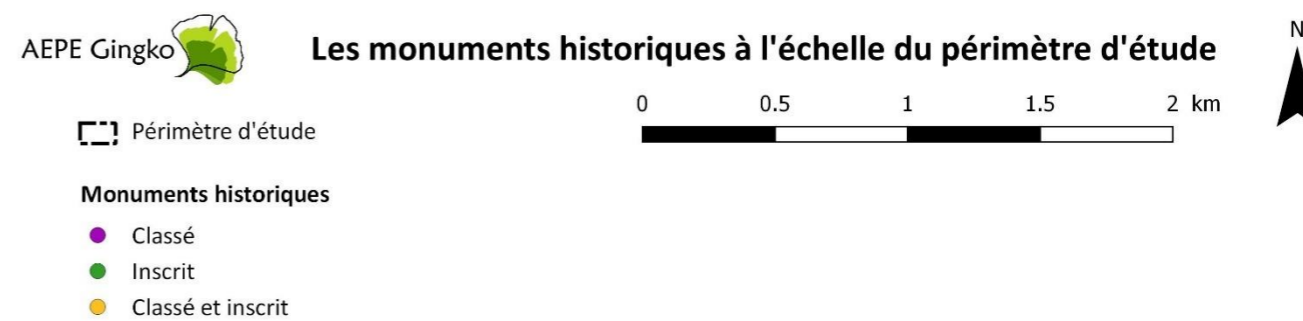
Selon les informations mises à disposition sur le site du ministère de la culture et de la communication :

- Sont répertoriés sur l'aire d'étude 8 édifices :
  - 3 édifices classés monument historique,
  - 5 édifices inscrits monument historique ;

La carte suivante localise les différents monuments. Chacun d'entre eux fait l'objet d'une description détaillée et d'une analyse à la suite de la carte.



Source : IGN SCAN 25° | Réalisation : AEPE Gingko 2017



Carte 149 : Les monuments historiques à l'échelle du périmètre d'étude



### XII.3.2.1. LES HALLES (VIEILLES)

IMMEUBLE	PROTECTION	DATE DE PROTECTION	CARACTÉRISTIQUES	COMMUNE
Halles (vieilles)	Classé	18/05/1914	Halles (vieilles) : classement par décret du 18 mai 1914. Anciennes halles formant trois nefs supportées par deux pans de bois dans la partie centrale et par de courts piliers en granit reposant sur un mur bahut à l'extérieur. La charpente ne semble pas antérieure au XVIIe siècle. L'allée centrale se termine par deux porches en charpente à entrails retroussés.	LE FAOUE

Située dans le centre-ville de Le Faouët, l'édifice fait l'objet d'une sensibilité potentielle faible relative à la création d'une voie de contournement le risque d'interactions visuelles est limité.



Photo 134 : L'entrée ouest des vieilles halles



Photo 135 : L'entrée nord des vieilles halles surmontée d'une horloge

### XII.3.2.2. LA MAISON (15 RUE VICTOR ROBIC)

IMMEUBLE	PROTECTION	DATE DE PROTECTION	CARACTÉRISTIQUES	COMMUNE
Maison (15 rue Victor Robic)	Inscrit	20/03/1934	Les deux lucarnes du 17 <sup>e</sup> siècle : inscription par arrêté du 20 mars 1934	LE FAOUE

Située dans le centre-ville de Le Faouët, face à la place principale, la maison fait l'objet d'une sensibilité potentielle faible relative à la création d'une voie de contournement le risque d'interactions visuelles est limité.



Photo 136 : Les lucarnes protégées d'une maison – deuxième à droite de la mairie



### XII.3.2.3. LE COUVENT DES URSULINES (ANCIEN)

IMMEUBLE	PROTECTION	DATE DE PROTECTION	CARACTÉRISTIQUES	COMMUNE
<b>Couvent des Ursulines (ancien)</b>	Inscrit	03/12/1987	La chapelle, le portail Nord (cad. AC 482, 483) sont inscrits par arrêté du 3 décembre 1987. Le couvent comprend deux corps de logis principaux en équerre, avec galerie de cloître au rez-de-chaussée ; la chapelle occupe l'angle saillant, au nord-est. Un troisième logis ancien abritant autrefois les parloirs et le logis du chapelain se greffe au nord-ouest du bâtiment nord. Des bâtiments récents prolongent les logis anciens, à l'ouest et au sud. L'ancien couvent est aujourd'hui le musée de Le Faouët	LE FAOUE

Situé dans le bourg de Le Faouët, l'ancien couvent des ursulines, aujourd'hui musée, fait l'objet d'une **sensibilité potentielle faible** relative à la création d'une voie de contournement le risque d'interactions visuelles est limité.



Photo 137 : La chapelle de l'ancien couvent des Ursulines

### XII.3.2.4. LA CHAPELLE SAINT-FIACRE ET MAISON

IMMEUBLE	PROTECTION	DATE DE PROTECTION	CARACTÉRISTIQUES	COMMUNE
<b>Chapelle Saint-Fiacre</b>	Classé	27/10/1948	Classement de la chapelle Saint-Fiacre et de son Jubé polychrome classé sur liste de 1846.	LE FAOUE
<b>Maison</b>	Inscrit	25/09/1928	Pierre sculptée datée de 1436 encastrée dans le mur (cad. ZS 109) : inscription par arrêté du 25 septembre 1928	LE FAOUE

Située dans un environnement ouvert, excentré du bourg de Le Faouët, et en position topographique intermédiaire, l'édifice de la chapelle Saint-Fiacre fait l'objet d'une **sensibilité potentielle forte** vis-à-vis du projet de contournement routier.

La maison située au pied de l'édifice religieux dans un environnement arboré fait l'objet d'une **sensibilité potentielle faible** vis-à-vis du projet.



Photo 138 : La chapelle Saint-Fiacre



Photo 139 : Le jubé polychrome de la chapelle Saint-Fiacre



**XII.3.2.5. LA CHAPELLE SAINTE-BARBE ET LA MAISON DU GARDE**

IMMEUBLE	PROTECTION	DATE DE PROTECTION	CARACTÉRISTIQUES	COMMUNE
Chapelle Sainte-Barbe et maison du garde (partie classée)	Classé	16/10/1906	La partie classée correspond à l'édifice de la chapelle. Chapelle de style gothique flamboyant. Cette dernière n'est constituée, du fait de l'étroitesse du lieu, que d'une seule travée et d'une abside. La porte du clocher possède un fronton daté de l'année 1743, les deux portails de la façade occidentale sont composés chacun de deux portes jumelées surmontées d'un tympan ajouré. Les voûtes d'ogive de la chapelle sont épaulées par des contreforts surmontés de pinacles ornés de gargouilles.	LE FAOUE
Chapelle Sainte-Barbe et maison du garde (partie inscrite)	Inscrit	25/09/1928	La partie inscrite concerne la maison du garde. Elle date du XVIIe siècle, possède un étage carré et une tour d'escalier circulaire. Cette maison était historiquement un pavillon de chasse avant d'être occupée par les gardiens depuis 1910.	LE FAOUE

Situées en position topographique haute, bénéficiant de vues panoramiques sur la ville de Le Faouët et sur la vallée de l'Ellé, la chapelle Sainte-Barbe et la maison du garde font l'objet d'une **sensibilité potentielle forte** vis-à-vis du projet de contournement routier.



Photo 140 : La chapelle Sainte-Barbe



Photo 141 : La façade de la maison du garde de la chapelle Sainte-Barbe



Photo 142 : L'arrière de la maison du garde de la chapelle Sainte-Barbe



### XII.3.2.6. L'ÉGLISE NOTRE-DAME DE L'ASSOMPTION

IMMEUBLE	PROTECTION	DATE DE PROTECTION	CARACTÉRISTIQUES	COMMUNE
Église Notre-Dame de l'Assomption	Inscrit	06/06/1933	Le clocher, le porche Sud, et l'ossuaire sont inscrits par arrêté du 6 juin 1933 Elle date du XVI <sup>e</sup> siècle et est victime d'un incendie en 1917. Elle fut restaurée dix ans plus tard. Elle se singularise par son clocher aux formes originales.	LE FAOUET

Située dans le contexte urbain dense du bourg de Le Faouët, l'église Notre-Dame-de-l'Assomption fait l'objet d'une **sensibilité potentielle faible** vis-à-vis du projet de contournement de la ville.



Photo 143 : L'église Notre-Dame de l'Assomption



### XII.3.3. ELEMENTS DU PATRIMOINE NON PROTEGES

De par l'absence de protection concernant les éléments de petits patrimoines, les enjeux patrimoniaux sont plus faibles. Toutefois, il est important de les répertorier afin d'analyser leurs enjeux locaux et leurs sensibilités potentielles vis-à-vis du projet.

Les éléments du patrimoine non protégés répertoriés à l'échelle du périmètre d'étude sont particulièrement liés à l'eau. On retrouve majoritairement des puits, une fontaine, deux lavoirs et un ancien moulin témoignant de la présence de nombreux ruisseaux et de cours d'eau.

Il existe aussi deux fours à pain à Saint-Fiacre et à Kercadoret.

Les puits et fours sont principalement visibles depuis les hameaux et renforcent la qualité paysagère et architecturale du bâti rural.

On dénombre également un manoir : le manoir de Kerihuel.

Ces différents éléments sont décrits, illustrés, et analysés ci-après. Ils sont localisés sur la carte suivante.

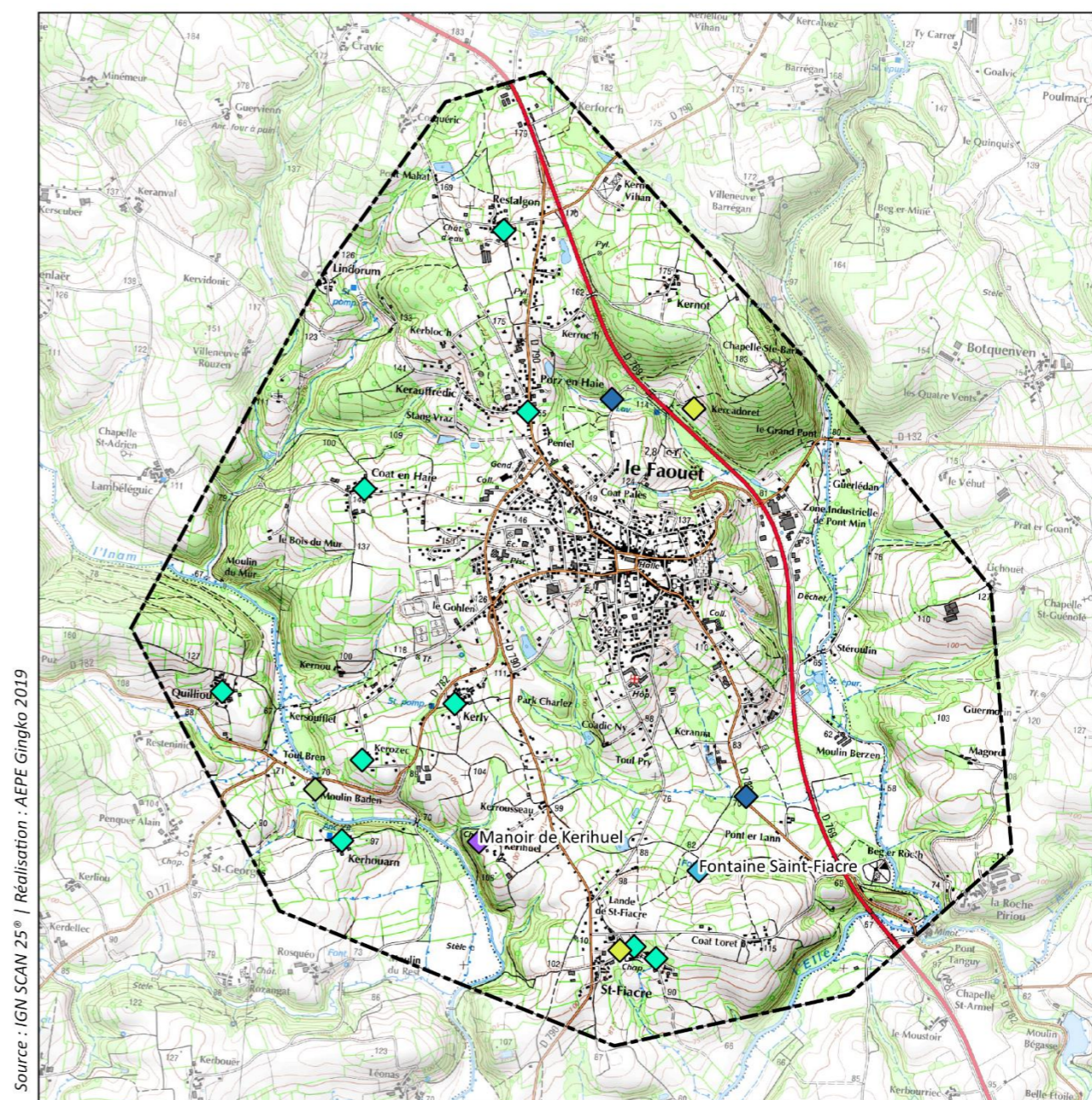
#### XII.3.3.1. LE MANOIR DE KERIHUEL

Le manoir de Kerihuel se situe au sud-ouest du bourg de Le Fauët 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.

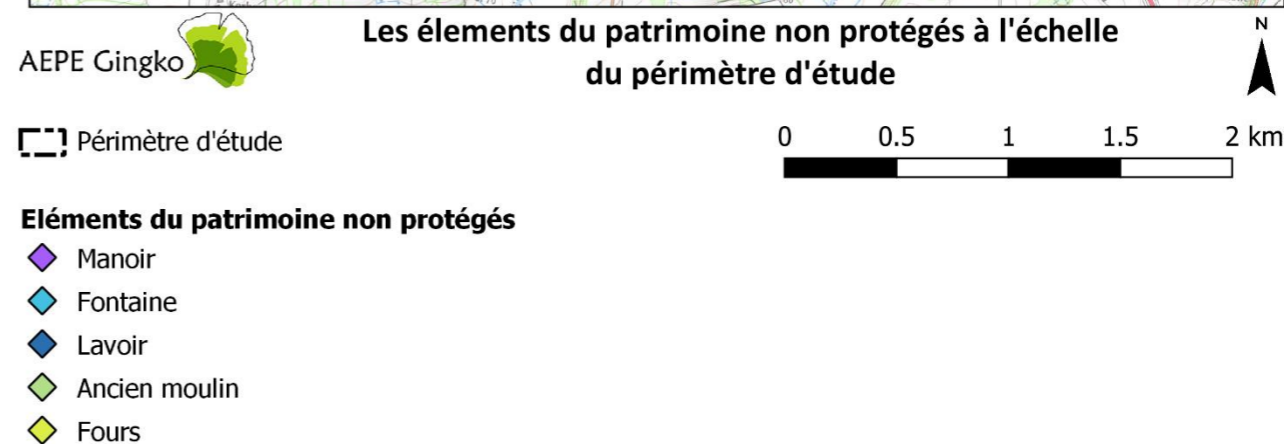
Cet élément du patrimoine non protégé fait donc l'objet d'une **sensibilité potentielle faible** vis-à-vis du projet de contournement.



Photo 144 : L'entrée du manoir de Kerihuel



Source : IGN SCAN 25® / Réalisation : AEPE Gingko 2019



Carte 150 : Les éléments du patrimoine non protégés à l'échelle du périmètre d'étude



### XII.3.3.2. LA FONTAINE SAINT-FIACRE

À 500 m de la chapelle Saint-Fiacre, le long d'un chemin de randonnée, la fontaine Saint-Fiacre se compose de deux bassins reliés par une rigole en pierre de sept mètres. Son architecture dépasse celle d'une fontaine traditionnelle. Il s'agit peut-être des restes d'un établissement de soins pour les malades datant du Moyen-Âge.

Situés le long d'un sentier de randonnée, dans un cadre arboré à l'ambiance intimiste, la fontaine Saint-Fiacre et ses abords forment un site important à préserver, et font donc l'objet d'une **sensibilité potentielle forte**.



Photo 145 : Les bassins de la fontaine Saint-Fiacre



Photo 146 : Les bassins de la fontaine Saint-Fiacre

### XII.3.3.3. LES FOURS A PAINS

Les fours à pains sont moins nombreux que les puits mais sont plus imposants. On dénombre deux principaux fours à pains visibles sur Le Faouët. L'un se trouve à proximité de la chapelle Saint-Fiacre et le second sur le site touristique de Kercadoret (Musée de l'Abeille Vivante et Cité des Fourmis). Ces éléments de petit patrimoine contribuent à la qualité paysagère des hameaux.

À l'image des puits, les fours à pains peuvent représenter une **sensibilité potentielle moyenne** vis-à-vis du projet dès lors qu'ils sont situés dans un ensemble bâti comme les hameaux.



Photo 147 : Le Four à pains du hameau de Kercadoret



### XII.3.3.4. LE LAVOIR ET LES PUIITS

Le périmètre d'étude regorge de petits patrimoines liés à l'eau.

Le lavoir illustré ci-dessous se situe au nord du bourg de Le Fauët, en direction du hameau de Kercadoret, dans un environnement boisé dense à proximité d'un ruisseau affleurant. Peu mis en valeur, hors des sentiers de découverte, isolé et filtré par la végétation dense, ce lavoir fait l'objet d'une **sensibilité potentielle faible** vis-à-vis du projet.



*Photo 148 : Le lavoir de la ville de Le Fauët*

Quant aux puits, ils constituent des éléments du patrimoine lié à l'eau les plus fréquents dans le périmètre d'études. Associés au bâti rural ancien, ces petites constructions contribuent à la valeur paysagère des hameaux.

Les puits ont donc peu d'enjeux patrimoniaux individuellement, **c'est dans le cadre du hameau que ces petits éléments participent à une ambiance qualitative à valoriser**. Les photographies qui suivent les illustrent.

Ainsi, les puits des hameaux constituent des éléments aux **sensibilités potentielles moyennes** relatives au projet.



*Photo 149 : Le puits situé au hameau de Saint-Fiacre*



*Photo 150 : Le puits situé au hameau de Kerly*



## XII.4. SYNTHÈSE DE L'ANALYSE PATRIMONIALE

Certains monuments, sites et patrimoine non protégé soulèvent des sensibilités potentielles.

Ainsi, les éléments patrimoniaux représentant des enjeux importants, qui font l'objet d'une sensibilité potentielle forte vis-à-vis du projet routier sont :

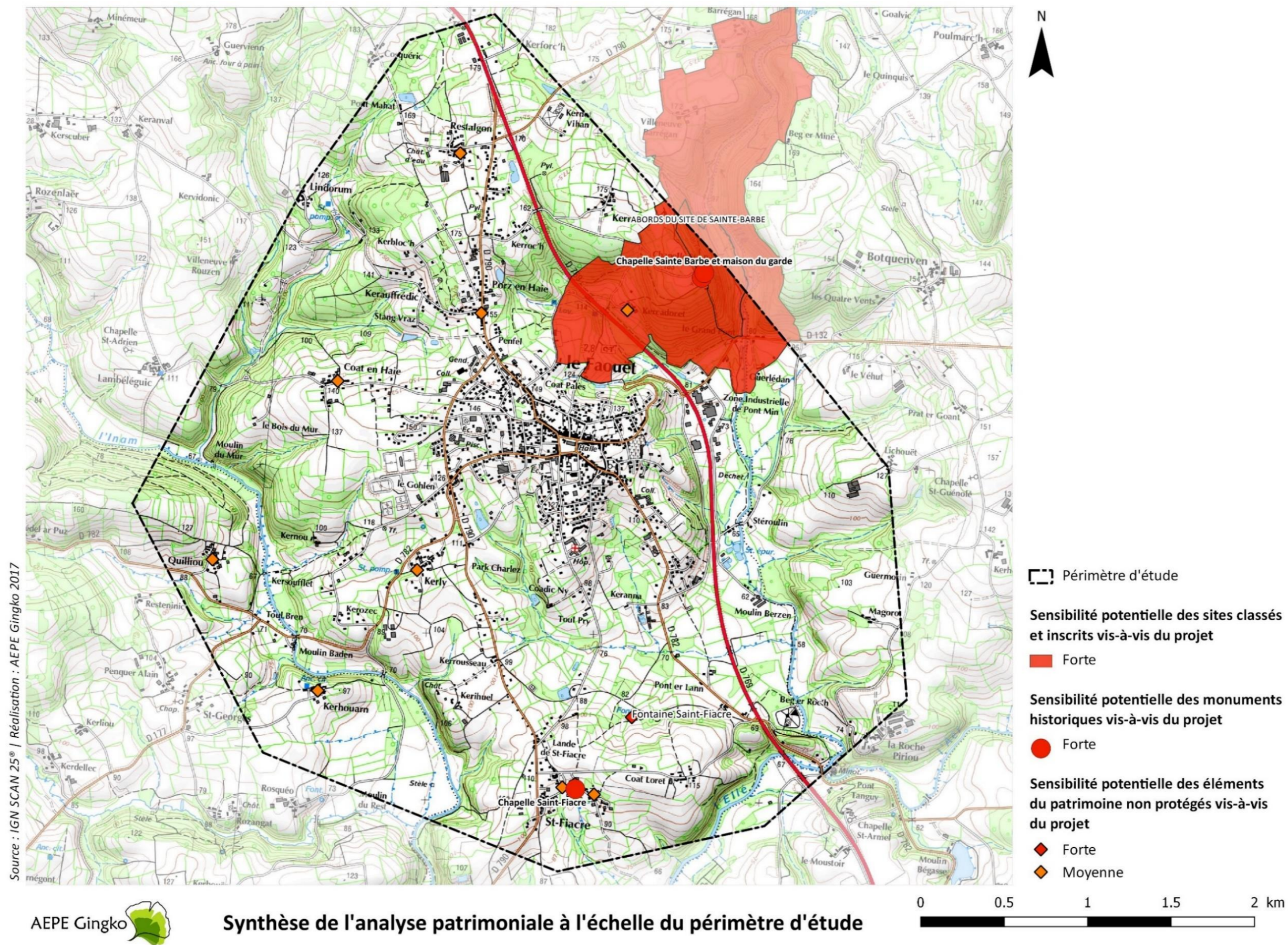
- Le site de la Chapelle Sainte-Barbe et ses abords
- La Chapelle Sainte-Barbe (MH)
- La maison du garde de la chapelle Sainte-Barbe (MH)
- La Chapelle Saint-Fiacre (MH)
- La fontaine Saint-Fiacre et ses abords (patrimoine non protégé)

Les éléments du patrimoine non protégés faisant l'objet d'une sensibilité potentielle moyenne vis-à-vis du projet routier sont :

- Les puits et fours à pain situés dans les hameaux (patrimoine non protégé)

La carte suivante localise les sensibilités potentielles du patrimoine vis-à-vis du projet routier.





Carte 151 : La synthèse de l'analyse patrimoniale à l'échelle du périmètre d'étude



## XII.5. ANALYSE PAYSAGERE ET PATRIMONIALE A L'ECHELLE DU FUSEAU RETENU

### XII.5.1. ENJEUX PAYSAGERS ET PATRIMONIAUX REPERTORIES EN AMONT DE L'ANALYSE DE L'AIRE D'ÉTUDE IMMEDIATE

L'aire d'étude immédiate (ou fuseau retenu) se situe au sud du bourg de Le Faouët.

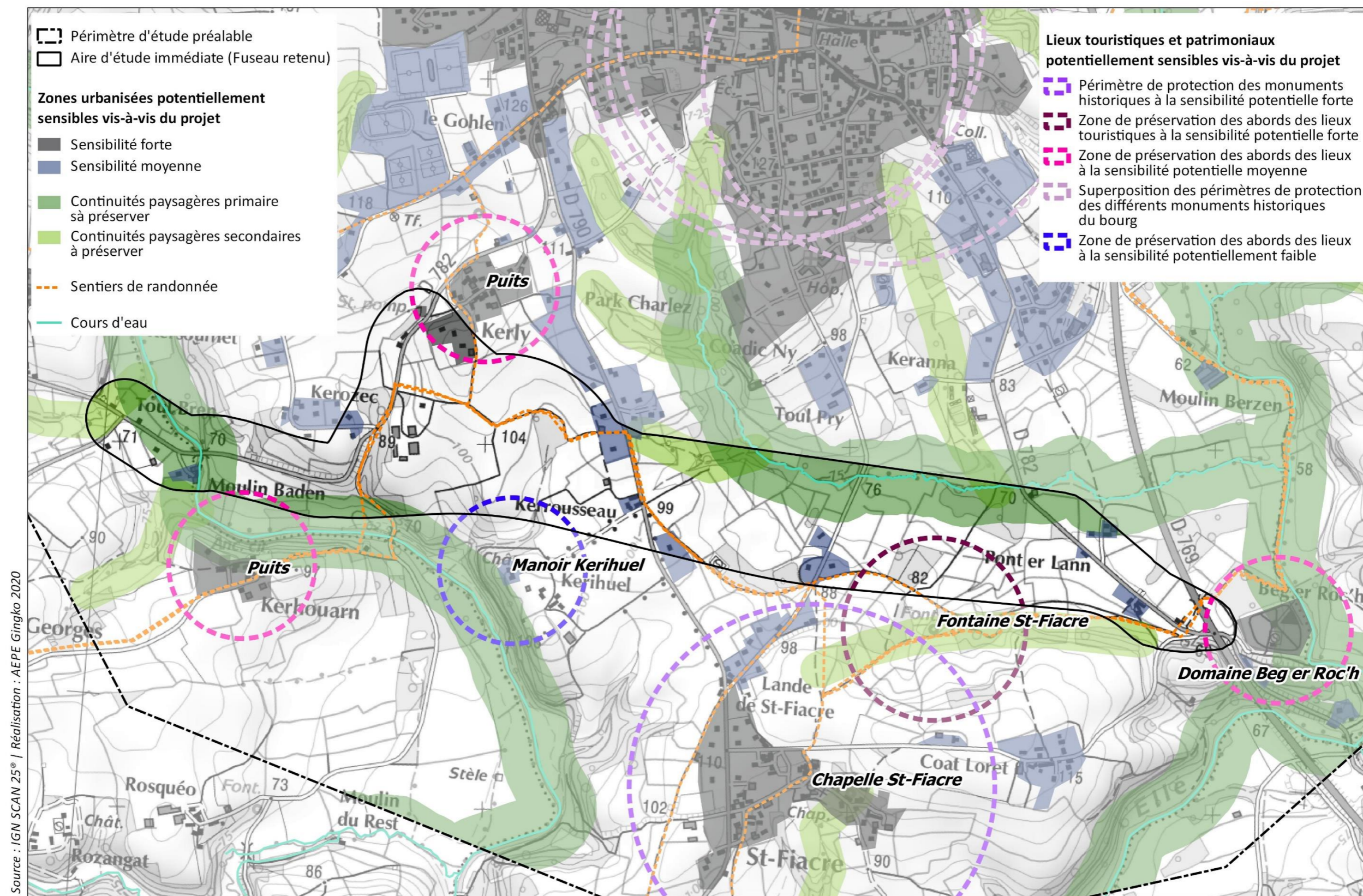
Elle est délimitée au nord comme au sud par des éléments de végétation et de topographie structurant comme des ruisseaux permanents et à l'ouest par la vallée de l'Inam. L'Aire d'Étude Immédiate traverse plusieurs axes routiers (RD782, RD790, et des routes secondaires desservant le bourg de Le Faouët). L'habitat rural groupé en hameau (Kerly, Kerrousseau, Lande de Saint-Fiacre, Pont er Lann) est relativement mité, et ponctue ce territoire bocager et boisé le long des axes de communication. 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.

La carte ci-après localise les différents enjeux énumérés ci-dessus aux abords de l'aire d'étude immédiate.

**En conclusion, il ressort de l'analyse globale à l'échelle du périmètre d'étude que les éléments paysagers et patrimoniaux à prendre en compte dans le cadre de l'analyse détaillée du fuseau retenu sont :**

- Le relief et l'hydrographie
- Les éléments de végétations structurants
- L'urbanisation et les axes de communication
- Les éléments touristiques et patrimoniaux
- La découverte du paysage environnant depuis le fuseau retenu
- La découverte du tronçon retenu depuis le paysage environnant





Source : IGN SCAN 25® | Réalisation : AEPE Gingko 2020



**Enjeux et recommandations paysagères et patrimoniales issues de l'état initial à l'échelle de l'Aire d'Etude Immédiate**

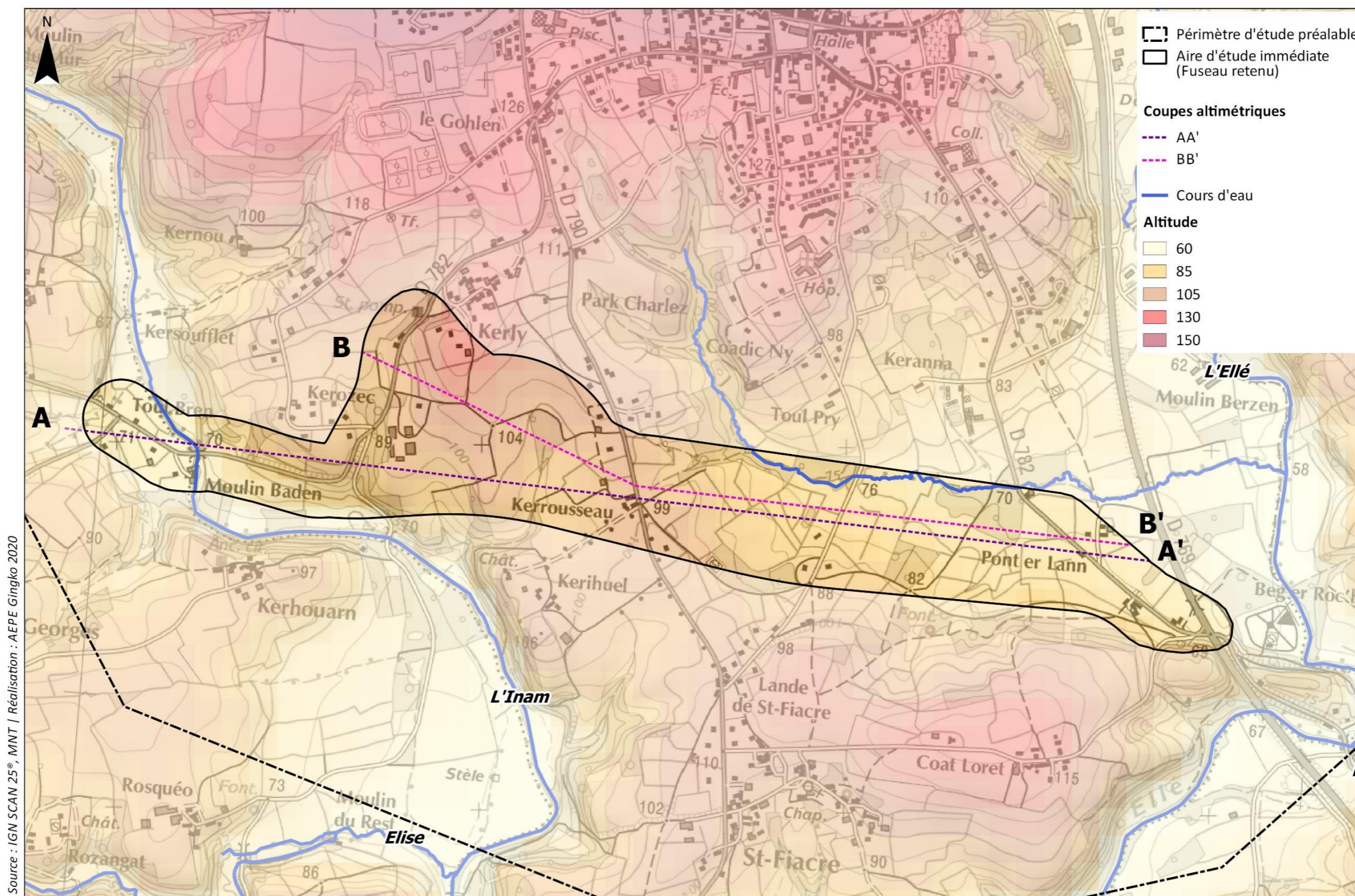


Carte 152 : Enjeux et recommandations paysagères et patrimoniales issues de l'état initial à l'échelle de l'aire d'étude immédiate



## XII.5.2. ANALYSE DETAILLEE DU FUSEAU RETENU

### XII.5.2.1. RELIEF ET HYDROGRAPHIE



Relief et hydrographie à l'échelle de l'Aire d'Etude Immédiate



Carte 153 : Relief et hydrographie à l'échelle du fuseau retenu



**LE RELIEF**

La topographie de l'Aire d'Étude Immédiate oscille entre un relief plus plat et plus bas à l'est (75 m) et un relief plus marqué et plus élevé à l'ouest (105 m) avec une rupture au niveau du passage de la vallée de l'Inam à l'extrémité ouest.

Comme l'illustre les coupes AA' et BB', la vallée de l'Inam se prolonge par un territoire au relief plus marqué à l'ouest du fuseau et qui tend à diminuer fortement, passé la RD790 à l'est. La topographie offre de plus grandes variations du relief sur la coupe AA' qui traverse la vallée de l'Inam.

Sur les différentes coupes ci-dessous, on note la présence régulière du maillage bocager et boisé qui occupe le fuseau.

Les blocs diagrammes suivant illustre les ondulations du relief autour et sur le fuseau retenu de façon à percevoir globalement les enjeux liés à la topographie.

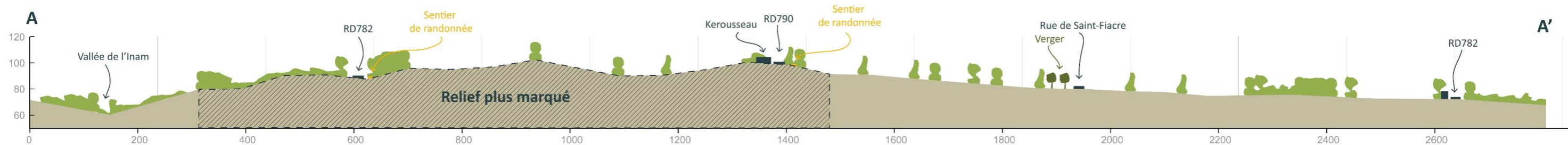


Figure 31 : Coupe AA' à l'échelle du fuseau retenu – Augmentation altimétrique x2,4

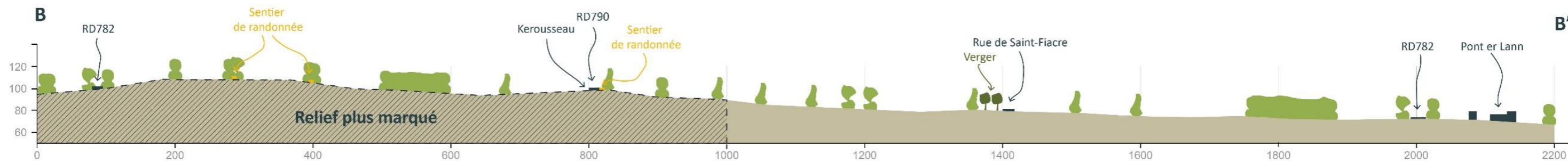


Figure 32 : Coupe BB' à l'échelle du fuseau retenu – Augmentation altimétrique x1,6



### L'HYDROGRAPHIE

Comme l'illustre les blocs diagrammes ci-contre, le réseau hydrographique à l'échelle du fuseau retenu se compose principalement de la vallée de l'Inam qui conditionne les mouvements du relief et les perceptions globalement fermées à son approche et d'un ruisseau situé au nord de la zone étudiée.



Photo 151 : Perception de l'Inam à proximité de Moulin Baden depuis le franchissement du cours d'eau



Photo 152 : La vallée de l'Inam et Moulin Baden - vue du ciel. Source photo : F. Henry

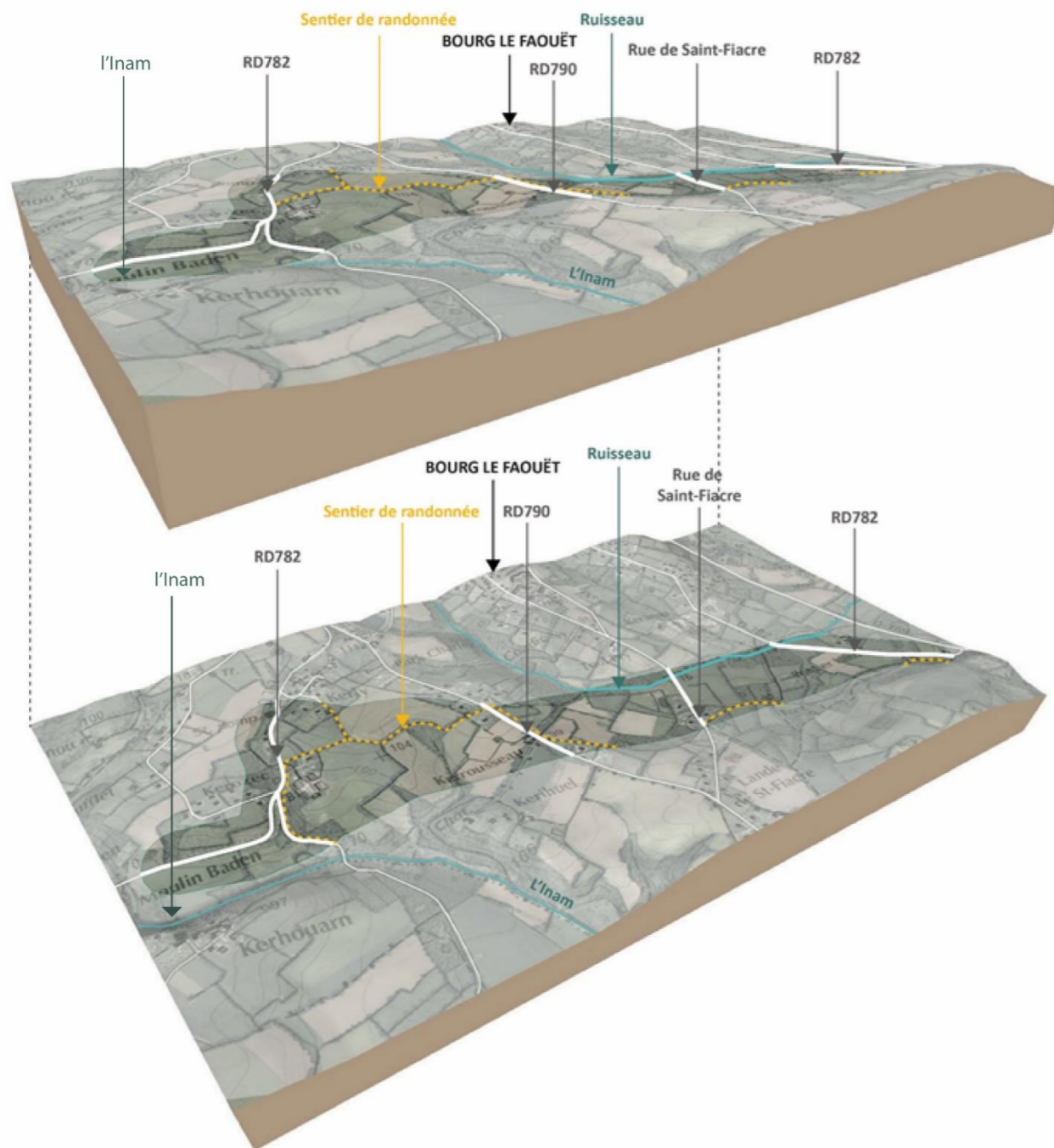


Figure 33 : Blocs diagramme du fuseau retenu – Augmentation altimétrique x2



Comme le montre la photographie ci-dessous, une vue ouverte depuis les hauteurs du fuseau permet de percevoir le relief marqué de la vallée de l'Inam.



*Photo 153 : Relief marqué de la vallée de L'Inam perceptible depuis les hauteurs du fuseau retenu*

Le ruisseau permanent présent au nord du fuseau étudié se situe dans un environnement boisé dense, et se trouve perceptible de façon proche comme l'illustre la photographie ci-après.



*Photo 154 : Ruisseau permanent serpentant au nord du fuseau retenu*

Le relief vallonné à l'échelle du fuseau étudié implique l'existence de ruisseaux temporaires localisés entre deux pentes comme le montre les deux photographies suivantes.



*Photo 155 : Ruisseau temporaire dévalant les pentes du relief marqué du fuseau retenu*



*Photo 156 : Fossé en eau situé à la rencontre de deux parcelles agricoles*

**En conclusion, le relief marqué lié à la vallée de l'Inam présente à l'ouest du fuseau représente un enjeu important vis-à-vis du projet. Il sera notamment primordial de coller au plus près de la topographie naturelle pour l'insertion paysagère du projet et de préserver les structures arborées et bocagères qui l'enserme.**

**L'hydrographie du fuseau étudié est également concernée par un ruisseau permanent situé au nord. Localisé en retrait des lieux de perception, il est souligné par une végétation dense qu'il est important de prendre en compte dans l'insertion globale du projet dans ce paysage fermé par la végétation.**



### XII.5.2.2. ELEMENTS DE VEGETATION STRUCTURANTS

À l'échelle du fuseau retenu, on dénombre différents éléments de végétation structurants du paysage :

- La haie bocagère pluristratifiée
- La haie arborée
- L'allée plantée
- Le bois
- La friche arborée
- Le verger

Ces différentes végétations sont localisées sur la carte suivante.

Les photographies ci-après illustrent ces typologies végétales.

#### LA HAIE BOCAGERE PLURISTRATIFIEE

La haie bocagère pluristratifiée est la typologie de haie la plus fréquemment rencontrée à l'échelle du fuseau retenu. Elle est dense, épaisse, et souvent implantée sur talus. En période feuillée, ces haies ferment les vues et ne permettent pas d'appréhender le paysage environnant. Pour autant, elle constitue un élément de végétation emblématique du paysage bocager de Le Faouët.

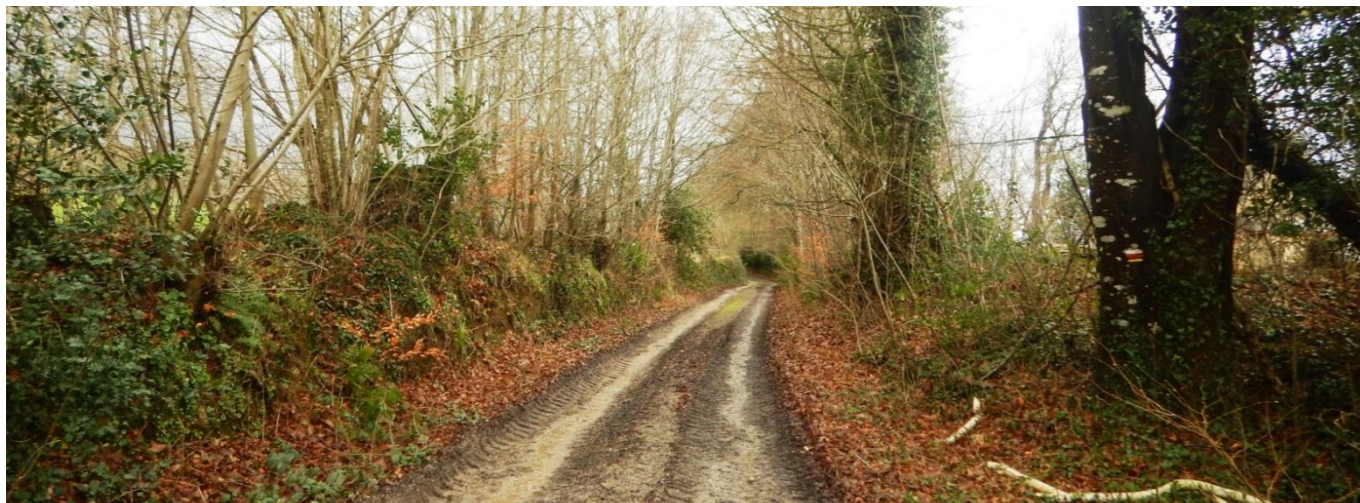


Photo 157 : Haie pluristratifiée située à gauche de l'image

#### LA HAIE BOCAGERE ARBOREE

Avec la haie bocagère pluristratifiée, la haie bocagère arborée compose le paysage de bocage dense de Le Faouët. À l'image de la haie pluristratifiée, cette haie arborée est souvent implantée sur des talus. Composée principalement d'une strate arborée, ce type de végétation permet les vues ponctuelles en direction du paysage agricole environnant.



Photo 158 : Haies arborées bordant les sentiers de randonnée

#### L'ALLEE PLANTEE

L'allée plantée répertoriée à l'échelle du fuseau retenu est située dans l'axe du château de Kerihuel. Elle représente un élément de végétation patrimonial qu'il est important de conserver.

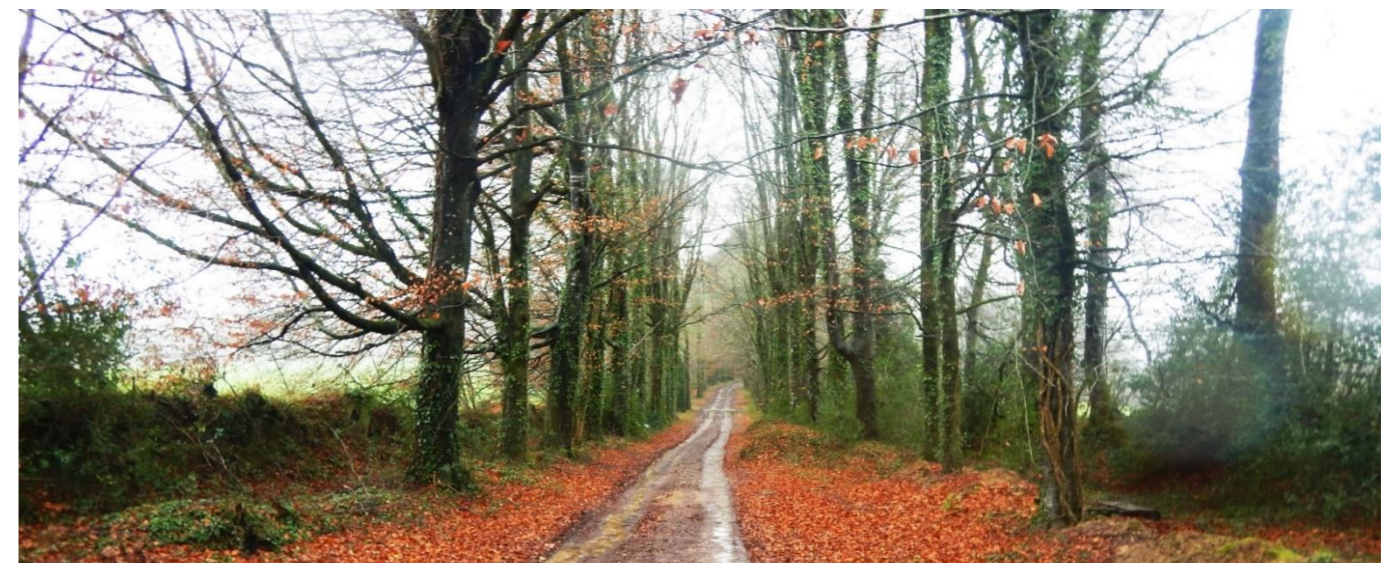


Photo 159 : Allée plantée menant au château de Kerihuel



**LE BOIS**

Comme l'illustre la carte suivante, le fuseau retenu est composé de nombreux espaces boisés plus ou moins entretenus. Cette typologie de végétation ferme de façon opaque le paysage et ne permet pas de vues lointaines.



*Photo 160 : Espace boisé fermant les vues*



*Photo 161 : Petite prairie ceinturée par des parcelles boisées fermant les vues lointaines*

**LA FRICHE ARBOREE**

Les friches arborées sont des parcelles non entretenues depuis plusieurs années. À l'échelle du fuseau retenu, cette typologie de végétation est principalement située à l'est du fuseau étudié. À l'image des parcelles boisées, les friches arborées ferment le paysage tout en apportant une ambiance mystérieuse et sauvage le long des chemins de randonnée.



*Photo 162 : Parcelle laissée en friche fermant le paysage*

Également, il existe d'anciennes prairies humides laissées à l'abandon où les ronciers tendent à dominer les parcelles. Cette situation de végétation est relativement fréquente sur le fuseau étudié. Ces fourrés de ronces illustrent ainsi la dynamique de fermeture des paysages, qui dans certains cas, se fait au détriment des paysages typiques de Bretagne intérieure.



*Photo 163 : Prairie humide enfrichée par les ronces*



## LE VERGER

Au cœur de ce paysage principalement dédié à l'agriculture, on retrouve quelques vergers. Deux vergers sont répertoriés à l'échelle du fuseau retenu.

L'un des deux est principalement perceptible et se situe le long de la rue de Saint-Fiacre.

Cette typologie de végétation permet d'ouvrir un peu les perspectives en direction des parcelles environnantes, et à ce titre, représente un atout pour la découverte du paysage de Le Faouët.

En conclusion, le verger est un élément de végétation intéressant mais peu représenté à l'échelle du fuseau retenu et doit donc faire l'objet d'une préservation dans le cadre du projet.



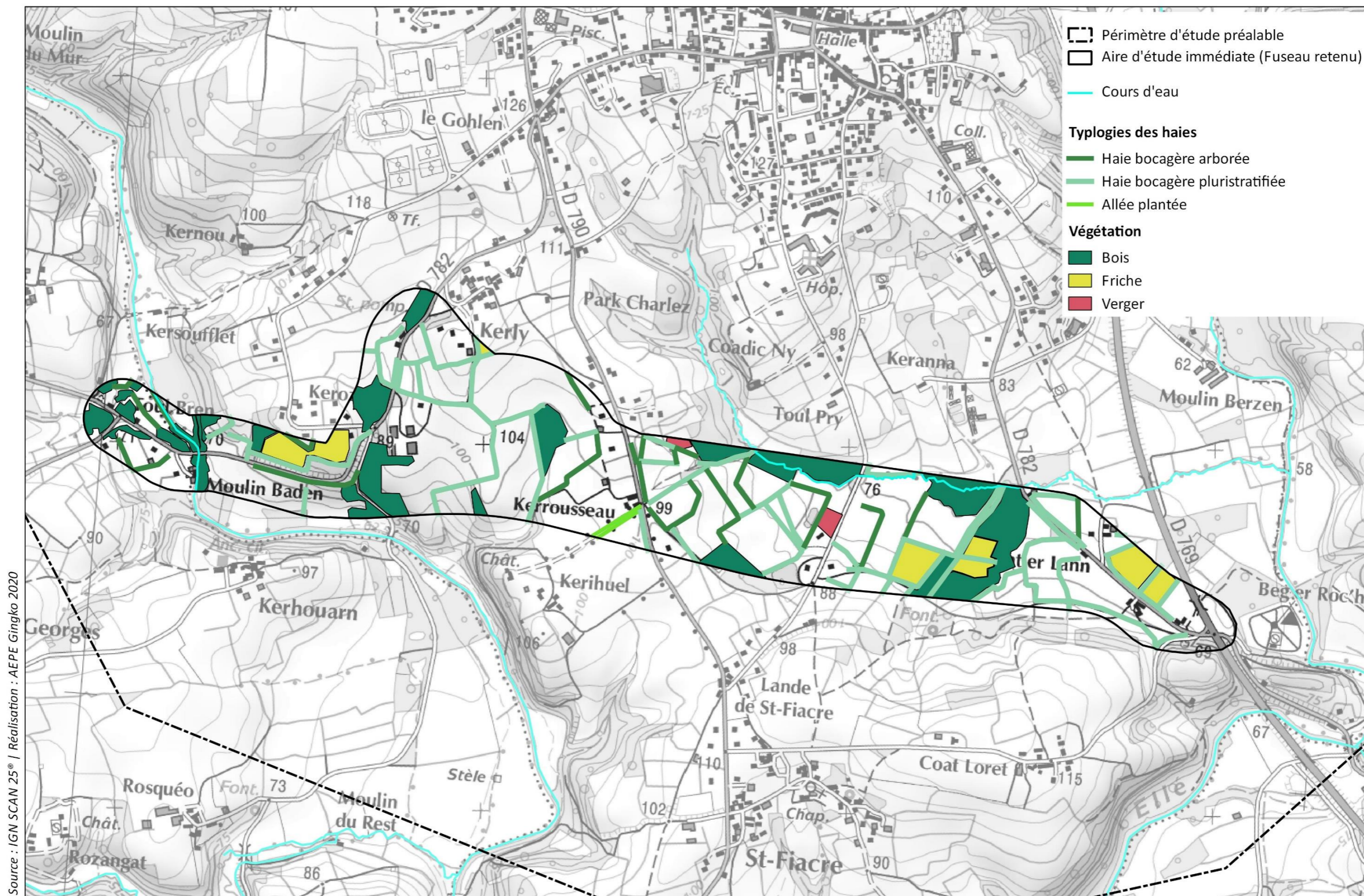
*Photo 164 : Verger situé le long de la rue de Saint-Fiacre*

**Pour conclure, les haies bocagères pluristratifiées et arborées constituent des éléments structurants du paysage de Le Faouët. Elles accompagnent le relief et les liaisons douces, et permet d'alterner les perceptions paysagères au gré de la densité du bocage. Ces haies représentent donc des enjeux à prendre en compte pour l'insertion paysagère du futur projet.**

**Il est également important de noter l'existence d'un groupement de végétation composé de bois, de bocage et de friches arborées entre Pont er Lann et la Lande de Saint-Fiacre formant ainsi un corridor de végétation très épais que le projet devra franchir. Une attention particulière devra donc être portée pour conserver les éléments de découverte et d'ouverture de ce paysage (chemins agricoles et chemins de randonnée, prairies).**

**L'allée plantée et le verger représentent des éléments de végétation plus ornementaux et rares à l'échelle du fuseau étudié. Ces typologies végétales présentes le long de la RD790 et de la rue de Saint-Fiacre devront faire l'objet d'une préservation dans le cadre de la réflexion sur l'implantation du projet.**

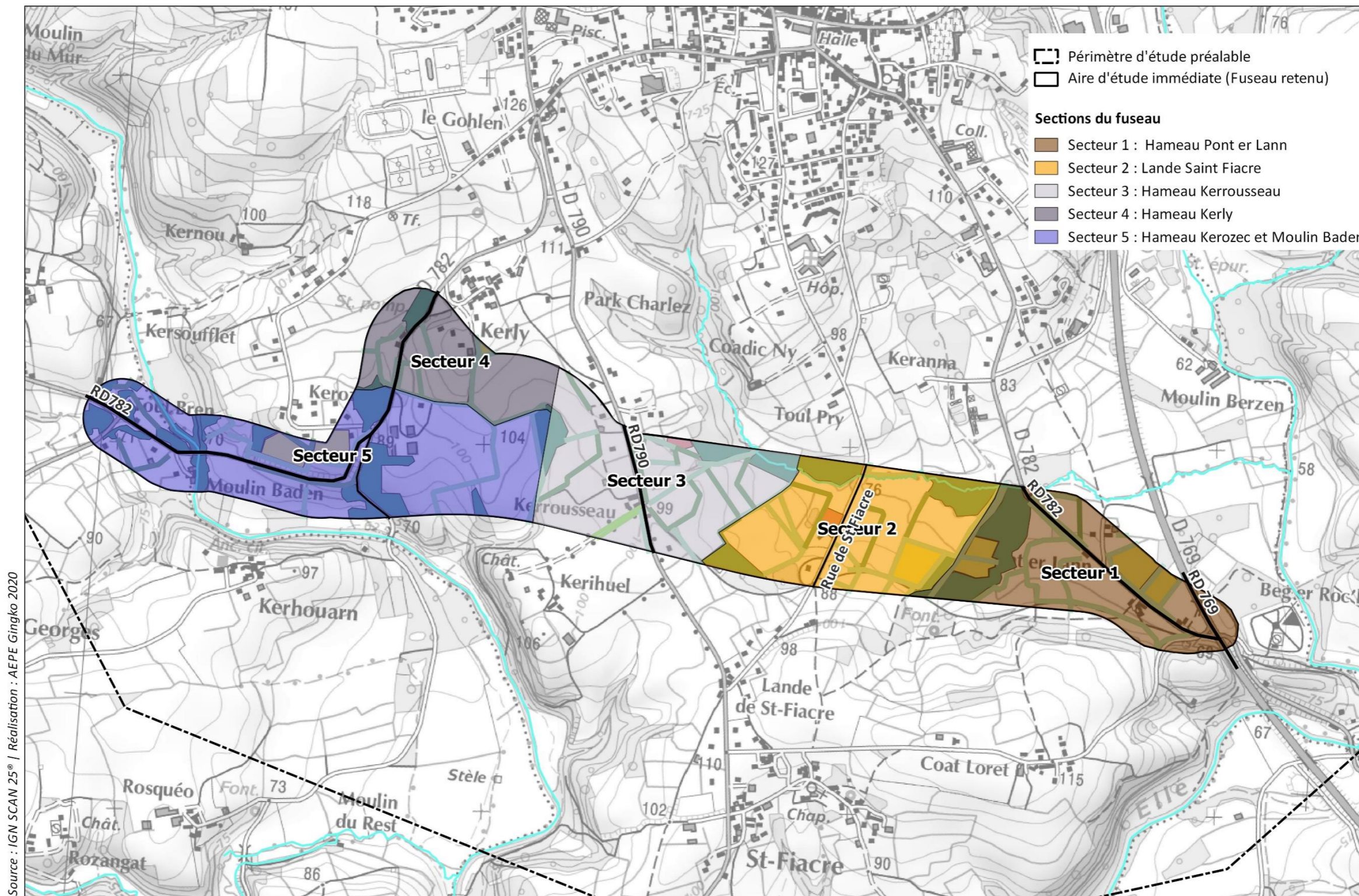






### XII.5.2.3. URBANISATION ET AXES DE COMMUNICATION

Afin d'analyser de façon détaillée les structures anthropiques du fuseau retenu, 5 secteurs ont été déterminés :



**Le découpage en 5 secteurs de l'Aire d'Etude Immédiate**



Carte 155 : Le découpage en 5 secteurs de l'aire d'étude immédiate

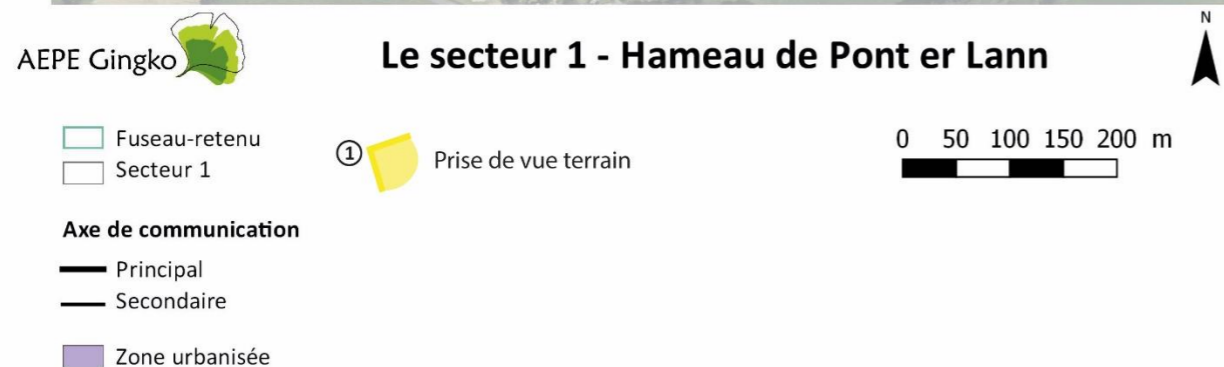


**SECTEUR 1 : LE HAMEAU DE PONT ER LANN TRAVERSE PAR LA RD782**

Le hameau de Pont er Lann est situé le long de la RD782. Il est constitué de plusieurs habitations principalement localisées le long de l'axe de communication. La présence de l'habitat permet des ouvertures visuelles sur les parcelles proches de la route.



Source : IGN SCAN 25®, BD ORTHO® / Réalisation : AEPE Gingko 2018



Carte 156 : Le secteur 1 – Hameau de Pont er Lann



Photo 165 : Hameau de Pont er Lann depuis la RD782 en direction de la RD769



Photo 166 : Hameau de Pont er Lann depuis la RD782 en direction du bourg de Le Fauët



Photo 167 : Maison isolée située le long de la RD782 au nord du tronçon étudié



La RD782, à l'échelle du secteur 1, relie la RD769 au bourg de Le Faouët. Cet axe traverse le tissu bocager et boisé de la campagne de Le Faouët, qui en dehors des abords du hameau de Pont er Lann, n'offre pas de vues en direction du paysage environnant.



Photo 168 : Abords bocagers et boisés de la RD782 fermant les vues

En conclusion, la présence de l'habitat le long de la RD782 représente un enjeu important à l'échelle du secteur 1. L'insertion paysagère de la future voie de contournement et du carrefour avec la RD782 le sera également.

## SECTEUR 2 : LE HAMEAU DE LA LANDE DE SAINT-FIACRE TRAVERSE PAR LA RUE DE SAINT FIACRE

Le secteur 2 du fuseau retenu est concerné par la partie nord du hameau de la lande de Saint-Fiacre. Ces quelques habitations se situent le long de la rue de Saint-Fiacre.



Source : IGN SCAN 25°, BD ORTHO® / Réalisation : AEPE Gingko 2018

AEPE Gingko

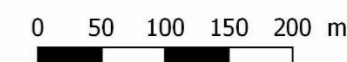
### Le secteur 2 - Hameau de la Lande Saint-Fiacre

- Fuseau-retenu
- Secteur 2

**Axe de communication**

- Principal
- Secondaire

- Zone urbanisée



Carte 157 : Le secteur 2 – Hameau de la Lande Saint-Fiacre



En limite sud, le fuseau est traversé par le sentier de randonnée GR38 qui longe deux propriétés privées comme l'illustre les deux photographies suivantes.



Photo 169 : La GR38 longeant l'étang privé d'une des habitations



Photo 170 : La GR38 longeant une habitation située le long de la rue de Saint-Fiacre

La rue de Saint-Fiacre relie la RD790 au bourg de Le Faouët. Cet axe offre quelques ouvertures visuelles en direction des parcelles arborées des habitations. Ces percées visuelles sont peu profondes car filtrées très rapidement par la végétation et le tissu bâti.



Photo 171 : La rue de Saint-Fiacre au niveau de l'intersection de la GR38



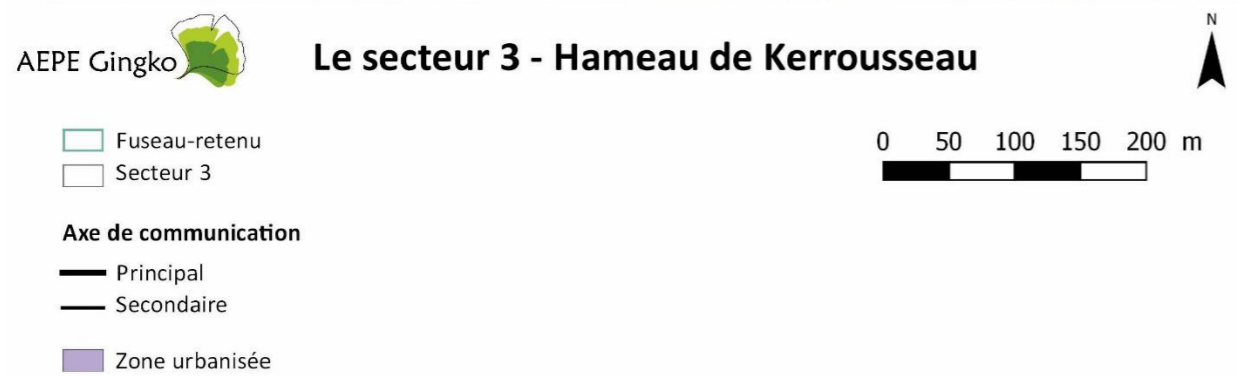
Photo 172 : Percées visuelles peu profondes depuis la rue de Saint-Fiacre au nord du fuseau étudié

**En conclusion, les enjeux principaux vis-à-vis du projet à l'échelle de la section 2 sont : la préservation du cadre de vie des habitations de la Lande de Saint-Fiacre ; l'éloignement du projet vis-à-vis des sentiers de randonnée ; et l'insertion paysagère du carrefour entre la rue de Saint-Fiacre et la future voie de contournement.**



**SECTEUR 3 : LE HAMEAU DE KERROUSSEAU TRAVERSE PAR LA RD790**

Le hameau de Kerrousseau est composé d'un habitat dispersé le long de la RD790. Le caractère architectural des habitations est divers et principalement résidentiel.



Carte 158 : Le secteur 3 – Hameau de Kerrousseau



Photo 173 : Habitat résidentiel du hameau de Kerrousseau

Seul un groupe bâti ancien est répertorié le long de l'allée plantée du château de Kerihuel. Cette organisation architecturale typique du paysage de Le Faouët est un point sensible malgré le délabrement des éléments situés près de la RD790, et représente un enjeu en termes d'ambiance paysagère.



Photo 174 : Groupement de bâti ancien situé le long de la RD790

La RD790 qui traverse le secteur 3 relie le hameau de Saint-Fiacre au bourg de le Faouët. À l'échelle du fuseau répertorié, cet axe offre peu d'ouvertures visuelles, et est principalement concerné par une occupation urbaine résidentielle.





Photo 175 : Seule ouverture visuelle du secteur 3 en direction d'un hangar agricole



Photo 176 : Perception d'un paysage fermé depuis la RD790 avec en arrière-plan un habitat résidentiel



Photo 177 : Maillage bocage et perception d'une maison de Kerrousseau depuis une parcelle agricole

Dans le secteur 3, l'enjeu principal vis-à-vis du projet concerne la préservation du cadre de vie des habitations de Kerrousseau, ainsi que l'insertion paysagère du carrefour entre la RD790 et la future voie de contournement.

### SECTEUR 4 : LE HAMEAU DE KERLY LONGE PAR LA RD782

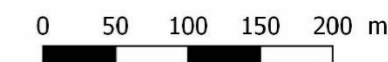
Le hameau de Kerly est un groupement relativement dense d'habitations aux caractères architecturaux anciens et résidentiels. À l'échelle du secteur 4, il s'agit principalement d'une occupation résidentielle avec des maisons situées au milieu de grande parcelle arborée. La végétation qui les entoure est relativement épaisse et filtre les vues.



AEPE Gingko

### Le secteur 4 - Hameau de Kerly

- Fuseau-retenu
- Secteur 4
- Axe de communication**
- Principal
- Secondaire
- Zone urbanisée



Carte 159 : Le secteur 4 – Hameau de Kerly

Comme l'illustre les photos suivantes, les vues en directions du hameau de Kerly sont filtrées par la végétation.





Photo 178 : Arrivée sur le hameau de Kerly depuis le sentier de randonnée



Photo 179 : Vue filtrée du hameau de Kerly par la végétation et la topographie depuis la RD782



Photo 180 : Vue filtrée du hameau de Kerly par la végétation et la topographie depuis la RD782

La RD782, située à l'ouest du bourg, relie le bourg de Le Faouët à Scaër. À l'échelle du secteur 4, la route est encaissée et encadrée par une épaisse végétation ne permettant pas de vue ouverte sur le paysage environnant. La route longe deux habitations situées en dehors du hameau de Kerly comme l'illustre la carte suivante et la photo n°2 (localisée sur la carte du secteur 4).

En conclusion, le relief marqué et les habitations représentent les enjeux importants à l'échelle du secteur 4. Les déblais et remblais occasionnés par le potentiel passage du projet et de sa connexion à la RD782 peuvent endommager l'ambiance paysagère pittoresque qui se dégage du bocage. Également, la préservation du cadre de vie des habitations serait à prendre en compte dans le cas du passage de l'ouvrage à l'intérieur de cette section.



**SECTEUR 5 : LE HAMEAU DE KEROZEC ET MOULIN BADEN**

Le hameau de Kerozec se développe principalement à l'ouest de la RD782. À l'échelle du secteur 5, les habitations les plus proches de l'axe sont perceptibles de façon partielle depuis la route. Tandis que l'exploitation agricole située sur le coteau est de la voie est entièrement masquée par la végétation. Les photographies suivantes sont localisées sur la carte ci-après.

Le hameau de Moulin Baden est situé en contrebas de la RD 782 à proximité de l'Inam. Comme le montre la photographie n°6, on aperçoit l'ancienne structure du moulin et quelques bâtiments anciens. Le projet devra veiller à ne pas occulter ces perceptions sur ce patrimoine local.

À l'extrémité ouest de l'Aire d'Étude Immédiate, au niveau du lieu-dit Toul Bren, quelques maisons sont situées au bord de la RD 782 (photographie n°7). L'accès à ces habitations et l'insertion du projet vis-à-vis de ces lieux de vie devront être facilités et optimales.

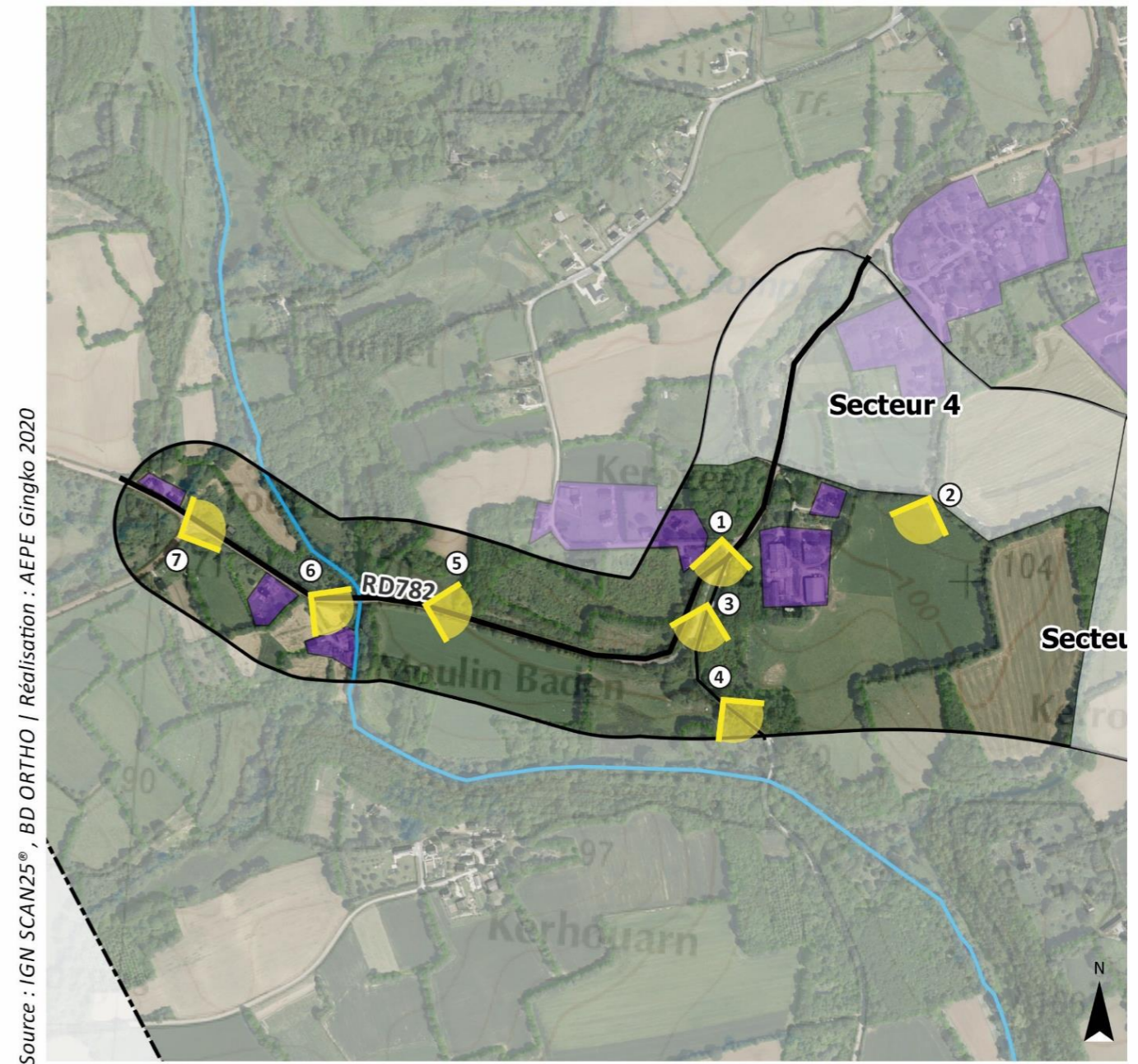


Photo 181 : Habitations de Kerozec les plus proches de la RD782

Située sur les hauteurs du coteau nord de la vallée de l'Inam, l'exploitation agricole de Kerozec est principalement perceptible depuis les parcelles agricoles environnantes comme l'illustre la photographie ci-dessous.



Photo 182 : Les bâtiments agricoles de l'exploitation agricole de Kerozec perceptibles depuis les parcelles agricoles environnantes



Source : IGN SCAN25®, BD ORTHO | Réalisation : AEPE Gingko 2020

**Le secteur 5 - Hameau de Kerozec et Moulin Baden**

0 100 200 300 400 m

- Périimètre d'étude préalable
- Aire d'étude immédiate (Fuseau retenu)
- Axe de communication**
  - Principal
  - Secondaire
  - Zones urbanisées
  - L'Inam

Carte 160 : Le secteur 5 – Hameau de Kerozec et Moulin Baden



Deux axes de communication traversent le secteur 5 : **la RD782 et la route descendant en direction de l'Inam**. La RD782 est bordée d'une végétation dense et arborée qui n'offre pas d'ouvertures visuelles en direction de la vallée de l'Inam proche. La route descendant vers l'Inam est sinueuse et met en exergue la topographie marquée du coteau de l'Inam. Comme l'illustrent les deux photographies ci-dessous, la route serpente sans percée visuelle en direction de la rivière en raison de la présence d'un relief accidenté de part et d'autre de la voie.

Puis, la vallée de l'Inam est de nouveau perceptible depuis la RD782 au gré de quelques ouvertures visuelles entre deux haies bocagères.



Photo 183 : Route descendant vers l'Inam bordée à droite par le coteau boisé et à gauche par le remblai accompagnant la RD782



Photo 184 : En descendant vers l'Inam, le coteau boisé est plus marqué



Photo 185 : Percée visuelle en direction de la vallée de l'Inam depuis la RD782



Photo 186 : Moulin Baden et ses bâtiments témoins d'un patrimoine local



Photo 187 : Au lieu-dit de Toul Bren, une maison est située au bord de la RD 782



**En conclusion, le relief marqué et chahuté, notamment dû au passage de la vallée de l'Inam, accompagne les routes de la section 5 et représente un enjeu paysager important à l'échelle du fuseau étudié. 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.**



#### XII.5.2.4. LES ELEMENTS TOURISTIQUES ET PATRIMONIAUX A L'ECHELLE DU FUSEAU RETENU

##### LES SENTIERS DE RANDONNEE

Comme l'illustre la carte qui suit localisant les éléments touristiques répertoriés à l'échelle de l'aire d'étude immédiate, la zone d'étude est parcourue à plusieurs reprises par de nombreux sentiers de randonnées. La GR38 traverse le sud du fuseau.

Comme le montre les photographies suivantes, les sentiers de randonnées sont bordés de haies arborées épaisses conférant à ces parcours une dimension paysagère intimiste et préservée.



*Photo 188 : La GR38 située à proximité de Pont er Lann*



*Photo 189 : La GR38 située à proximité du hameau de la Lande de Saint-Fiacre*



*Photo 190 : Un sentier de randonnée aux abords du hameau de Kerousseau*



## LES ABORDS DE LA FONTAINE SAINT-FIACRE

L'analyse patrimoniale à l'échelle du périmètre d'étude fait ressortir la fontaine Saint-Fiacre et ses abords comme un élément patrimonial et touristique à préserver du projet.

La carte des éléments touristiques et patrimoniaux qui suit, indique que le fuseau retenu est concerné par les abords nord du lieu patrimonial et touristique. Ils sont notamment traversés par de nombreux sentiers de découverte.

Ainsi, comme l'illustre les photographies ci-après, les sentiers de randonnées qui traversent ce secteur privilégié montrent des ambiances plus intimes et pittoresques. La végétation est plus dense, les reliefs sont plus marqués, créant de ce fait un pincement du paysage au caractère sensoriel.



Photo 191 : Sentier de randonnée à l'ambiance humique au relief marqué



Photo 192 : Perception du relief vallonné des abords de la fontaine Saint-Fiacre

## LES PUIITS ET LE DOMAINE DE BEG ER ROC'H

Les deux puits situés aux hameaux de Kerly (au nord) et de Kerhouam (au sud) et précédemment décrits dans le chapitre des « Éléments du patrimoine non protégés » au sein de l'état initial, ne soulèvent pas de sensibilité en raison de leur éloignement à l'Aire d'Étude Immédiate et de leur contexte urbanisé. Ainsi, aucune interaction visuelle ou physique entre le projet et ces deux éléments n'est soulevée.

Il en est de même avec le domaine de Beg er Roc'h (précédemment décrit dans le chapitre sur « l'urbanisation et les axes de communication » du Secteur 1). Le contexte boisé et bocager empêchant toute interaction visuelle entre l'Aire d'Étude Immédiate et ce lieu.

## LE MANOIR DE KERIHUEL

Le manoir (ou château) de Kerihuel, précédemment analysé comme ayant une sensibilité paysagère potentiellement faible soulève quant à lui un enjeu. En effet, si le manoir en lui-même est situé dans un écrin boisé dense réduisant les perceptions sur l'Aire d'Étude Immédiate, son allée plantée reste tout de même située au sein du périmètre du projet. Un enjeu paysager est donc soulevé pour cette allée plantée qui devra faire l'objet de toutes les attentions lors de la conception du projet.

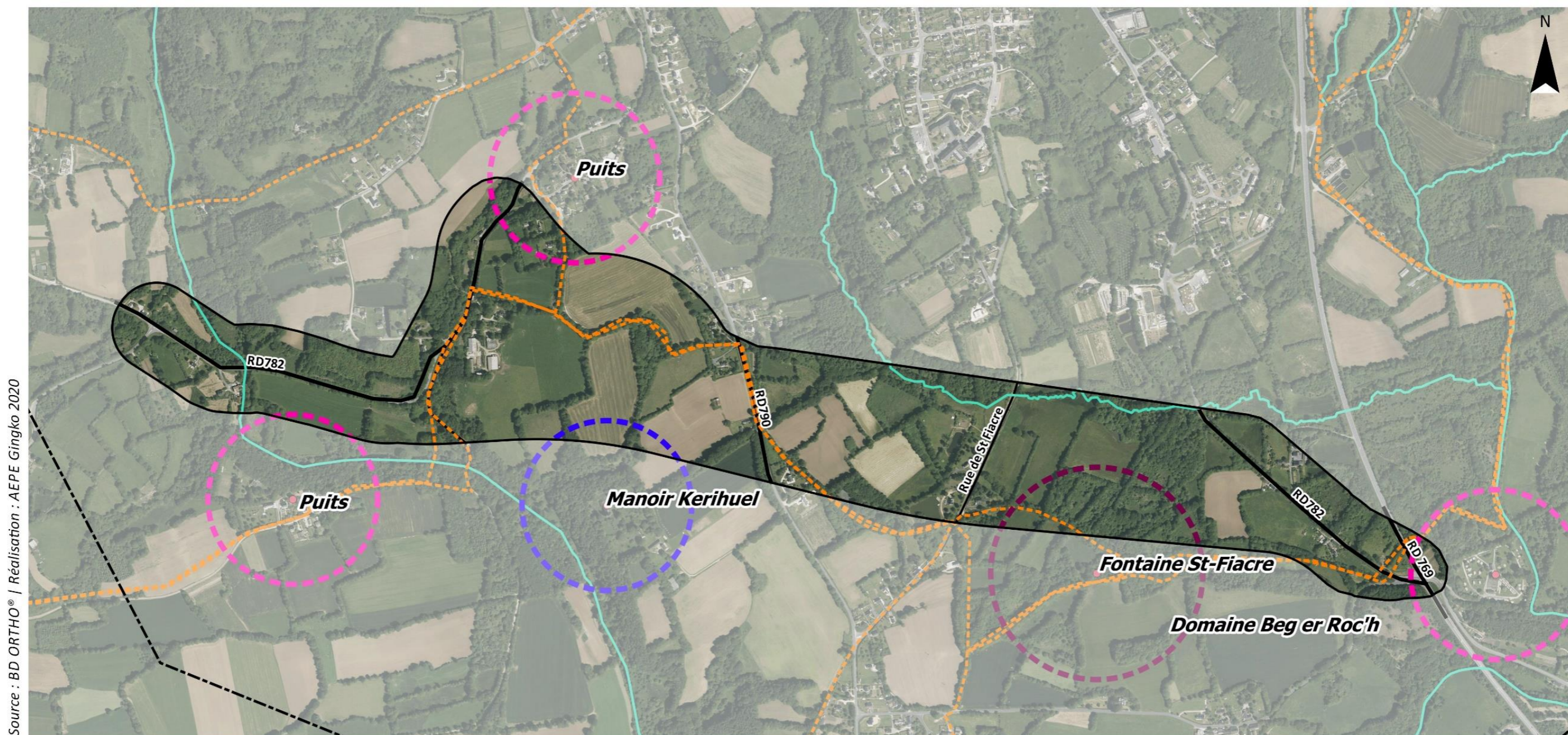


Photo 193 : A droite du cadrage, perception du Manoir de Kerihuel et son allée plantée qui s'étire entre les parcelles cultivées. Source photo : F. Henry

**Les sentiers de randonnées à l'échelle du fuseau retenu sont des éléments indissociables du paysage rural et de la structure agricole des parcelles de Le Faouët. Les potentielles traversées de ces parcours par le futur projet devront au maximum être évitées. Dans le cas d'une interception inévitable, l'enjeu paysager se situera dans la restauration de la liaison douce et la définition de son accompagnement dans le respect du paysage local.**

**Les abords de la fontaine Saint-Fiacre représentés à l'échelle du fuseau retenu des espaces privilégiés à préserver, et devront donc ainsi être évités par le passage du projet.**





Source : BD ORTHO® / Réalisation : AEPE Gingko 2020



### Les éléments touristiques et patrimoniaux à l'échelle de l'Aire d'Etude Immédiate



- Périmètre d'étude préalable
- Aire d'étude immédiate (Fuseau retenu)
- Sentiers de randonnée
- Cours d'eau

- Lieux touristiques et patrimoniaux potentiellement sensibles vis-à-vis du projet**
- Zone de préservation des abords des lieux touristiques à la sensibilité potentielle forte
  - Zone de préservation des abords des lieux à la sensibilité potentielle moyenne
  - Zone de préservation des abords des lieux à la sensibilité potentiellement faible

Carte 161 : Les éléments touristiques et patrimoniaux à l'échelle du fuseau retenu



### XII.5.2.5. DECOUVERTE DU PAYSAGE ENVIRONNANT DEPUIS LE FUSEAU RETENU

Le fuseau retenu se situe dans un paysage boisé et bocager fermant globalement les vues sur le paysage environnant. Pour autant, il existe quelques ouvertures ponctuelles sur le paysage.

On dénombre 2 types d'ouvertures visuelles :

- Les ouvertures visuelles restreintes par le tissu bocager
- Les ouvertures visuelles lointaines

Comme l'illustre la carte suivante, les ouvertures visuelles restreintes par le tissu bocager sont situées principalement le long des axes traversant le fuseau retenu.

Les photographies n°1 et n°4 ci-après montrent quant à elles des ouvertures visuelles restreinte situées depuis les limites de parcelles agricoles.



Photo 194 : Percée visuelle sur le hameau de Pont er Lann



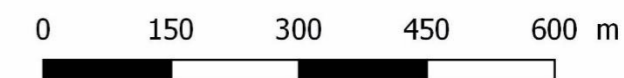
Photo 195 : Ouverture visuelle en direction du hameau de Kerrousseau







Source : IGN SCAN 25°, BD ORTHO | Réalisation : AEPE Gingko 2020



### Les ouvertures visuelles en direction du paysage environnant depuis l'Aire d'Etude Immédiate



-  Ouvertures visuelles en direction du paysage environnant
-  Haies bocagères filtrant partiellement les vues lointaines
-  Haies bocagères bloquant les vues lointaines
-  Numérotation des prises de vue

Carte 162 : Les ouvertures visuelles en direction du paysage environnant depuis le fuseau



Les ouvertures visuelles lointaines (photographies n°2 et 3) se situent sur deux lieux ponctuels du fuseau retenu. Elles sont localisées sur la carte précédente.

Depuis la GR38, ces percées visuelles perceptibles sont orientées en direction du bourg de Le Faouët. Plus précisément, on distingue le relief sur lequel se situe le bourg, et les silhouettes des bâtiments localisés sur les hauteurs de la commune.



Photo 196 : Ouverture visuelle en direction du bourg de Le Faouët située à l'est du fuseau



Photo 197 : Ouverture visuelle en direction du bourg de Le Faouët située aux abords du hameau de la Lande de Saint-Fiacre

Situées à l'ouest du fuseau retenu, les ouvertures visuelles lointaines (photographies n°5 et 6) sont orientées en direction de la vallée de l'Inam située plus au sud.

La vallée de l'Inam est marquée par le relief contrasté des coteaux qui l'accompagnent. Ces ondulations topographiques représentent un motif identifiable dans le paysage.



Photo 198 : Percée visuelle en direction de la vallée de l'Inam en direction du hameau de Kerozec



Photo 199 : Percée visuelle en direction de la vallée de l'Inam depuis la trame bocagère



Photo 200 : Courte ouverture visuelle sur les boisements de la vallée de l'Inam en contrebas



En conclusion, les ouvertures visuelles restreintes par le tissu bocager, du fait de leur localisation, représentent un enjeu important vis-à-vis des hameaux et des axes de communication. Dans ce cadre, le tissu bocager devient la maille structurante avec laquelle l'implantation du futur projet doit composer. Ceci afin de préserver les lieux d'habitations proches et de faciliter la lecture des intersections avec les axes existants.

Enfin, les ouvertures visuelles lointaines représentent un enjeu qu'il peut être intéressant de valoriser ponctuellement, dans un contexte où, la découverte du paysage vallonné de Le Faouët est rare en raison de la densité du maillage bocager existant.

### XII.5.2.6. DECOUVERTE DU FUSEAU RETENU DEPUIS LE PAYSAGE ENVIRONNANT

Dans un contexte paysager de bocage et de boisements dense, il existe très peu d'ouvertures visuelles lointaines en direction du fuseau retenu.

Comme le localise la carte suivante, on relève deux ouvertures visuelles panoramiques en direction du fuseau étudié.

La première ouverture visuelle (photographie n°7) se situe sur la RD790 et est orientée en direction du château de Kerihuel. La maille bocagère souligne le relief et accentue un effet de profondeur en direction de la vallée de l'Inam.



Photo 201 : Ouverture visuelle en direction du château de Kerihuel depuis la RD790

La seconde prise de vue (photographie n°9) illustre l'ouverture visuelle existante depuis la route de Kerozec. Au premier plan, on distingue les hameaux de Kerly et de Kerozec accompagnés par une végétation arborée. Sur l'horizon, on perçoit la ligne de crête du coteau sud de la vallée de l'Inam.



Photo 202 : Ouverture visuelle en direction des hameaux de Kerly et Kerozec depuis la route de Kerozec

En conclusion, il y a peu de vues ouvertes sur le fuseau retenu depuis le paysage environnant. Pour autant, lorsqu'elles existent, les ouvertures visuelles lointaines génèrent une lecture du paysage et offrent des ambiances qualitatives. Il est donc important de conserver les éléments filtrants (haies bocagères) afin de préserver l'effet visuel perceptible depuis ces points de vue.

De façon ponctuelle, la connexion entre le projet et la RD782 pourra être perceptible depuis la route de Kerozec étant donné la topographie des lieux. Une attention particulière sur ce point d'accroche devra donc être portée lors du choix de l'implantation de l'axe de contournement. Ceci afin de limiter les déblais et les remblais qui peuvent être impactant d'un point de vue paysager.







Source : IGN SCAN 25°, BD ORTHO / Réalisation : AEPE Gingko 2020



### Les ouvertures visuelles en direction du paysage environnant depuis l'Aire d'Etude Immédiate



-  Ouvertures visuelles en direction du fuseau retenu
-  Haies bocagères filtrant partiellement les vues lointaines
-  Haies bocagères bloquant les vues lointaines
-  Numérotation des prises de vue

Carte 163 : Les ouvertures visuelles en direction du fuseau depuis le paysage environnant



### XII.5.3. SYNTHÈSE DES ENJEUX PAYSAGERS A L'ÉCHELLE DU FUSEAU RETENU

De façon générale, le paysage bocager, boisé et vallonné de Le Faouët représente un paysage typique de la Bretagne intérieure. Ces caractéristiques doivent donc faire l'objet d'une attention particulière voire d'une préservation selon les cas dans le cadre de l'insertion paysagère du futur projet.

À l'échelle du fuseau retenu, les éléments paysagers et patrimoniaux représentant des enjeux vis-à-vis du futur projet sont :

- Le relief marqué avec lequel il sera primordial de composer pour limiter les déblais et remblais ;
- La présence du ruisseau permanent au nord accompagné par une ripisylve dense qu'il est préférable de longer que de traverser ;
- La vallée de l'Inam qui représente un paysage emblématique et une ambiance paysagère remarquable à l'échelle du fuseau.
- Les éléments de végétation structurants comme les haies bocagères, les bois, les friches arborées qu'il faudra traverser tout en préservant les éléments de découverte et d'ouverture de ce bocage ;
- Les éléments de végétation particuliers à l'image de l'allée plantée de Kerihuel et du verger de la rue de Saint-Fiacre qui nécessitent une protection particulière vis-à-vis du projet ;

La carte ci-après localise les éléments de végétation à enjeux forts et moyens

- La préservation du cadre de vie des multiples habitations situées aux abords des axes de communication traversant le fuseau retenu. Comme l'illustre la carte suivante les hameaux de Kerozec, Kerly, Kerrousseau (Parc Charles), La lande de St-Fiacre et de Pont er Lann représentent des enjeux forts. Tandis que la ferme de Kerozec représente un enjeu moyen vis-à-vis du projet.

- L'insertion des potentielles intersections entre les axes existants et le futur projet (RD782, RD790, Rue de St-Fiacre) ;

- Les sentiers de randonnées qui sont des éléments indissociables du paysage rural et de la structure agricole des parcelles de Le Faouët. La traversée de ces parcours par le projet doit être évitée.

Dans le cas d'une interception inévitable, l'enjeu paysager se situera dans la restauration de la liaison douce et la définition de son accompagnement dans le respect du paysage local ;

- Les abords de la fontaine Saint-Fiacre représente à l'échelle du fuseau retenu des espaces privilégiés à préserver, et devront donc ainsi être évités par le passage du projet ;

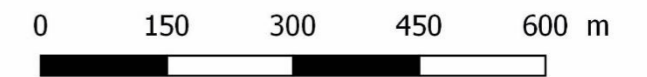
- Enfin, les ouvertures visuelles sont peu nombreuses et deviennent donc des enjeux importants à préserver et à valoriser pour permettre la lecture des qualités paysagères de ces paysages ruraux bretons.

La carte de synthèse de enjeux paysagers et patrimoniaux qui suit localise les différents éléments à enjeu cités précédemment.





Source : IGN SCAN 25®, BD ORTHO | Réalisation : AEPE Gingko 2020




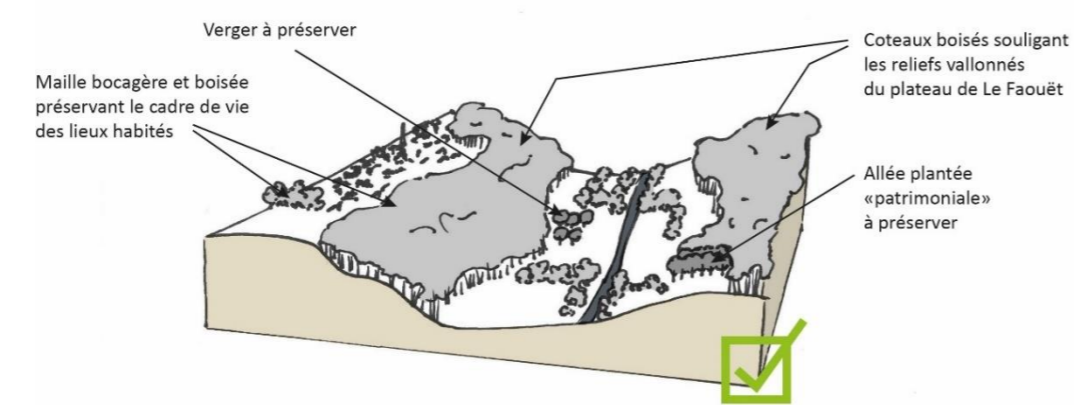
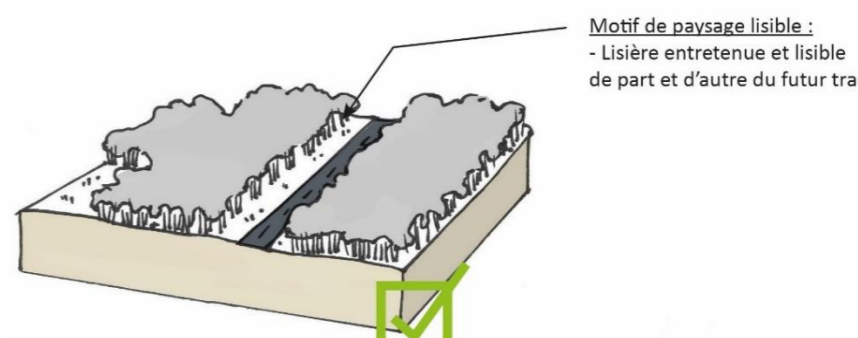
### La synthèse des enjeux paysagers à l'échelle de l'Aire d'Etude Immédiate

- |  |                                     |   |
|--|-------------------------------------|---|
| Fuseau retenu  | Urbanisation à enjeu paysager fort  | Sentier de randonnée à préserver vis-à-vis du projet  |
| Haie bocagère pluristratifiée à enjeu paysager fort  | Urbanisation à enjeu paysager moyen | Zone de préservation des abords des éléments à caractère patrimonial                        |
| Haie bocagère pluristratifiée à enjeu paysager moyen | Boisement à enjeu paysager fort     |   |
| Haie bocagère arborée à enjeu paysager moyen         | Boisement à enjeu paysager moyen    |   |
| Allée plantée à enjeu patrimonial fort               | Zone de relief plus marqué          | Ouverture visuelle lointaine sur le paysage environnant à valoriser dans le cadre du projet |

Carte 164 : La synthèse des enjeux paysagers et patrimoniaux à l'échelle du fuseau retenu



## XII.5.4. RECOMMANDATIONS POUR L'INSERTION PAYSAGERE DU PROJET

Thématiques étudiées à l'échelle du fuseau retenu	Enjeux identifiés à l'échelle du fuseau étudié	Recommandations
Relief et Hydrographie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Présence d'un ruisseau permanent au nord du fuseau ;</li> <li>Présence d'un relief marqué au sud du fuseau ;</li> <li>Relief marqué et chahuté sur la partie ouest du fuseau.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser une implantation du projet respectueuse de la topographie engendrant moins de déblais et de remblais ;</li> <li>Favoriser une implantation du projet de façon linéaire en longeant les vallées, continuités paysagères principales du territoire.</li> </ul>
	<p style="text-align: center;"><b>FAVORISER UNE IMPLANTATION DU PROJET RESPECTUEUSE DE LA TOPOGRAPHIE ENGENDRANT MOINS DE DÉBLAIS ET DE REMBLAIS</b></p>  <p style="text-align: center;"><i>Figure 34 : Préconisations pour l'insertion du projet de façon respectueuse du relief et de l'hydrographie</i></p>	<p>Route passant par le coteau en creusant dans le relief</p>
Les éléments de végétation structurants	<ul style="list-style-type: none"> <li>Présence de haies bocagères pluristratifiées marquant les reliefs et les liaisons douces ;</li> <li>Présence de haies bocagères préservant le cadre de vie des habitations ;</li> <li>Présence d'un corridor de végétation dense et épais implanté du nord au sud du fuseau étudié ;</li> <li>Présence d'un verger et d'une allée plantée qui représentent des types de végétation rares et plus ornementaux à l'échelle du fuseau.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Préserver la maille bocagère et boisée structurant la lecture du paysage et préservant le cadre de vie des habitations ;</li> <li>Prendre appui sur la maille bocagère à enjeu moyen pur l'intégration paysagère du projet ;</li> <li>Conserver les éléments de découverte et d'accès du corridor de végétation dense (chemins agricoles et chemins de randonnée) ;</li> <li>Préserver le verger et l'allée plantée de l'implantation du projet</li> </ul>
	<p style="text-align: center;"><b>PRÉSERVER LA MAILLE BOCAGÈRE ET BOISÉE STRUCTURANTE DU PAYSAGE DE LE FAOUËT</b></p>  <p style="text-align: center;"><i>Figure 35 : Préconisations pour la préservation de la maille bocagère et boisée structurante du paysage de Le Fauouët</i></p>	<p style="text-align: center;"><b>PRÉSERVER LES ENTITÉS PAYSAGÈRES TRAVERSÉES LE BOIS - VALORISATION DE LA LISIÈRE</b></p>  <p style="text-align: center;"><i>Figure 36 : Préconisation d'aménagement dans le cadre de la traversée d'un bois par le projet</i></p>
L'urbanisation et les axes de communication	<ul style="list-style-type: none"> <li>Présence de nombreux hameaux le long des axes de communication ;</li> <li>Présence de 4 axes principaux traversant du nord au sud le fuseau étudié.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Éloigner le tracé du projet des lieux de vie groupés à l'ambiance paysagère intimiste</li> <li>Préserver le cadre de vie des lieux d'habitations (conservation des nombreuses haies) ;</li> <li>Faciliter la lecture du paysage au niveau des potentiels carrefours qui seront situés entre les axes existants et le futur tracé.</li> </ul>




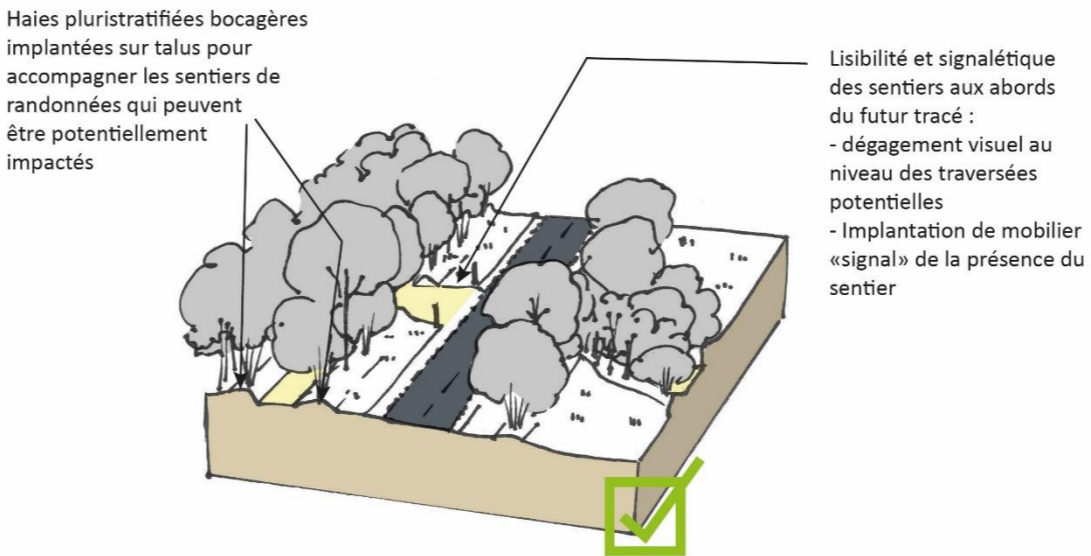
Thématiques étudiées à l'échelle du fuseau retenu	Enjeux identifiés à l'échelle du fuseau étudié	Recommandations
	<p>FACILITER LA LECTURE DU PAYSAGE AU NIVEAU DES CARREFOURS ENTRE LES AXES EXISTANTS ET LE FUTUR TRACÉ</p> 	<p>Recommandations</p>
<p>Les éléments touristiques et patrimoniaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Présence de nombreux sentiers de randonnées dont la GR38 ;</li> <li>Présence de la zone de préservation des abords de la fontaine Saint-Fiacre.</li> </ul> <p>AMÉNAGEMENTS ET SIGNALISATION DES SENTIERS DE RANDONNÉES</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Éviter au maximum les traversées de ces parcours pédestres. Dans le cas d'une interception inévitable, l'enjeu paysager se situera dans la restauration de la liaison douce et la définition de son accompagnement paysager ;</li> <li>Les abords de la fontaine Saint-Fiacre sont espaces privilégiés à préserver, et devront donc ainsi être évité par le passage du projet.</li> </ul>
<p>Ouvertures visuelles en direction du paysage environnant</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Présence d'ouvertures ponctuelles retreintes par le tissu bocage</li> <li>Présence d'ouvertures visuelles lointaines qui favorisent la découverte du paysage environnant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Veiller à préserver le cadre de vie des habitations situées à proximité d'une ouverture visuelle restreinte ;</li> <li>Valoriser les ouvertures visuelles lointaines en direction de la silhouette de Le Faouët située au nord et de la vallée de l'Inam située au sud.</li> </ul>
<p>Ouvertures visuelles en direction du fuseau retenu</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il existe deux ouvertures visuelles en direction du fuseau depuis le paysage environnant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Préserver la perspective en conservant les haies et les boisements structurants les vues, notamment depuis la route de Kerozec où la perception du futur ouvrage serait impactante.</li> </ul>

Figure 37 : Préconisations d'aménagement d'une intersection du projet avec un axe existant

Figure 38 : Préconisations de réaménagement des sentiers de randonnée potentiellement impactés par le projet



# XIII. MILIEU HUMAIN

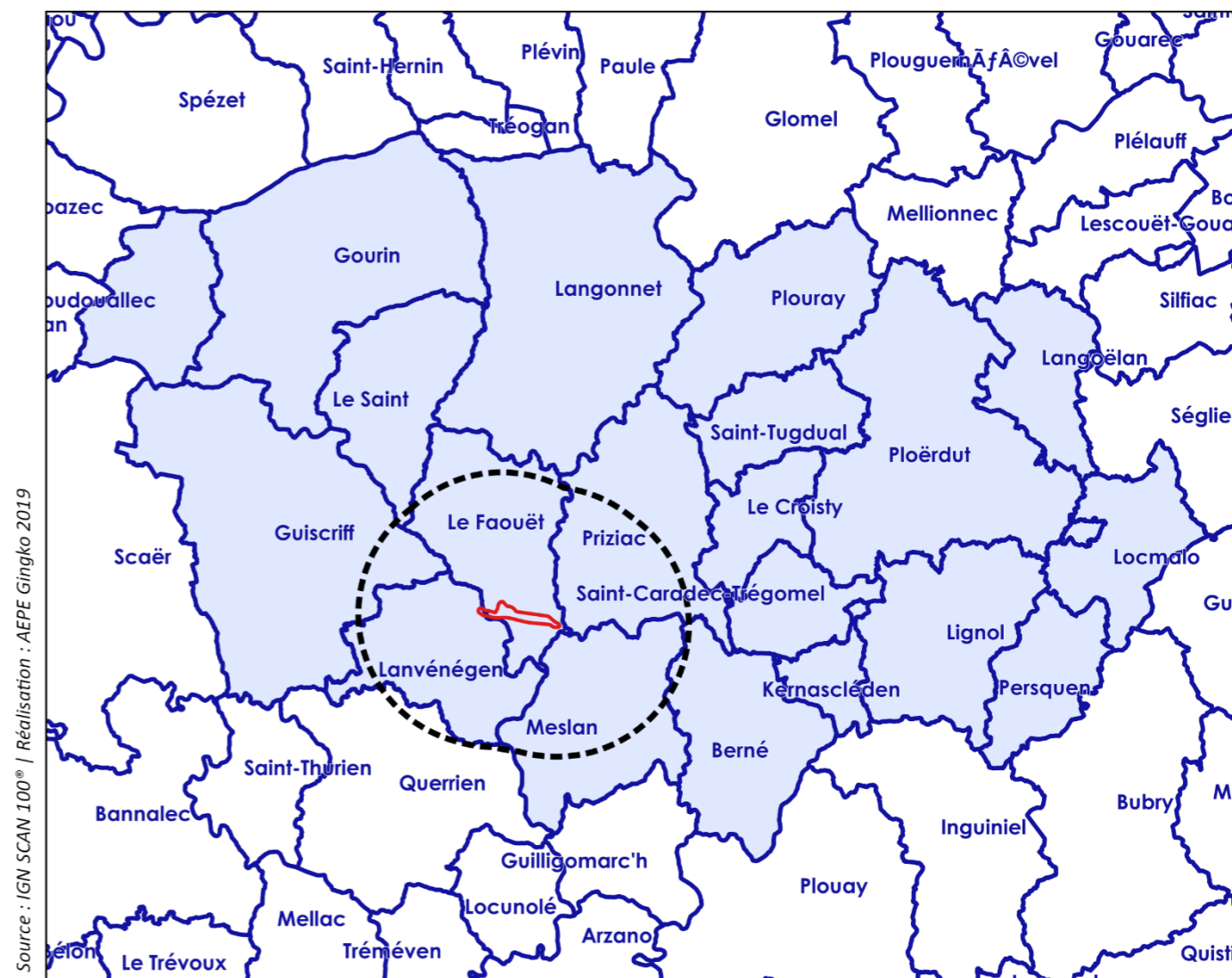
## XIII.1. CONTEXTE ADMINISTRATIF

L'aire d'étude rapprochée est située en région Bretagne, à l'ouest du département du Morbihan, sur le territoire de la commune de Le Faouët.

La commune de Le Faouët fait partie de Roi Morvan Communauté. Créée au 1er janvier 1999, Roi Morvan Communauté (RMCom), regroupe 21 communes des cantons de Guémené s/Scorff, Gourin et Le Faouët. Le territoire, d'une superficie de 763 km<sup>2</sup>, compte 26 500 habitants. En 2012, la Communauté de Communes du Pays du Roi Morvan change de nom pour devenir Roi Morvan Communauté.

Les communes de l'agglomération sont :

Nom	Superficie (km <sup>2</sup> )	Population	Densité (hab./km <sup>2</sup> )
Gourin	74,72	3 887 (2016)	52
Berné	34,77	1 518 (2016)	44
Le Croisty	15,88	708 (2016)	45
Le Faouët	34,03	2 811 (2016)	83
Guémené-sur-Scorff	1,17	1 082 (2016)	925
Guiscriff	85,46	2 127 (2016)	25
Kernascléden	9,26	404 (2016)	44
Langoëlan	22,27	380 (2016)	17
Langonnet	85,4	1 808 (2016)	21
Lanvénegen	29,42	1 175 (2016)	40
Lignol	38,43	869 (2016)	23
Locmalo	23,91	906 (2016)	38
Meslan	37,13	1 426 (2016)	38
Persquen	19,96	340 (2016)	17
Ploërdut	75,83	1 216 (2016)	16
Plouray	39,09	1 142 (2016)	29
Priziac	44,63	981 (2016)	22
Roudouallec	24,82	719 (2016)	29
Le Saint	31,03	591 (2016)	19
Saint-Caradec-Trégomel	16,12	476 (2016)	30
Saint-Tugdual	19,97	370 (2016)	19



Source : IGN SCAN 100® | Réalisation : AEPE Gingko 2019

**Contexte administratif**

- Aire d'étude immédiate
- Aire d'étude éloignée
- Limites communales
- Communes de Roi Morvan Communauté

N  
0 2 4 6 8 km

Carte 165 : Contexte administratif



Roi Morvan Communauté exerce les compétences suivantes :

**Compétences obligatoires :**

- Aménagement de l'espace communautaire
- Action de développement économique
- Elimination et valorisation des déchets des ménages et déchets assimilés
- Politique de logement social d'intérêt communautaire en faveur du logement des personnes défavorisées

**Autres compétences :**

- Politique touristique
- Politique culturelle
- Politique environnementale
- Politique communautaire à destination des enfants et des jeunes
- Action sociale d'intérêt communautaire
- Agriculture
- Transport communautaire
- Nouvelles Technologies

L'aire d'étude rapprochée du projet concerne 4 communes. Ces communes font l'objet d'une étude plus poussée de leur population, des activités économiques qu'elles accueillent. Les règles d'aménagement qui régissent le territoire de la commune de Le Faouët sont également étudiées dans la suite du rapport.

- Le Faouët
- Priziac
- Lanvénegen
- Meslan

## XIII.2. DOCUMENTS D'URBANISME ET DE PLANIFICATION

### XIII.2.1. SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCoT)

#### XIII.2.1.1. LE SCoT ROI MORVAN COMMUNAUTÉ

Un SCoT coordonne les différentes politiques publiques de développement local : aménagement, mobilités, développement économique, habitat, ....

Par son approche transversale, il vise à rendre ces politiques plus efficaces, à aboutir à un projet de territoire cohérent et à des objectifs partagés.

Le SCoT doit organiser l'évolution d'un territoire dans la perspective d'un développement durable, c'est-à-dire équilibré entre développement et préservation du territoire. Il traduit les choix de développement et d'aménagement durables pour les 20 prochaines années.

LE TERRITOIRE DE ROI MORVAN COMMUNAUTÉ

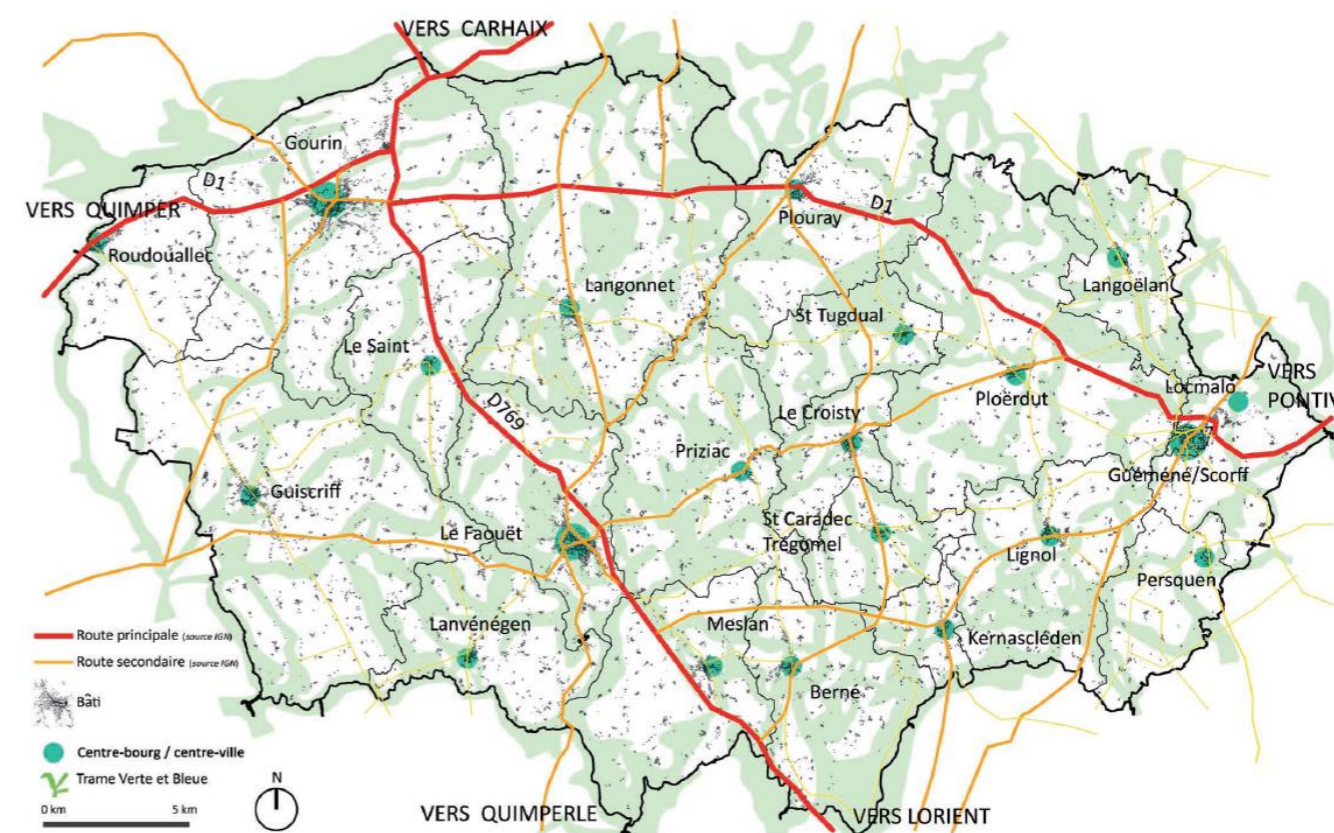


Figure 39 : Périmètre couvert par le SCoT

Le 7 décembre 2018, le conseil syndical du pays du centre ouest de Bretagne a voté l'approbation du SCoT de Roi Morvan Communauté.

Le Schéma de Cohérence Territoriale est composé des documents suivants :



- **Un rapport de présentation** comprenant un diagnostic, un état initial de l'environnement et une évaluation environnementale ;
- **Un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)** : Il fixe les objectifs des politiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacement des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile.

Il s'agit d'un document politique qui exprime les objectifs stratégiques retenus.

- **Un Document d'Orientations Générales (DOG)** : Ce document regroupe toutes les dispositions prescriptives du Schéma et en précise la portée juridique. Son contenu s'impose aux autres documents.

Le Document d'Orientations Générales précise les orientations d'aménagement de l'espace permettant de mettre en œuvre le projet défini dans le PADD. Ces orientations concernent les grands équilibres entre urbanisation et espaces naturels et agricoles, le logement, notamment social, les implantations commerciales, les déplacements et l'environnement.

C'est sur la base de ces orientations que s'établira la compatibilité du projet.

### OBJECTIFS DU PADD EN LIEN AVEC LE PROJET

Le diagnostic du SCOT a retenu 4 grands axes pour guider l'élaboration du Projet d'Aménagement et de Développement Durable :

- 1 - Le projet de territoire
- 2- Pour rendre le pays du Roi Morvan plus attractif
- 3- Une économie forte et diversifiée à partir des ressources et savoir-faire locaux
- 4-Un nouvel équilibre entre l'habitat, l'agriculture, la nature et les patrimoines

Le PADD du SCOT affiche plusieurs orientations à prendre en compte dans l'élaboration du projet, celles concernant plus précisément un projet routier sont détaillées.

#### POUR RENDRE LE PAYS DU ROI MORVAN PLUS ATTRACTIF

- 2-1 Une organisation tricéphale plus efficace
- **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.

#### Les objectifs politiques

1. La question des déplacements s'envisage à différents niveaux : entre Roi Morvan Communauté et les pôles urbains périphériques, entre les villes, bourgs et pôles d'activités du territoire, et enfin au sein de chaque ville ou bourg. Dans chaque cas, une palette de modes de déplacement sera proposée aux habitants avec la volonté de faciliter l'autonomie des personnes non motorisées.

2. Il sera mis un terme à l'étirement des bourgs le long des routes ou sous forme de lotissements à l'écart des bourgs, dans des conditions n'offrant aucune autre possibilité que la voiture pour les déplacements de base.

3. Le service de transport par autocar peut être amélioré de diverses manières, mais une augmentation de la fréquence des dessertes serait très coûteuse et peu efficace. En outre, une réduction des temps de parcours serait difficilement compatible avec une desserte fine du territoire et notamment des bourgs.

4. Les élus souhaitent favoriser un développement de nouveaux modes d'utilisation de la voiture tels que le co-voiturage, l'autopartage et le transport à la demande.

5. La réaffirmation de la place du piéton (bas-côtés aménagés ou trottoirs) et l'identification de cheminements continus et protégés du stationnement sont essentiels à la liberté de se déplacer à pied en sécurité dans bourgs. Des actions seront engagées dans ce sens.

6. Les pôles d'échanges (arrêts de bus, aires de co-voiturage) devront être reliées dans la mesure du possible aux bourgs les plus proches par des cheminements piétons et cyclables.

- 2-3 Des logements pour rapprocher les générations et mieux faire vivre les bourgs
- 2-4 Des équipements et services commodément accessibles pour tous
- 2-5 Des règles d'urbanisme mieux adaptées aux besoins actuels des habitants
- 2-6 L'accès aux réseaux numériques pour tous
- **2-7 Les échanges avec les territoires limitrophes**

#### UNE ECONOMIE FORTE ET DIVERSIFIEE A PARTIR DES RESSOURCES ET SAVOIR-FAIRE LOCAUX

- 3-1 Préserver l'outil de travail agricole
- 3-2 Favoriser la diversification agricole
- 3-3 Renouveler le bâti agricole
- 3-4 Tirer parti des ressources locales
- 3-5 Renforcer l'économie touristique
- 3-6 Accueillir les activités sur des sites appropriés

#### UN NOUVEL EQUILIBRE ENTRE L'HABITAT, L'AGRICULTURE, LA NATURE ET LES PATRIMOINES

- 4-1 La trame verte et bleue est un outil d'aménagement
- 4-2 Des espaces de transition à créer entre espaces agricoles et espaces habités
- 4-3 Une bonne planification pour les bourgs et les villages
- **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.

#### Les objectifs politiques

1. L'outil "projet de bourg" déjà évoqué, ainsi qu'une analyse des disponibilités foncières, seront mis en œuvre pour aider les bourgs à mieux se développer et à renforcer la proximité des habitants par rapport aux équipements et services.
2. Les documents d'urbanisme arrêteront les étirements d'urbanisation le long des routes.
3. La liberté de pouvoir se déplacer à pied autour de chez soi à tous les âges de la vie doit être garantie. Les communes identifient et protègent des cheminements continus et protégés du stationnement entre les quartiers d'habitat et les centres des bourgs.

- 4-5 Une nature et des patrimoines plus accessibles
- 4-6 Des services écologiques à préserver
- 4-7 Des paysages agréables à vivre
- 4-8 Réussir la transition énergétique
- 4-9 Réduire l'exposition des habitants aux risques

### ORIENTATIONS DU DOO EN LIEN AVEC LE PROJET

Le Document d'orientations et d'objectifs (DOO) détermine les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers. Il définit les conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux, de mise en valeur des entrées de ville, de valorisation des paysages et de prévention des risques. Il constitue le document d'urbanisme réglementaire proprement dit et est la partie opposable du SCOT. Les principales orientations sont listées ci-après :

#### 1- Le projet de territoire de Roi Morvan Communauté

- 1-1 Les grandes intentions de développement
- **1-2 Les échanges avec les territoires limitrophes**
- **1-3 Une organisation autour de trois pôles**
- **1-4 Une palette de solutions aux difficultés de déplacement**

#### 2- Pour rendre le pays du Roi Morvan plus attractif avec une économie forte et diversifiée

- 2-1 Accueillir les activités sur des sites appropriés
- 2-2 Préserver l'outil de travail agricole et favoriser la diversification
- 2-3 Renouveler le bâti agricole

- 2-4 Tirer parti des ressources locales
- 2-5 Renforcer l'économie touristique
- 2-6 L'accès aux réseaux numériques pour tous

#### 3-Un nouvel équilibre entre l'habitat, la nature et les patrimoines

- 3-1 Une bonne planification pour les bourgs, les villages et les hameaux
- 3-2 Des logements pour mieux faire vivre les bourgs
- 3-3 Des besoins en habitat liés à la dynamique démographique
- 3-4 Des commerces, équipements et services commodément accessibles pour tous
- 3-5 Des règles d'urbanisme mieux adaptées aux besoins actuels des habitants
- 3-6 La trame verte et bleue est un outil d'aménagement
- 3-7 Des espaces de transition à créer entre espaces agricoles et espaces habités
- 3-8 Des paysages agréables à vivre
- 3-9 Des services écologiques à préserver
- 3-10 Une nature et des patrimoines plus accessibles
- 3-11 Réussir la transition énergétique
- 3-12 Réduire l'exposition des habitants aux risques
- 3-12 Réduire l'exposition des habitants aux risques

Parmi les grandes intentions de développement du territoire, l'attractivité est une question centrale.

Les élus affirment leur attachement à un territoire organisé autour des trois pôles de Gourin, Le Faouët et Guéméné-sur-Scorff. Conscients des difficultés de déplacement posées par la dispersion de l'urbanisation, ils souhaitent diversifier le choix des modes de déplacement offerts aux habitants et faire de la proximité une valeur de référence de tous les projets d'aménagement.

**L'ensemble des orientations retenues au DOO du SCoT de Roi Morvan Communauté devront être respectées dans le cadre du projet qui devra donc être compatible.**



### XIII.2.1.2. LE SCoT DU PAYS CENTRE-OUEST BRETAGNE

Dans l'objectif de disposer d'un document commun et ainsi d'exprimer un projet de développement et d'aménagement des collectivités locales membre du Pays Centre-Ouest Bretagne à l'horizon 2040, l'élaboration d'un SCoT a été prescrit en avril 2018. Ce futur SCoT a pour vocation d'intégrer l'actuel SCoT de Roi Morvan Communauté.

Actuellement, aucune des pièces constitutive du SCoT n'est arrêtée. Il s'agit uniquement de documents de travail, en cours d'élaboration et faisant l'objet de débats.

#### LE RAPPORT DE PRESENTATION

Le rapport de présentation du SCoT du Pays Centre-Ouest Bretagne, regroupant le diagnostic du territoire et l'état initial de l'environnement, se présente sous la forme de fiches thématiques. L'une d'entre elles concerne les mobilités et traite notamment des projets d'infrastructure sur le territoire, donc celui de la RD782 pour le contournement du Faouët.

Est ainsi mentionné :

*« Le Département du Morbihan a engagé début 2017 une nouvelle étude sur le contournement du Faouët par la RD782. Ce projet s'intègre dans le processus de désenclavement de la Bretagne intérieure.*

*Il s'agit principalement de mettre rapidement en rapport Scaër et les communes de l'intérieur : Guisriff, Lanvénegen avec le réseau majeur à 2x2 voies du réseau national ou les grands axes départementaux tels que la RD769 (Lorient/Roscoff).*

*La traversée du Faouët par les poids lourds en transit engendre des problèmes de sécurité et des nuisances pour les riverains. Cela impacte donc négativement l'image et l'attractivité de la commune. Le projet de contournement vise à répondre à ce constat pour éviter une chute démographique et le déclin des activités commerciales du centre-ville. »*

Le rapport de présentation partage le diagnostic et les objectifs du projet. Il conforte l'intérêt public local du projet.

Dans un même temps, la fiche thématique dédiée à la biodiversité et aux milieux naturels émet comme conclusion la nécessité de préserver et pérenniser les espaces naturels (remarquables et ordinaires) et semi-naturels, mais également de préserver et renforcer les continuités écologiques (zones humides, landes, cours d'eau, milieux bocagers, boisements).

#### LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

L'élaboration du PADD du SCoT du Pays Centre-Ouest Bretagne a débuté en 2019. Depuis, une première version du PADD a vu le jour, mais encore non arrêtée.

Le PADD du Pays Centre-Ouest Bretagne s'articule autour de trois axes que sont :

- Axe 1 : Une structuration du territoire qui remet le centre-bourg/centre-ville au cœur de développement
- Axe 2 : Accélérer le développement économique pour nourrir l'emploi
- Axe 3 : Protéger et valoriser un patrimoine naturel et historique exceptionnel

Le PADD, comme le rapport de présentation, met en avant l'évolution démographique négative connaît le territoire depuis plusieurs décennies, en partie due au manque d'infrastructures routières et numériques.

Le PADD met également en avant la richesse de son patrimoine naturel et la nécessité de le protéger. Plusieurs objectifs sont ainsi définis :

- Préserver les valeurs et les fonctions écologiques, paysagères et économiques portées par les espaces intégrés dans la trame ;
- Assurer le maintien des écosystèmes par un réseau d'espaces naturels et agricoles favorables au maintien de sa biodiversité, mais aussi des activités dont elles sont pour certaines issues ;
- Limiter la consommation des espaces agricoles et naturels en considérant mieux leur fonction productive (paysages, produits agricoles, services écosystémiques, paysages et patrimoine) ;
- Adapter le mode de développement du territoire au changement climatique.

Ces divers objectifs doivent désormais être déclinés en règles ou recommandations au sein du Document d'Orientations et d'Objectif (DOO) du SCoT. Ce document n'est actuellement pas encore rédigé.

**Le projet veillera à prendre en considération les éléments déjà rédigés du futur SCoT du Pays Centre-Ouest Bretagne.**



## XIII.2.2. ETUDE DES DOCUMENTS D'URBANISME EN VIGUEUR

### XIII.2.2.1. DOCUMENT D'URBANISME DE LE FAOUËT

En application de la loi ALUR du 24 mars 2014, les Plans d'Occupation des Sols (POS) sont devenus caducs au 31 décembre 2020. A cette date, sans Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé et arrêté, le Règlement National d'Urbanisme (RNU) s'applique. C'est notamment le cas pour le Faouët, dans l'attente du futur Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Roi Morvan Communauté.

Lorsque le RNU fait office de règlement d'urbanisme sur une commune, les constructions ne peuvent être autorisées que dans les parties urbanisées de cette commune. Peuvent toutefois être autorisés, dans les conditions fixées par le code de l'urbanisme (et non détaillées ci-dessous) :

- Certaines évolutions des constructions existantes ou la construction de bâtiments nouveaux à usage d'habitation à l'intérieur du périmètre regroupant les bâtiments d'une ancienne exploitation agricole ;
- Des constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole, à des **équipements collectifs** ;
- Des constructions et installations incompatibles avec le voisinage des zones habitées et l'extension mesurée des constructions et installations existantes, etc.

Ainsi, d'après le code de l'urbanisme, version consolidée au 1 septembre 2019, Titre Ier : Règles applicables sur l'ensemble du territoire, Chapitre Ier : Règlement national d'urbanisme (Articles L111-1 à L111-2) : le projet devra respecter le RNU sur les aspects suivants.

Section 5 : Préservation des éléments présentant un intérêt architectural, patrimonial, paysager ou écologique (Articles L111-22 à L111-23)

### XIII.2.3. PLUI DE ROI MORVAN COMMUNAUTE

Afin d'avoir des règles d'urbanisme cohérentes et adaptées à l'échelle de l'intercommunalité, les élus de Roi Morvan communauté ont décidé le 15 décembre 2015 d'élaborer un Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi). Le PLUi concerne le même territoire que celui du SCoT Roi Morvan.

Ce document d'urbanisme détermine les différents zonages (zones urbaines, à urbaniser, agricoles et naturelles) des communes ainsi que les règlements qui y sont applicables. Le PLUi de Roi Morvan Communauté remplacera à termes les documents d'urbanisme communaux existants et permettra aux communes qui ne disposent d'aucun document d'urbanisme, d'être couvertes. Les dispositions du PLUi seront directement opposables aux autorisations de construire.

Après 7 ans d'élaboration, le PLUi de Roi Morvan Communauté a été arrêté le 2 juin 2022.

#### XIII.2.3.1. LE RAPPORT DE PRESENTATION

Le rapport de présentation du PLUi Roi Morvan Communauté présente le diagnostic du territoire, analyse la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers aux cours de dix dernières années et la capacité de densification et de mutation des espaces urbanisés, explique les choix retenus pour établir le projet et fixe les différentes règles et évalue l'impact de ces choix sur l'environnement.

Le rapport de présentation met en avant la qualité inégale des dessertes routières sur son territoire. Si la modernisation de l'axe Lorient – Roscoff (D 769) a permis une nette amélioration dans la partie centre-ouest du territoire, d'autres axes nécessitent d'être modernisés ou créés.

C'est notamment le cas pour la route départementale 782 qui dessert Scaër (Finistère), Le Faouët, Guéméné-sur-Scorff et Pontivy et rejoint la RD 768 (axe Lorient/Saint-Brieuc et Vannes/Saint-Brieuc). D'après le PLUi :

« La route départementale n°782 [...] constitue un axe routier d'intérêt prioritaire car elle contribue à relier des territoires excentrés du centre Bretagne à des grands axes de communication. Cette RD offre des conditions de circulation peu satisfaisantes en termes de fluidité et de sécurité, principalement en traversée du bourg de Le Faouët. »

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

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

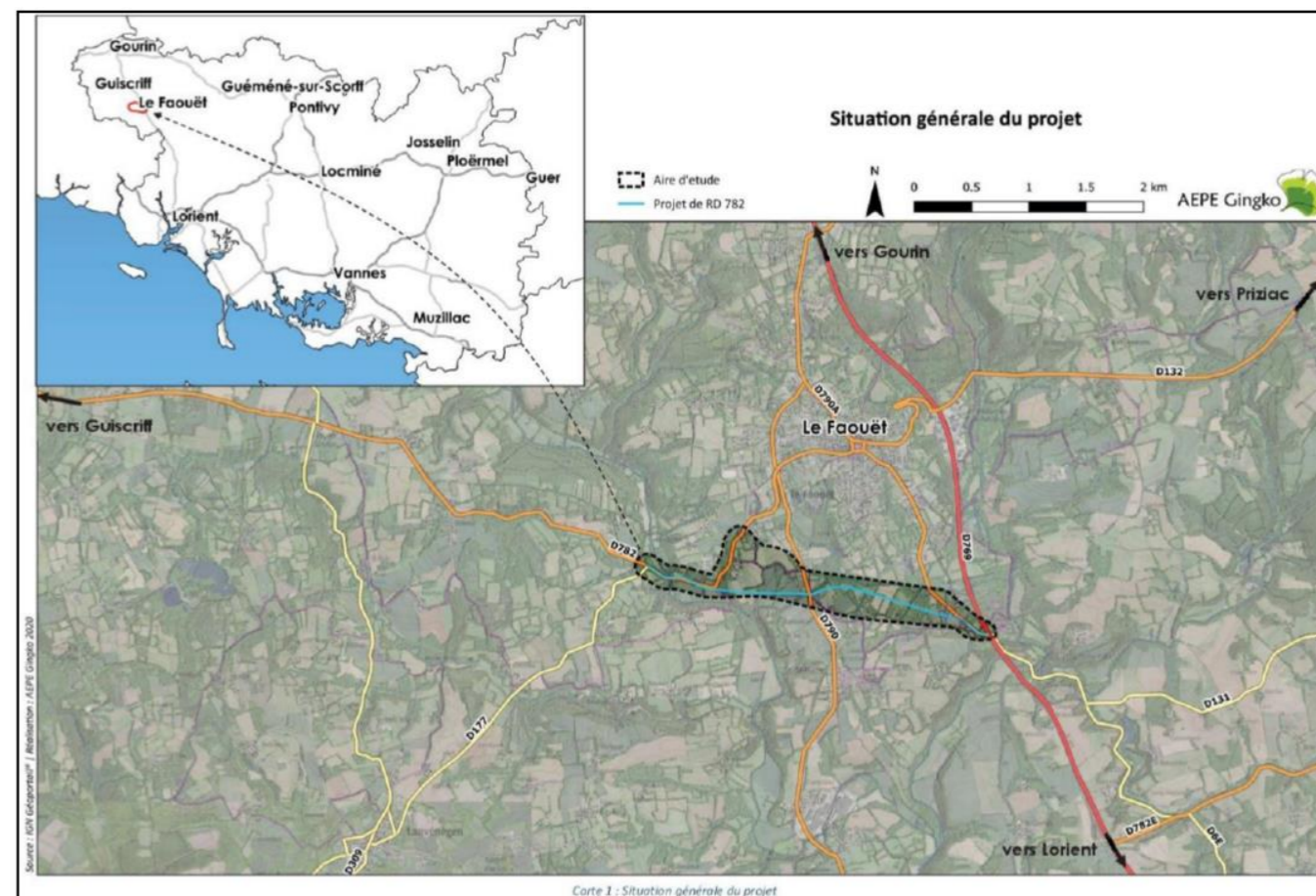


Figure 40 : Extrait du rapport de présentation du PLUi







- 5° soit de la nécessité de prévenir les risques notamment d'expansion des crues.

La zone N est destinée à être protégée en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leurs intérêts, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit en raison de l'existence d'exploitations forestières.

La zone N comprend plusieurs secteurs dont :

- Le secteur Na qui correspond aux parties du territoire affectées à la protection stricte des sites, des milieux naturels et des paysages.
- Le secteur Nf qui correspond aux parties du territoire affectées à l'exploitation forestière autorisant les installations et constructions liées à l'exploitation forestière.
- Le secteur Nzh destiné à la protection des zones humides.

Selon le règlement du PLUi, sont autorisés au sein de ces secteurs :

- les installations et ouvrages, lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative à démontrer, strictement nécessaires :
  - à la défense nationale ;
  - à la sécurité civile ;
  - aux mises aux normes environnementales et ce, notamment, en agriculture ;
  - à la salubrité publique (eaux usées, eaux pluviales), ainsi qu'aux canalisations liées à l'alimentation en eau potable, au fonctionnement des réseaux d'utilité publique ou d'intérêt collectif ;
  - à la sécurité, à la gestion ou à l'ouverture au public de ces espaces (ex : mobilier destiné à l'accueil ou à l'information du public, poste d'observation de la faune, abri pour arrêt de transport collectif, sentier piétonnier ou équestre, chemin de passage du bétail, aire naturelle de stationnement, installation sanitaire, ...)
- certains ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des réseaux d'utilité publique (ex : transformateur, poste de refoulement, support de transport d'énergie ...)
- les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière, dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.

De plus, uniquement en secteur Nzh, sont autorisés :

- les équipements d'intérêt public ou collectif sous réserve de nécessité technique impérative à démontrer et pour lesquels des mesures compensatoires appropriés devront être mises en œuvre en adéquation avec les dispositions du SDAGE Loire-Bretagne et du SAGE qui couvre la zone humide et s'il est démontré que c'est le seul recours à mobiliser après épuisement de toutes les autres solutions.

**L'aménagement d'une route étant considéré comme un équipement d'intérêt collectif, l'aménagement d'un projet de cette nature est autorisées en zone N, mais sous conditions.**

## AUTRES ELEMENTS

Le règlement graphique du PLUi de Roi Morvan Communauté fait également apparaître des éléments du patrimoine bâti, naturel et paysager au sein de l'aire d'étude immédiate.

### ESPACES BOISES CLASSES (EBC)

Quelques parcelles aux extrémités est et ouest de l'aire d'étude immédiate sont recensées comme EBC. Les EBC sont des éléments de patrimoine paysager et constituent des espaces utiles au maintien de la biodiversité locale. Selon le règlement du PLUi :

« Est interdit, tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements repérés « EBC » au règlement graphique. Toute demande d'autorisation de défrichement sera rejetée de plein droit. »

### BOISEMENTS SOUMIS AU CODE FORESTIER

Plusieurs boisements sont recensés sur l'aire d'étude immédiate, mais non classés comme EBC. Ces boisements sont soumis au code forestier dès lors que leur surface est supérieure à 2,5 ha. Si tel est le cas :

- tout défrichement est soumis à autorisation, quelle que soit la surface défrichée (art. L342-1 du code forestier) ;
- les coupes de bois supérieures à 1 ha, prélevant plus de la moitié du volume des arbres de la futaie sont soumises à autorisation de l'administration après avis du Centre régional de la Propriété forestière (art. L124-5 du code forestier).

### COURS D'EAU

Plusieurs cours d'eau sont identifiés par le règlement graphique du PLUi au sein de l'aire d'étude immédiate. Le règlement stipulé que les cours d'eau disposent de marges de recul de 35 mètres *non aedificandi* de part et d'autre de leur axe en zones A et N.

### ZONES HUMIDES

Les zones humides répertoriés et validés par les Commission Locales de l'eau (CLE) des Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) sont recensées en tant que zone Nzh. Plusieurs parcelles situées à l'ouest et principalement dans la partie est de l'aire d'étude immédiate sont classées identifiées comme zones humides.

D'après le règlement du PLUi :

*« Toute occupation ou utilisation du sol, ainsi que tout aménagement susceptible de compromettre l'existence, la qualité, l'équilibre hydraulique et biologique d'une zone humide est strictement interdit, notamment pour les remblaiements de sols, dépôts de matériaux, assèchements et mises en eau sauf pour les équipements d'intérêt public ou collectif ou pour des nécessités techniques impératives à démontrer ; dans ce cas devront être mises en œuvre des mesures compensatoires appropriées dûment autorisées, en adéquation avec les dispositions du SDAGE Loire-Bretagne et du SAGE qui couvre la zone humide concernée et en accord avec les dispositions de la Loi sur l'Eau, et s'il est démontré que c'est le seul recours à mobiliser après épuisement de toutes les autres possibilités.*

*Dans tous les cas, les projets affectant une zone humide doivent viser les principes d'évitement, de réduction, et de compensation des impacts potentiels conformément aux dispositions du SDAGE et du SAGE qui couvre la zone humide. »*



ELEMENTS A PROTEGE AU TITRE DES ELEMENTS DU PAYSAGE A PRESERVER

En application de l'article L151-23 du Code de l'urbanisme, plusieurs éléments présentant un intérêt écologique et/ou paysager sont recensés sur l'aire d'étude immédiate. Il s'agit de haies, talus et/ou alignements d'arbres.

D'après le règlement du PLUi :

*« Les travaux, autres que ceux nécessaires à leur entretien courant, ayant pour effet de détruire ou de porter atteinte à un des éléments repérés doivent faire l'objet d'une déclaration préalable. »*

*Les éléments identifiés au règlement graphique génèrent une marge de recul non aedificandi d'une largeur de 10 mètres de part et d'autre de leur axe permettant de préserver le système racinaire des plantations et des arbres et les fonctions écologiques des alignements et continuités. »*

Le règlement propre aux zones agricoles ou naturelles et forestières rappelle que les haies et arbres remarquables identifiés doivent être maintenus et entretenus. En cas de coupe ou abatage, des mesures compensatoires pourront être imposées (ex : plantation d'un élément qui jouera un rôle écologique et paysager équivalent à celui supprimé).

En zones agricoles, la marge de recul à ces éléments est ramenée à 5 m.

**L'occupation des sols sur la commune de La Faouët est régie par le RNU, jusqu'à approbation du futur PLUi de Roi Morvan Communauté. Le projet veillera à être compatible avec ces documents.**

La compatibilité du projet au RNU et au futur PLUi de Roi Morvan Communauté est traité dans la suite de l'étude.



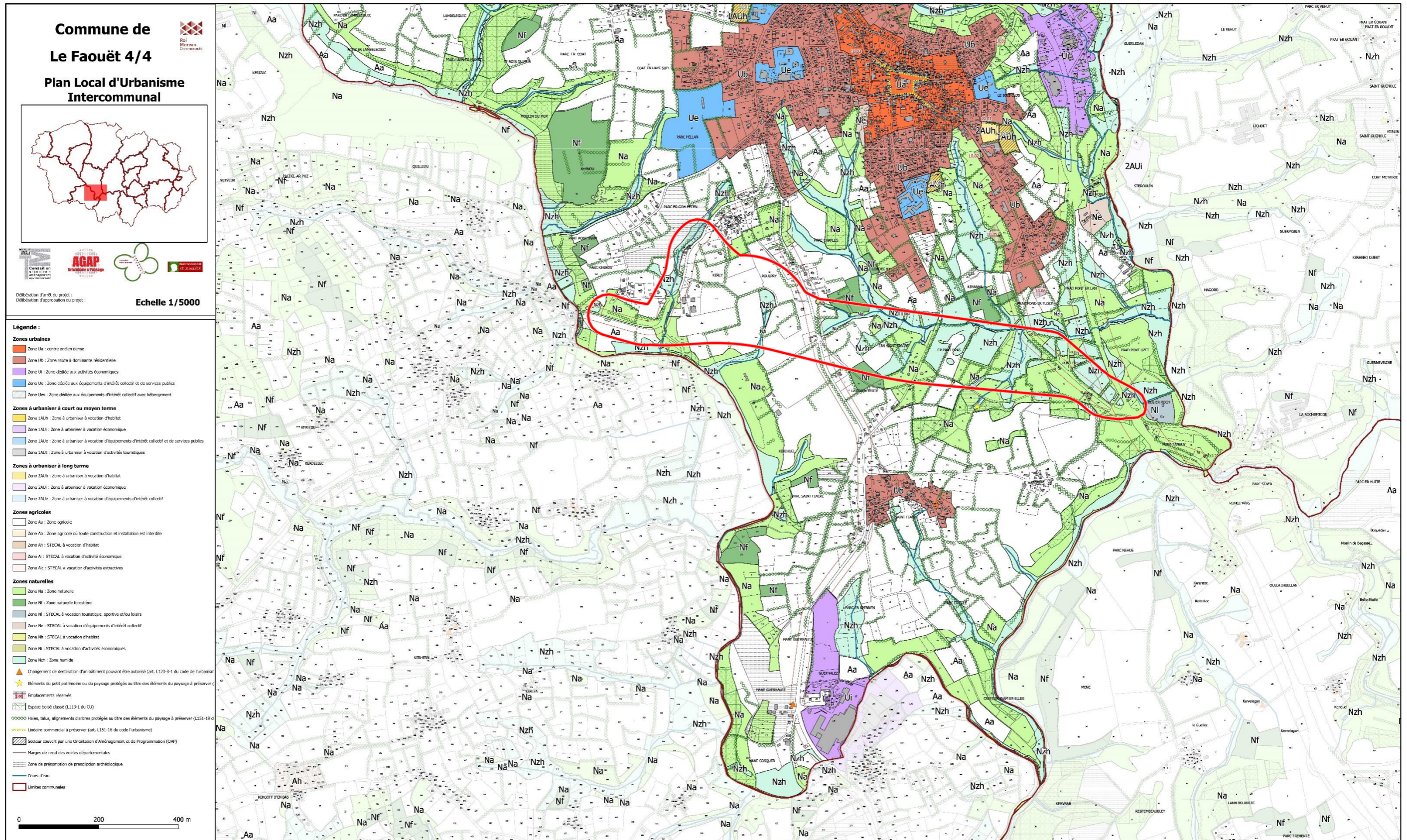


Figure 42 : Règlement graphique du PLU Roi Morvan Communauté - commune de Le Fauët



### XIII.3. DEMOGRAPHIE, POPULATION, HABITAT

Sources : SCoT Roi Morvan Communauté  
Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Roi Morvan en projet  
Données INSEE 2016

A l'échelle du territoire intercommunal, qui connaît un déclin démographique depuis les années 1950, on observe une augmentation de la population sur les communes du sud de l'intercommunalité.

L'aire d'étude rapprochée du projet intersecte 4 territoires communaux dont les données démographiques ont été étudiées. Les communes de Meslan, Priziac et Lanvénegen sont des territoires à densité d'habitants très faible (entre 22 et 40 hab./km²). La commune de Le Faouët est un pôle plus important avec une densité plus élevée que ses communes limitrophes de l'ordre de 80 hab.km², mais qui reste, à l'image des communes du centre Bretagne, relativement faible par rapport à la moyenne régionale (120 hab.km²).

La population de Le Faouët est en baisse régulière (3 149 habitants en 1975 et 2 811 en 2016), avec un solde naturel négatif qui n'est pas entièrement compensé par le solde des entrées et sorties. Les communes de Priziac et Lanvénegen voient leur population baisser notamment en raison d'un solde naturel négatif, tandis que la commune de Meslan est en croissance avec un solde migratoire positif qui peut s'expliquer par une rurbanisation de la commune, située à proximité de Lorient.

Tableau 71 : Population (INSEE)

Commune	Population en 2016	Densité de la population (hab./km²) en 2016	Superficie (en km²)	Variation de la population : taux annuel moyen entre 2011 et 2016, en %	dont variation due au solde naturel : taux annuel moyen entre 2011 et 2016, en %	dont variation due au solde apparent des entrées sorties : taux annuel moyen entre 2011 et 2016, en %	Nombre de ménages en 2016
Bretagne (53)	3 306 529	121,5	27 207,9	0,5	0,1	0,5	1 503 368
Meslan (56131)	1 426	38,4	37,1	0,8	0,1	0,7	639
Priziac (56182)	981	22	44,6	-0,8	-0,4	-0,4	479
Lanvénegen (56105)	1 175	39,9	29,4	-0,7	-0,3	-0,4	558
Le Faouët (56057)	2 811	82,6	34	-0,2	-1,7	1,5	1 368

### DONNEES STATISTIQUES

Sur les 4 communes étudiées le nombre de logement est proportionnel au nombre de ménages (entre 13 et 1,8 personnes par logement en moyenne).

Tableau 72 : les logements (INSEE)

Commune	Nombre total de logements en 2016	Part des résidences principales en 2016, en %	Part des résidences secondaires (y compris les logements occasionnels) en 2016, en %	Part des logements vacants en 2016, en %	Part des ménages propriétaires de leur résidence principale en 2016, en %
Bretagne (53)	1 899 172	79,2	13,1	7,7	66,2
Meslan (56131)	801	79,8	8,4	11,9	84,5
Priziac (56182)	682	70,2	12,7	17,1	80,1
Lanvénegen (56105)	858	65	20,6	14,4	81,4
Le Faouët (56057)	1 760	77,7	7,4	14,8	73,2

La composition du parc de logements de ces communes, comme sur la moyenne Bretonne, repose essentiellement sur les résidences principales (de 65 % à 80%) dont la majorité est constituée de logements occupés par des ménages propriétaires. Le nombre de résidences secondaires est faible à Le Faouët et à Meslan, le nombre de logements vacants est assez important et plus élevé que la moyenne régionale. Sur la commune de Le Faouët, le nombre de résidences principales qui sont essentiellement des maisons est en augmentation légère mais constante, les résidences secondaires en légère baisse depuis 2006, induisant une augmentation de logements vacants.

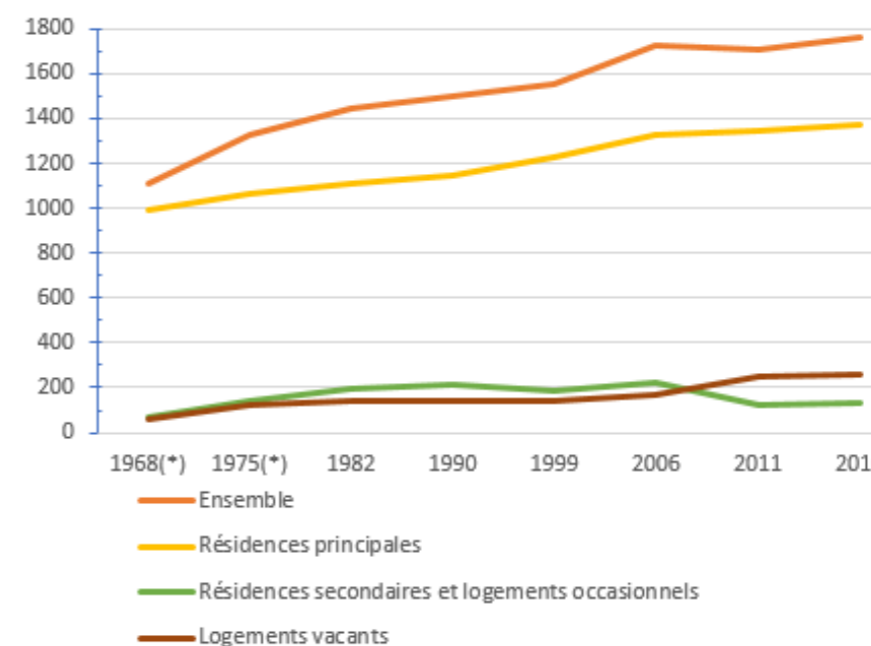


Figure 43 : Evolution du nombre de logements à Le Faouët



## XIII.4. RESEAUX DE COMMUNICATION

### XIII.4.1. RESEAU ROUTIER

A l'échelle du territoire du SCoT, deux axes routiers principaux desservent le territoire, et notamment les pôles d'échange que sont Gourin, Guémené sur Scorff, Le Fauët et Meslan.

- La RD 769 reliant Lorient à Carhaix (selon un axe sud-est vers le nord-ouest) en passant à l'est du bourg de Le Fauët ;
- La RD 1 reliant Quimperlé à Pontivy d'est en ouest.

Des routes secondaires relient les bourgs du territoire.

La carte ci-après présente l'organisation actuelle du réseau routier au sein du périmètre d'étude éloigné autour d'un fuseau d'étude.

Ces liaisons routières sont décrites ci-après.



Carte 166 : Réseau routier de l'aire d'étude éloignée



### XIII.4.1.1. ROUTE PRINCIPALE : RD 769

L'axe routier principal de l'aire d'étude éloignée est la RD 769 Lorient-Pontivy, qui constitue pour partie, la liaison entre Roscoff et Vannes. Elle traverse à l'est du bourg de Le Faouët selon une orientation nord/sud.

La RD769 est une route bidirectionnelle à deux voies de 3,50 m de large prolongées de bandes dérasées multifonctionnelles de 1,50 m de large puis d'un accotement de 1,75 m de part et d'autre.

D'après les données des études de trafic de l'année 2015, cette route accueille un trafic journalier de l'ordre de 6 881 véh/ jour au sud -est de Le Faouët, 4380 véh/jour au nord-est du bourg.



Photo 1 : La RD769 en contournement du centre-ville de Le Faouët

### XIII.4.1.2. ROUTES SECONDAIRES : RD 782 ET RD 790

#### 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.

La RD782 est une route bidirectionnelle à deux voies de circulation offrant des caractéristiques différentes selon les sections.

À l'ouest du centre-ville de Le Faouët, la chaussée est constituée de deux voies de 3,00 m de large avec accotements enherbés de largeur variable.



Photo 2 : La RD782 à Moulin Baden



Photo 3 : La RD782 au droit du hameau de Kerly

Dans la traversée urbaine, entre la route de Quimperlé et la rue de la poste, la chaussée a une largeur de 6,00 m et est prolongée de bandes cyclables de 1,20 m de large, d'espaces de stationnement sur chaussée de 2,00 m de large (sur 1 ou 2 côtés) et est bordée de trottoirs de 1,00 à 2,00 m de large.



Photo 203 : La RD782 dans la traversée urbaine, en extrémité ouest de la route de Quimper



Photo 204 : La RD782 dans la traversée urbaine, en partie ouest de Carrefour Market

Au-delà, les bandes cyclables disparaissent et le stationnement est unilatéral, jusqu'à la rue de la poste.





Photo 205 : La RD782 dans la traversée urbaine, entre Carrefour Market et la rue de la poste

Entre la rue de la poste la rue de Saint-Fiacre, les bandes cyclables disparaissent au profit d'une zone 30.



Photo 206 : La RD782 dans la traversée urbaine, entre la rue de la poste et la rue de Saint-Fiacre

De la rue de Saint-Fiacre à la rue Poher, la chaussée est à sens unique, comme le montre la photo ci-après.



Photo 207 : La RD782 au droit de la place Bellanger

Rue Poher, la chaussée de 6,00 m de large est prolongée d'un stationnement unilatéral de 1,50 m de large et de trottoirs de 1,00 m de large, comme le montre la photo ci-après.



Photo 208 : La RD782 rue Poher

En sortie est du centre-ville de Le Fauët, la rue de Lorient a des caractéristiques variables. Ci-après la rue de Lorient au droit du collège Sainte-Barbe et de l'école du Sacré-Cœur.



Photo 209 : La RD782 rue de Lorient au droit du collège Sainte-Barbe et de l'école du Sacré-Cœur

Plus au sud, la RD782 reprend des caractéristiques rurales avec une chaussée de 6,00 m de large prolongée d'accotements enherbés.



Photo 210 : La RD782 au sud de Keranna



## LA RD 790

La RD 790 qui traverse le bourg de Le Faouët du nord au sud compte un trafic de l'ordre de 1399 véh/jour au sud et environ 3000 véh/jour au nord.

La RD790 était l'itinéraire de transit historique avant la réalisation de la RD769 ; elle est désormais équipée d'un carrefour giratoire sur la RD769 ; l'accès nord au centre-ville de Le Faouët depuis la RD769 s'effectuait auparavant par une bretelle de sortie qui a été condamnée, comme le montre la Photo 212, pour reporter les accès sur ce carrefour giratoire. Malgré la RD769, la RD790 reste un itinéraire jalonné pour les poids lourds en liaison avec Guiscriff ou la Conserverie Morbihannaise, route de Quimperlé.

La RD790 est une route bidirectionnelle à deux voies de circulation offrant également des caractéristiques différentes selon les sections.



Photo 211 : Le carrefour giratoire RD769/RD790



Photo 212 : L'ancienne bretelle de sortie de la RD769 vers le centre-ville de Le Faouët

Au nord du bourg, la RD790 est une route bidirectionnelle à deux voies de 3,00 m de large prolongées de bandes cyclables bilatérales de 1,00 m de large et d'accotement enherbés.



Photo 213 : La RD790 au nord du centre-ville de Le Faouët

En entrée du centre-ville de Le Faouët, la chaussée de 6,00 m est prolongée de larges trottoirs pouvant accueillir du stationnement non matérialisé.



Photo 214 : La RD790 en entrée nord du centre-ville de Le Faouët

Plus au sud, la RD790 se scinde en deux axes, un axe RD790 en direction du Scaër et Quimperlé (itinéraire poids-lourds) et un axe RD790A desservant le centre-ville et reliant la place centrale accueillant les Halles.

Depuis ce carrefour, la RD790 contourne le centre-ville de Le Faouët par l'ouest, pour rejoindre la RD782. Sur cette section, la chaussée de 6,00 m de large est bordée de larges trottoirs et d'un stationnement pour les cars et bus devant le collège Jean Corentin Carré, comme le montre la photo 16 ci-après ; elle est aussi équipée de ronds-points aux différents carrefours. En plus du collège, il est à noter la présence de l'école primaire publique, d'une micro-crèche et d'équipements sportifs (stade, centre aquatique, ...), qui sont longés et/ou desservis par la RD790 Nord (Cours Carré) et qui génèrent un trafic intercommunal spécifique dans le centre-ville de Le Faouët.



Photo 215 : La RD790 en contournement ouest du centre-ville de Le Faouët, au droit du collège Jean Corentin Carré

La RD790 forme un carrefour en croix avec la RD782 qui lui est prioritaire. Ce carrefour présente des difficultés de visibilité et de girations. Il supporte également un trafic poids lourds significatif qui limite actuellement les possibilités d'aménagements.



Photo 216 : Le carrefour en croix RD790/RD782 au sud/ouest du centre-ville de Le Faouët



Au sud du carrefour, RD790/RD782, la chaussée n'est plus bordée de trottoirs et offre ainsi des caractéristiques plus rurales.



Photo 217 : La RD790 au sud de la RD782

La RD790A, quant à elle est, a une chaussée de 6,00 m de large prolongée d'un stationnement bilatéral au nord et unilatéral au sud de 1,50 m de large puis de trottoirs de 1,00 m de large.



Photo 218 : La RD790A, pénétrante nord du centre-ville de Le Faouët

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 difficulté. L'étroitesse de la voie et la proximité du bâti n'offre aucune possibilité d'élargissement de celle-ci.



Photo 219 : La RD790A, section à sens unique en contournement des Halles

### XIII.4.1.3. LIAISON LOCALE

Une étude de circulation (cf. Erreur ! Source du renvoi introuvable. Erreur ! Source du renvoi introuvable.) a été réalisée en janvier 2020.

Selon cette étude, un trafic de transit des poids lourds à environ 210 véh./jour. Le trafic de desserte locale des véhicules légers est prépondérant. Le flux de transit des véhicules légers Est-Ouest est 20% plus important que le flux Nord Sud.

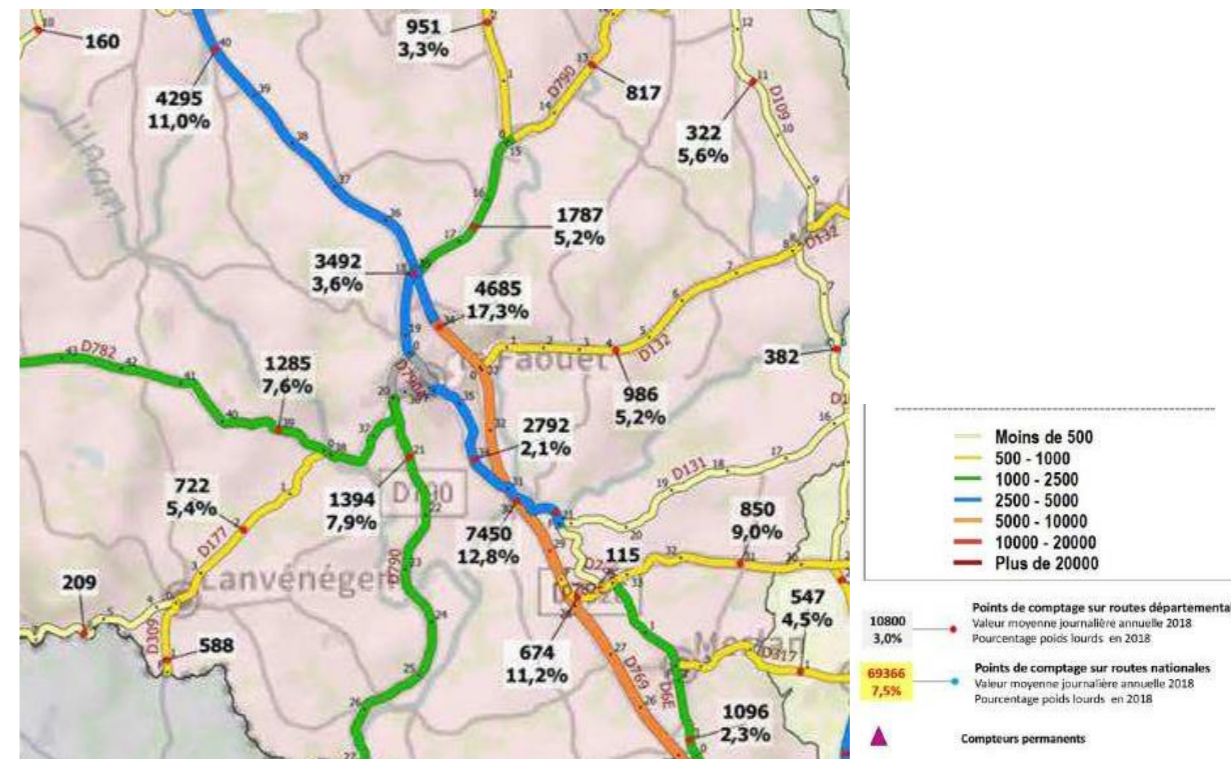


Figure 44 : extrait du schéma de trafic routier mesuré en 2019 autour de Le Faouët

Le Bourg de Le Faouët est donc traversé par un flux de véhicules de tourisme et de poids lourds.

### XIII.4.2. RESEAU FERRE

Aucune ligne de voie de chemin de fer n'est présente au droit de l'aire d'étude. L'ancienne ligne liant Plouay à Gourin n'est plus utilisée.



La RD769 contourne le centre-ville par l'Est avec des trafics de l'ordre de 4400 véh/jour au Nord et 6950 véh/jour au Sud qui confirme l'échange important entre la RD769 Sud et Le Faouët.

La RD782 qui traverse le centre-ville présente un trafic d'environ 2750 véh/jour au Sud et 2000 véh/jour à l'Ouest.

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.

Le trafic poids lourds en centre-ville est important notamment sur la RD790 Nord avec en 2017 environ 180 PL/jour.

### XIII.5. ACTIVITES ECONOMIQUES

#### XIII.5.1. PROFIL ECONOMIQUE DU TERRITOIRE ROI MORVAN COMMUNAUTE

Le secteur d'étude (aire d'étude éloignée) apparaît essentiellement voué à l'agriculture : le paysage traduit une forte activité agricole avec des pâturages à bovins dans les zones les plus accidentées, ou bien de vastes champs où prédomine souvent la culture de maïs.

De ce fait, les industries agro-alimentaires forment l'essentiel du tissu industriel de la région ; des unités de transformation sont ainsi fortement implantées à Plouay, Lignol et dans une moindre mesure au Faouët.

Le territoire dispose de 17 zones d'activités réparties géographiquement sur le territoire, cela représente une surface de 158 hectares, qui accueille plus de 70 entreprises et 1 300 emplois. Par ailleurs, 10 hectares sont immédiatement disponibles à la commercialisation.

La part d'emplois tertiaires est prépondérante sur le territoire communal.

#### XIII.5.2. PROFIL ECONOMIQUE DES COMMUNES DE L'AIRES D'ETUDE RAPPROCHEE

Les graphiques ci-après présentent sous deux modalités, la répartition des activités économiques des 4 communes de l'aire d'étude rapprochée (basée sur le nombre d'établissements par secteur). Il en ressort que la commune de Le Faouët a un profil essentiellement tourné vers les activités tertiaires. La part d'établissements liés aux domaines du commerce, transport et services est en effet prépondérante (57 %).

L'agriculture tient une place importante à Lanvénehen et Priziac, à plus de 30% d'établissements recensés. Ce qui n'est pas le cas pour la commune de Le Faouët où le nombre d'établissements dans le domaine agricole est minoritaire par rapport aux autres secteurs d'activité.

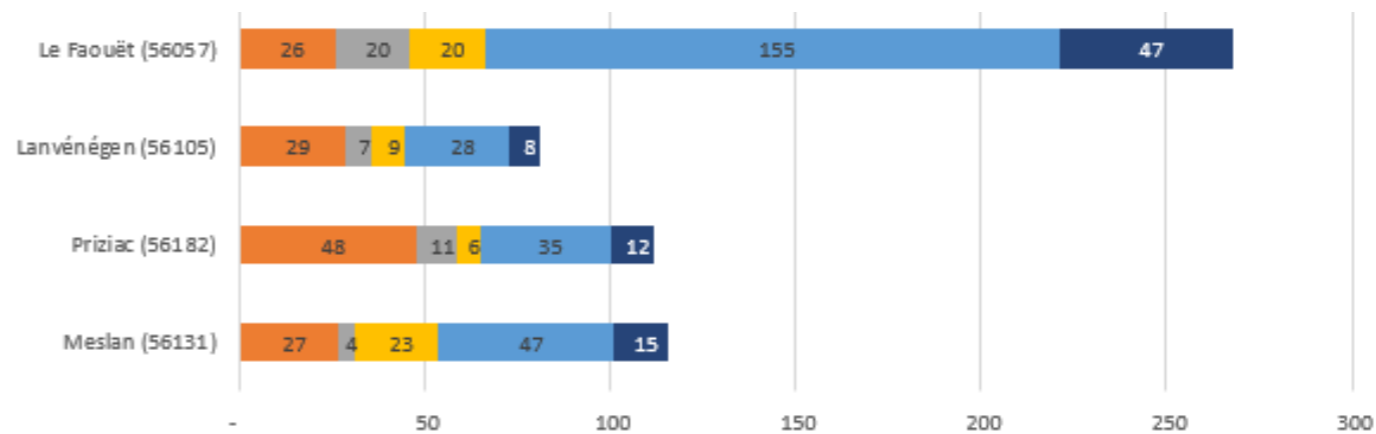


Figure 45 : répartition des secteurs d'activités par commune : en nombre d'établissements

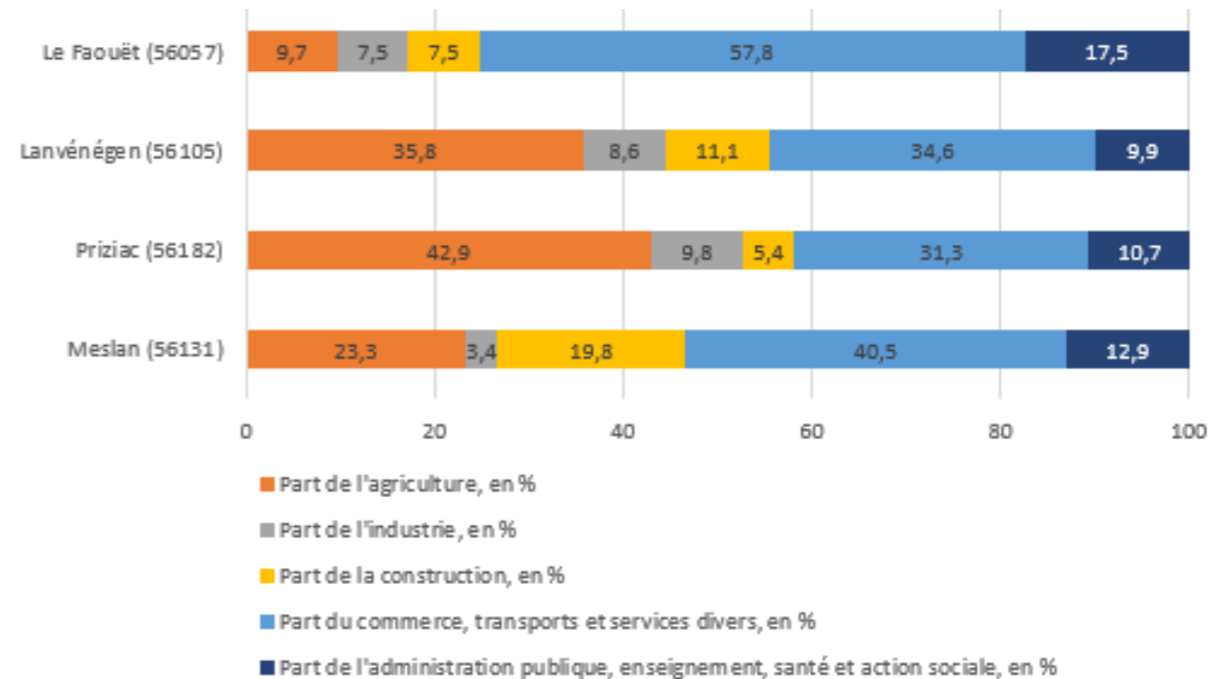


Figure 46 : répartition des secteurs d'activités par commune en %

Le diagnostic économique du territoire, se focalise sur la commune de Le Faouët dont l'activité principale est le commerce/services transports. Le secteur de l'administration publique, l'enseignement, santé et l'action sociale est l'activité secondaire avec 17,5% des établissements. Arrivent ensuite l'agriculture, l'industrie et la construction qui comptent peu d'établissements (respectivement 26, 20, et 20).

D'après le diagnostic mené pour la réalisation du SCoT Roi Morvan Communauté, il apparaît que les deux grands pôles du territoire sont Lorient et Gourin qui attirent plus de 1000 actifs du Pays du Roi Morvan. Le Faouët est également relativement important dans la mesure où il attire un volume d'actifs similaires. Le Faouët est un pôle d'emploi qui attire environ 1400 emplois (données 2009).



### XIII.5.3. EMPLOI

Les principaux indicateurs de l'emploi dans l'aire d'étude rapprochée sont repris dans le tableau suivant.

Comme évoqué précédemment, ces chiffres témoignent de la position de Le Faouët en tant que pôle d'emploi par rapport aux autres communes étudiées. Le taux d'activité est légèrement inférieur à la moyenne régionale. Le taux de chômage de la population active est considéré comme élevé et est supérieur à la moyenne régionale, compris entre 12 et 15,5 %.

Emploi – Chômage au sens du recensement	Bretagne (53)	Meslan (56131)	Priziac (56182)	Lanvéneën (56105)	Le Faouët (56057)
Emploi total (salarié et non salarié) au lieu de travail en 2016	1 303 606	178	296	215	1 460
dont part de l'emploi salarié au lieu de travail en 2016, en %	85,9	57,9	75,5	71,9	85,2
Variation de l'emploi total au lieu de travail : taux annuel moyen entre 2011 et 2016, en %	0,1	2,4	-2,3	-0,7	0,9
Taux d'activité des 15 à 64 ans en 2016	73,3	74,3	65,9	72,1	71,3
Taux de chômage des 15 à 64 ans en 2016	12	12,8	14,6	14,5	15,5

### XIII.5.4. COMMERCE ET SERVICES

Roi Morvan communauté comporte plusieurs bourgs dits ruraux, dont Gourin et Le Faouët. Ces bourgs possèdent un ensemble d'équipements de proximité attractifs.

Sont recensés sur la commune de Le Faouët :

- 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 Communauté De Communes Du Pays Du Roi Morvan ; le foyer résidence "Les Asphodèles" ; le camping municipal ; le centre aquatique communautaire Kan 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 ;
- plusieurs équipements scolaires publics et privés : le collège Mixte Jean Coirentin Carré ; le collège Sainte-Barbe ; les écoles Primaires et Maternelles Publiques.

### XIII.5.5. EQUIPEMENTS ET SERVICES PUBLICS

Pour le Faouët,

- 4 établissements d'enseignement : 2 écoles élémentaires, 2 collèges ;
- 16 établissements sportifs : 1 salle de combat, 2 Salles ou gymnases multisports, 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. Parmi ceux-ci, le centre aquatique Kan an Dour a été construit suite à la démolition de l'ancienne piscine du Faouët. Il est ouvert depuis juillet 2014.

Le Centre Hospitalier de Le Faouët apporte, en tant qu'établissement public sanitaire et médico-social de proximité, une palette de services diversifiés à la population du territoire.

(Source : <http://www.ouest-france.fr/bretagne/le-faouet-56320/statistiques-chiffres-cles>)

### XIII.5.6. INDUSTRIE

(Source : <http://www.roimorvancommunaute.com/economie/le-tissu-economique>)

Le territoire de Roi Morvan Communauté (RMCom) possède un territoire riche de 1 744 établissements artisanaux, commerciaux, industriels et agricoles :

- 611 établissements sur la canton de Gourin ;
- 539 établissements sur le canton de Guémené ;
- **594 établissements sur le canton du Faouët.**

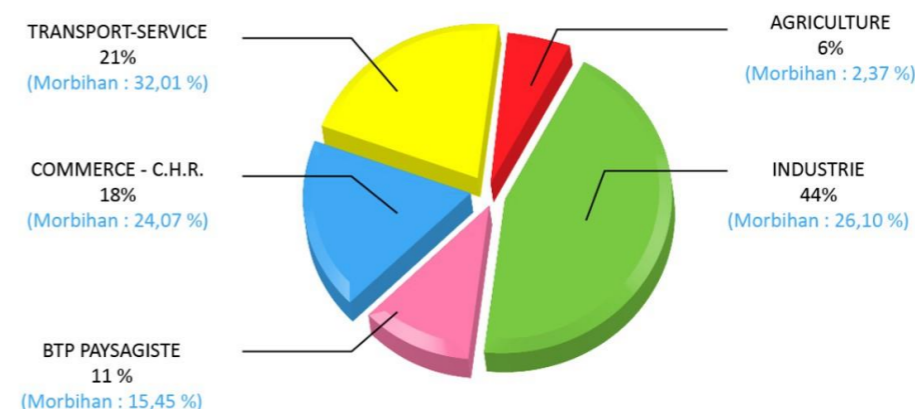


Figure 47 : La répartition des domaines d'activités économiques au sein de Roi Morvan Communauté

Sur le secteur autour du fuseau d'étude sont recensés 3 secteurs susceptibles ou accueillant des activités industrielles. Ces secteurs sont représentés sur la carte ci-après, ils sont issus du zonage UI du POS de Le Faouët.

- sur la zone artisanale de Pont Min à l'est du bourg de Le Faouët, à moins d'1km au nord du fuseau d'étude. Cette zone artisanale s'étend de part et d'autre de la RD769, au sud du carrefour RD769/RD132.



Cette zone d'activités génère des trafics journaliers domicile/travail et un trafic poids-lourds nécessaire au fonctionnement des entreprises présentes.

- la Conserverie Morbihannaise, qui emploie plus de 200 personnes , génère un trafic quotidien important traversant le fuseau d'étude. Cette industrie est située à environ 1,7 km au sud du fuseau d'études, le long de la RD 790 en limite communale de Le Faouët et de Lanvénegen,
- une zone matérialisée en rouge le long de la RD 769 à environ 200 m au nord-est du fuseau, n'est pas aménagée mais est susceptible (d'après les utilisations du sol admises par le POS) : les constructions à usage d'activité, installations classées, entrepôts industriels ou commerciaux, bureaux, commerces et services, transit ou vente d'animaux, équipements d'intérêt collectif, installations visés à l'article R 442-2-b du code de l'urbanisme

### XIII.5.7. AGRICULTURE

Ce paragraphe traite de façon succincte la thématique agricole, il est complété par un chapitre à part entière plus poussé, résultat d'une étude menée par la Chambre d'Agriculture.

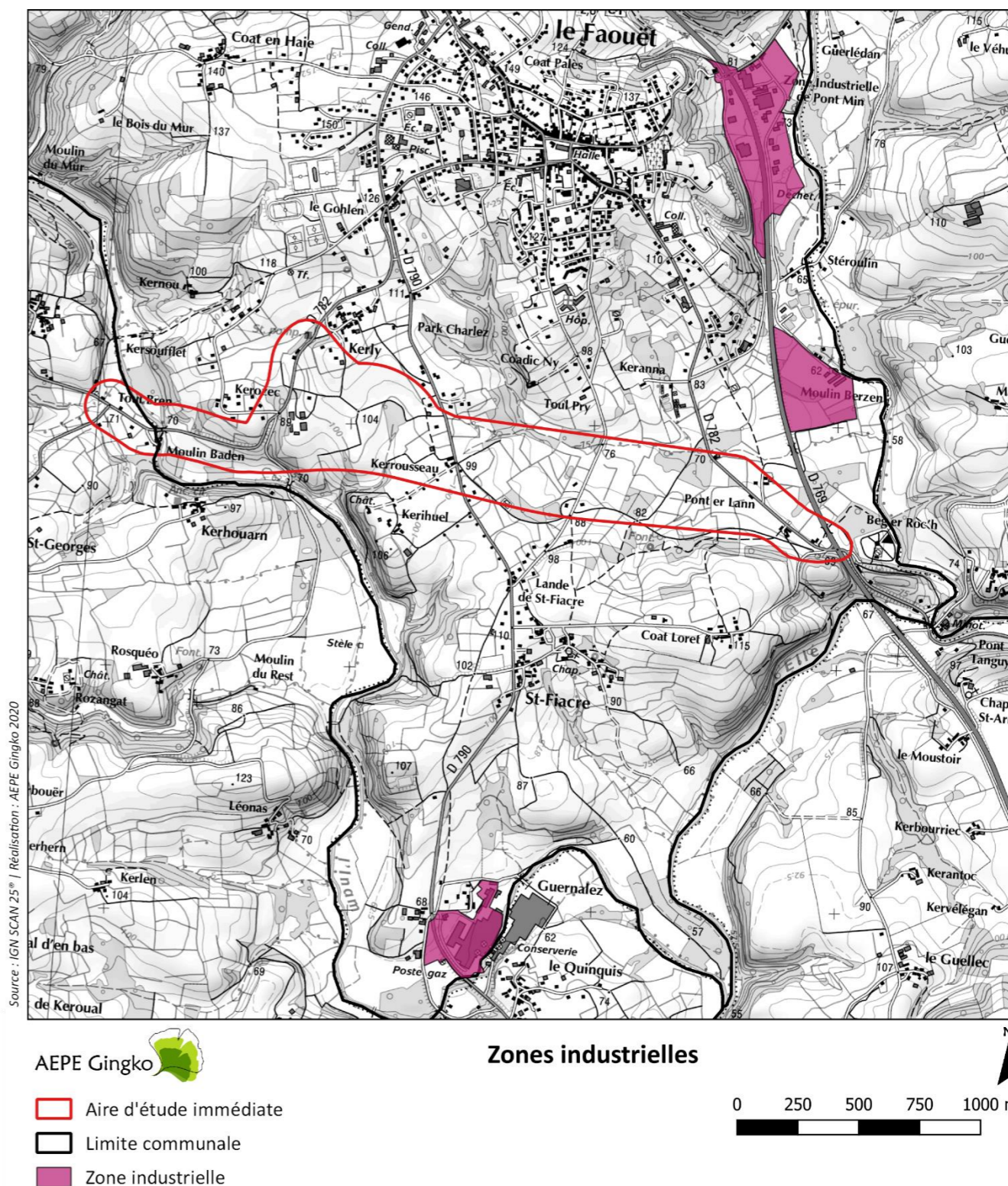
La commune de le Faouët (d'après le recensement agricole de 2010) a une orientation technico-économique tournée vers la polyculture et poly-élevage. La surface agricole utilisée sur la commune a diminué fortement entre 1988 et 2010, en passant de 1 800 ha, à 1 411 ha. La diminution est du même ordre pour le bétail, le nombre d'exploitations agricoles ayant leur siège dans la commune, et le nombre d'employés agricole. Cela dénote d'une diminution marquée de l'activité agricole au sien de la commune au fil des années à l'image de la tendance observée dans le département. La commune de Le Faouët reste cependant un territoire au profil rural marqué et dont plusieurs exploitations sont toujours en activité.

Le fuseau d'étude est concerné par quelques parcelles exploitées pour la culture de céréales, essentiellement de maïs destiné à l'alimentation animale et de prairie temporaire. Par ailleurs plus de la moitié de la surface interceptée par ce fuseau concerne des prairies permanentes pâturées.

Les plus grandes parcelles exploitées sont situées en partie ouest du fuseau d'étude.

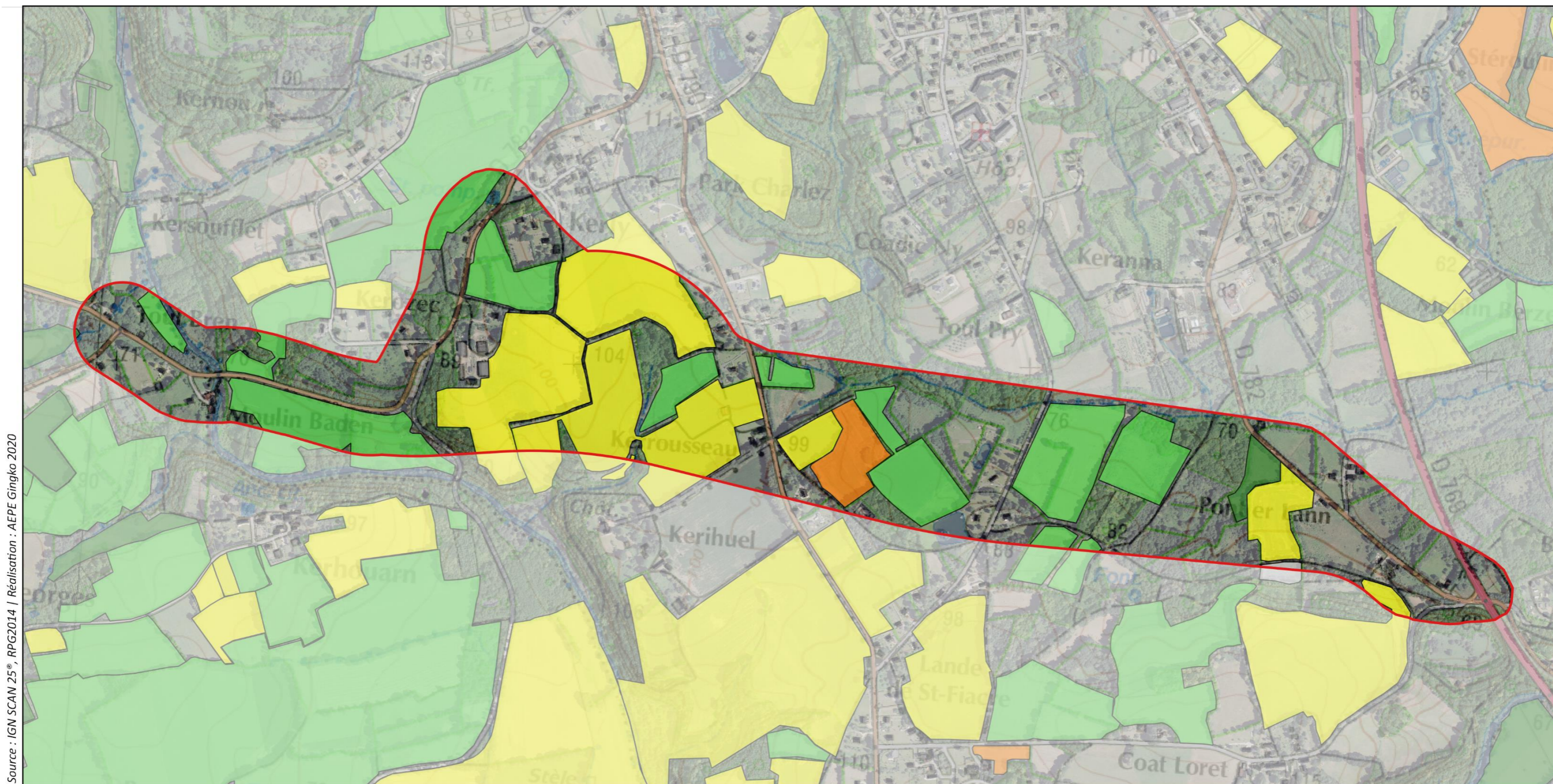
La carte ci-après présente les parcelles exploitées d'après le registre parcellaire graphique de 2012.

**Sur le périmètre d'études, les activités industrielles recensées (ZA du Pont Min et la Conserveire) génèrent un trafic de camions associé à leur activité.**



Carte 167 : Zones accueillant ou pouvant accueillir des activités à caractère industriel

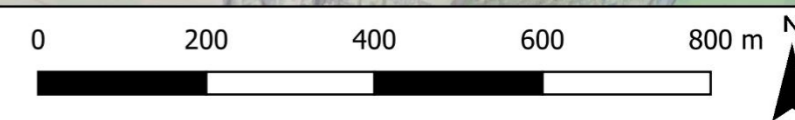





Source : IGN SCAN 25°, RPG2014 / Réalisation : AEPE Gingko 2020



### Parcelle agricole



 Aire d'étude immédiate

#### Registre parcellaire graphique (2014)

-  Céréale
-  Oléagineux
-  Prairie permanente
-  Prairie temporaire

Carte 168 : Occupation agricole des terres (RPG 2012) au sein du périmètre immédiat du projet



## XIII.6. ETUDE AGRICOLE ET SYLVICOLE

Source : Etude de la chambre d'agriculture de Bretagne.

### XIII.6.1. CONTEXTE AGRICOLE DU BASSIN VERSANT ÉLLE-ISOLE-LAÏTA

Les données sont issues du Projet Agro-Environnemental et Climatique (PAEC) réalisé par Quimperlé Communauté et le Syndicat Mixte Éllé-Isole-Laïta pour les bassins versants Éllé-Isole-Laïta (EIL) et Aven-Bélon-Merrien (janvier 2017).

La commune de Le Faouët est située au cœur du bassin versant EIL.

Le bassin versant EIL compte environ 900 exploitations agricoles en majorité tournée vers la polyculture élevage bovin dans la moitié nord-ouest, la polyculture élevage mixte (porcs et volailles) dans le nord-est et une dominance d'exploitations laitière dans la moitié sud du territoire.

Le dernier recensement agricole (2010) fait état d'environ 60 000 bovins (-5 000 par rapport à 2000), 135 000 porcins (+20 000) et 1 900 000 poulets (+400 000).

Les principales tendances observées sont les suivantes entre 2000 et 2010 :

- Diminution importante du nombre d'exploitations de 33,4% (notamment dans le Morbihan) ;
- Réduction de la SAU de 4,7% (particulièrement sur le Finistère) ;
- Forte augmentation du nombre d'UGB<sup>1</sup> par exploitation : +51 UGB (soit +44%), pour une diminution globale à l'échelle du territoire de 4%.

59% du territoire du bassin versant sont en Surface Agricole Utile (SAU) soit 54 000 ha. Cette SAU se répartit principalement en (Réf. Registre Parcellaire Graphique RPG 2014) :

- 12% de prairies permanentes
- 28% de prairies temporaires
- 34 % de cultures (blé, maïs, orge, autres céréales)

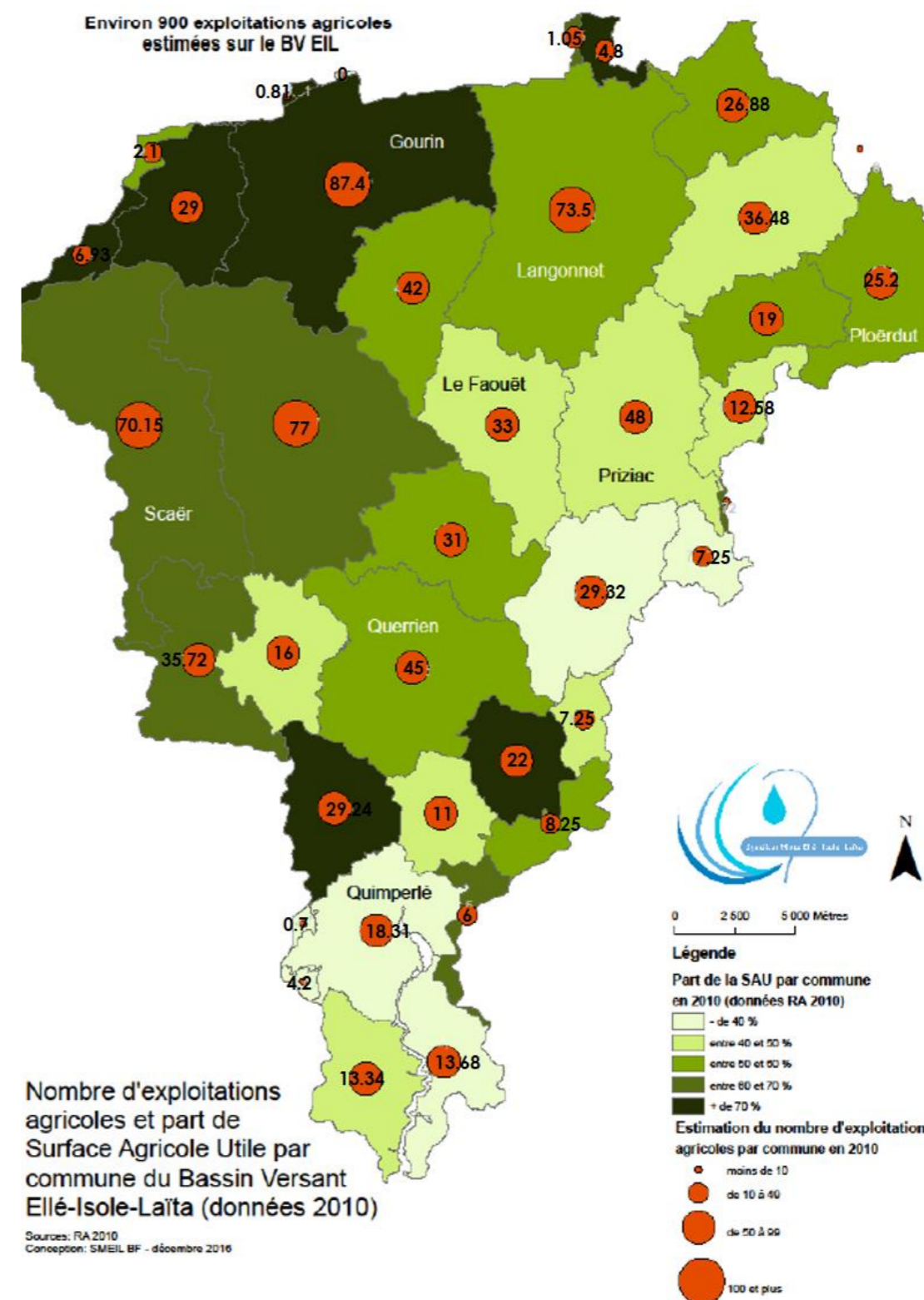


Figure 48 : Nombre d'exploitations agricoles et par de la SAU par commune du BV EIL

Par ailleurs, les recensements agricoles de 1988, 2000 et 2010 montrent une évolution importante de cette surface toujours en herbe. Ainsi, entre 1988 et 2010, la perte de surfaces en herbe est de 20 et 80% selon les communes du territoire (elle est particulièrement marquée entre 1988 et 2000).

<sup>1</sup> UGB : Unité de Gros Bétail (ou Bovin)



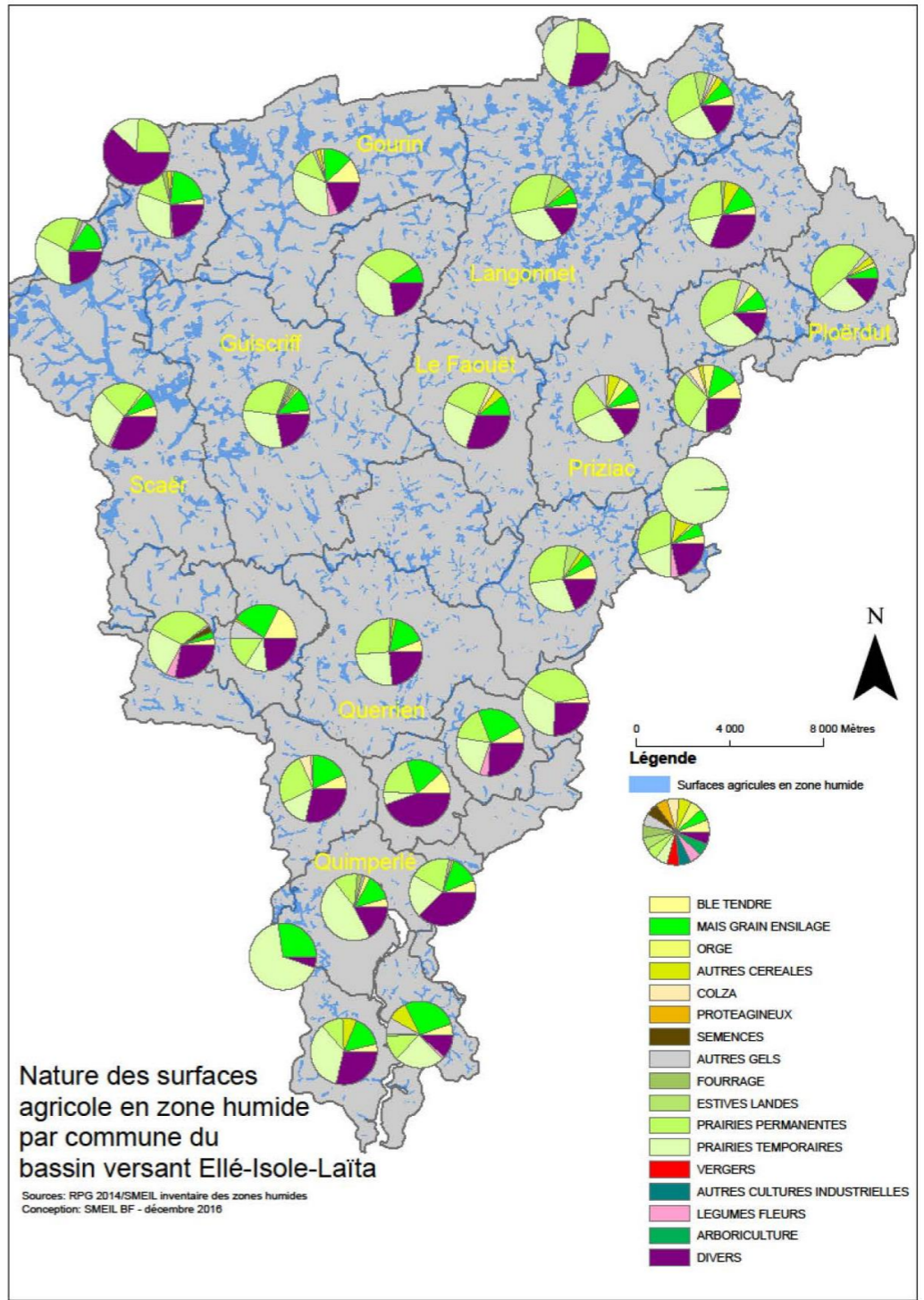
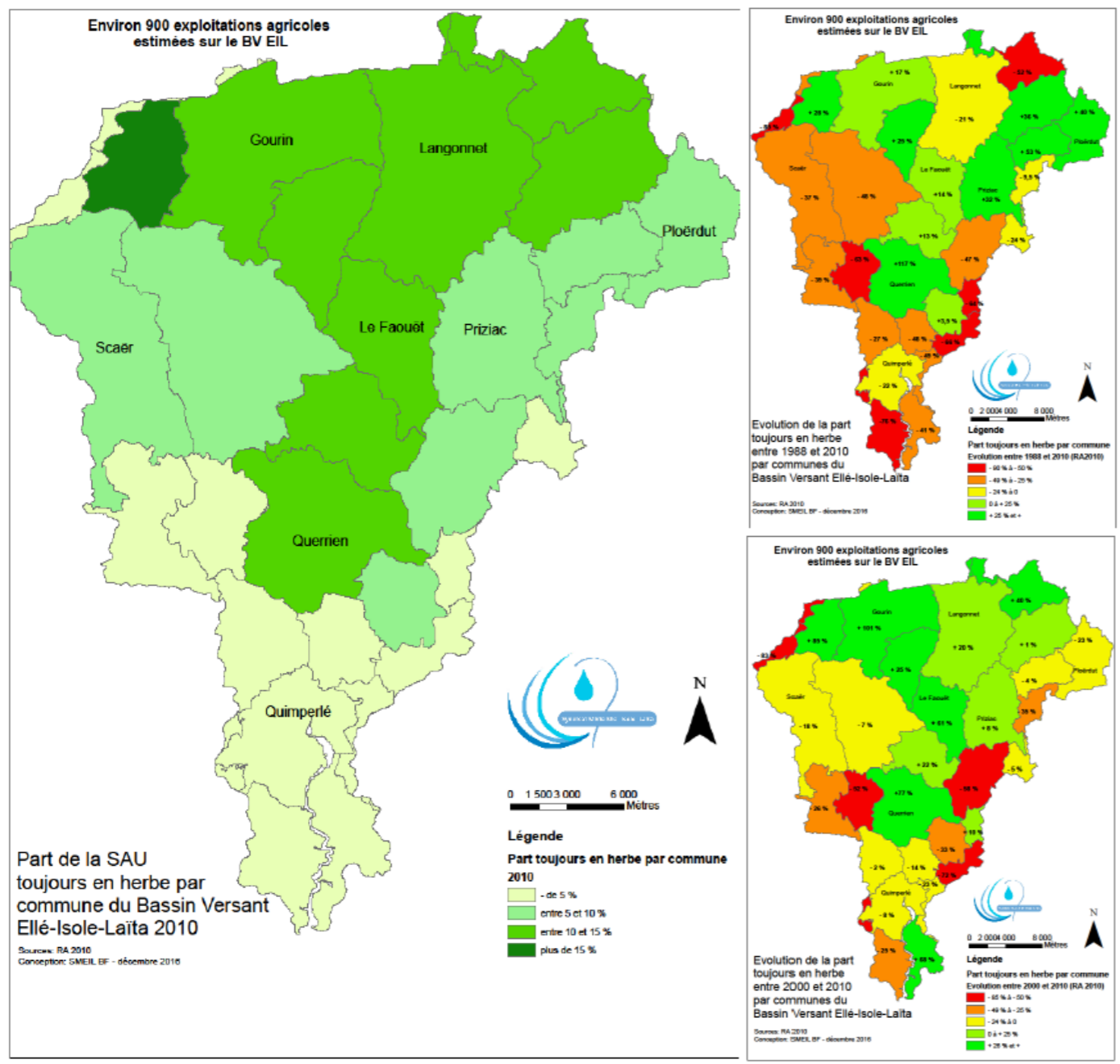


Figure 49 : Nature des surfaces agricoles en zones humides par commune du BV EIL

Enfin, le bassin versant de l'Éllé-Isole-Laïta est caractérisé par une forte présence des zones humides, notamment au nord avec un réseau de têtes de bassin versant très dense : au moins 1 600 km de cours d'eau et 15 % du territoire en zone humide (13 722 ha).

Selon le RPG 2014, 45 % des zones humides du bassin versant EIL sont des zones agricoles, 6 145 ha de la SAU sont en zone humide (soit 11% de la SAU en zone humide). Toujours selon le RPG 2014, plus de 50% de ces ZH sont des surfaces en herbe (24% en prairies permanentes et 29 % en prairies temporaires).



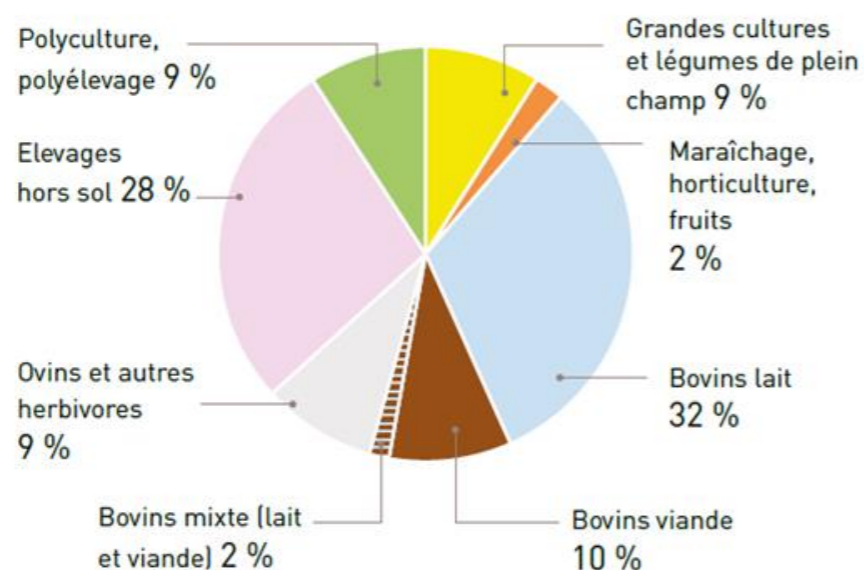
### XIII.6.2. CONTEXTE LOCAL

#### XIII.6.2.1. LE FAOUËT AU CŒUR D'UN TERRITOIRE RURAL

La commune de le Faouët se situe au nord-ouest du Morbihan, au cœur de la Communauté de Commune « Roi Morvan Communauté ». L'agriculture représente 13.3% des emplois (INSEE, 2014). Ce secteur d'activité emploie ainsi 750 chefs d'exploitation et 205 salariés agricoles. Entre 2011 et 2015 on dénombre 117 installations (MSA, Chambre d'Agriculture, 2016).

Dans ce secteur rural, la polyculture élevage prédomine. L'élevage laitier est le plus présent.

La commune de le Faouët, au cœur de ce territoire, présente le même profil agricole, à savoir une agriculture très fortement développée et de nombreuses exploitations en polycultures élevages. Sur la zone d'étude élargie l'élevage bovins lait et viande y est majoritaire, s'y rajoute quelques élevages en hors sol (volaille et porcs). Nous retrouvons ce profil à l'intérieur du fuseau d'étude retenu.



Estimation : Chambres d'agriculture de Bretagne, d'après Agreste - RA 2010

Nombre d'élevages	La Communauté de Communes	Bretagne
Elevages bovins à dominante lait	265	11 968
Elevages bovins à dominante viande	113	4 085
Elevages porcins	64	5 712

Source : EDE de Bretagne 2015

	La Communauté de Communes	Bretagne
Chefs d'exploitation	750	35 245
Dont femmes	188	9 628
Salariés agricoles	205	16 141

Figure 50 : Chefs d'entreprise et salariés agricoles sur le territoire de Roi Morvan Communauté

#### XIII.6.2.2. L'AGRICULTURE DANS LE FUSEAU D'ETUDE

L'agriculture est très présente dans le tronçon d'étude, situé au sud du bourg.

L'élevage de bovins y est majoritaire. La prédominance de l'élevage bovin conditionne l'assolement et le paysage. Les prairies constituent près de 50 % de l'occupation du sol avec une bonne proportion de prairie permanente présente dans les bas-fonds. Le reste se partage entre maïs et céréales qui servent en majorité à l'alimentation des animaux.

Un réseau de chemin de randonnée (voie verte) est utilisé par les agriculteurs pour rejoindre leurs parcelles en tracteur, et les déplacements d'animaux.

#### XIII.6.2.3. DES DEMARCHES QUALITES ENVIRONNEMENTALES

##### L'AGRICULTURE BIOLOGIQUE

Les entreprises en agriculture biologique sont particulièrement présentes sur la zone d'étude (presque 20 % pour 8 % au niveau de la région Bretagne). L'agriculture biologique constitue un mode de production ayant recours à des pratiques culturales et d'élevages soucieux de l'environnement. Ainsi, elle exclut l'usage des produits chimiques de synthèse, des OGM et limite l'emploi d'intrants.

##### LES MAEC

D'autre part, certains agriculteurs se sont engagés dans des mesures agro-environnementales appelées MAE. La notion de mesures agro-environnementales recouvre toutes les mesures mises en place dans l'Union européenne dans le cadre de la politique agricole commune, en contrepartie de versements aux agriculteurs volontaires. Les mesures agro-environnementales permettent d'accompagner les exploitations agricoles qui s'engagent dans le développement de pratiques combinant performance économique et performance environnementale.

Ces mesures sont mobilisées pour répondre aux enjeux environnementaux rencontrés sur les territoires tels que la préservation de la qualité de l'eau, de la biodiversité, des sols ou de la lutte contre le changement climatique.

L'une des mesures courantes pour les Systèmes Polyculture Élevage à dominante élevage (SPE), comme sur le secteur du Faouët, est la mesure « SPE2 », pour laquelle l'agriculteur s'engage à passer à un minimum de 65 % d'herbe en année 3 (ou 1 selon le niveau d'engagement) et réduire le maïs à 18 % maximum en année 3 (ou 1 selon le degré d'engagement).

Les MAEC mobilisables pour la campagne PAC 2018 sont très réduites par rapport à 2017 du fait de la consommation prématurée des crédits FEADER réservés aux MAEC entre 2015 et 2020 à l'échelle régionale.

Ainsi, les MAEC système Évolution et BIO conversion ont été privilégiées par rapport aux MAEC localisées à la parcelle.



Ci-dessous les MAEC ouvertes sur le territoire Ellé-Isole-Laïta pour 2018 ainsi que les codes mesures.

Tableau 73 : Liste des MAEC ouvertes sur les bassins versants Ellé-Isole-Laïta et Aven-Belon-Merrien

Echelle d'ouverture	Libellé	Code mesure
Toute la Bretagne	Système Polyculture Elevage <b>Evolution</b> SPE1	BR_EIEA_SPE1
	Système Polyculture Elevage <b>Evolution</b> SPE2	BR_EIEA_SPE2
	Système Polyculture Elevage <b>Evolution</b> SPE3	BR_EIEA_SPE3
Toute la Bretagne pour exploitation ayant 1 JA*	Système Polyculture Elevage <b>Maintien</b> SPM1	BR_EIEA_SPM1
PAEC Ellé-Isole-Laïta-Aven-Belon-Merrien	Système Polyculture Elevage <b>Monogastrique</b> SPE9	BR_EIEA_SPE9
	<b>Entretien de haies arborescentes</b> LINEA_09	BR_EIEA_HA03

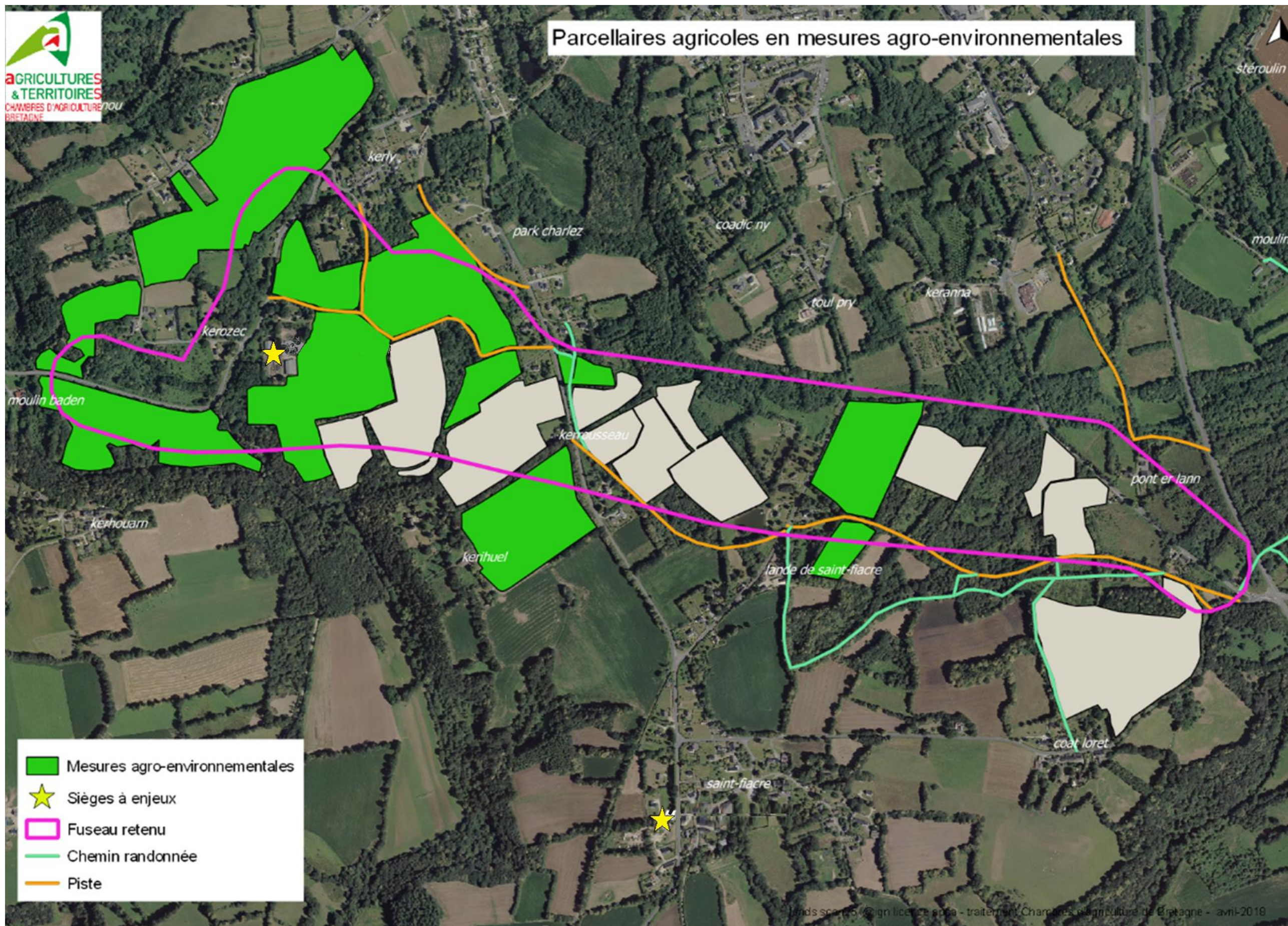
*SPE1 : Mesure système polyculture élevage « ruminants 12 % maïs 70 % herbe – Évolution »*

*SPE2 : Mesure système polyculture élevage « ruminants 18 % maïs 65 % herbe – Évolution »*

*SPE3 : Mesure système polyculture élevage « ruminants 28 % maïs 55 % herbe – Évolution »*

*SPM1 : Mesure système polyculture élevage « ruminants 12 % maïs 70 % herbe – Maintien »*





Carte 169 : Parcelles agricoles en mesures agro-environnementales au sein du fuseau d'étude (Chambre d'agriculture)



### XIII.6.3. INVENTAIRE DES EXPLOITATIONS AGRICOLES AU SEIN DU FUSEAU D'ETUDE

Au total 8 entreprises agricoles exploitent des terres dans le fuseau d'étude. Il existe un seul siège d'exploitation dans le fuseau.

Tableau 74 : Liste des exploitations agricoles au sein du fuseau d'étude

Identifiant	SAU	Surface impactée
1	84	21.57
2	190.58	13.52
3	107.74	4.00
4	20.40	2.04
5	87.38	2.00
6	128.99	1.78
7	80.26	0.86
8	78.00	0.50

Au niveau forestier, 4 exploitants forestiers ont été identifiés.

D'après l'inventaire forestier de 2004, nous sommes majoritairement en présence de futaie de conifères, de taillis ou de mélanges pauvres de feuillus et de taillis.

Nous notons quelques parcelles, non agricoles utilisées pour de l'agriculture de loisirs.

#### LISTE DES EXPLOITANTS FORESTIERS

Identifiant	Surface Forestière Totale	Surface Parcelles Impactées
1	2.55	1.86
2	7.46	0.38
3	3.06	0.604
4	17.52	1.36

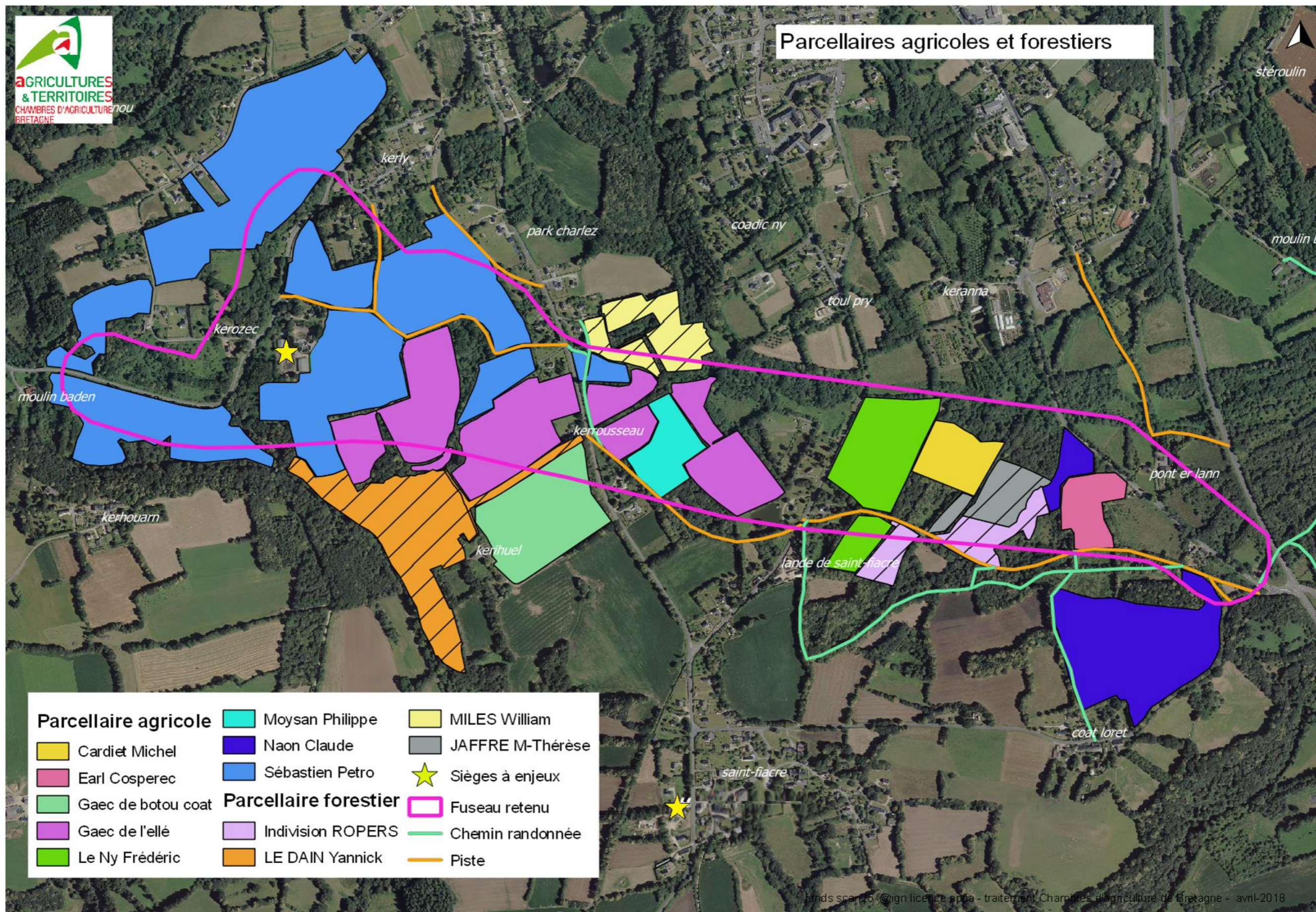
Tous les agriculteurs ont été rencontrés dans le cadre d'entretiens individuels entre le 13 février et le 28 mars 2018.

Seules deux personnes n'ont pas souhaité nous rencontrer, les informations ont alors été récupérées par téléphone.

#### ILOTS ET PARCELLAIRES CADASTRAUX

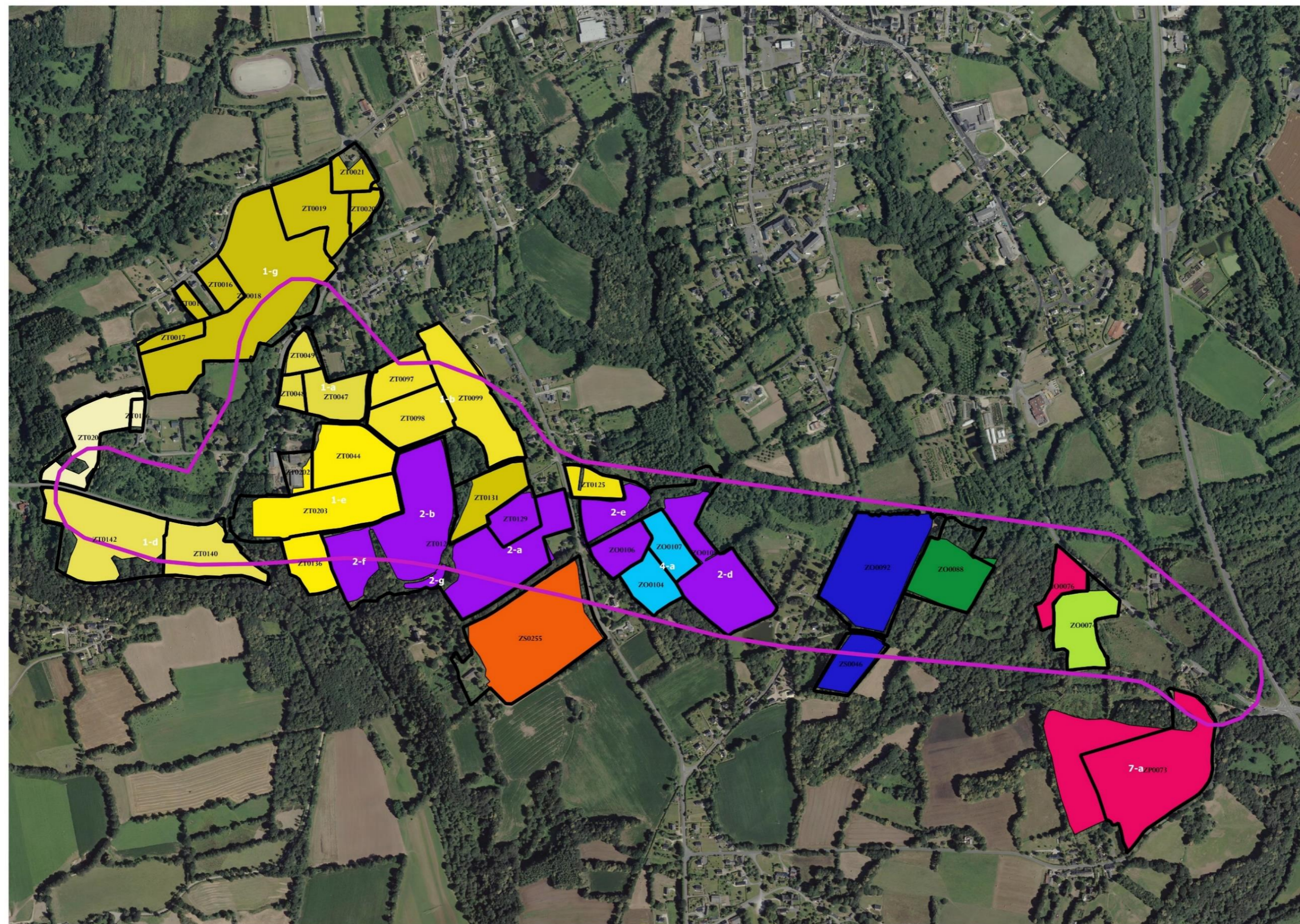
num	num_ilot	num parcelle		Commentaire
1	1-a	ZT0047	Location familiale	
	1-a	ZT0048	Location familiale	
	1-a	ZT0049	Location familiale	
	1-b	ZT0099	Location familiale	
	1-b	ZT0097	Location	
	1-b	ZT0098	Location	
	1-c	ZT0131	Location familiale	
	1-d	ZT0140	Location familiale	
	1-d	ZT0142	Location familiale	
	1-e	ZT0044	Location familiale	
	1-e	ZT0136	Location familiale	
	1-e	ZT0203	Location familiale	
	1-e	ZT0202	Propriétaire	Parcelle accueillant le bâti
	1-f	ZT0201	Location familiale	
	1-g	ZT0018	Propriétaire	
	1-g	ZT0019	Location	Hors fuseau
	1-g	ZT0020	Location	Hors fuseau
	2	1-h	ZT0125	Location familiale
2-a		ZT0129	Location	
2-b		ZT0128	Location	
2-c		ZO0106	Location	
2-d		ZO0108	Location	
2-e		ZO0108	Location	
2-f		ZT0128	Location	
3	2-g	ZT0128	Location	
	3-a	ZO0092	Location	
4	3-b	ZS0046	Location	
	4-a	ZO0107	Location	
5	4-a	ZO0104	Propriétaire	
	5-a	ZO0088	Location	
6	6-a	ZO0074	Location	
	7-a	ZP0073	Location	Hors fuseau
7	7-b	ZO0076	Location	
	8-a	ZS0255	Propriétaire	





Carte 170 : Parcelles agricoles et forestiers





Carte 171 : Répartition des terres par chef d'exploitation ; Source : Chambre d'agriculture



## XIII.7. CONTRAINTES ET SERVITUDES TECHNIQUES

### XIII.7.1. RESEAUX ET CANALISATIONS

#### XIII.7.1.1. RESEAU DE GAZ

D'après la plateforme georisques.gouv.fr, concernant les canalisations de transport de matières dangereuses, une canalisation de Gaz naturel traverse la commune de Le Faouët au niveau de sa limite ouest. Cette canalisation ne concerne pas l'emprise du fuseau d'étude.



Carte 172 : Absence de canalisations de gaz sur la commune de Le Faouët

#### XIII.7.1.2. RESEAU D'HYDROCARBURES

D'après la plateforme georisques.gouv.fr, concernant les canalisations de transport de matières dangereuses, aucune canalisation d'hydrocarbures ne traverse la commune de Le Faouët.

#### XIII.7.1.3. PRODUITS CHIMIQUES

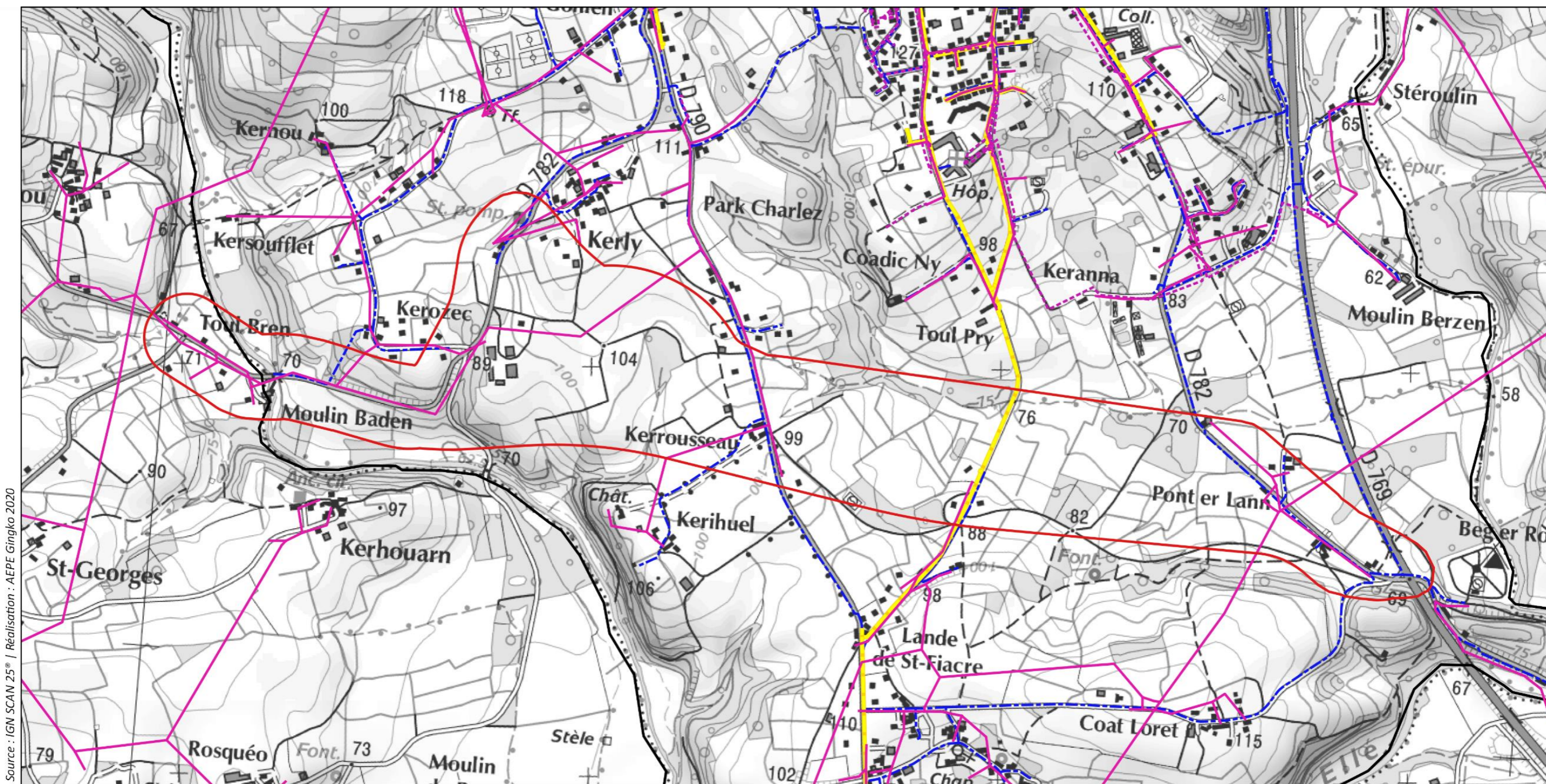
D'après la plateforme georisques.gouv.fr, concernant les canalisations de transport de matières dangereuses, aucune canalisation de produits chimiques ne traverse la commune de Le Faouët.

#### XIII.7.1.4. AUTRES RESEAUX ET CANALISATIONS

D'après le document d'urbanisme de Le Faouët, il existe de nombreux réseaux électriques et canalisations de gaz ou d'eau potable sur l'aire d'étude immédiate.

**L'aire d'étude est traversée par des réseaux électriques et une canalisation de gaz.**



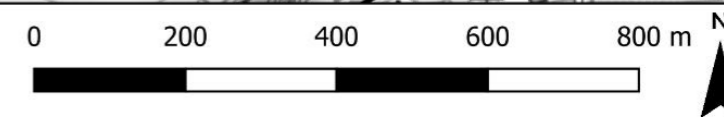


Source : IGN SCAN 25® / Réalisation : AEPE Gingko 2020



### Réseaux et canalisations de l'aire d'étude immédiate

- |                        |                   |                      |
|------------------------|-------------------|----------------------|
| Aire d'étude immédiate | Réseau électrique | Réseau d'eau potable |
| Limite communale       | Aérien            | Réseau de gaz        |
|                        | Souterrain        |                      |



Carte 173 : Localisation des réseaux et canalisations



### XIII.8. RISQUES INDUSTRIELS ET TECHNOLOGIQUES

Les risques technologiques majeurs sont engendrés par l'activité humaine. Les risques industriels, nucléaires, liés à la radioactivité, au transport de matières dangereuses (par voie terrestre, fluviale ou maritime), aux exploitations minières et souterraines ou encore la rupture de barrage sont des risques technologiques majeurs. Les risques industriels majeurs sont des événements accidentels se produisant sur un site industriel et entraînant des conséquences immédiates graves pour le personnel, les populations avoisinantes, les biens ou l'environnement.

La commune de Le Faouët n'est pas soumise à un PPRT Installations industrielles.

#### XIII.8.1. RISQUE NUCLEAIRE

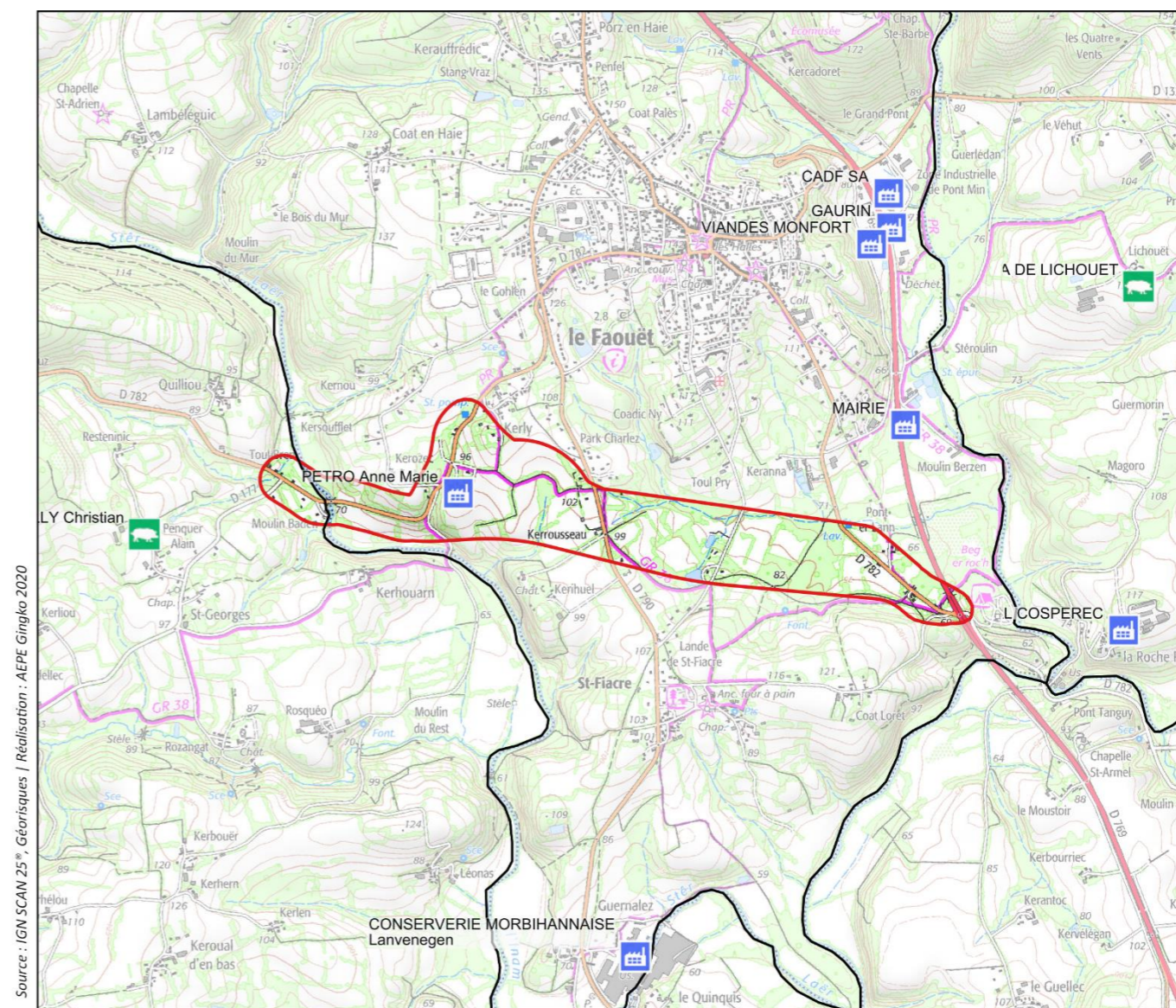
Aucune installation nucléaire n'est présente dans un rayon de 20 km autour de la commune de Le Faouët.

#### XIII.8.2. INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (ICPE) ET LES SITES SEVESO

Les installations industrielles ayant des effets sur l'environnement sont réglementées sous l'appellation Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE). L'exploitation de ces installations est soumise à autorisation de l'Etat.

Tableau 75 : ICPE de la commune de Le Faouët

Nom de l'établissement (1)	Code postal	Commune	Régime en vigueur (2)	Statut SEVESO
CADF SA	56320	LE FAOUE	Autorisation	Non Seveso
CONSERVERIE MORBIHANAISE Lanvénegen	56320	LE FAOUE	Autorisation	Non Seveso
GAEC DE KERANROUE	56320	LE FAOUE	Autorisation	Non Seveso
GAURIN	56320	LE FAOUE	A l'arrêt	Non Seveso
LE BAIL Patrick	56320	LE FAOUE	Enregistrement	Non Seveso
MAIRIE	56320	LE FAOUE	Autorisation	Non Seveso
Nom non-publiable	56320	LE FAOUE	Autorisation	Non Seveso
PETRO Anne Marie	56320	LE FAOUE	Cessation déclarée	Non Seveso
VIANDES MONFORT	56320	LE FAOUE	Enregistrement	Non Seveso



AEPE Gingko **Installations classées pour la protection de l'environnement**

- Limite communale
- Aire d'étude immédiate
- Usine ICPE non Seveso
- Elevage de porc

0 250 500 750 1000 m

Carte 174 : Localisation des ICPE

D'après la base de données Géorisques, une installation classée pour la protection de l'environnement est située dans l'aire d'étude. Toutefois, celle-ci est déclarée en cessation.

Les installations classées pour la protection de l'environnement ne présentent aucun enjeu pour le projet.



### XIII.8.3. SITES ET SOLS POLLUES

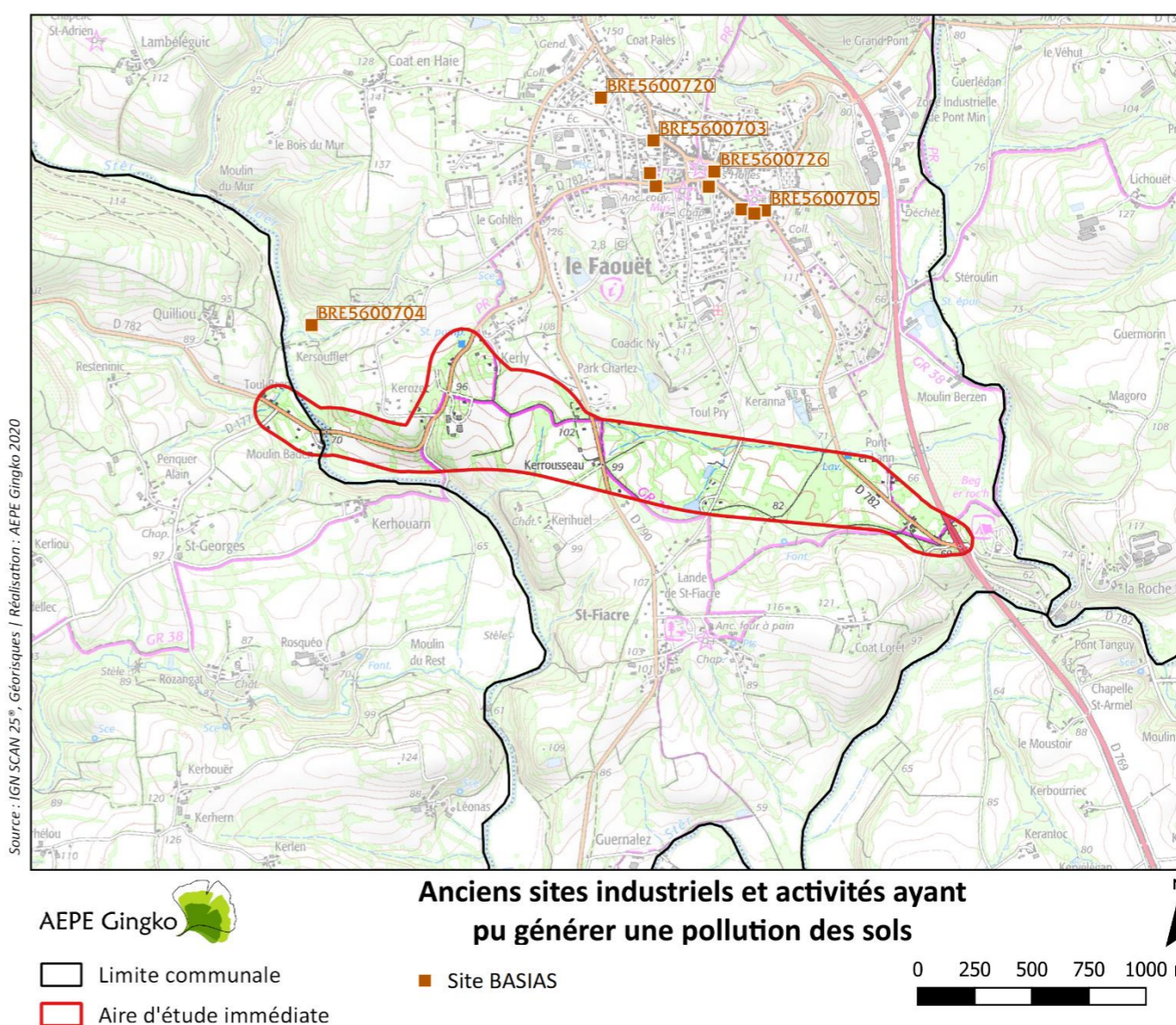
Les sites BASIAS du BRGM (<http://www.georisques.gouv.fr/dossiers/inventaire-historique-des-sites-industriels-et-activites-en-service-basias#/>) et BASOL du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie (<http://basol.developpement-durable.gouv.fr/>) recensent l'ensemble des sites pollués et des sites industriels historiques du territoire français.

Tableau 76 : Sites de la base BASIAS

N° Identifiant	Raison(s) sociale(s) de(s) l'entreprise(s) connue(s)	Dernière adresse	Commune principale	Code activité	Etat d'occupation du site
BRE5600702	LE HENAFF Léon, station-service, mécanicien		LE FAOUE	G45.21A	Activité terminée
				G47.30Z	
BRE5600703	LE BRIS Francis, DLI, station-service ess, garage	rue Cendres des	LE FAOUE	G45.21A	Activité terminée
				G47.30Z	
BRE5600704	Robin-Champré, fabrique de Bleu de Prusse	Robin Champré Propriété de Kernov	LE FAOUE	C20.12Z	Activité terminée
BRE5600705	FAFFRE Louis, station-service	Route nationale 169	LE FAOUE	G47.30Z	Activité terminée
BRE5600706	LE BRIS Ernest, BORDERREAU-LE BRIS, STEPHANT, BORELLY, VIAUD, LAVOLE, DLI (ess), Garage Renault, station-service	rue Maréchal Leclerc du	LE FAOUE	G47.30Z	En activité
				G47.30Z	
				V89.03Z	
BRE5600707	AUFFRET Jean (mécanicien), station-service	route Baud de ; RN169	LE FAOUE	G47.30Z	Activité terminée
BRE5600708	AUFFRET Jean, DLI (hydroc)	rue Poher de	LE FAOUE	V89.03Z	Activité terminée
BRE5600712	CRESTEN Alexandre, DLI (ess)		LE FAOUE	V89.03Z	Activité terminée
BRE5600714	CRESTY Alexandre, DLI (hydroc)	Place Mairie de la	LE FAOUE	V89.03Z	Activité terminée
BRE5600716	BAHUON, station-service	rue Quimper de	LE FAOUE	G47.30Z	En activité
BRE5600718	SAINDRENAN, DLI (hydroc)	route Quimperlé de	LE FAOUE	V89.03Z	Activité terminée
				V89.03Z	
				V89.03Z	
BRE5600720	LE ROUX Jean, DLI (FOD)	Gare La	LE FAOUE	V89.03Z	Activité terminée
BRE5600721	LE GOFF Michel, MONTFORT Francis, LE VAILLANT Roger, station-service, garage, atelier mécanique auto	route Lorient de	LE FAOUE	G45.21A	En activité
				G47.30Z	
				G47.30Z	
BRE5600724	HELOU Albert, garage-tôlerie	Porz en Haie	LE FAOUE	G45.21A	Activité terminée
				G45.21B	

N° Identifiant	Raison(s) sociale(s) de(s) l'entreprise(s) connue(s)	Dernière adresse	Commune principale	Code activité	Etat d'occupation du site
BRE5600725	HELOU Albert, DLI (hydroc) + casse auto	route Gourin de	LE FAOUE	V89.03Z	Activité terminée
				E38.31Z	
BRE5600726	PIMPEC Raymond, DLI (hydroc)	rue Château du ; Place du Marché	LE FAOUE	V89.03Z	Activité terminée
BRE5600727	POULIQUEN Jean, DLI (hydroc)	Rostalgon	LE FAOUE	V89.03Z	Activité terminée
BRE5604037	Commune du Fauoët, dépôt d'OM en décharge brute	décharge communale de Kerbloch	LE FAOUE	E38.11Z	Activité terminée
BRE5604038	Commune du Fauoët, décharge de Cosquéric (+auto-incinérateur)	Cosquéric	LE FAOUE	E38.11Z	Activité terminée

Au sein du périmètre d'étude immédiat, il n'y a pas de site pollué recensé.



Carte 175 : Localisation des anciens sites industriels ou activités ayant pu générer une pollution des sols



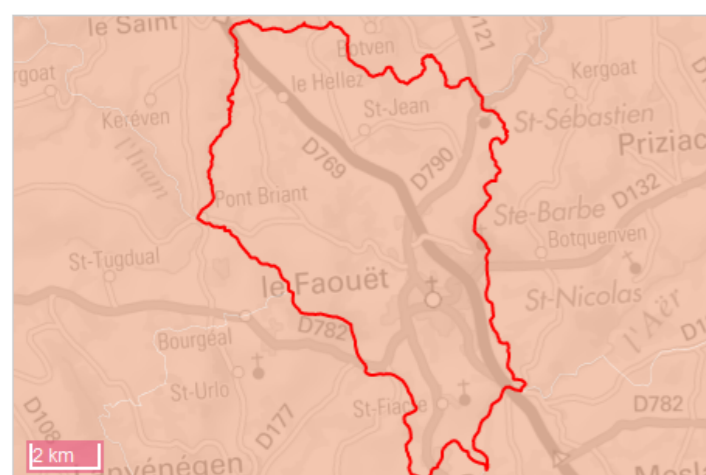
### XIII.8.4. RADON

Le radon est un gaz radioactif issu de la désintégration de l'uranium et du radium présents naturellement dans le sol et les roches. En se désintégrant, il forme des descendants solides, eux-mêmes radioactifs. Ces descendants peuvent se fixer sur les aérosols de l'air et, une fois inhalés, se déposer le long des voies respiratoires en provoquant leur irradiation.

Dans des lieux confinés tels que les grottes, les mines souterraines mais aussi les bâtiments en général, et les habitations en particulier, il peut s'accumuler et atteindre des concentrations élevées atteignant parfois plusieurs milliers de Bq/m<sup>3</sup> (becquerels par mètre-cube) (Source : IRSN).

Le potentiel de radon sur la commune de Le Faouët est de catégorie 3 (élevé).

Le potentiel radon de votre commune est : potentiel de catégorie 3 (élevé)



Source: IRSN

Pour plus de détail

La cartographie du potentiel du radon des formations géologiques établie par l'IRSN conduit à classer les communes en 3 catégories. Celle-ci fournit un niveau de risque relatif à l'échelle d'une commune, il ne présage en rien des concentrations présentes dans votre habitation, celles-ci dépendant de multiples autres facteurs (étanchéité de l'interface entre le bâtiment et le sol, taux de renouvellement de l'air intérieur, etc.) (Source : IRSN).



Pour en savoir plus : consulter le site de l'Institut de Radioprotection et de Sécurité Nucléaire sur le potentiel radon de chaque catégorie.

Les communes à potentiel radon de catégorie 3 sont celles qui, sur au moins une partie de leur superficie, présentent des formations géologiques dont les teneurs en uranium sont estimées plus élevées comparativement aux autres formations. Les formations concernées sont notamment celles constitutives de massifs granitiques (massif armoricain, massif central, Guyane française...), certaines formations volcaniques (massif central, Polynésie française, Mayotte...) mais également certains grès et schistes noirs.

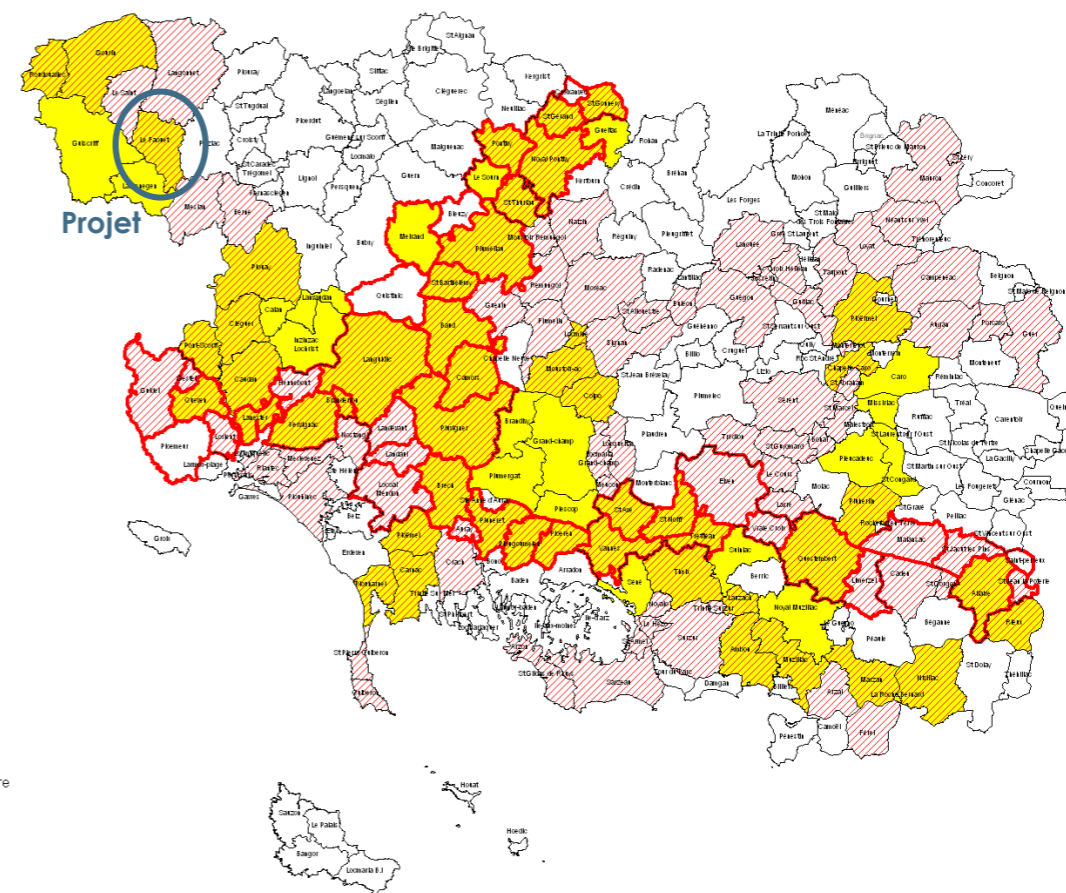
Sur ces formations plus riches en uranium, la proportion des bâtiments présentant des concentrations en radon élevées est plus importante que sur le reste du territoire. Les résultats de la [campagne nationale de mesure](#) en France métropolitaine montrent ainsi que plus de 40% des bâtiments situés sur ces terrains dépassent 100 Bq.m<sup>-3</sup> et plus de 10% dépassent 300 Bq.m<sup>-3</sup>.

### XIII.8.5. TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES

Le risque de Transport de Matières Dangereuses (TMD) est consécutif à un accident se produisant lors du transport de substances qui, par leurs propriétés physiques ou chimiques ou bien par la nature des réactions qu'elles sont susceptibles de mettre en œuvre, peuvent présenter un danger grave pour l'homme, les biens ou l'environnement. Ce transport peut se faire par voie routière, voie ferroviaire, voie d'eau ou canalisation ou même par voie aérienne.

D'après le dossier départemental des risques majeurs du Morbihan et le site <http://www.georisques.gouv.fr>, la commune de Le Faouët est traversée par la RD769 pouvant faire l'objet de transport de matières dangereuses.

### Dossier Départemental des Risques Majeurs du Morbihan Carte n°17 - Transport de matières dangereuses



RSR - Risque et Nuisances MARS 2011 Source IGN/DCarto

Carte 176 : Localisation des risques TDM dans le Morbihan

### XIII.8.6. ACCIDENTS DE LA ROUTE

D'après le Scot, le thème des accidents de la route peut être rattaché aux risques technologiques.

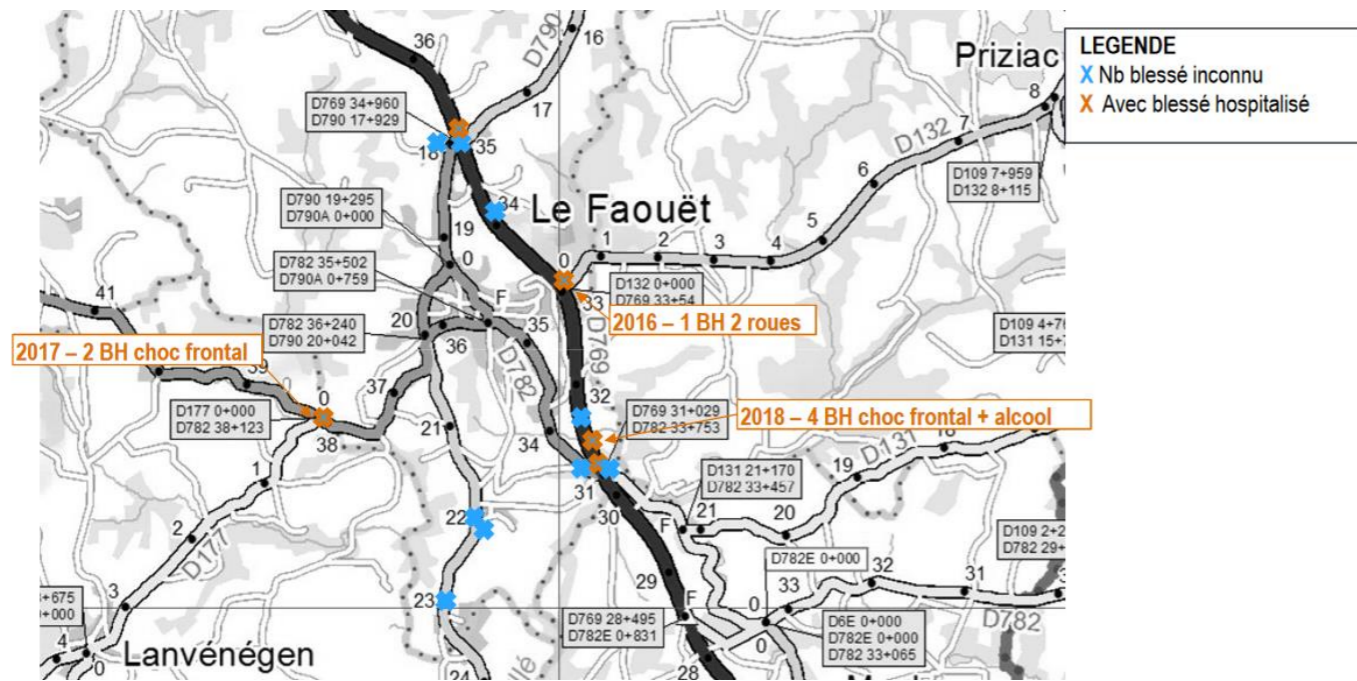
D'après les décomptes tenus par la DREAL Bretagne et consultés début 2017, 14 personnes ont été tuées sur la route entre 2012 et 2016 dans neuf des 21 communes du territoire. Ces morts ont eu lieu essentiellement sur des routes départementales (12). Parmi les 14 personnes tuées figuraient deux motards, un cycliste et un piéton.

La RD 769 a été le théâtre d'un grand nombre d'accidents mortels dans les années qui ont suivi son réaménagement. La situation s'est nettement améliorée depuis, des réaménagements de carrefours et l'implantation de radars ayant complété la tendance favorable observée par ailleurs au plan national.

D'après le Conseil Départemental 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.

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.





### XIII.8.7. RISQUE DE RUPTURE DE DIGUE OU DE BARRAGE

Le décret n° 2015-526 du 12 mai 2015 régit les ouvrages construits ou aménagés en vue de prévenir les inondations et les submersions (notamment les digues) afin de garantir leur efficacité et leur sûreté, tant en ce qui concerne le parc d'ouvrages existants que les nouveaux ouvrages à construire.

D'après le dossier départemental des risques majeurs du département, il n'y a aucun risque de rupture de digue ou de barrage au niveau du périmètre d'étude.

**Les risques industriels et technologiques ne présentent pas d'enjeu particulier pour le projet. Seule la présence d'un réseau de transport de matières dangereuses présente des enjeux faibles pour le projet.**

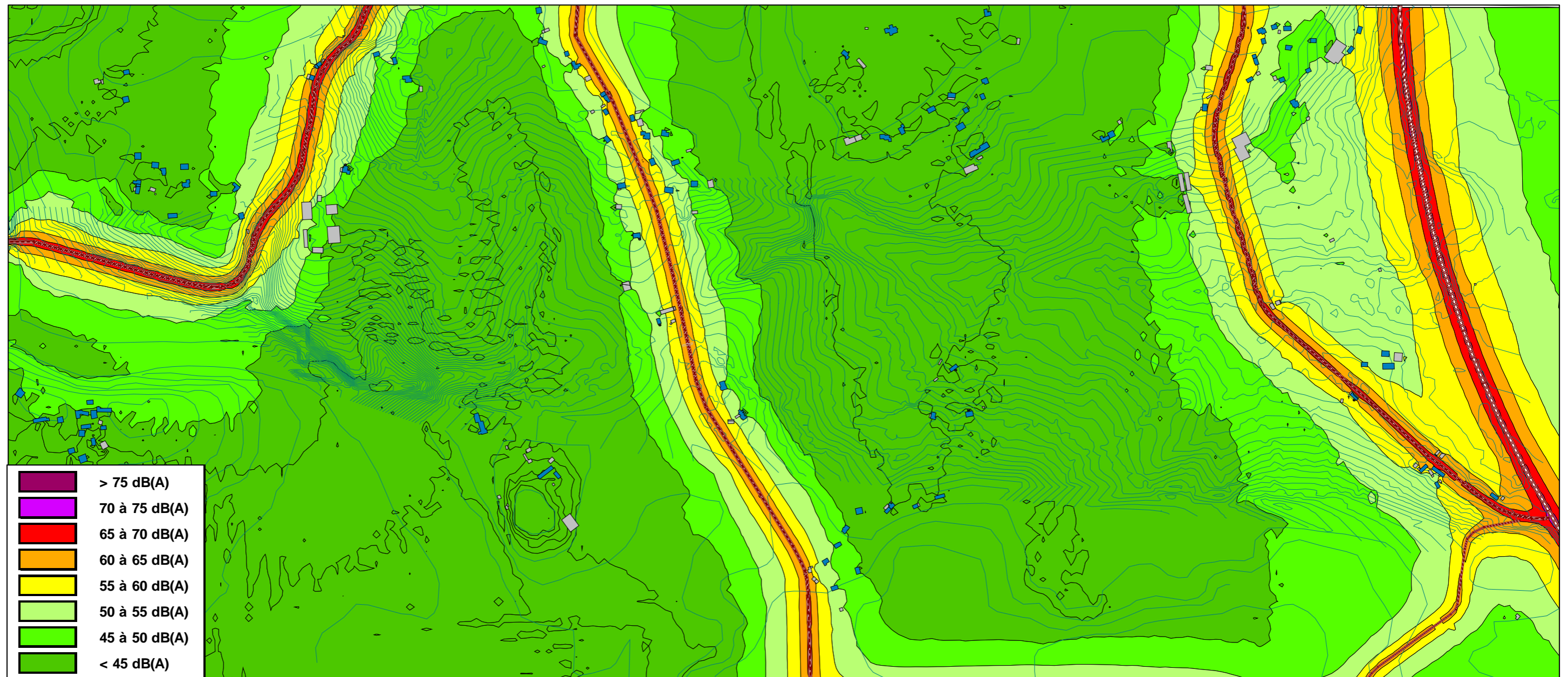


## XIII.9. CADRE DE VIE ET SANTE HUMAINE

### XIII.9.1. AMBIANCE SONORE

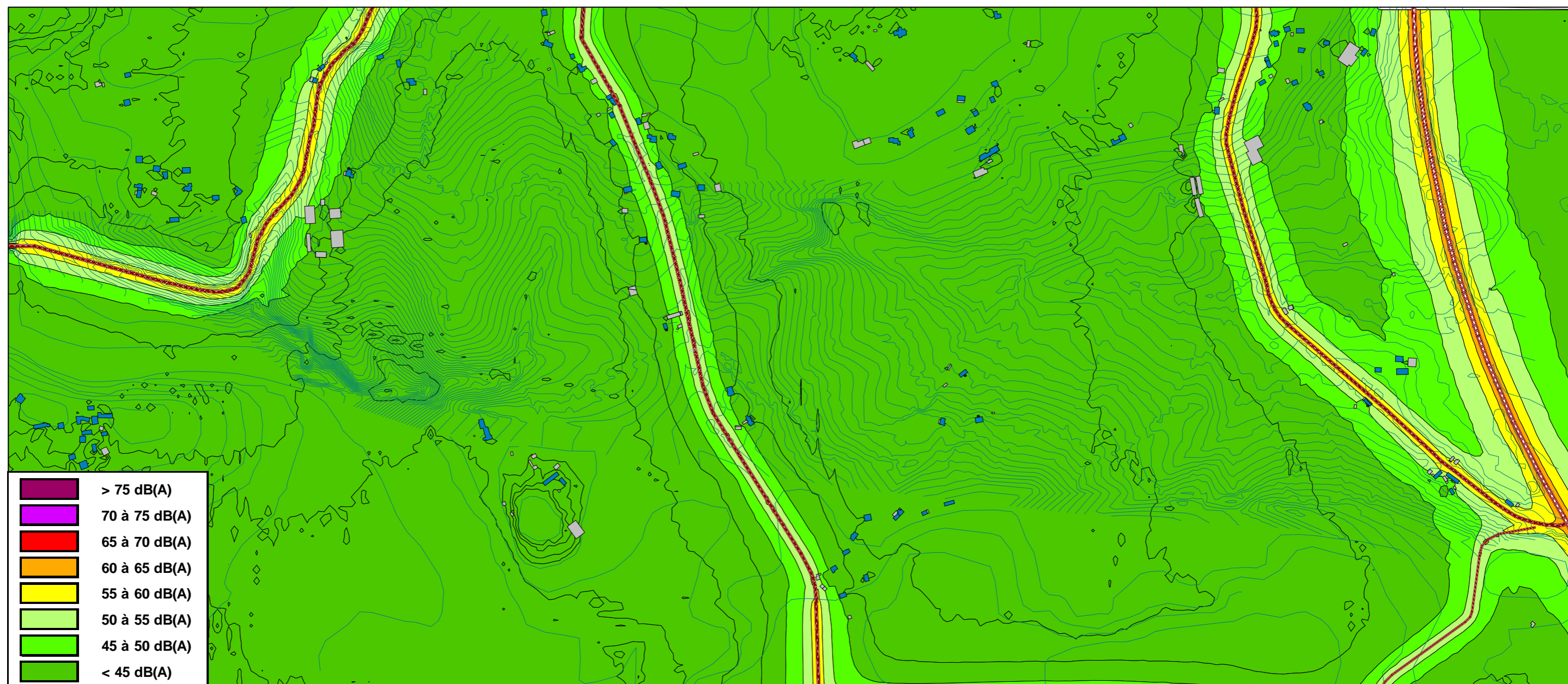
Pour chacune des deux périodes réglementaires, des calculs de propagation sonore dans l'environnement sont effectués à l'aide du logiciel CadnaA.

Les résultats de calculs sont présentés aux pages suivantes sous la forme de cartes de bruit diurnes et nocturnes calculées à 4 m au-dessus du sol (équivalent au 1er étage) en contribution des infrastructures de transports terrestres.



Carte 177 : Carte de bruit à 4 mètres de hauteur en situation initial pour l'indicateur LAeq(6h-22h)

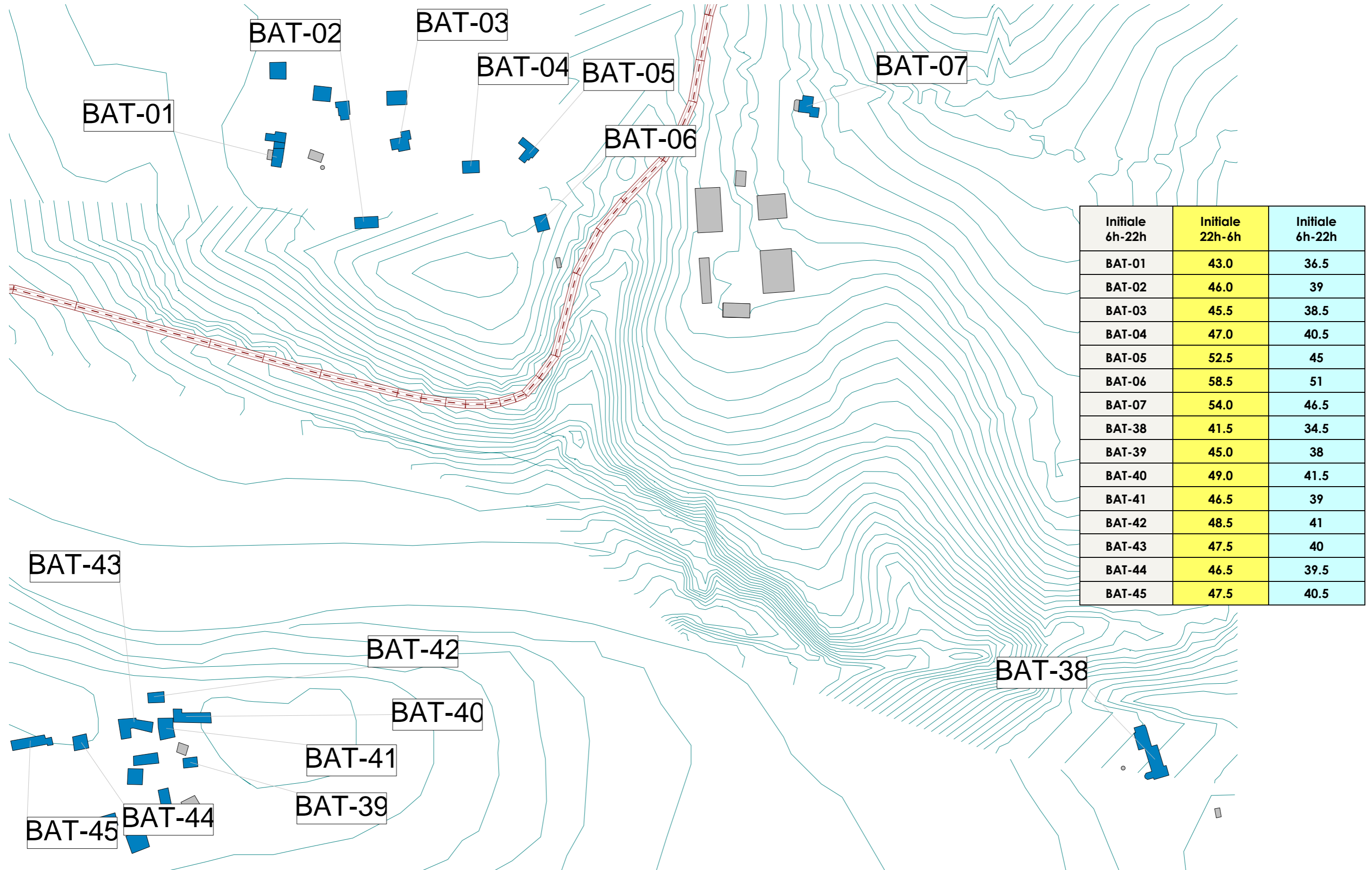




Carte 178 : Carte de bruit à 4 mètres de hauteur en situation initial pour l'indicateur LAeq(22h-6h)

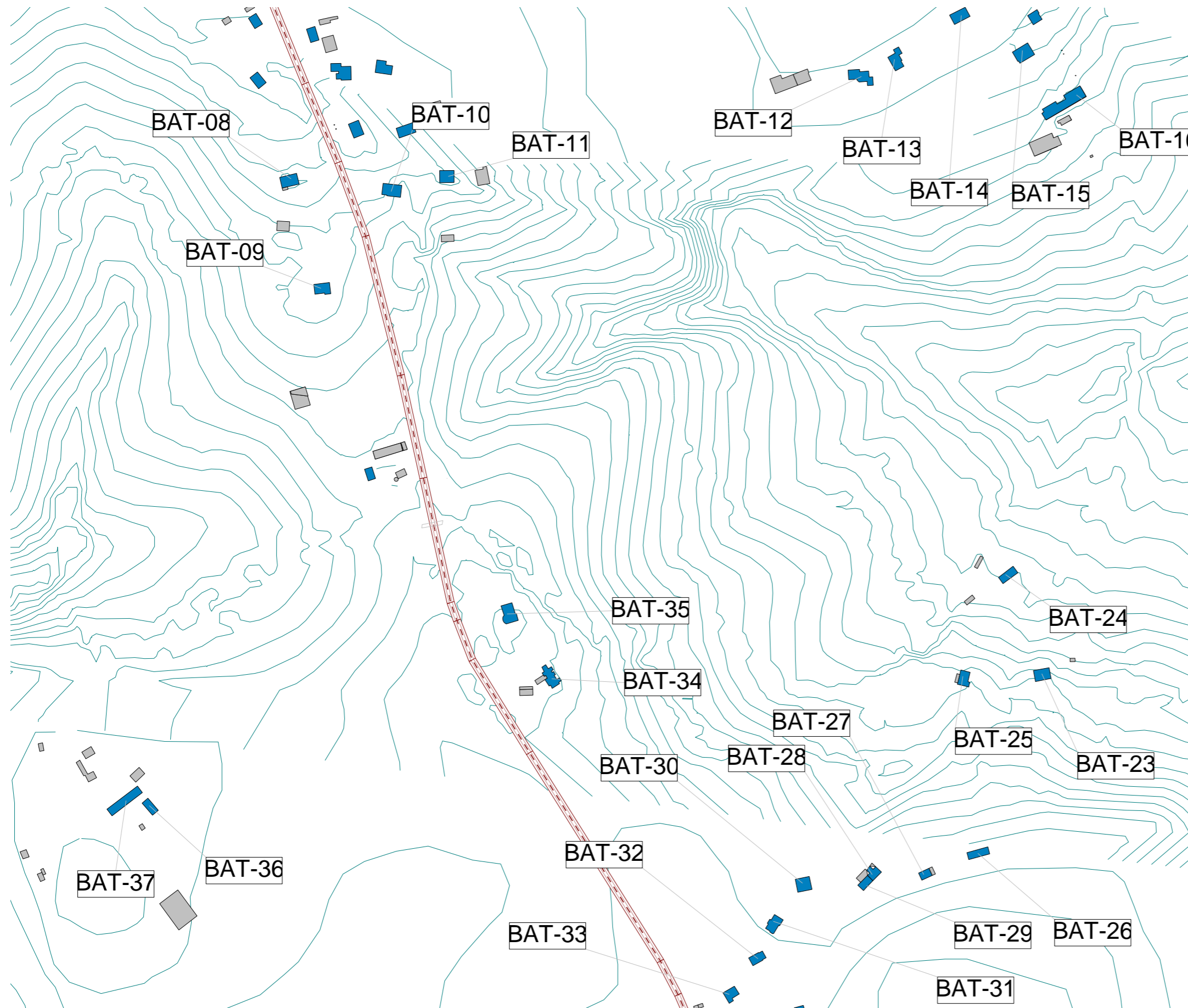


IDENTIFICATION DES BATIMENTS SECTEUR 1





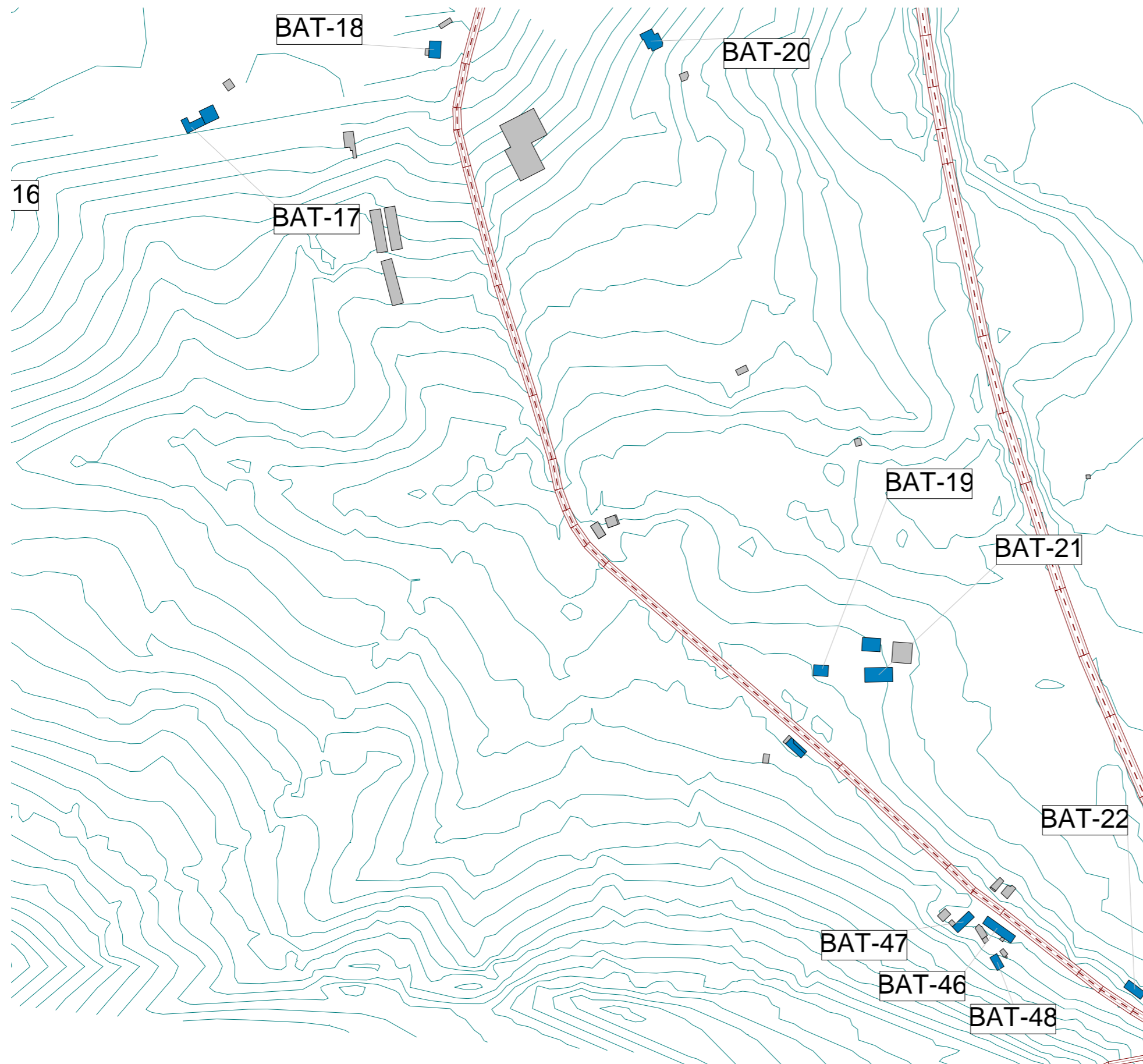
IDENTIFICATION DES BATIMENTS SECTEUR 2



Récepteur	Initiale 6h-22h	Initiale 22h-6h
BAT-08	57.0	47.5
BAT-09	56.5	47
BAT-10	58.0	48.5
BAT-11	51.5	42
BAT-12	42.5	33.5
BAT-13	41.5	34
BAT-14	42.0	34.5
BAT-15	42.5	35.5
BAT-16	43.5	36.5
BAT-23	41.5	34.5
BAT-24	40.5	33.5
BAT-25	40.5	33
BAT-26	41.0	32.5
BAT-27	42.0	33.5
BAT-28	40.0	32
BAT-29	44.5	36
BAT-30	45.5	36.5
BAT-31	50.0	40.5
BAT-32	52.0	42.5
BAT-33	55.0	45.5
BAT-34	55.5	46
BAT-35	57.0	47
BAT-36	44.0	35.5
BAT-37	44.5	36
BAT-38	41.5	34.5
BAT-39	45.0	38
BAT-40	49.0	41.5
BAT-41	46.5	39
BAT-42	48.5	41
BAT-43	47.5	40
BAT-44	46.5	39.5
BAT-45	47.5	40.5



IDENTIFICATION DES BATIMENTS SECTEUR 3



Récepteur	Initiale 6h-22h	Initiale 22h-6h
BAT-17	46.0	39
BAT-18	62.0	54
BAT-19	57.0	49.5
BAT-20	51.0	44.5
BAT-21	55.0	48
BAT-22	65.5	57.5
BAT-46	66.5	59
BAT-47	64.0	56
BAT-48	59.0	51

Les habitations situées dans l'aire immédiate d'étude sont dans un ambiance sonore qualifiée de modérée, sauf 2 habitations riveraines du hameau de Petit Coat Loret qui sont dans une ambiance sonore modérée de jour (BAT22 et 46).



### XIII.9.2. QUALITE DE L'AIR

La qualité de l'air extérieur se mesure par la concentration dans l'air de différents polluants atmosphériques :

- Le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) essentiellement émis lors des phénomènes de combustion. Les principales sources de NO<sub>2</sub> sont les moteurs de véhicules et les installations de combustion ou encore les pratiques agricoles et industrielles.
- Les particules fines (PM10 et PM 2.5), particules en suspension dans l'air qui se différencient selon leur taille.
- Le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) principalement émis par les secteurs de la production d'énergie (raffinage du pétrole, production d'électricité) et de l'industrie manufacturière (entreprises chimiques).
- Le benzène (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), seul composé organique volatil (COV) réglementé. Il est essentiellement émis par le secteur résidentiel/tertiaire, en particulier du fait de la combustion du bois, suivi du transport routier.
- L'ozone (O<sub>3</sub>), polluant secondaire, il se forme sous l'effet catalyseur du rayonnement solaire à partir de polluants émis notamment par les activités humaines.

D'après le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) de la région Bretagne, le bilan des émissions de gaz à effet de serre régional est dominé par l'agriculture (40%), secteur qui se singularise par la prépondérance d'émissions de méthane et de protoxyde d'azote, émissions dites non énergétiques. On retrouve également dans le bilan les émissions de gaz à effet de serre des secteurs du transport et du bâtiment (respectivement 26% et 23%) dont les émissions sont liées à l'énergie.

Par rapport à la répartition nationale des émissions de gaz à effet de serre, on note :

- la sous-représentation de la part due à l'industrie ;
- la sous-représentation de la part due à l'activité de production/transformation d'énergie
- la surreprésentation de la part due à l'agriculture
- le poids important du bâtiment résidentiel et du transport.

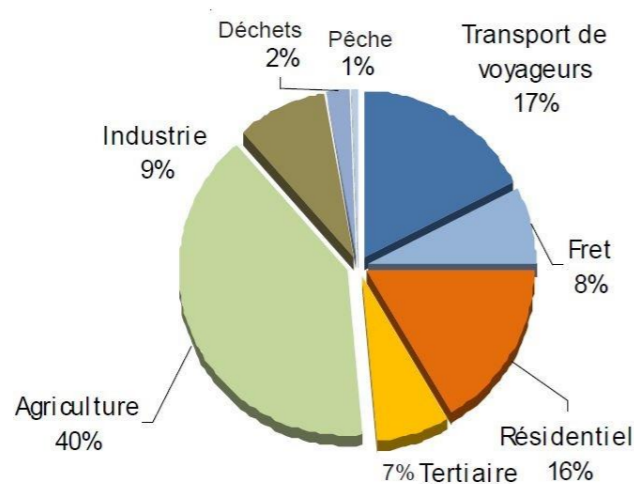


Figure 51 : Répartition des émissions régionales de polluants atmosphériques (source SRCAE)

L'examen des données disponibles sur la qualité de l'air en Bretagne fait apparaître un enjeu principal lié à la maîtrise de la pollution automobile. Cette problématique est accentuée au cœur des plus grandes agglomérations (NO<sub>2</sub> et PM) où les valeurs réglementaires sont dépassées ou approchées de façon préoccupante.

Deux autres sujets doivent également faire l'objet d'une vigilance particulière :

- le poids des émissions de particules, et plus particulièrement les plus fines, émises par le chauffage résidentiel et tertiaire,
- la pollution atmosphérique due aux activités agricoles (NH<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>O, ...).

AIRBreizh est l'Association Agréée pour la Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA) chargée de mesurer et surveiller la qualité de l'Air en Bretagne. La station de mesures la plus proche du projet est la station "CTM" Lorient.

La présence de plusieurs polluants dans l'air est ainsi mesurée quotidiennement : dioxyde d'azote, ozone et particules en suspension. Sur l'année 2016, le seuil d'information pour les particules (PM10) a été dépassé à court terme et pour l'ozone (O<sub>3</sub>) sur le long terme. Pour le reste des polluants mesurés, les valeurs réglementaires ont été respectées.

Polluant	Particules fines PM10		Particules fines PM2,5		Dioxyde d'azote (NO2)		Ozone (O3)		Benzène (C6H6)	Benzo(a)pyrene (B(a)P)	Arsenic (As)	Cadmium (Cd)	Nikel (Ni)	Plomb (Pb)
	Court terme	Long terme	Court terme	Long terme	Court terme	Long terme	Court terme	Long terme						
LORIENT	Orange	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert
Bissonnet	Orange	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert
CTM	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert	Vert

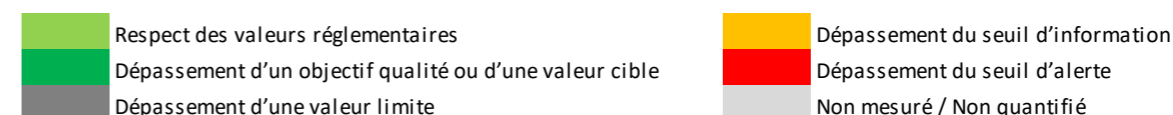


Tableau 77 : Situation des mesures à Lorient par rapport aux valeurs réglementaires en 2016

Aucune donnée plus proche de l'aire d'étude n'est disponible. Toutefois, le site d'étude étant localisé sur un secteur rural, il est possible d'en conclure que les seuils réglementaires pour les polluants listés ci-avant sont respectés.

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



## XIV. SYNTHÈSE DES ENJEUX ET RECOMMANDATIONS D'AMÉNAGEMENT

Le tableau ci-après synthétise, par thématique abordée, les enjeux qui ont pu être identifiés dans l'état initial de l'environnement et les recommandations d'aménagement qui en découlent pour éviter ou réduire les impacts potentiels du projet sur l'environnement.

Tableau 78 : Synthèse des enjeux

Sous-thème	Enjeu identifié	Niveau d'enjeu	Recommandation d'aménagement
<b>Milieu physique</b>			
Contexte climatique	Conditions climatiques ne présentant pas de sensibilité particulière dans le cadre du projet.	NUL	/
Topographie et relief	Profil vallonné et relativement contraignant à l'ouest	MODERE	Prendre en compte les conditions topographiques dans l'élaboration du tracé
Géologie	Roches granitiques alternant avec des formations alluviales ne présentant pas d'enjeu particulier pour le projet	NUL	/
Pédologie	Trois Unités cartographiques des sols identifiés sur le site.	NUL	/
Risques naturels	Risque de remontée de nappe à l'ouest de l'aire d'étude présentant un enjeu faible	FAIBLE	/
<b>Milieu aquatique</b>			
Eaux superficielles	Aire d'étude traversée par l'Ellé, le ruisseau de Park Charles, l'Inam et certains affluents de l'Inam.	MODERE	Conservé des continuités hydrologiques
Zones humides	Présence d'environ 29ha de zones humides sur la zone d'étude (boisements, prairies, ripisylves, friches, étangs, cours d'eau et quelques parcelles cultivées)	FORT	Conservé les zones humides
Eaux souterraines	Masse d'eau souterraine du bassin versant de la Laiïta Aucun captage d'eau potable ou de périmètre de protection au sein de l'aire d'étude Source de plusieurs petits écoulements sur la zone d'étude	MODERE	/
Usage de l'eau	Principalement utilisé pour l'agriculture	FAIBLE	/
Document de planification	Zone d'étude concernée par le SDAGE Loire Bretagne et le SAGE Ellé - Isole - Laiïta, le PAPI Laiïta et l'AZI Elle Inam	MODERE	Respecter les prescriptions des documents de planification Eviter les zones inondables et zone d'expansion de crue de l'Inam et du Parc Charles
<b>Milieu naturel</b>			
Continuités écologiques	Vallées boisées de l'Ellé et de l'Inam : corridors majeurs à l'échelle inter-communale	TRES FORT	Conservé la continuité aquatique, humide et boisée de ces 2 vallées
	Vallon de Park Charles : un corridor important à l'échelle locale	FORT	Conservé la continuité aquatique, humide et boisée de ces cours d'eau
	Ruisseaux et ripisylves : corridors secondaires à l'échelle locale	MODERE	
	Haies multistrates sur talus connectées au réseau bocager	FAIBLE	Conservé les haies et la connectivité du réseau bocager
Flore - Espèces	Aucune espèce patrimoniale	TRES FAIBLE	/
Flore - Habitats	Un habitat avec une correspondance Natura 2000 considéré en bon état de conservation	FORT	Conservé de la rivière Inam et de sa végétation
	Deux habitats avec des correspondances Natura 2000 mais considérés dans un état de conservation moyennement favorable puisque l'ensemble des caractéristiques de l'habitat n'est pas rassemblé	FAIBLE	Conservé les hêtraies atlantiques acidophiles et les mégaphorbiaies hydrophiles



Sous-thème	Enjeu identifié	Niveau d'enjeu	Recommandation d'aménagement
Faune – Habitats	Vieilles haies sur talus avec arbres à cavités (habitats pour l'Escargot de Quimper, le Lucane cerf-volant, le Lézard vivipare, l'Ecureuil roux et plusieurs espèces d'Oiseaux, de Chiroptères et d'Amphibiens)	FORT	Conserver les vieilles haies de feuillus sur talus
	Bâti (habitats potentiels pour plusieurs espèces de Chiroptères et d'Oiseaux)	FORT	Conserver le vieux bâti
	Rivières de l'Ellé et de l'Inam : rivières à fonds grossiers et sans obstacles à la circulation jusqu'à la mer (habitats pour la Loutre d'Europe, le Martin-Pêcheur, la Mulette perlière et plusieurs espèces de Chiroptères et de Poissons dont la Lamproie marine et le Saumon atlantique)	FORT	Conserver les rivières, leurs berges, leurs fonds et leur continuité aquatique
	Etangs, ruisseaux (habitats pour la Loutre d'Europe, le Campagnol amphibie, l'Agrion de Mercure, la Couleuvre helvétique, les Amphibiens et plusieurs espèces de Poissons et de Chiroptères)	FORT	Conserver les étangs et ruisseaux
	Prairies et friches humides (habitats pour la Mélitée du Méléampyre, la Vipère péliade, le Lézard vivipare, les Amphibiens et plusieurs espèces de Chiroptères et d'Oiseaux)	FORT	Conserver les prairies humides
	Boisements et friches en cours de boisement (habitats pour l'Escargot de Quimper, le Lézard vivipare, l'Ecureuil roux, et plusieurs espèces d'Oiseaux, de Chiroptères et d'Amphibiens)	MODERE	Conserver les boisements et friches boisées
	Jardins et landes (habitats pour plusieurs espèces d'Oiseaux)	MODERE	Conserver les jardins et les landes
	Mares et ornières (habitats pour les Amphibiens et les Reptiles)	MODERE	Conserver les mares et ornières
Faune - Mortalité et dérangement pendant les travaux	Risque de mortalité des Chiroptères présents dans les vieux arbres feuillus	FORT	Conserver les vieux arbres feuillus Réaliser les travaux de défrichage en dehors des périodes d'hivernage et de mise bas des Chiroptères Déplacer avec précaution les arbres abattus favorables
	Risque de mortalité et de dérangement des espèces nichant dans les haies, boisements, landes et jardins (Oiseaux et Ecureuil roux)	FORT	Conserver les haies, boisements, landes et jardins Réaliser les travaux de défrichage en dehors de la période de nidification
	Risque de mortalité des Amphibiens et Reptiles durant les travaux	FORT	Conserver les sites de ponte et de repos (mares, ornières, haies, boisements, talus) Réaliser les travaux de défrichage et décapage des sols en dehors de la période d'hivernage des amphibiens et des reptiles Mettre en place des clôtures petite faune temporaires autour des zones de travaux
	Risque de mortalité et de dérangement des Chiroptères et Oiseaux présents dans les bâtiments	FORT	Conserver les bâtiments Réaliser les travaux de démolition en dehors des périodes d'hivernage et de mise bas des Chiroptères et en dehors de la période de nidification des Oiseaux
	Risque de mortalité des espèces présentes dans les cours d'eau et leurs berges	FORT	Conserver les cours d'eau et leurs berges Réaliser les travaux sur les cours d'eau en période d'étiage
	Risque de mortalité de la Mélitée du Méléampyre	FORT	Conserver les prairies et friches humides
	Risque de mortalité de l'Escargot de Quimper	MODERE	Conserver les haies, boisements et friches en cours de boisement



Sous-thème	Enjeu identifié	Niveau d'enjeu	Recommandation d'aménagement
	Risque de mortalité des Amphibiens présents dans les mares, ornières et étangs	MODERE	Conserver les mares, ornières et étangs Réaliser les travaux de destruction des mares, ornières ou étangs en dehors de la période de reproduction des Amphibiens
	Risque de mortalité des insectes saproxylophages (Lucane cerf-volant)	MODERE	Conserver les vieux arbres feuillus Conserver les arbres et souches abattus à proximité du site afin que les larves terminent leur cycle
Faune – Mortalité routière	Risque de mortalité par collision pour la Faune volante (Chiroptères et Oiseaux)	FORT	Choisir un tracé limitant la traversée de corridors de déplacement pour les Oiseaux et les Chiroptères Mettre en place des ouvrages hydrauliques limitant le risque de traversée de la Faune volante à hauteur de véhicules
	Risque de mortalité par collision pour les mammifères semi-aquatiques	MODERE	Choisir un tracé évitant la traversée de cours d'eau et les zones humides Mettre en place des banquettes à l'intérieur des ouvrages hydrauliques Mettre en place des clôtures petite faune en phase travaux et exploitation
	Risque de mortalité par écrasement des Amphibiens et les Reptiles	MODERE	Choisir un tracé limitant la traversée des zones humides et autres corridors de déplacement pour les Amphibiens Mettre en place des banquettes des ouvrages hydrauliques
<b>Paysage et patrimoine</b>			
Relief et Hydrographie	Traversée de la vallée de l'Inam	MODERE	Préserver les ambiances paysagères liées au passage de l'Inam et adapter les ouvrages d'art permettant le franchissement de la vallée pour ne pas porter atteinte au caractère intime du lieu
	Présence d'un ruisseau permanent au nord du fuseau	FAIBLE	Favoriser une implantation du projet respectueuse de la topographie engendrant moins de déblais et de remblais
	Présence d'un relief marqué au sud du fuseau	FAIBLE	Favoriser une implantation du projet de façon linéaire en longeant les vallées, continuités paysagères principales du territoire
	Relief marqué et chahuté sur la partie ouest du fuseau	FAIBLE	
Éléments de végétation structurants	Présence de haies bocagères pluristratifiées marquant les reliefs et les liaisons douces	MODERE	Préserver la maille bocagère et boisée structurant la lecture du paysage et préservant le cadre de vie des habitations
	Présence de haies bocagères préservant le cadre de vie des habitations	MODERE	Prendre appui sur la maille bocagère à enjeu moyen pur l'intégration paysagère du projet
	Présence d'un corridor de végétation dense et épais implanté du nord au sud du fuseau étudié	MODERE	Conserver les éléments de découverte et d'accès du corridor de végétation dense (chemins agricoles et chemins de randonnée)
	Présence d'un verger et d'une allée plantée qui représentent des types de végétation rares et plus ornementaux à l'échelle du fuseau	MODERE	Préserver le verger et l'allée plantée de l'implantation du projet
Urbanisation et axes de communication	Présence de nombreux hameaux le long des axes de communication	FORT	Éloigner le tracé du projet des lieux de vie groupés à l'ambiance paysagère intimiste Préserver le cadre de vie des lieux d'habitations (conservation des nombreuses haies)
	Présence de 4 axes principaux traversant du nord au sud le fuseau étudié	MODERE	Faciliter la lecture du paysage au niveau des potentiels carrefours qui seront situés entre les axes existants et le futur tracé
Éléments touristiques et patrimoniaux	Présence de nombreux sentiers de randonnées dont la GR38	MODERE	Éviter au maximum les traversées de ces parcours pédestres. Dans le cas d'une interception inévitable, l'enjeu paysager se situera dans la restauration de la liaison douce et la définition de son accompagnement paysager
	Présence de la zone de préservation des abords de la fontaine Saint-Fiacre	MODERE	Les abords de la fontaine Saint-Fiacre sont espaces privilégiés à préserver, et devront donc ainsi être évités par le passage du projet
	Présence d'ouvertures ponctuelles retraits par le tissu bocage	FAIBLE	Veiller à préserver le cadre de vie des habitations situées à proximité d'une ouverture visuelle restreinte



Sous-thème	Enjeu identifié	Niveau d'enjeu	Recommandation d'aménagement
Ouvertures visuelles en direction du paysage environnant	Présence d'ouvertures visuelles lointaines qui favorisent la découverte du paysage environnant		Valoriser les ouvertures visuelles lointaines en direction de la silhouette de Le Faouët située au nord et de la vallée de l'Inam située au sud
Ouvertures visuelles en direction du fuseau retenu	Deux ouvertures visuelles en direction du fuseau depuis le paysage environnant	FAIBLE	Préserver la perspective en conservant les haies et les boisements structurants les vues, notamment depuis la route de Kerozec où la perception du futur ouvrage serait impactante
<b>Milieu humain</b>			
Documents d'urbanisme	Projet devant être compatible avec les documents d'urbanisme	FORT	Respecter les zonages et les prescriptions des documents d'urbanisme
Démographie, population, habitat	Dynamique de population en diminution	MODERE	/
Réseaux de communication	Commune de Le Faouët commune non déviée et traversée par RD769 - Trafic poids lourds de 210 véh/jour en transit passant en partie en agglomération et à travers un hameau - 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.	FORT	Améliorer la desserte du territoire en confortant un itinéraire prioritaire Limiter le trafic dans le bourg de Le Faouët Sécuriser la traversée d'agglomération et la traversée des hameaux
Activités économiques	Présence d'activités industrielles (ZA du Pont Min et la Conserverie) générant un trafic important	MODERE	/
Etude agricole et sylvicole	Principale activité de l'aire d'étude. Agriculture tournée vers l'élevage bovin, Présence de parcelle en MAEC	MODERE	Eviter la division des parcelles agricoles Limiter la division des parcelles agricoles Eviter la multiplication des délaissés
Contraintes et servitudes techniques	Présence de réseaux électriques et d'une canalisation de gaz dans l'aire d'étude	MODERE	Respecter les recommandations des différents gestionnaires des réseaux et servitudes
Risques industriels et technologiques	Présence d'un réseau de transport de matières dangereuses	FAIBLE	Limiter le trafic dans le bourg
Cadre de vie et santé humaine	Ambiance sonore « faible » sur la zone d'étude ; Niveaux sonores inférieurs à 65dB(A) (6h-22h) et 60dB(A) (22h-6h)	FAIBLE	Respecter les seuils réglementaires en mettant en place des aménagements anti-bruit si besoin
	Aire d'étude globalement peu concerné par les pollutions atmosphériques.		/



# PARTIE 4 - SCENARIO DE REFERENCE ET COMPARAISON DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES



## XV. DEMARCHE D'ETUDE DES VARIANTES

La démarche d'étude des variantes repose sur le respect de la réglementation. Sont ainsi demandés à l'article R122-5 du code de l'environnement relatif au contenu de l'étude d'impact :

*« 3° Un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ;*

*7° 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. »*

Par conséquent, cette partie présente les étapes suivantes :

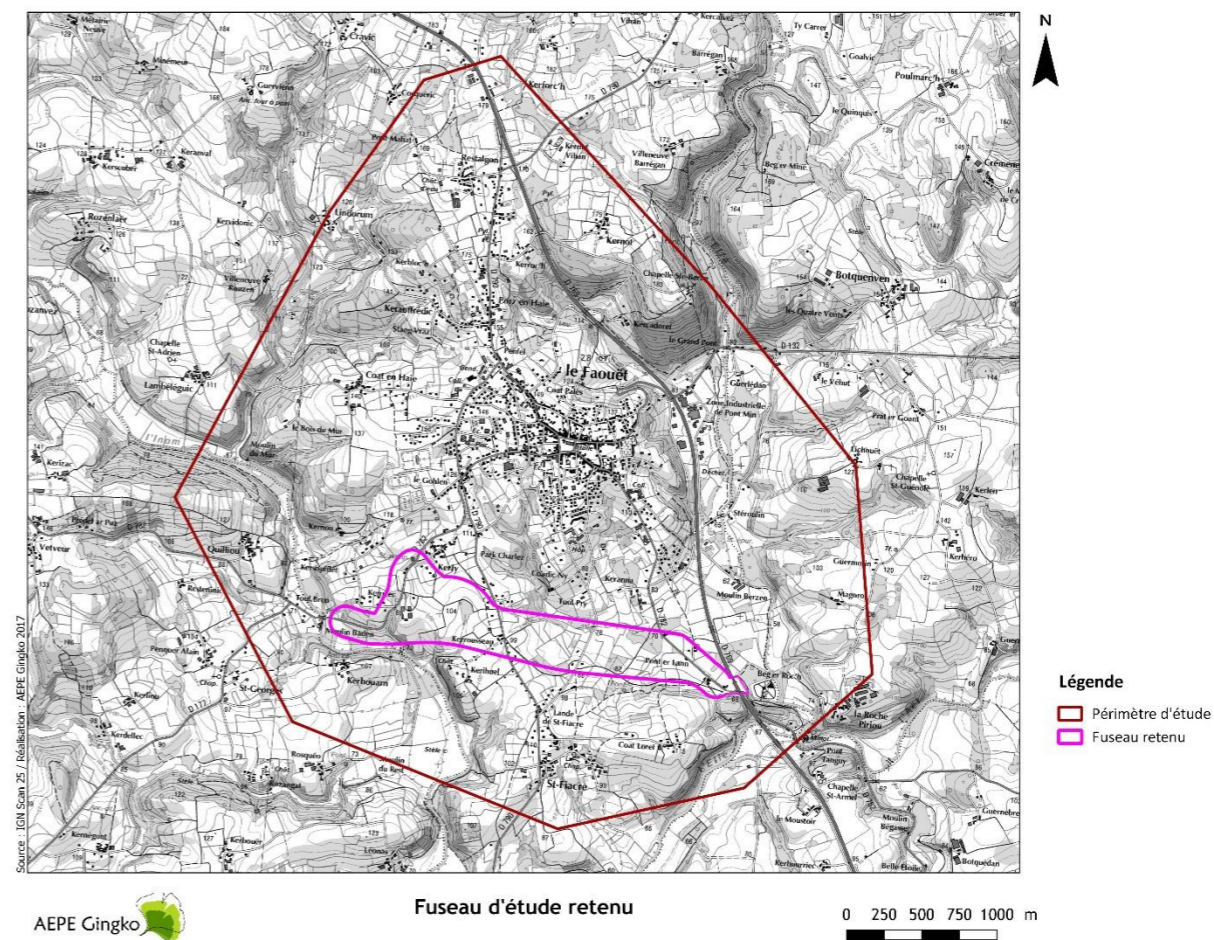
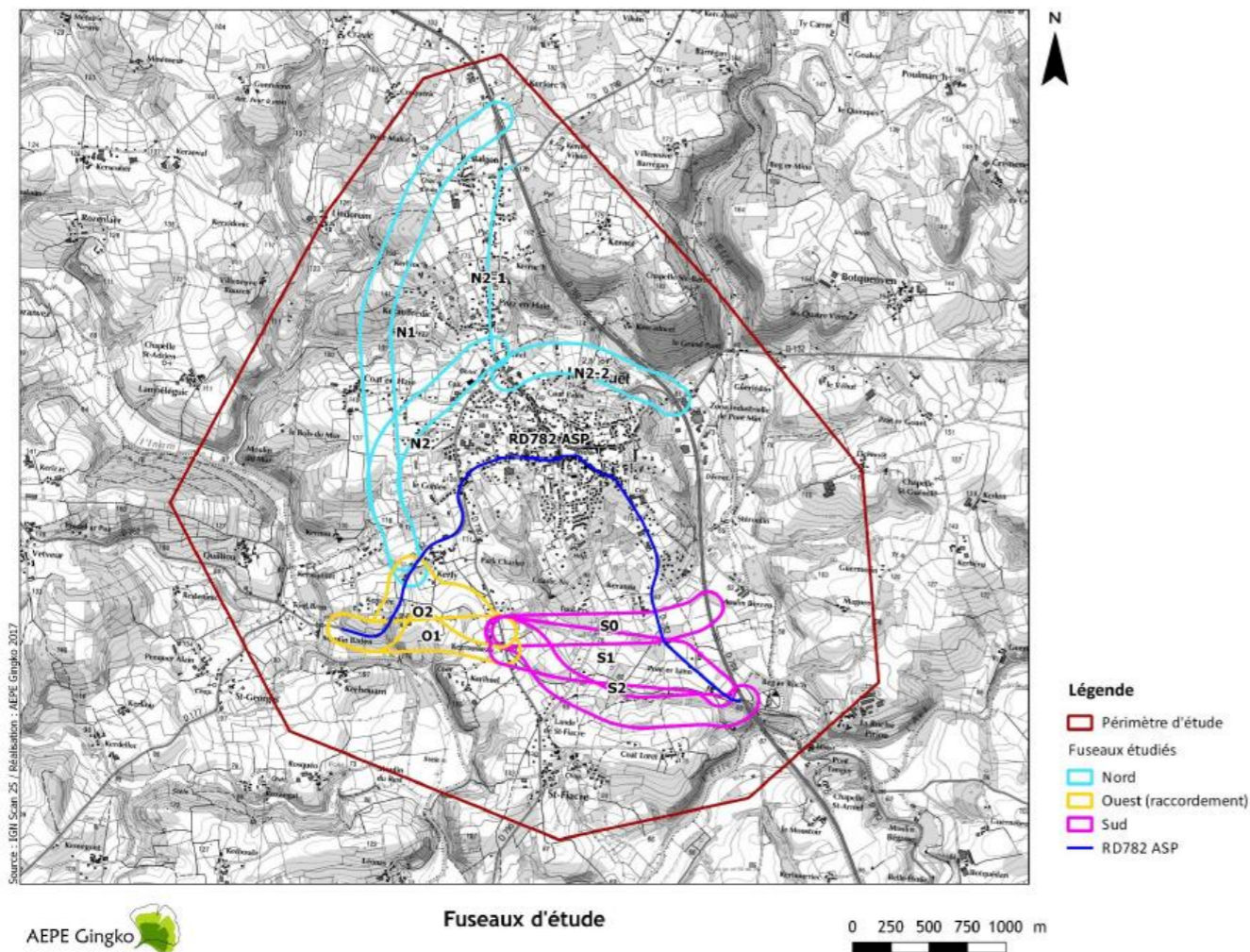
- La démarche d'étude des fuseaux et des variantes
- Le scénario de référence et d'évolution probable de l'environnement en l'absence de projet
- La Justification du projet (intérêt public majeur et absence de solution alternative satisfaisante)
- La comparaison des variantes
- LA description de la solution retenue



## XV.1. UNE METHODOLOGIE ITERATIVE A DEUX ECHELLES

Une étude d'opportunité a été réalisée en 2017 à l'échelle de la commune de Le Fauët (aire d'étude élargie).

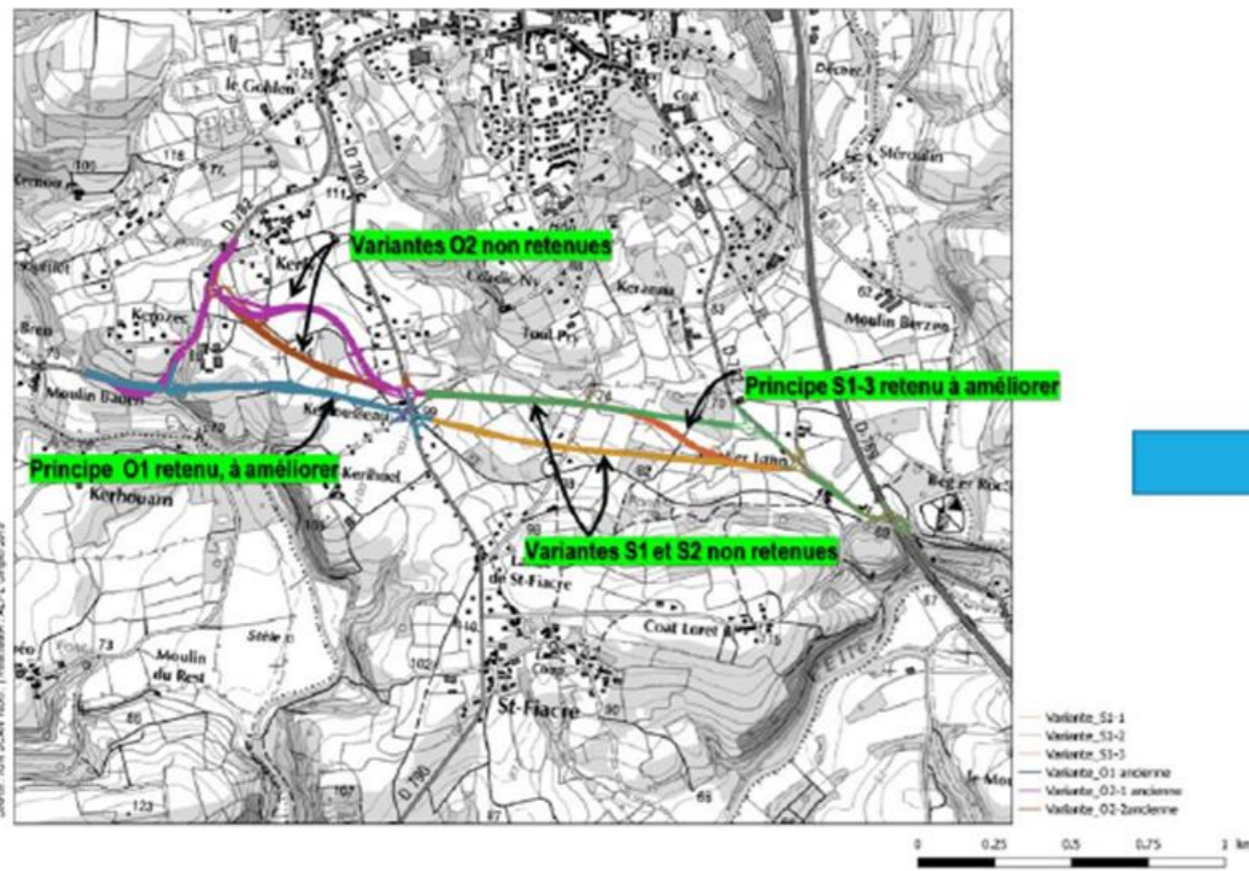
Une première analyse multicritère des 13 scénarios en tracés neufs et des aménagements en place a permis de retenir un fuseau en juin 2017.



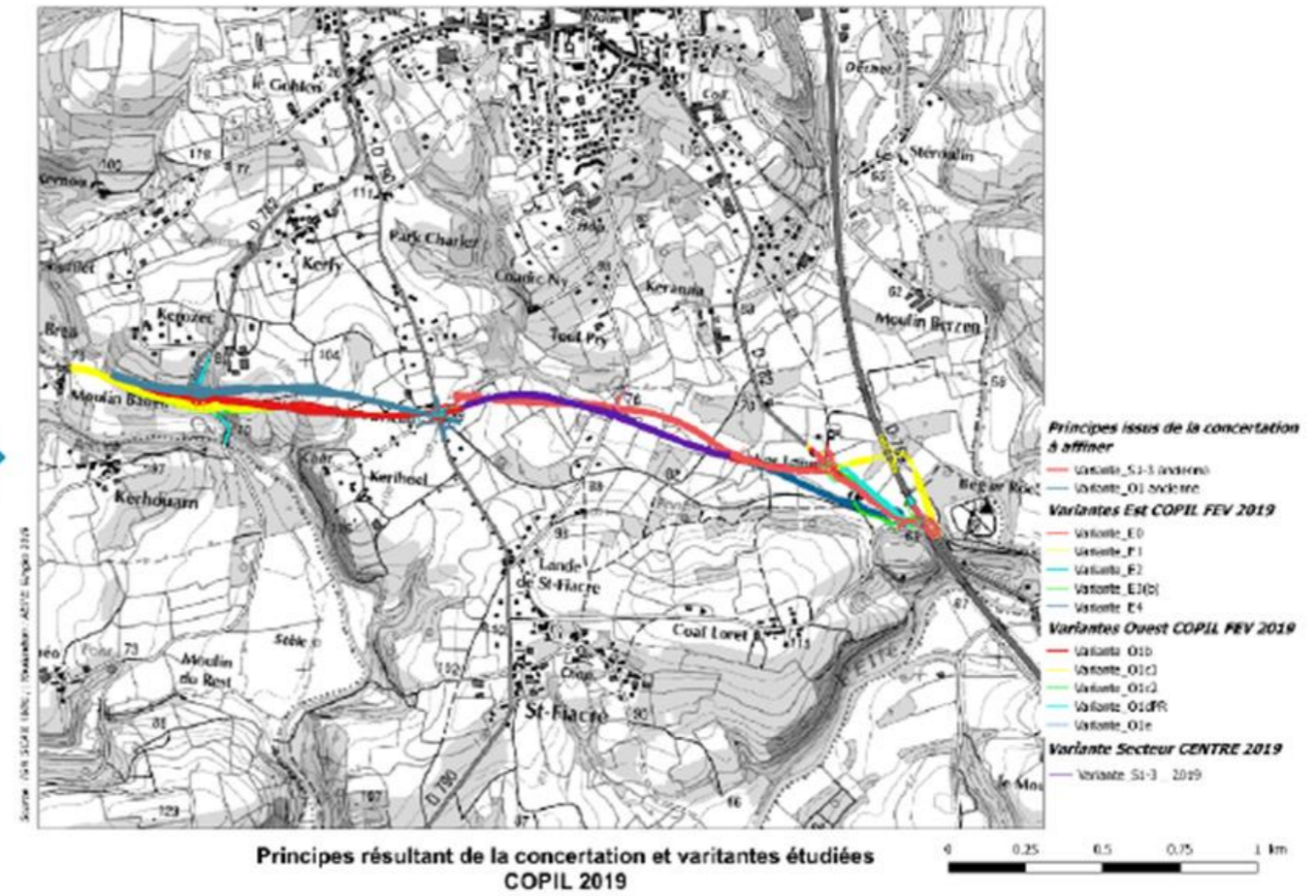
Les études de variantes au sein de ce fuseau ont été menées en parallèle de la concertation publique.



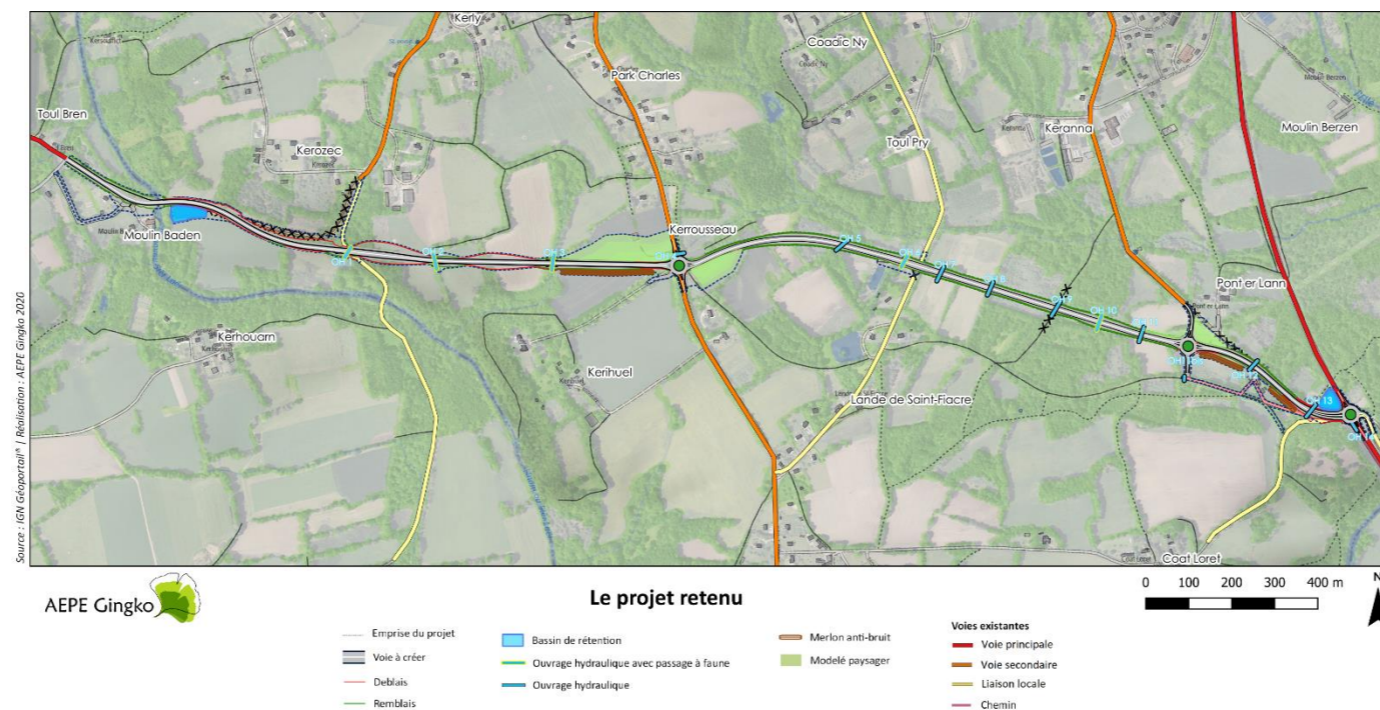
### Avant la concertation



### Après la concertation



L'analyse des variantes a conduit à la solution aujourd'hui présentée dans ce dossier.





## XV.2. METHODOLOGIE POUR L'ANALYSE DES FUSEAUX

Lors de l'étude d'opportunité, 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.

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 réductrice :

Tableau 79 : Illustration de la grille des appréciations techniques et fonctionnelles (extrait étude d'opportunité)

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

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

Tableau 80 : Grille multicritères détaillées en 7 thématiques et enjeux pour l'analyse des fuseaux

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

Tableau 81 : Grille de notation des fuseaux extraite de l'étude d'opportunité

(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.



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.

Pour améliorer la lisibilité de cette synthèse, un graphique de type radar est proposé :

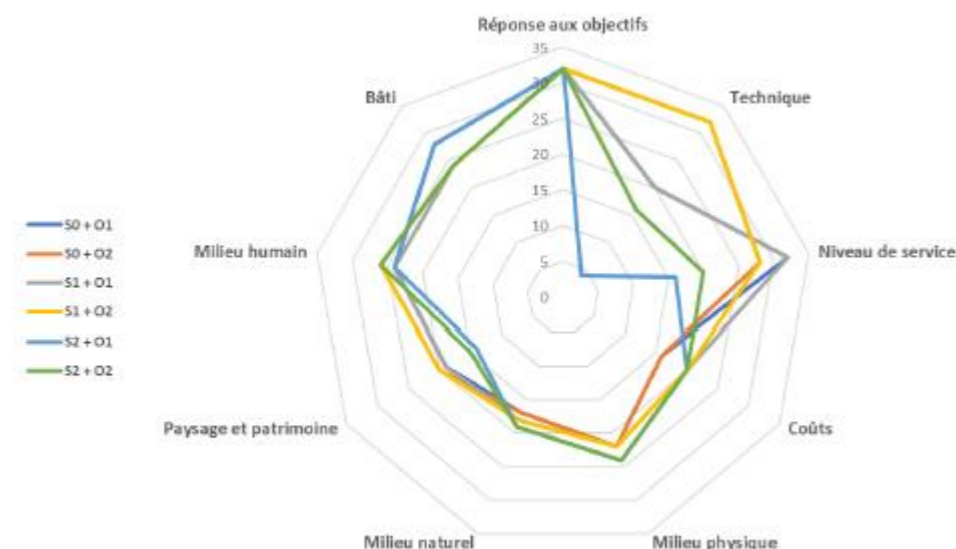


Figure 52 : Illustration de la comparaison des fuseaux par un graphique radar

### XV.3. METHODOLOGIE POUR L'ANALYSE DES VARIANTES.

A l'issue de l'étude d'opportunité, plusieurs scénarios ont été retenus au sein d'un fuseau resserré au Sud de Le Fauët.

Plusieurs variantes ont été étudiées dans ce fuseau au stade avant-projet, alimentée par la phase de concertation du publique en 2018 et une phase de concertation avec les élus qui s'est prolongée jusqu'en 2019.

Elle consiste, dans un premier temps, à présenter chaque variante puis, dans un second temps, à les analyser une par une pour chaque thématique recensée. Le respect par la variante étudiée de chaque recommandation d'aménagement soulevée lors de l'état initial est évalué sur une échelle de 0 à 5, traduisant le niveau de respect de la recommandation par la variante étudiée. Pour attribuer la notation, l'approche consiste à se référer aux notions d'évitement et de réduction des impacts potentiels de la variante vis-à-vis des enjeux définis dans l'état initial de l'environnement.

Sur la base de l'évaluation de chaque variante, les résultats sont assemblés dans un même tableau de synthèse de comparaison des variantes afin de définir celle qui présente le moindre impact global et qui sera retenue comme projet définitif.

Dans cette partie il n'est plus question d'évaluer les enjeux, mais de comparer chaque variante au regard du respect des recommandations d'aménagement prescrites à l'état initial.

Pour attribuer la notation de chaque variante, l'approche a consisté à se référer aux notions d'évitement et de réduction des impacts potentiels du projet sur les enjeux définis dans l'état initial de l'environnement.

(0 = Recommandation non prise en compte → 5 = recommandation entièrement respectée).

Evitement		Réduction			Non-respect de la recommandation
La recommandation est entièrement respectée	La variante suit une recommandation d'évitement	La variante suit une recommandation de réduction			
5	4	Réduction forte	Réduction moyenne	Réduction faible	0
		3	2	1	

- Note = 0** : la recommandation n'est pas respectée, la variante ne la prend en compte ni pour réduire l'effet sur l'enjeu soulevé, ni pour l'éviter.
- Note = 1** : la variante n'évite pas l'enjeu totalement, elle respecte une recommandation de réduction. Elle réduit faiblement l'effet potentiel.
- Note = 2** : la variante n'évite pas l'enjeu totalement, elle respecte une recommandation de réduction. La variante permet de mieux réduire l'effet sur l'enjeu soulevé par rapport à 1. Elle réduit moyennement l'effet potentiel.
- Note = 3** : la variante n'évite pas l'enjeu totalement, elle respecte une recommandation de réduction. La variante permet de mieux réduire l'effet sur l'enjeu soulevé par rapport à 2. Elle réduit fortement l'effet potentiel (proche de l'évitement).
- Note = 4** : la variante suit pour partie la recommandation d'évitement.
- Note = 5** : la variante respecte totalement la recommandation d'évitement.

Cette notation est effectuée pour les différents enjeux identifiées dans l'état initial de l'environnement et pour chaque variante étudiée.

Enfin la synthèse de la comparaison est là aussi présentée sous la forme d'un graphique radar.



## XVI. SCENARIO DE REFERENCE ET EVOLUTION PROBABLE DE L'ENVIRONNEMENT EN L'ABSENCE DE PROJET

Tableau 82 : Scénario de référence et évolution probable de l'environnement en l'absence de projet

Aspects pertinents de l'état actuel	Scénario de référence	Evolution du site sans projet
<b>Milieu physique</b>		
<b>Contexte climatique</b>	Conditions climatiques ne présentant pas de sensibilité particulière dans le cadre du projet.	De nombreux rapports nationaux et internationaux, s'accordent sur le fait que la température mondiale devrait augmenter dans les années qui viennent suite à l'augmentation des GES.
<b>Milieu aquatique</b>		
<b>Zone humide / Cours d'eau</b>	6 cours d'eau dont 2 principaux l'Inam et le Park Charles qui présentent des zones d'expansions de crues sur des prairies ou bois humides gérées par le SMEL.	Peu d'évolution envisagée au regard de la protection de ces espaces par le SAGE et le statut de Natura 2000 pour la vallée de L'Inam. Risque d'assèchement des zones humides lié à l'augmentation des périodes de sécheresse et la diminution des précipitations
<b>Milieux naturels</b>		
<b>Continuités écologiques</b>	Présence des 2 corridors écologiques (cours d'eau, bocage...)	Pas d'évolution significative
<b>Flore</b>	Aucune espèce patrimoniale	
<b>Habitats</b>	Présence de 2 habitats avec des correspondances Natura 2000 mais considérés dans un état de conservation moyennement favorable puisque l'ensemble des caractéristiques de l'habitat n'est pas rassemblé	Evolution des cortèges végétaux, liée au réchauffement climatique avec un déplacement vers le nord de l'aire de répartition des espèces
<b>Faune</b>	Présence de cortège d'espèce typique des milieux bocagers bretons Aucune espèce patrimoniale	Evolution des cortèges d'espèces, liée au réchauffement climatique avec un déplacement vers le nord de l'aire de répartition des espèces. Les périodes de migration, reproduction, hivernage... risquent également d'évoluer avec les modifications du climat.
<b>Paysage et patrimoine</b>		
<b>Intégration paysagère</b>	Présence de haies bocagères pluristratifiées marquant les reliefs et les liaisons douces et préservant le cadre de vie des habitations	Pas d'évolution significative
<b>Tourisme et patrimoine</b>	Présence de nombreux sentiers de randonnées dont le GR38	Pas d'évolution significative
	Présence de la zone de préservation des abords de la fontaine Saint-Fiacre	Pas d'évolution significative
<b>Milieu humain</b>		
<b>Documents d'urbanisme</b>	Projet devant être compatible avec les documents d'urbanisme	Projet de PLUi arrêté en juin 2022, il sera approuvé après enquête publique.
	Présence de zone Nca et Ncb destinée à la protection des richesses naturelles en raison notamment de la valeur agricole des terres ou de la richesse du sol ou du sous-sol	Les extensions des hameaux ne seront plus possibles. Les zones urbaines définies au PLUi se sont réduites par rapport au précédent POS, le tronçon de la RD790 situé en agglomération traverse toujours un secteur à vocation urbaine. Le PADD du PLUi de Roi Morvan Communauté vise une évolution de sa population de 0,2% par an jusqu'en 2030. Cette projection conduit à une population de 25 182 habitants en 2030 soit 500 habitants de plus qu'en 2017. Les besoins en logements entre 2020 et 2030 sont estimés à 780 logements sur l'ensemble du territoire, 60% prévus en densification de ces centres bourgs et 40% prévus en extension.
	Présence d'EBC et de zones humides à préserver	
<b>Démographie, population, habitat</b>	Dynamique de population en diminution	D'après l'INSEE, la croissance de la population bretonne devrait se poursuivre sur la période 2018-2040, mais en ralentissant progressivement. La région de Carhaix, dont fait partie Roi Morvan Communauté afficherait une augmentation de 0,16 % de sa population par an, soit 3,6 % entre 2018 et 2040.
	Présence de zone Nb (couvre les espaces destinés à l'extension de villages et hameaux en zone rurale) sur la zone d'étude	
	Plusieurs habitations isolées ou hameaux.	Les maisons en bord de route risquent de ne plus être occupées.



Aspects pertinents de l'état actuel	Scénario de référence	Evolution du site sans projet
	<p>4 habitations en bord immédiat de route existante ne correspondent plus aux attentes de la population et leur accès pose des problèmes de sécurité.</p> <p>Les maisons isolées plus en retrait des routes existantes restent attractives.</p> <p>Le hameau de Pont er Lann s'est reconverti en gîte.</p>	
<b>Economie</b>	<p>La commune de Le Faouët étudie depuis 2019 la redynamisation de son centre-ville.</p> <p>La phase opérationnelle du programme d'Etat « Petites Villes de Demain » est engagée début 2021,</p> <p>En 2017/2018, suite à la loi LOTRe, Roi Morvan Communauté a délibéré sur le périmètre de 17 ZAE et s'est engagée dans l'élaboration d'un schéma de développement des ZAE.</p>	Malgré l'amélioration de la signalétique des ZAE et la mise en place d'une requalification et d'un entretien des espaces verts de ces ZAE par Roi Morvan Communauté, les ZAE de la commune de Guiscriff et le site isolé de la conserverie Daucy à Lanvénegen restent peu accessibles depuis le réseau départemental structurant (RD769). Les poids lourds générés par ces pôles sont toujours obligés d'emprunter la RD790 en zone agglomérée ou la voie communale n°11 en traversée du hameau de Coat Loret.
<b>Réseaux de communication</b>	Le jalonnement des poids lourds par la RD790 en traversée du centre-ville de Le Faouët et par la VC11 en traversée des hameaux de Coat Loret et de Saint Fiacre dégrade les conditions de sécurité de circulation. Le réseau viaire étoilé du centre-ville de Le Faouët facilite la desserte locale qui représente le flux principal, les carrefours de Beg er Roch et du Golhen sont peu adaptés au trafic actuel.	La dégradation des conditions de sécurité sur la RD790 et la VC n°11 perdurent. Le maintien du trafic poids lourds en sur la RD790 en zone agglomérée limite les possibilités d'aménagement urbain et constitue un frein au développement et à la sécurisation des déplacements doux et au développement économique.
<b>Etude agricole et sylvicole</b>	<p>Les surfaces agricoles situées à l'Ouest de la RD790, sont réparties entre culture et prairie, principalement pour l'exploitation implantée sur le hameau de Kerly.</p> <p>Les surfaces agricoles situées à l'Est sont moins nombreuses, où l'on constate un enrichissement.</p> <p>Les circuits d'exploitation empruntent la RD782, un accident avec a été constaté en 2011 avec une vache.</p>	Tendance à l'abandon des terres ou la sous-utilisation de certaines parcelles (déprise agricole)
<b>Cadre de vie et santé humaine</b>	<p>Une ambiance réglementairement qualifiée de modérée (inférieure à 65dB de jour) avec les mesures in situ. 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.</p> <p>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.</p>	<p>Les ambiances sonores se dégradent avec l'augmentation de trafic, pour une habitation le seuil réglementaire des points noirs (70dB) est atteint. Cf. paragraphe ci-dessous.</p> <p>La mise en œuvre du programme de l'Etat Petites Villes de Demain va permettre l'amélioration de l'attractivité du centre-ville de Le Faouët, en particulier autour des halles.</p> <p>Le maintien du trafic poids lourds sur la RD790 en zone agglomérée limite les possibilités d'aménagement urbain et constitue un frein au développement et à la sécurisation des déplacements doux.</p>

## XVI.1. AMBIANCE SONORE

Les **données de trafics routiers** sur la voie nouvelle sont issues des trafics moyens journaliers (TMJA) et des pourcentages de poids lourds fournis par le département du Morbihan. Nous les avons convertis en trafic moyen horaire sur les périodes 6h-22h et 22h-6h. Pour cette conversion nous avons suivi la note 77 du guide du SETRA en considérant les routes comme des routes interurbaines à fonction régionale.

Le tableau ci-contre présente les trafics routiers retenus pour la situation long terme sans aménagement du projet.

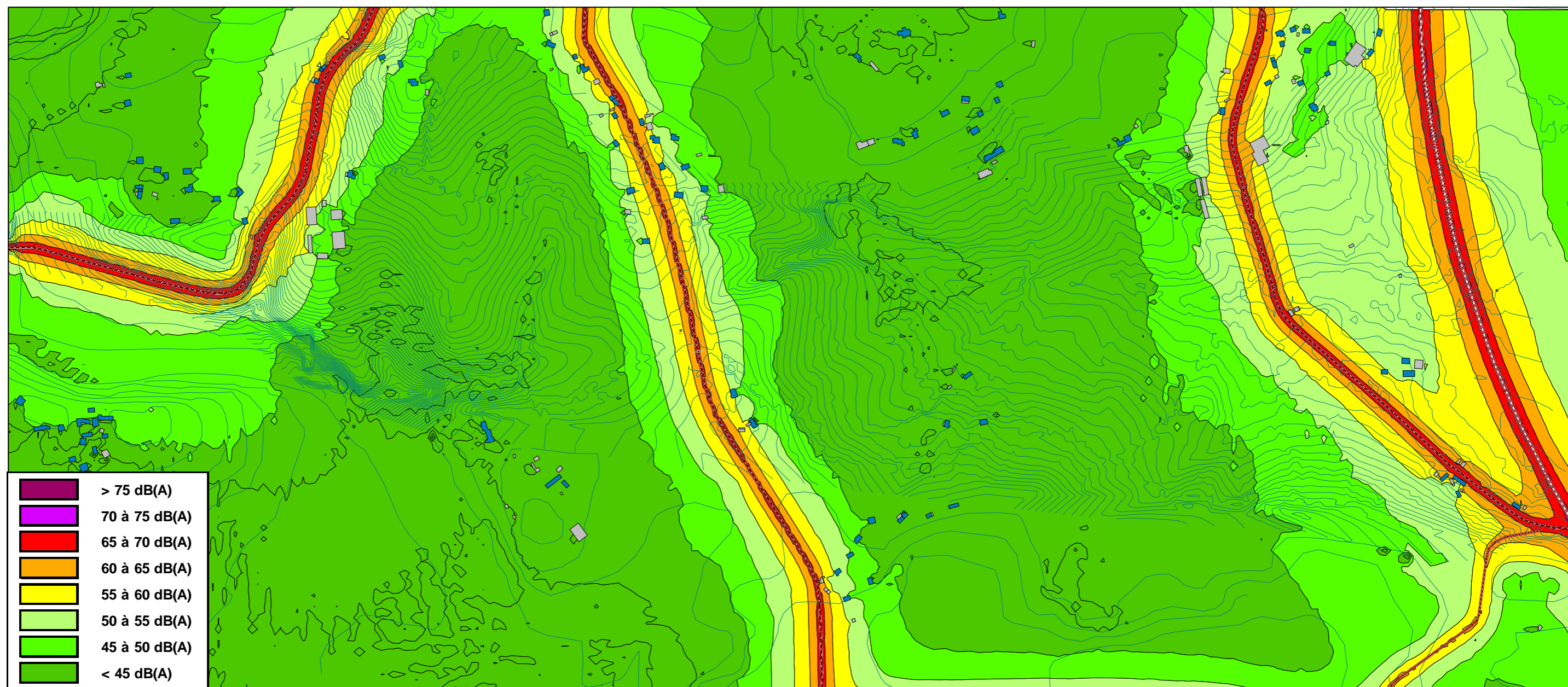
Tableau 83 : Trafics routiers retenus pour la situation long terme sans aménagement du projet

ID	TMJA TV	%PL	TMH 6h-22h	TMH 22h-6h	%PL 6h-22h	%PL 22h-6h
RD782ouest	2674	4.4	157	23	4.2	7.1
Rd790 sud gohlen	1858	5.6	109	16	5.3	8.9
RD790 sud	2306	6.5	135	20	6.2	10.3
RD782 est	3582	2.5	210	30	2.4	4.1
RD769 B7	5787	10.2	338	51	9.7	15.7
Vc11	752	0.0	44	6	0.0	0.0

Les **vitesse de circulation** sont estimées à partir des vitesses réglementaires suivantes :

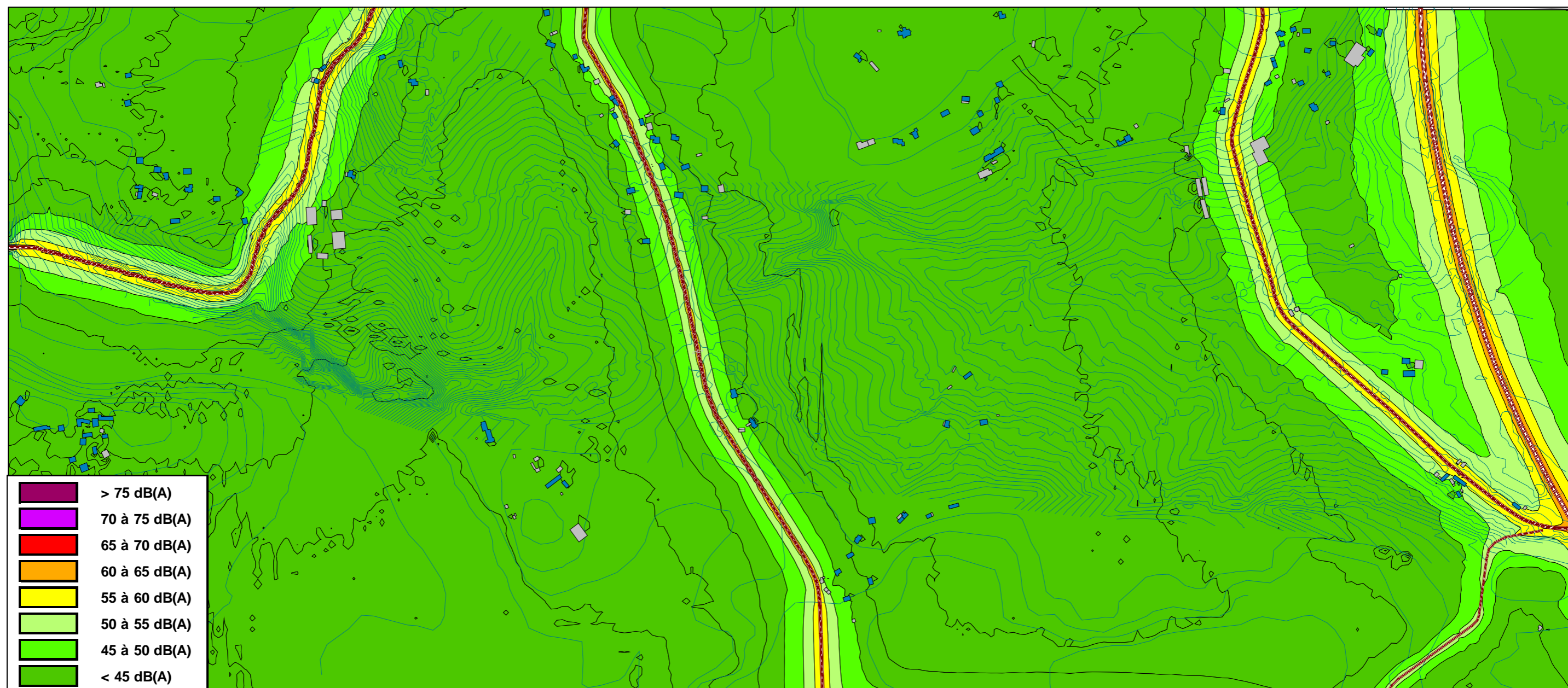
- Vitesse à 80 km/h pour les voies suivantes : RD790, RD782 ouest, VC11
- Vitesse à 70 km/h pour les voies suivantes : RD 769 et RD 782





Carte 179 : Carte de bruit à 4 mètres de hauteur sans projet à long terme pour l'indicateur LAeq(6h-22h)

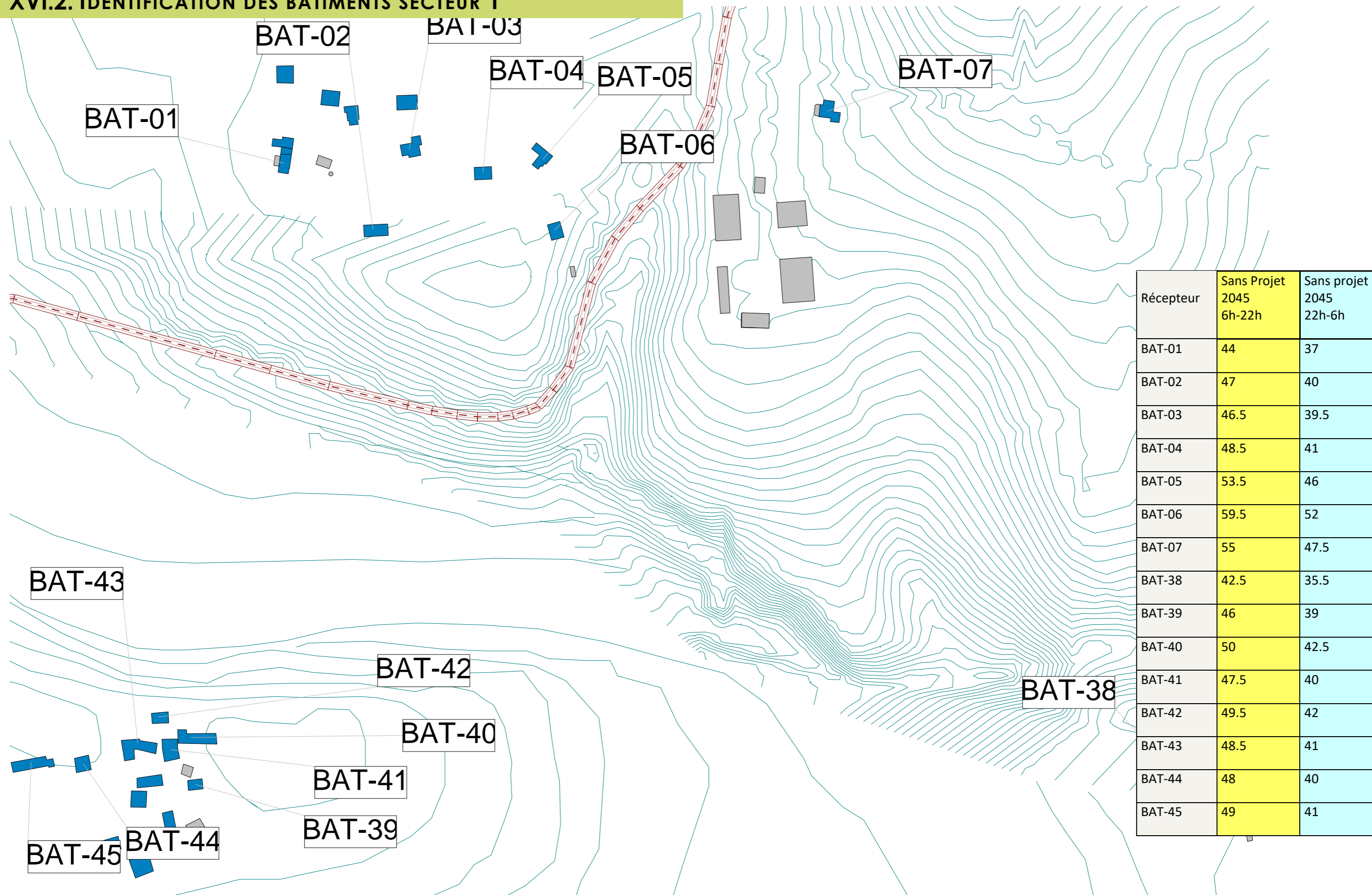




Carte 180 : Carte de bruit à 4 mètres de hauteur sans projet à long terme pour l'indicateur LAeq(6h-22h)

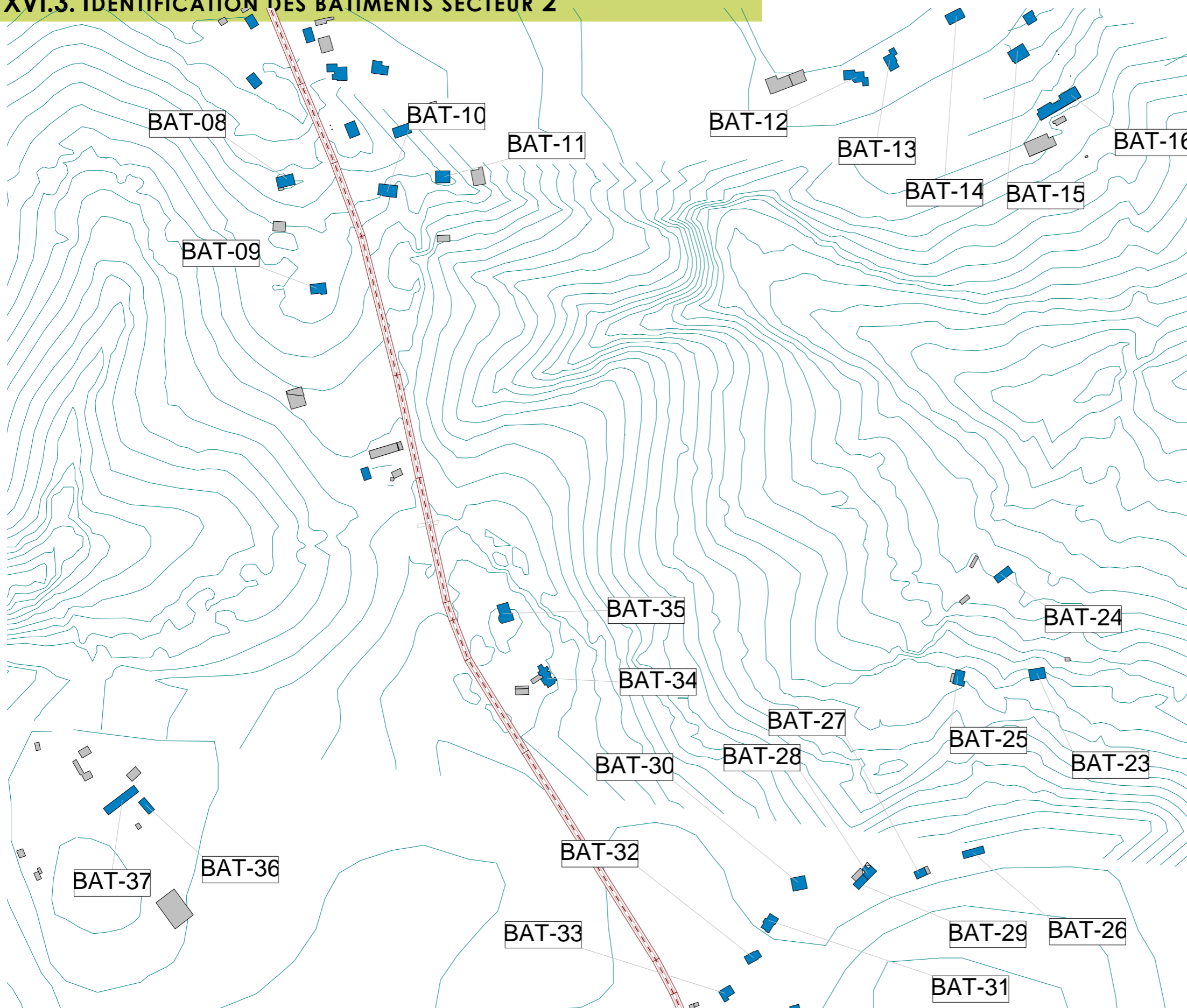


## XVI.2. IDENTIFICATION DES BATIMENTS SECTEUR 1





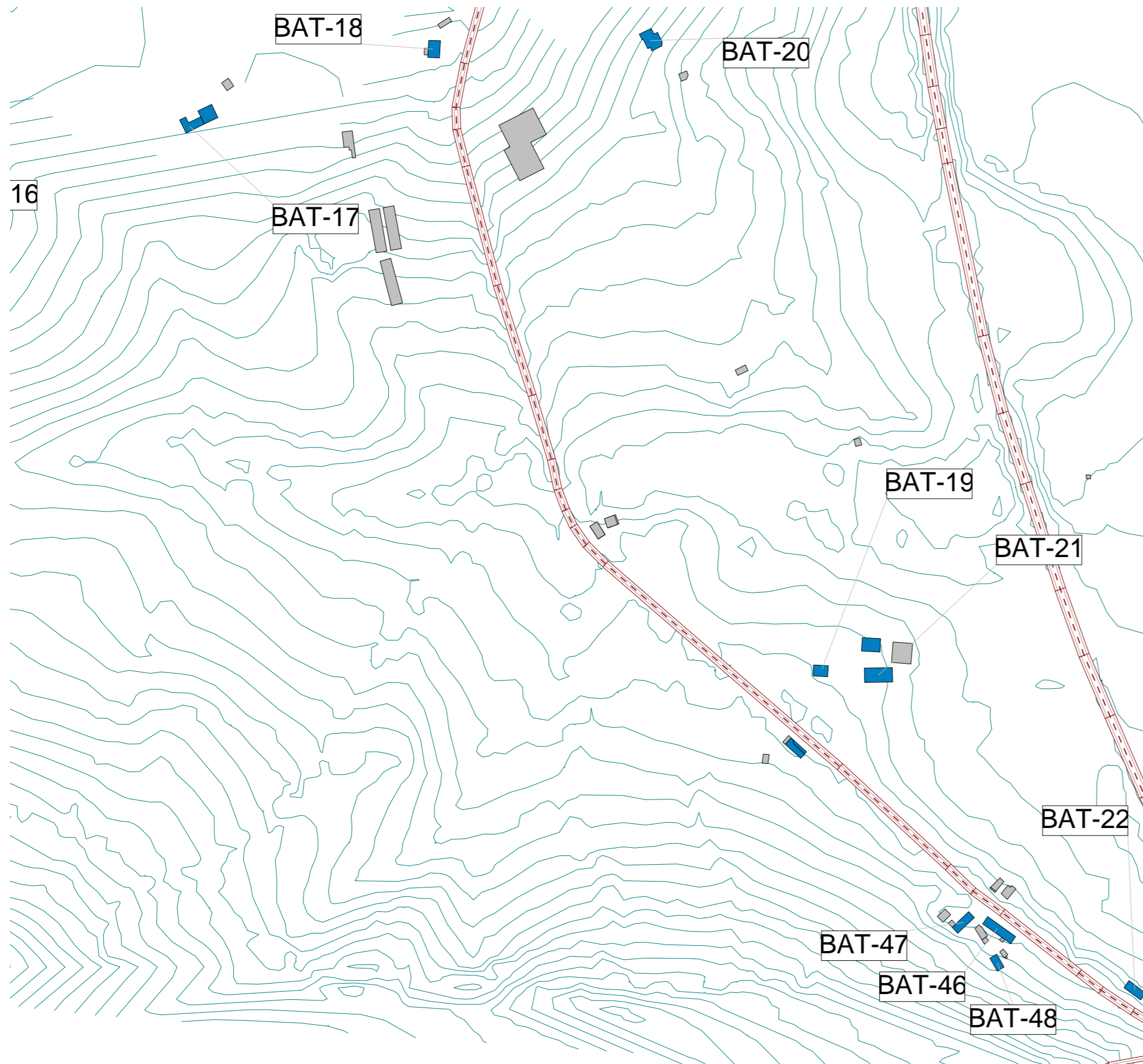
### XVI.3. IDENTIFICATION DES BATIMENTS SECTEUR 2



Récepteur	Sans Projet 2045 6h-22h	Sans projet 2045 22h-6h
BAT-08	58.5	49
BAT-09	58	48
BAT-10	59.5	50
BAT-11	52.5	43
BAT-12	43.5	34.5
BAT-13	42.5	34.5
BAT-14	43	35
BAT-15	43.5	36
BAT-16	44.5	37
BAT-23	42	34.5
BAT-24	41.5	34
BAT-25	41	34
BAT-26	42	33.5
BAT-27	43.5	35
BAT-28	41.5	32.5
BAT-29	45.5	37
BAT-30	46.5	37.5
BAT-31	51	41.5
BAT-32	53	43.5
BAT-33	56	46.5
BAT-34	56.5	47
BAT-35	58	48.5
BAT-36	45.5	36.5
BAT-37	45.5	37



### XVI.4. IDENTIFICATION DES BATIMENTS SECTEUR 3



Récepteur	Sans Projet 2045 6h-22h	Sans projet 2045 22h-6h
BAT-17	47	39.5
BAT-18	63	55
BAT-19	57.5	49.5
BAT-20	51	44
BAT-21	55.5	48
BAT-22	66.5	58.5
BAT-46	68	60
BAT-47	65	57
BAT-48	59.5	52



## XVII. JUSTIFICATION DU PROJET

### XVII.1. JUSTIFICATION DE L'INTERET PUBLIC MAJEUR DU PROJET

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.

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

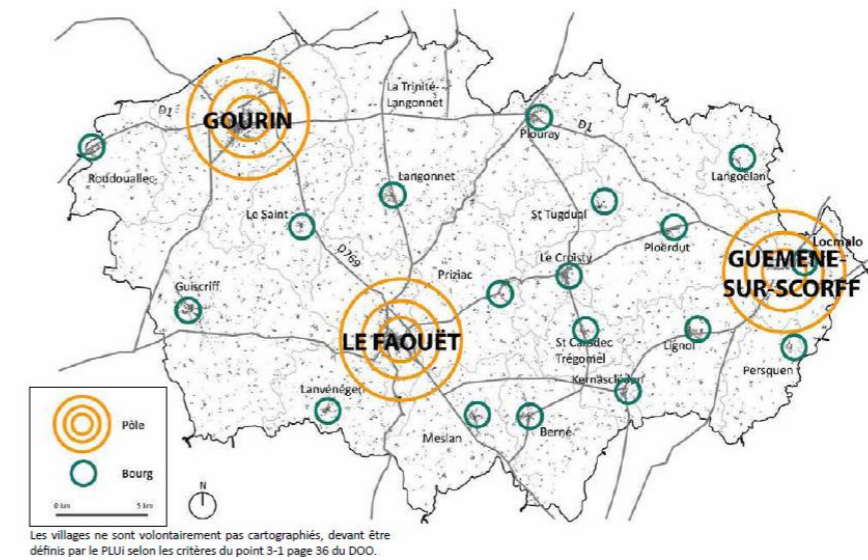
- a) Dans l'intérêt de la protection de la faune et de la flore sauvages et de la conservation des habitats naturels ;
- b) Pour prévenir des dommages importants notamment aux cultures, à l'élevage, aux forêts, aux pêcheries, aux eaux et à d'autres formes de propriété ;
- c) Dans l'intérêt de la santé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

**Le projet de contournement de Le Fauët s'inscrit dans le cas c), à savoir pour « raisons impératives d'intérêt public majeur ».**

### XVII.1.1. CONTEXTE D'UN INTERET COMMUNAL

Le SCOT de Roi Morvan Communauté présente l'organisation du territoire basée sur trois pôles principaux (Gourin, Le Fauët et Guéméné-sur-Scorff).

LES PÔLES ET LES BOURGS

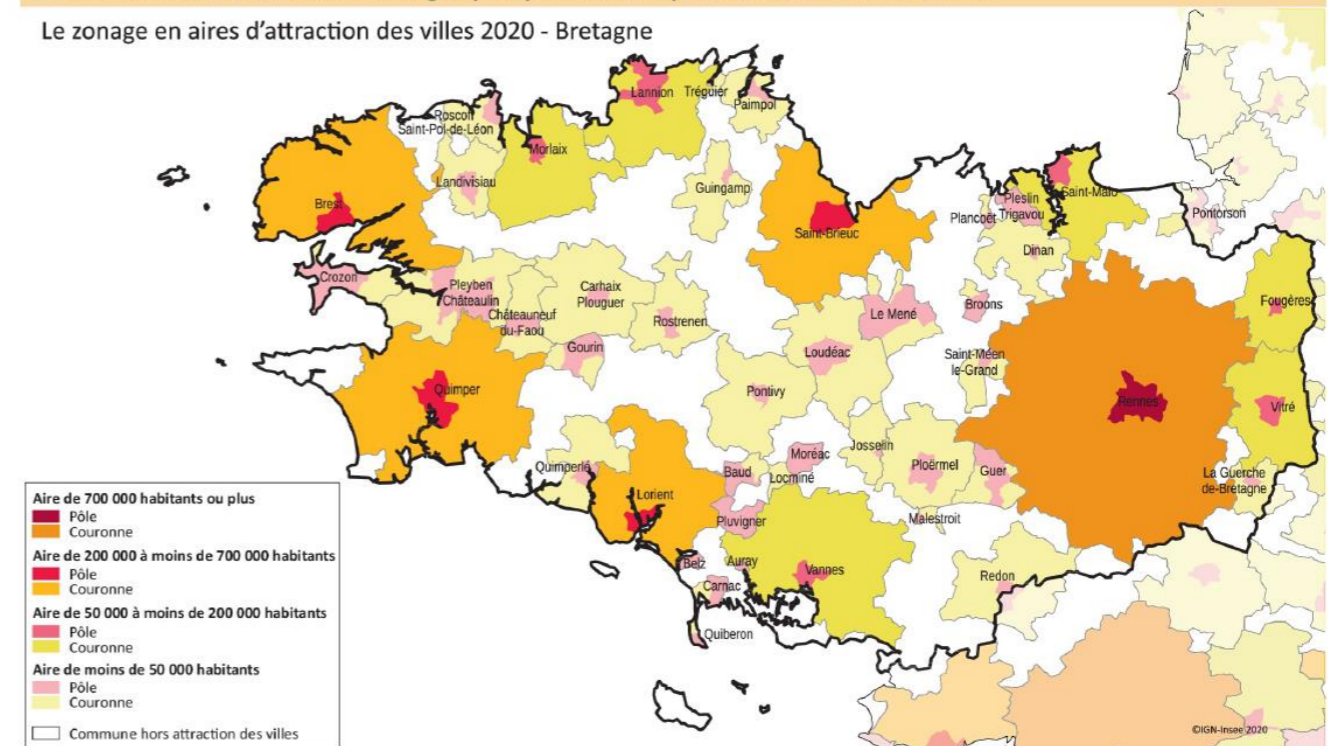


Carte 181 : Pôles et bourgs du territoire de Roi Morvan Communauté (extrait du DOO du SCOT de RMC)

Sur ces trois pôles Gourin est le pôle d'une aire d'attractivité de ville (zonage défini par l'INSEE en 2020), les deux autres pôles sont proches des aires d'attractivité de Lorient, Quimperlé et Pontivy.

#### 1 Les 45 aires d'attraction des villes regroupent près des trois quarts des communes bretonnes

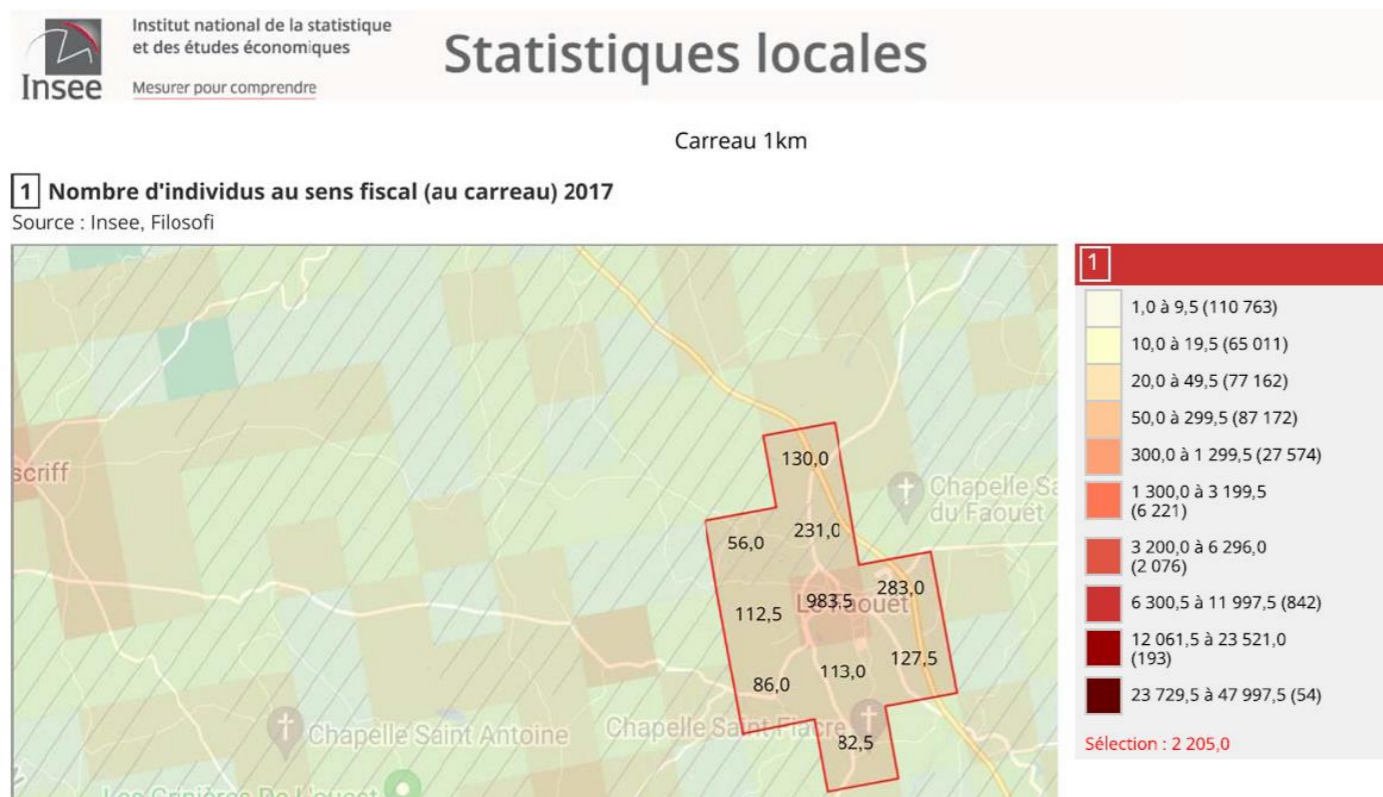
Le zonage en aires d'attraction des villes 2020 - Bretagne



Carte 182 : Aires d'attraction des villes de Bretagne d'après l'INSEE (2020)

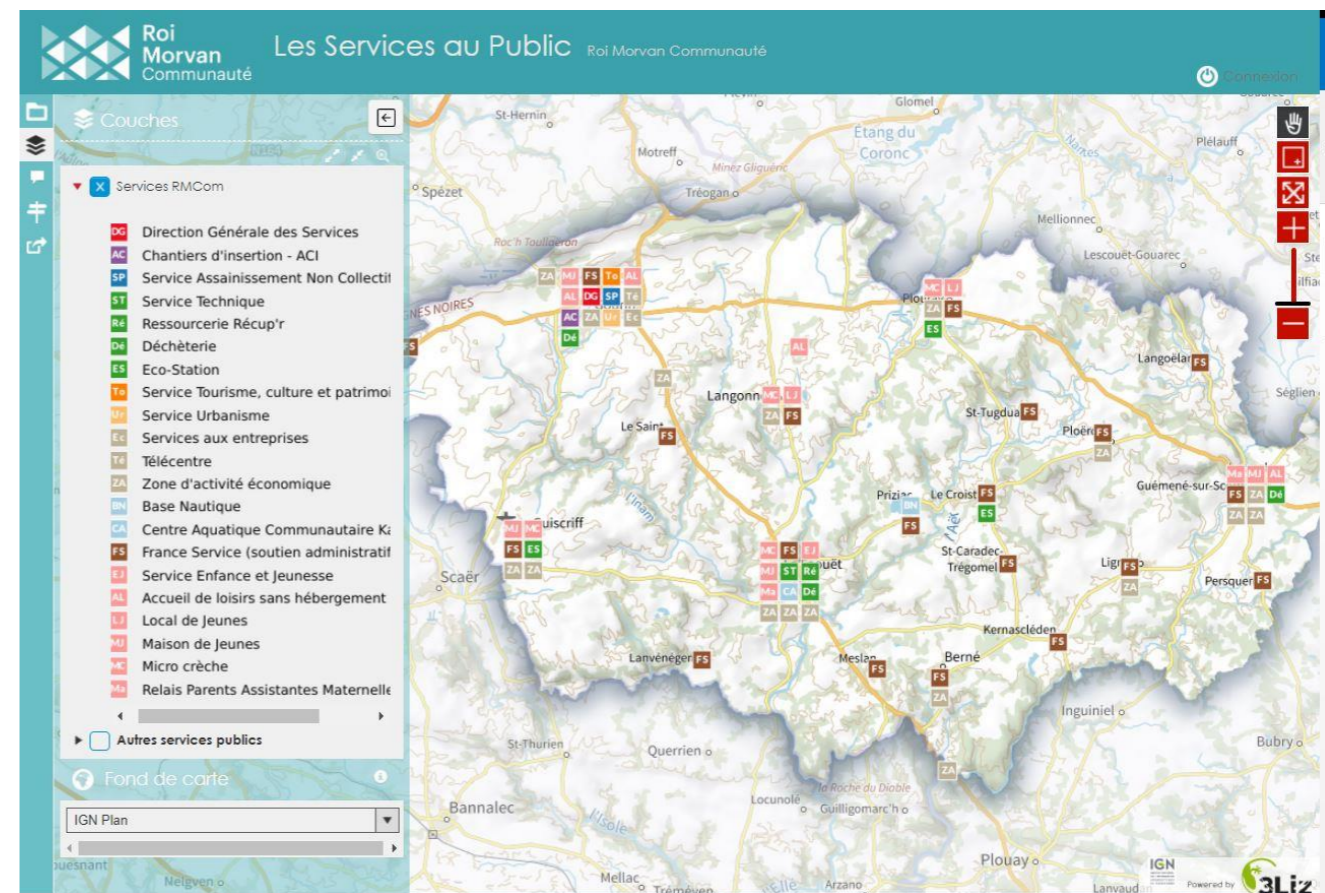


On note toutefois que la commune de Le Fauët se situe juste en deçà des seuils définissant le pôle d'une aire d'attraction des villes, en particulier celui concernant la densité de population. Il suffira de seulement 7 habitants supplémentaires sur le carreau d'1km<sup>2</sup> voisin du centre-ville pour dépasser le seuil de 1 000 habitants pour les carreaux contigus de plus de 300 habitants. Avec le nouveau PLUi, et la densification des centres-villes qui va être engagée, on peut donc s'attendre à ce que Le Fauët devienne une aire d'attractivité de ville lors d'une prochaine mise à jour de l'INSEE.



Les trois pôles de Roi Morvan Communauté sont des bassins de vie (41 en Morbihan), zonage défini par l'INSEE en 2012 : le bassin de vie constitue le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants.

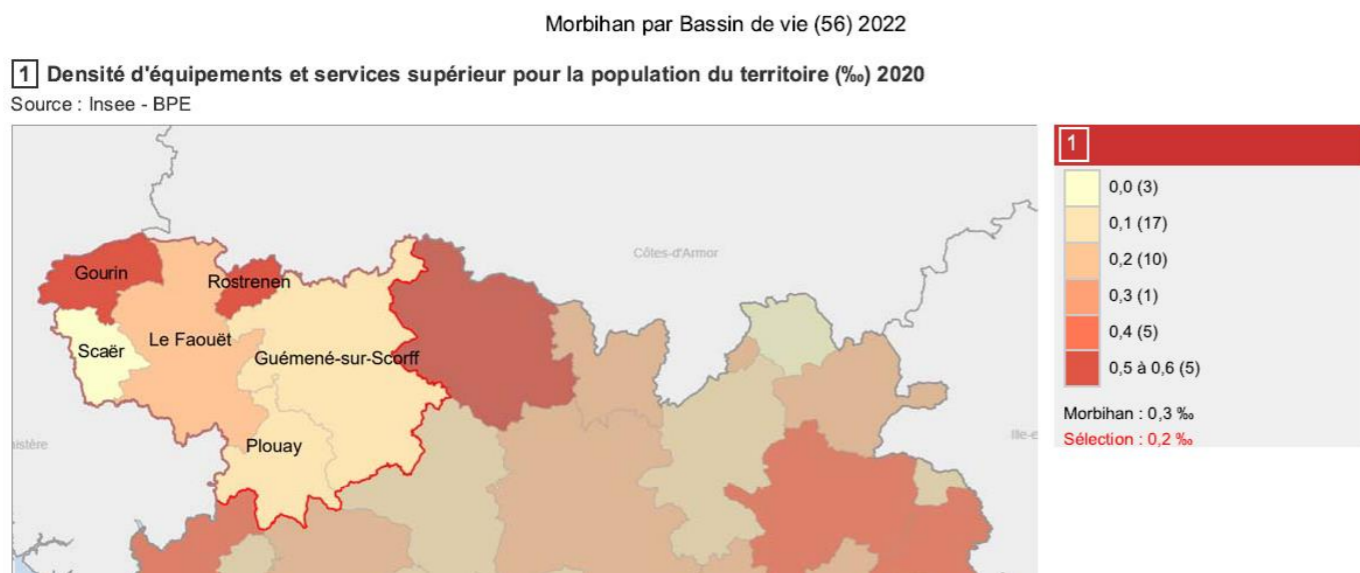
A l'échelle de l'EPCI, Roi Morvan Communauté a conforté la présence des services au public sur ses 3 centralités :



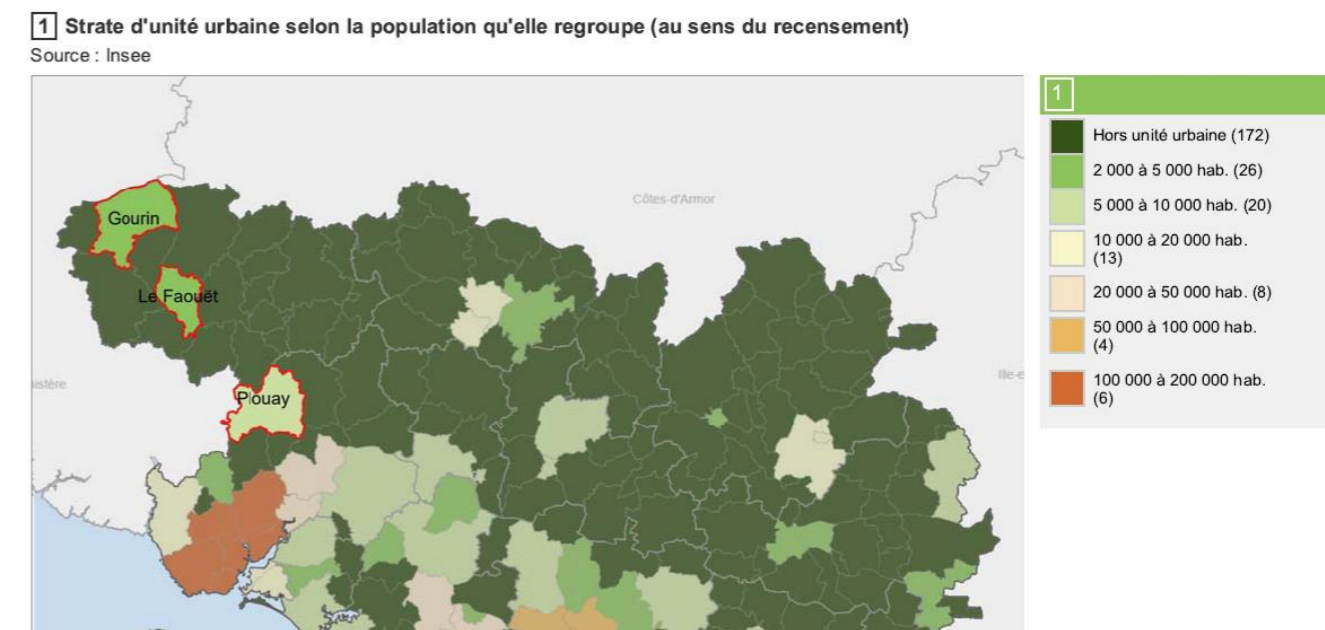
Gourin et Le Fauët sont des unités urbaines (parmi les 77 unités urbaines sur les 249 communes du Morbihan), zonage défini en 2020 : une unité urbaine est une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants.

Observatoire du Morbihan

Observatoire du Morbihan



Morbihan par Commune 2022





La commune de Le Faouët fait partie des 23 communes sur les 249 du Morbihan présentant un indice de concentration d'emploi supérieur à 150 emplois pour 100 actifs occupés.

L'indice de concentration d'emplois (ICE) correspond au nombre d'emplois d'un territoire divisé par le nombre d'actifs ayant un emploi sur ce même territoire. Ainsi, si l'ICE est supérieur à 100, le territoire compte davantage d'emplois que d'actifs occupés.



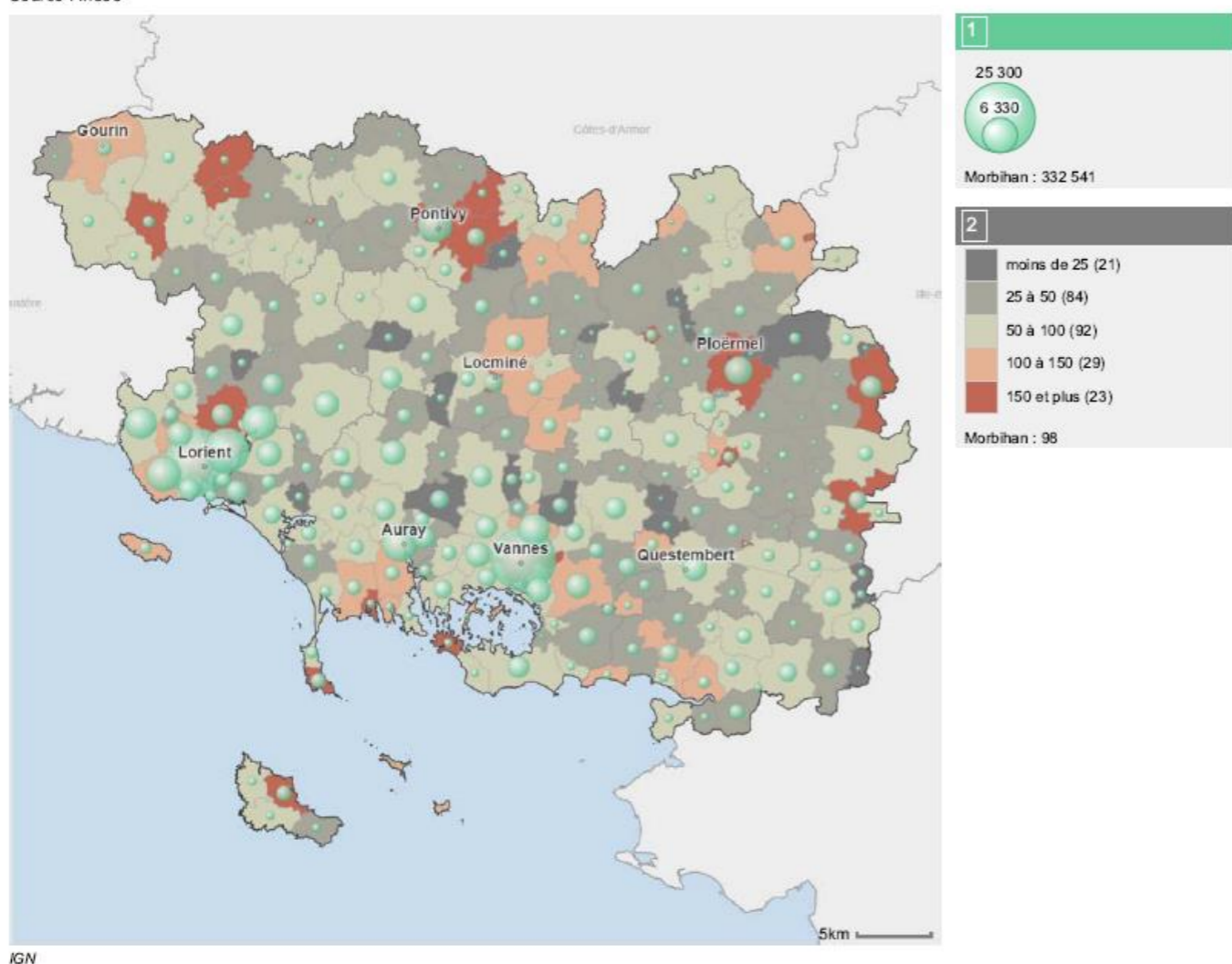
Morbihan par Commune 2022

**1 Population active (exerçant ou non un emploi), 2019**

Source : Insee

**2 Indice de concentration d'emploi, 2019**

Source : Insee



En synthèse, les données INSEE confirment le statut de centralité de Le Faouët pour l'emploi, les services et l'habitat au sein de son EPCI Roi Morvan Communauté : bassin de vie et unité urbaine, elle a aussi vocation à devenir le pôle d'une aire d'attraction de ville, grâce à la densification du centre-ville que le projet de PLUi va inciter.

Fin 2019, la commune de Le Faouët a été lauréate de l'appel à candidatures « dynamisme des bourgs ruraux et des villes en Bretagne #2 » initié par l'Etat, la Région, la Banque des Territoires et l'Etablissement Public Foncier de Bretagne (EPFB) en 2018.

En octobre 2020, l'Etat met en place, le programme « Petites villes de demain » (PVD) qui vise à améliorer les conditions de vie des habitants des petites communes et des territoires alentour, en accompagnant les collectivités dans des trajectoires dynamiques et respectueuses de l'environnement. Le programme a pour objectif de donner aux élus des villes de moins de 20 000 habitants exerçant des fonctions de centralités et leurs intercommunalités les moyens de concrétiser leurs projets de territoire, tout au long de leur mandat, jusqu'à 2026.

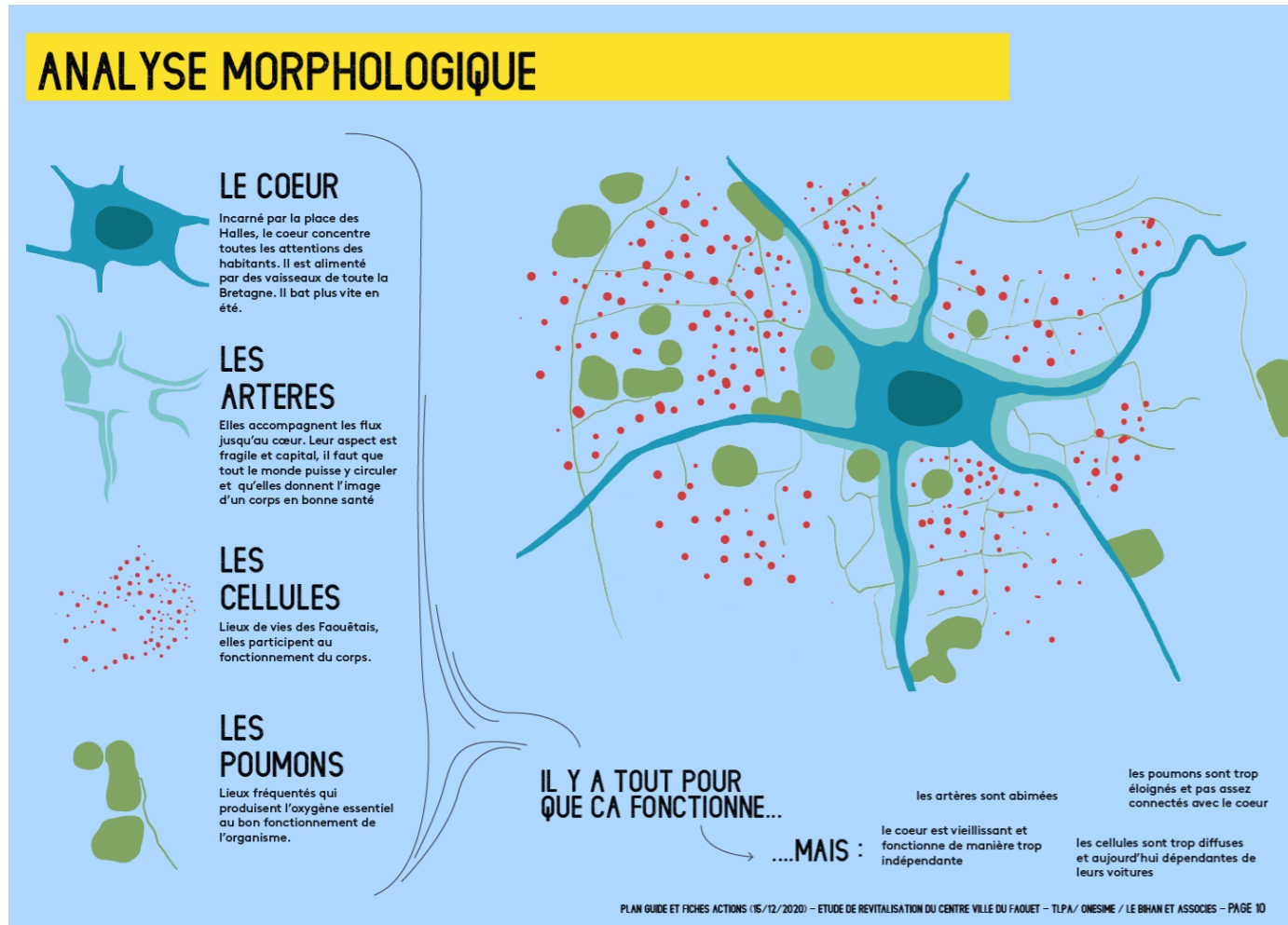
Les communes de Gourin, du Faouët et de Guémené sur Scorff ont été ciblées par l'Etat pour répondre à l'appel à candidatures sur ce programme. La commune a délibéré sur son adhésion à ce programme le 29 septembre 2021.

Ce programme constitue un outil de la relance au service des territoires. Il ambitionne de répondre à l'émergence des nouvelles problématiques sociales et économiques, et de participer à l'atteinte des objectifs de transition écologique, démographique, numérique et de développement. Le programme doit ainsi permettre d'accélérer la transformation des petites villes pour répondre aux enjeux actuels et futurs, et en faire des territoires démonstrateurs des solutions inventées au niveau local contribuant aux objectifs de développement durable.

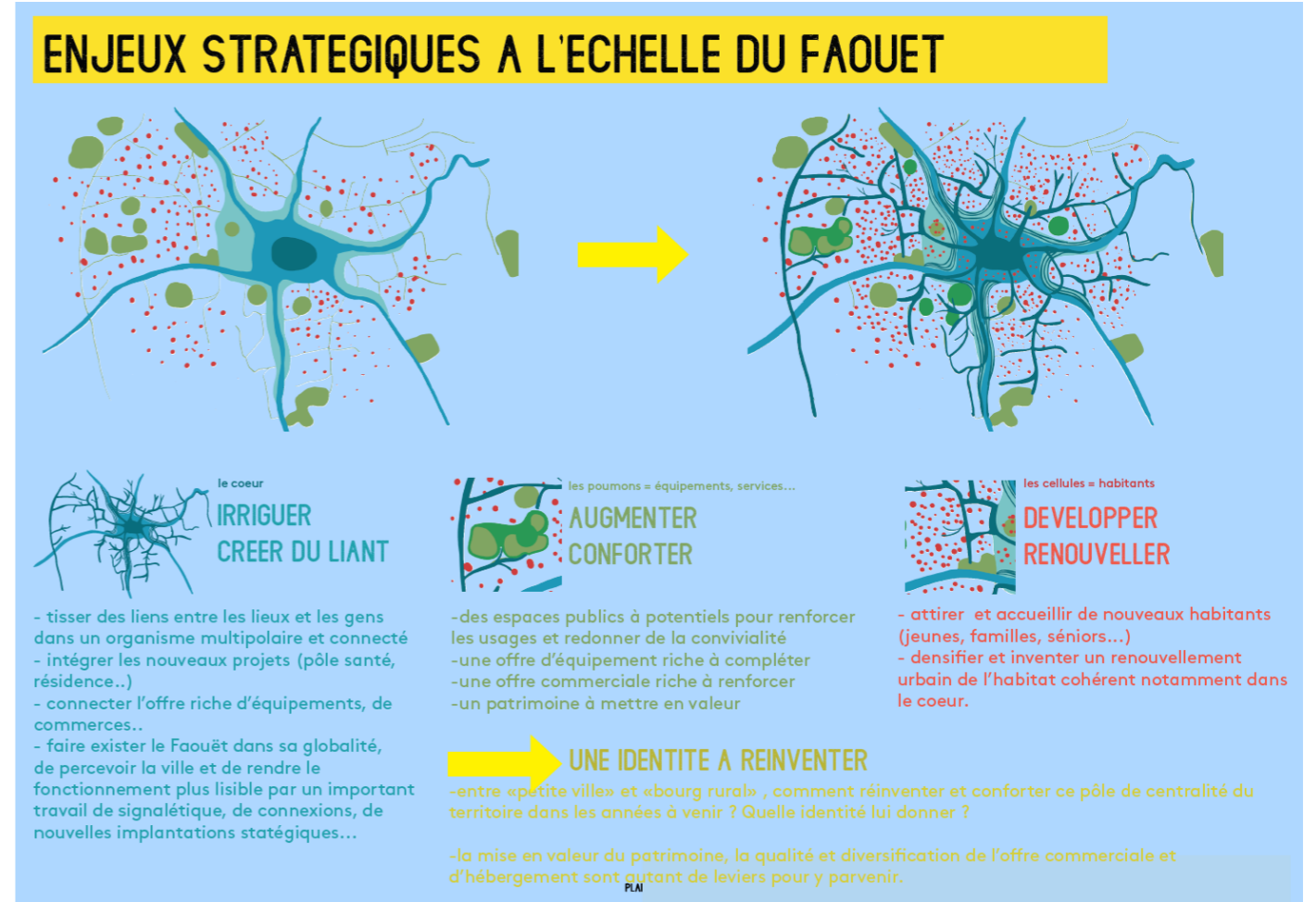




Le programme Petites Villes de Demain a permis d'établir un diagnostic de Le Faouët et d'engager à court terme plusieurs actions :



Carte 183 : Analyse morphologique de la ville de Le Faouët (extrait du diagnostic de l'étude de redynamisation du centre-ville (comité de pilotage du 15/12/2020))



Carte 184 : Enjeux stratégiques à l'échelle de la ville de Le Faouët (extrait du diagnostic de l'étude de redynamisation du centre-ville (comité de pilotage du 15/12/2020))

On notera que ce diagnostic identifie les halles comme le cœur du centre-ville sur un périmètre intégrant la RD790.



Les actions à court terme issues de ce diagnostic sont :

- L'aménagement de la Place des halles

## LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE



Carte 185 : Projet de réaménagement de la Place des halles de Le Faouët (extrait de la présentation du comité du pilotage du 15/12/2020)

Ce projet est estimé à 1 602 000 € HT.

- La création du Parc des Ursulines

## PLAN DES ESPACES VERTS, DE LOISIRS



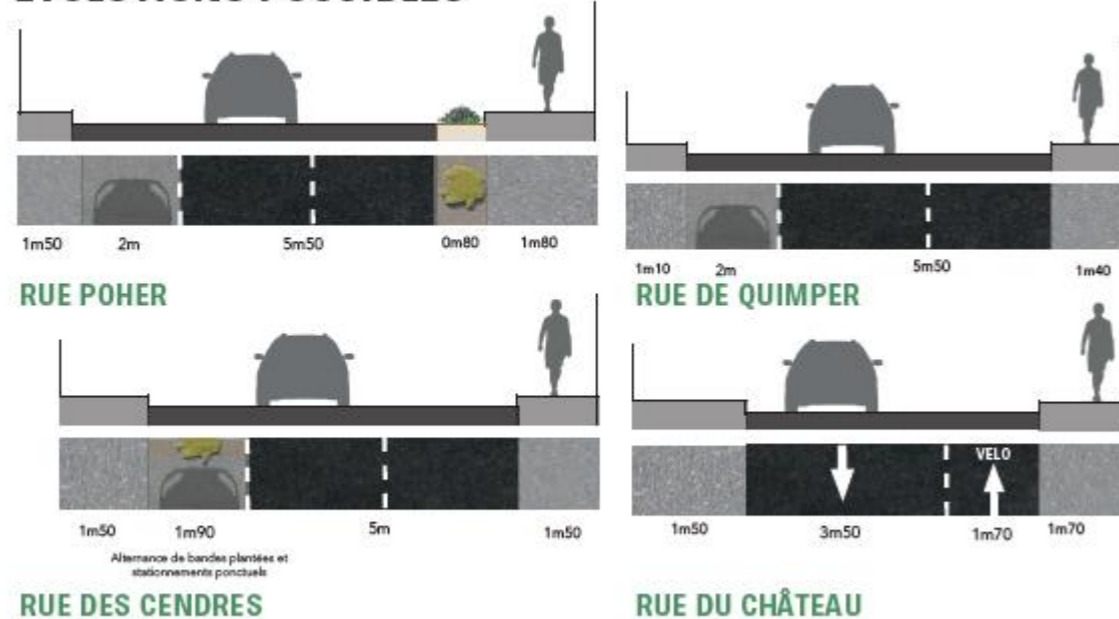
Carte 186 : Plan des espaces verts et de loisirs de Le Faouët (extrait de la présentation du comité du pilotage du 15/12/2020)



Une fiche action concerne la réorganisation des artères pour :

- Sécuriser les circulations piétonnes et cyclistes
- Améliorer l'image de la ville
- Faire ralentir les véhicules, voitures et poids lourds
- Mieux connecter les pôles de vie au centre-ville.

### EVOLUTIONS POSSIBLES



PLAN GUIDE ET FICHES ACTIONS (15/12/2020) – ETUDE DE REVITALISATION DU CENTRE VILLE DU FAOÛT – TLP/ ONESIME / LE BIHAN ET ASSOCIES – PAGE 59

Pour l'instant la requalification de la RD790 n'a pas été étudiée dans le cadre de ce programme, la priorité ayant été donnée à l'aménagement autour des halles. Mais l'ambition de requalifier la RD790 viendra à moyen terme, et le contournement de Le Faouët, en accompagnant cette dynamique, pourrait être un facteur facilitant voire déclencheur.

D'autres projets accompagnent cette dynamique :

- Un bâtiment pôle santé a été créé en 2020 pour regrouper et accueillir les professionnels de Santé : trois médecins, un chiropracteur, un cabinet d'infirmiers et 2 kinésithérapeutes. Le bâtiment de 803 m<sup>2</sup> au sol propose 17 salles de consultations, un patio et studio pour un médecin interne et les gardes des professionnels et une salle de pause.
- L'extension de l'EHPAD géré par le Groupe Hospitalier Bretagne Sud prévoit 88 lits supplémentaires aux 150 lits existants.
- Une nouvelle résidence autonomie est en cours d'étude prévoit un minimum de 51 lits ainsi que la construction au minimum de 6 logements locatifs sociaux adaptés aux personnes à mobilité réduite.
- La création d'une galerie commerciale

### Synthèse du contexte d'un intérêt local :

Les données INSEE confirment le statut de centralité de Le Faouët pour l'emploi, les services et l'habitat au sein de son EPCI Roi Morvan Communauté : bassin de vie et unité urbaine, elle a aussi vocation à devenir le pôle d'une aire d'attraction de ville, grâce à la densification du centre-ville que le projet de PLUi va inciter.

Par ailleurs, la commune de Le Faouët étudie depuis 2019 la redynamisation de son centre-ville.

La phase opérationnelle du programme d'Etat « Petites Villes de Demain » est engagée début 2021, avec à court terme une requalification du centre-ville autour des halles estimée à 1 602 000 e HT.

Le projet de contournement de Le Faouët s'inscrit pleinement dans cette dynamique de redynamisation du centre-ville dans l'objectif de sécuriser et apaiser la circulation en traversée d'agglomération.

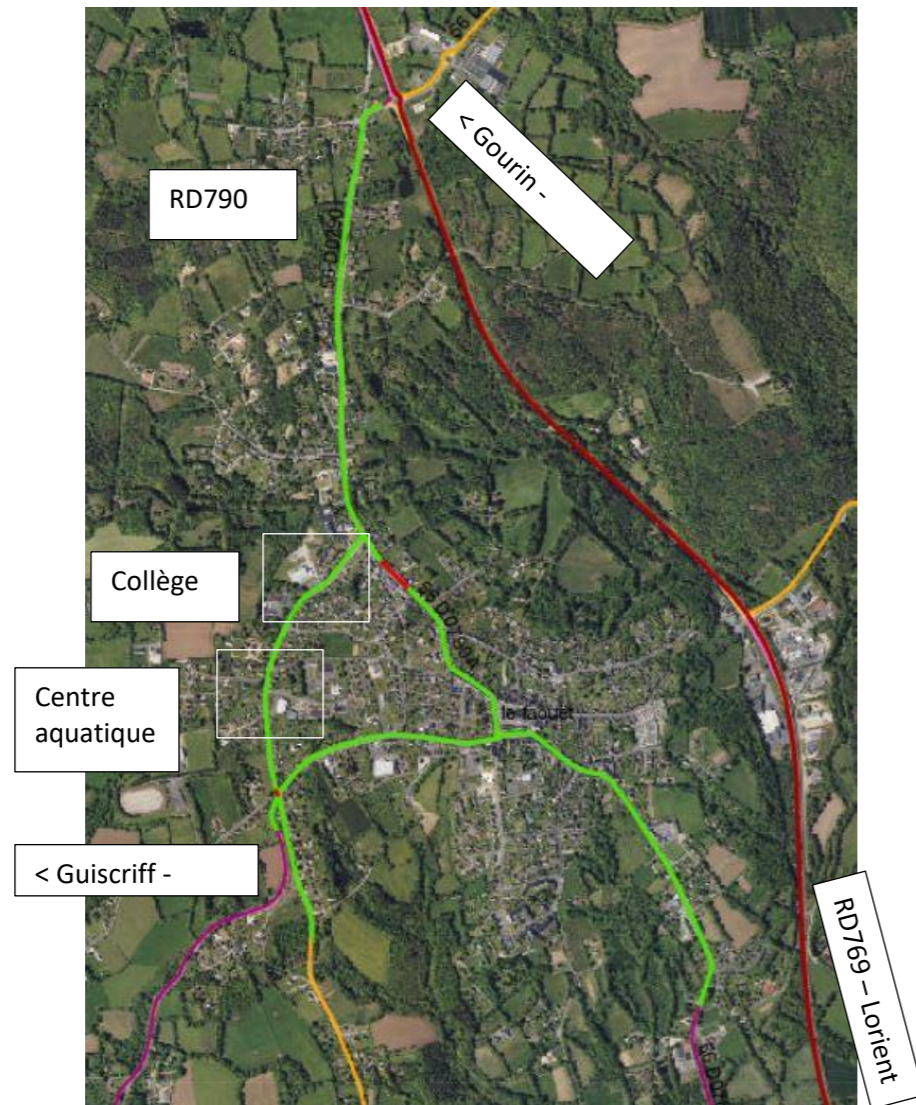


## XVII.1.2. OBJECTIFS DE SECURITE PUBLIQUE

L'opportunité du contournement a été confirmée en 2017 en concertation avec les élus locaux (conseillers départementaux du canton de Gourin, maire de Lanvénegen et maire de Le Faouët) et en concertation avec le public. Cette concertation a fait l'objet d'un bilan mis à disposition du public en novembre 2019.

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

Une partie de ce trafic passe devant le collège Jean Coirentin Carré de 210 élèves. Ce trafic emprunte la RD790 sur un linéaire d'environ 2,5km en agglomération dont une partie est en zone 30 (devant le collège); Cette circulation de transit est incompatible avec les usages d'une voie située en cœur de bourg.



Carte 187 : Linéaire des routes départementales en agglomération (en vert)

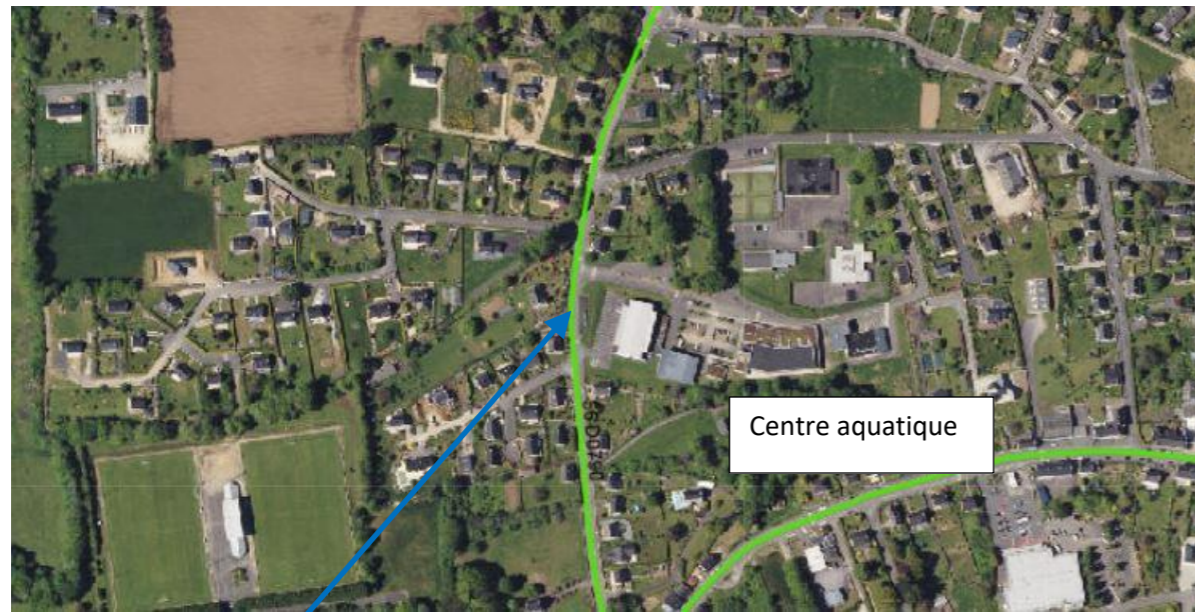


Carte 188 : RD790 en agglomération au droit du collège Jean Coirentin Carré



Photo 220 : RD790 devant le collège Jean Coirentin Carré, en zone 30





Carte 189 : RD790 en agglomération au droit du centre aquatique



Photo 221 : RD790 – carrefour de l'accès au centre aquatique

Ce trafic de transit poids lourds génère une autre difficulté sur le carrefour du Gohlen entre la RD790 et la RD782, toujours en agglomération.

Ce carrefour présente un biais très important avec une proximité du bâti qui réduit les visibilités et contraint les girations des poids lourds.



La présence de ces poids lourds sur trois branches de ce carrefour limite les possibilités d'aménagement urbain dans des emprises contraintes.



Une autre partie du trafic emprunte une déviation partielle mise en place au Sud du centre-ville de Le Fauët, via la VC11, **voie communale inadaptée** d'1,4km de linéaire qui traverse les hameaux de Coat Loret et Saint Fiacre. Un aménagement de sécurité au niveau du hameau de Coat Loret a été réalisé pour réduire les vitesses et éviter le croisement des poids lourds dans le hameau.

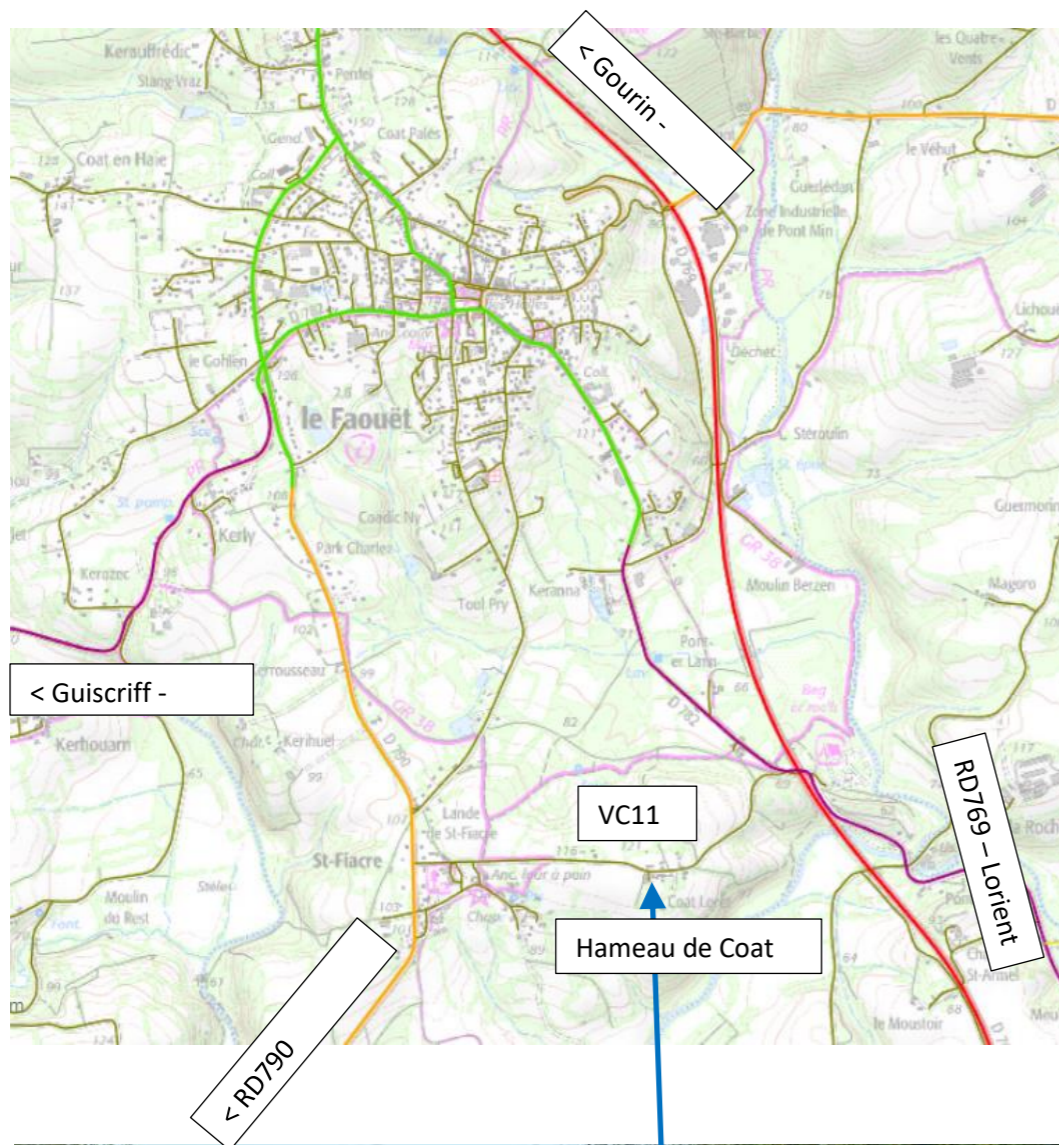


Photo 222 : Voie communale n°11 – traversée du hameau de Coat Loret

Après la mise en service du contournement de Le Fauët, le jalonnement des poids lourds sera reporté sur le projet. Le trafic poids lourds en transit sera interdit sur les voiries départementales en rouge sur la carte ci-dessous, celles-ci seront classées dans le domaine des voiries communales de Le Fauët.

Cette considération permettra d'engager une véritable requalification du périmètre urbain.

Le conseil municipal a délibéré en ce sens le 2 mai 2019 :

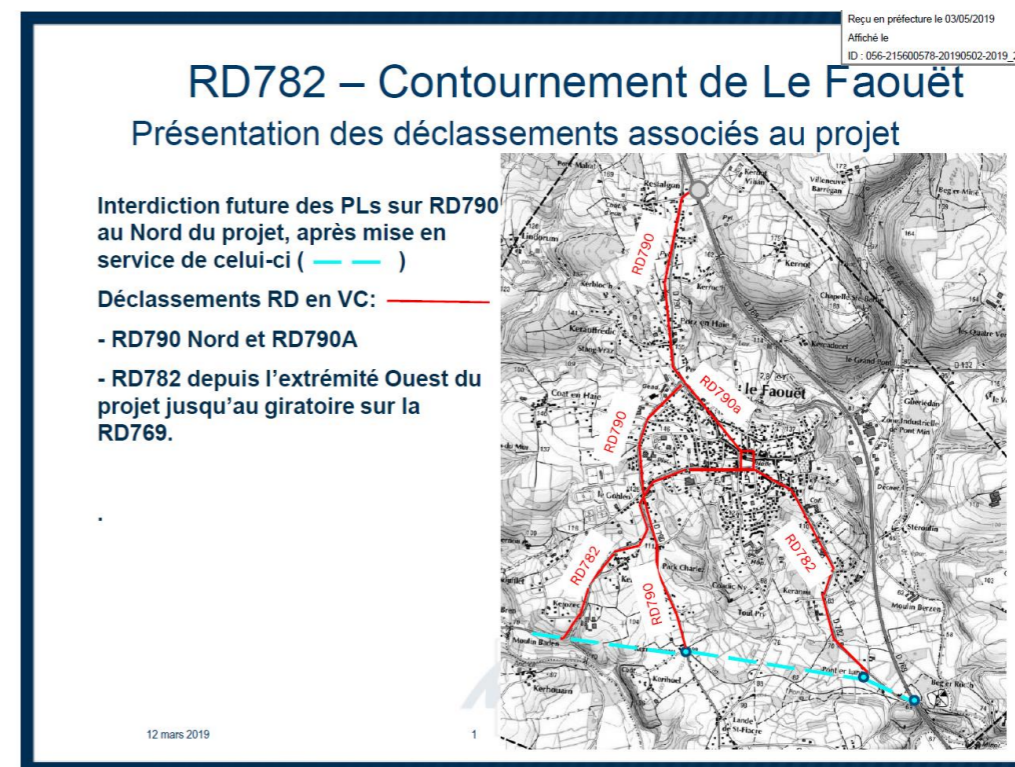


Figure 53 : Présentation des déclassements associés au projet (plan annexé à la délibération du conseil municipal de Le Fauët du 2 mai 2019)

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

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

Comme le précise le document d'orientation de la Directive « Habitats », la sécurité publique fait partie des considérations qui peuvent être évoquées pour justifier de la raison impérative d'intérêt public majeur. L'intérêt public majeur est renforcé par le statut de Le Fauët comme centralité de Roi Morvan Communauté et comme candidate retenue par l'Etat au programme « Petites Villes de Demain ».

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



### XVII.1.3. CONTEXTE D'UN INTERET INTERCOMMUNAL

A partir des données de recensement, l'INSEE présente des flux de domicile travail. La carte ci-dessous montre que la commune de Le Faouët est principalement tournée vers le Nord (Gourin) et le Sud, selon la RD769, axe structurant du réseau départemental.

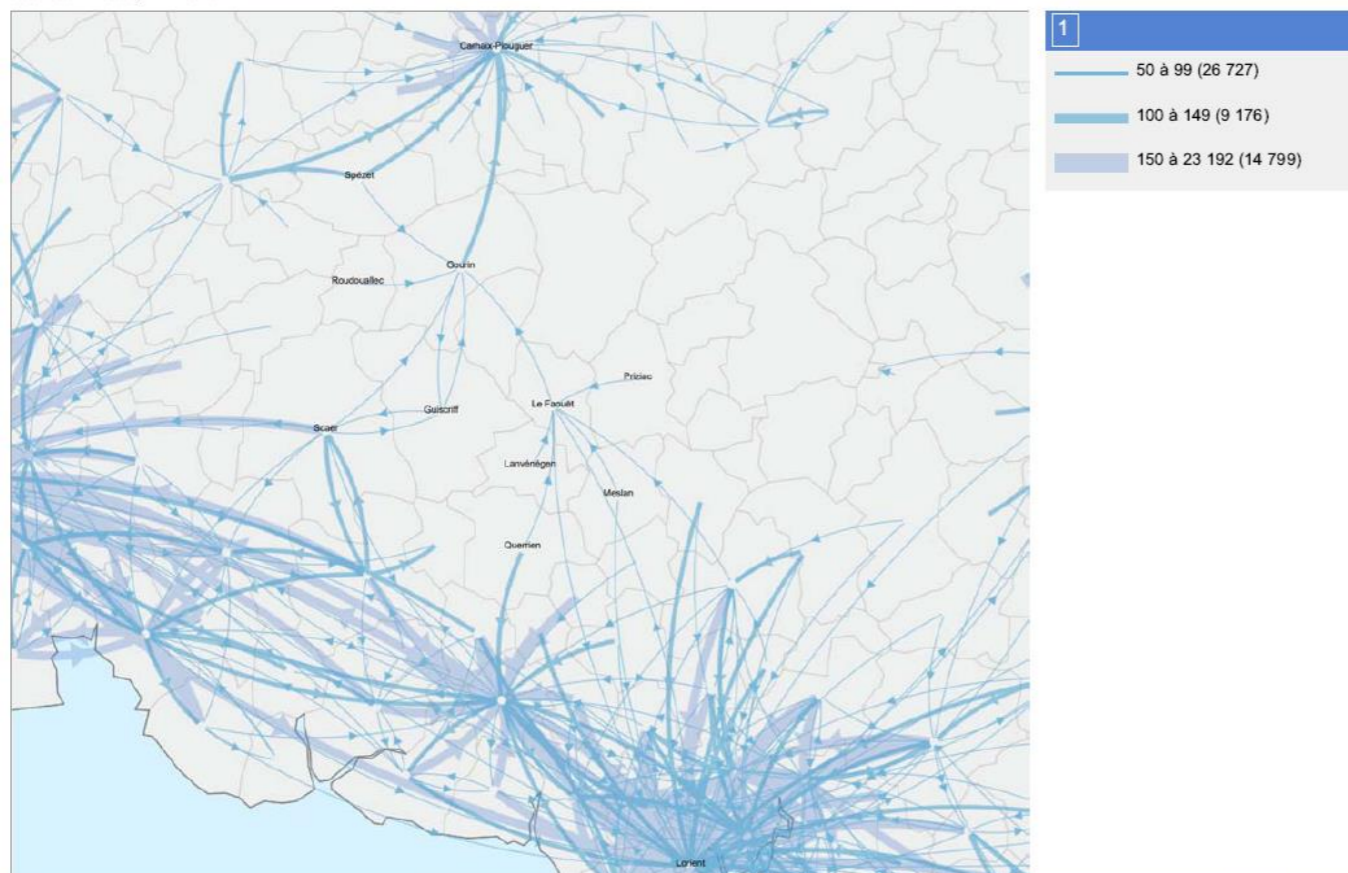
La commune de Guisriff, tournée vers Gourin au Nord du département et Scaër dans le Finistère, apparaît isolée de Le Faouët et de la RD769, la carte des flux domicile travail est une illustration de cet isolement, que le projet de contournement de Le Faouët va permettre d'améliorer.



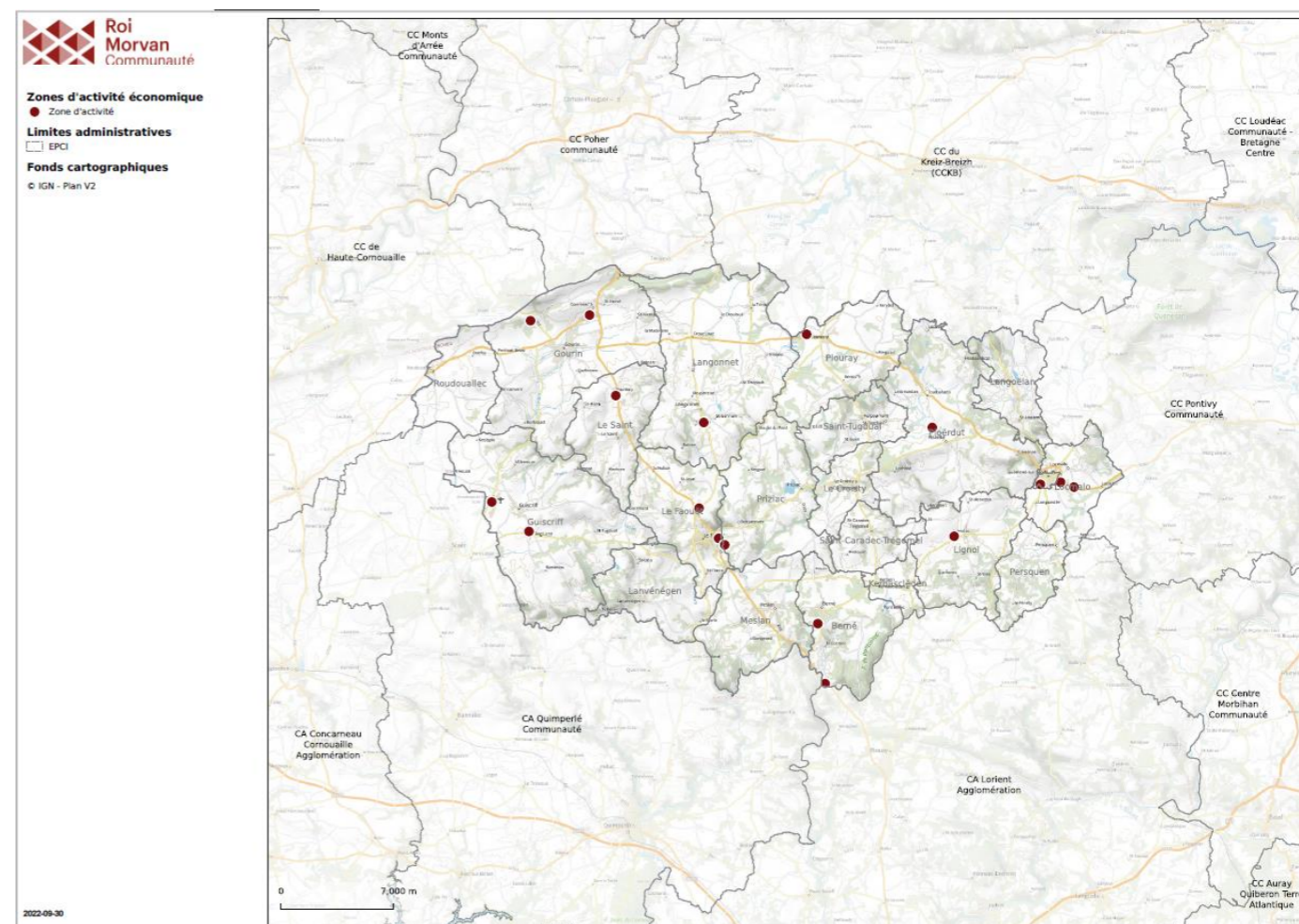
Communes (2021)

#### 1 Nombre de navettes domicile-travail (flux) (navetteurs) 2018 - France entière

Source : Insee, RP 2018



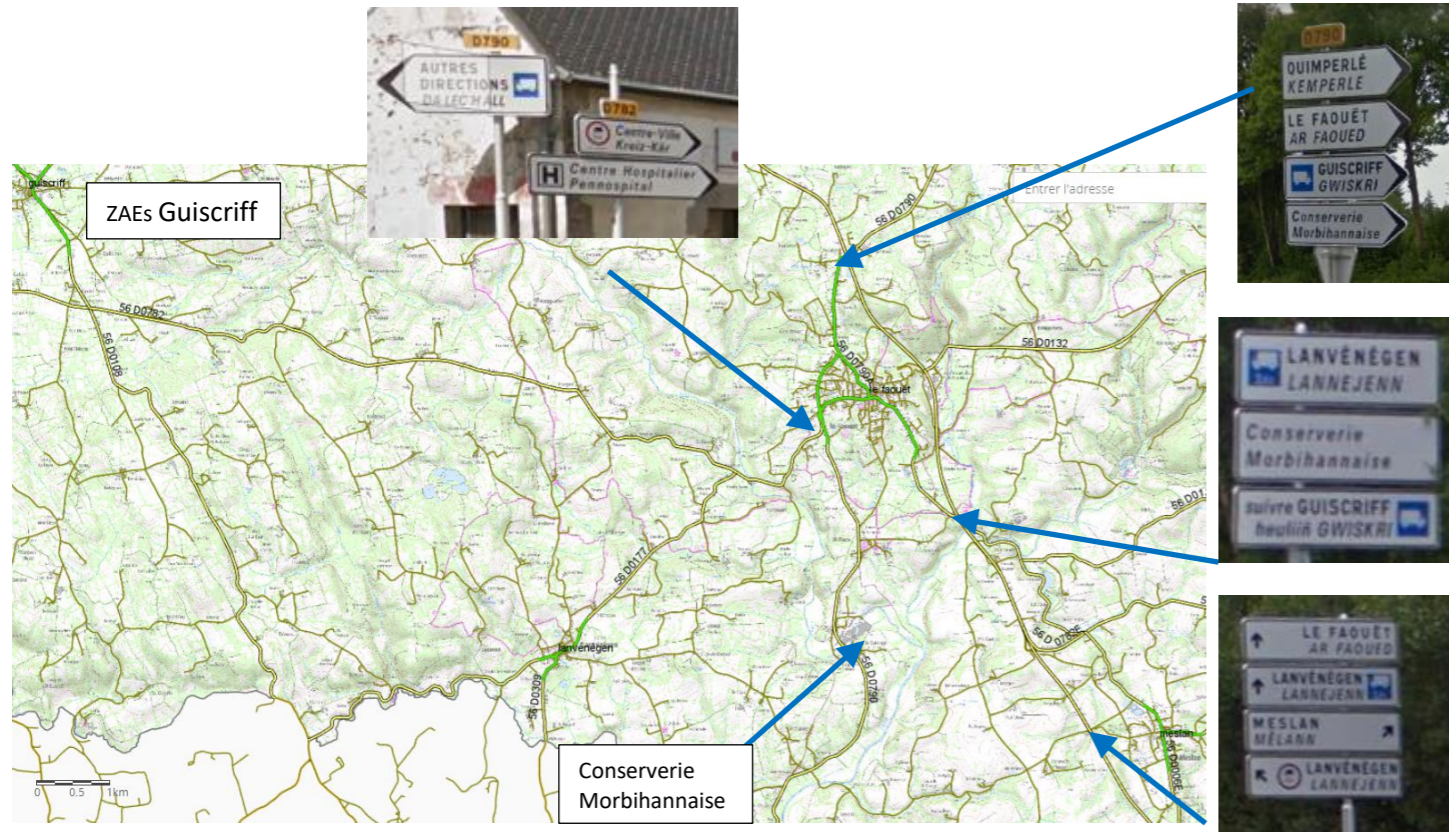
Cette difficulté à relier la RD769 vers Lorient est encore plus marquée pour les trafics poids lourds générés par les zones d'activités situées sur Guisriff.



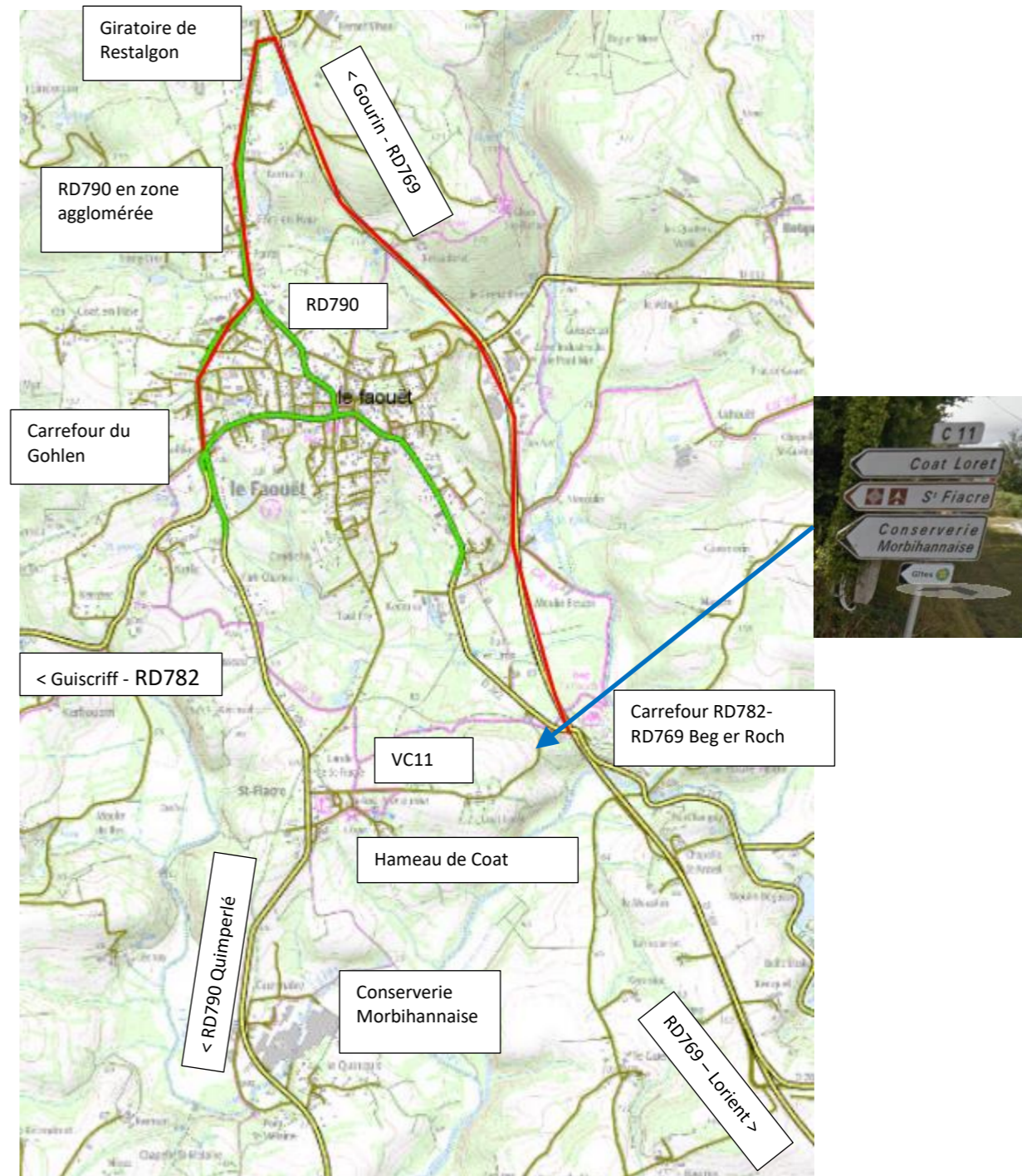


A l'Ouest sur la RD782, le jalonnement de ces poids lourds au niveau de Le Fauët les oblige à un allongement de parcours en empruntant la RD790 en zone agglomérée de Le Fauët entre le carrefour du Gohlen et le giratoire de Restalgon.

A l'Est sur la RD769 et depuis Lorient, le jalonnement démarre depuis Lanvenegen, puis le carrefour RD769-RD782 dit de Beg er Roch.



Carte 190 : Début du jalonnement poids lourds sur la RD769 depuis Lorient au droit de Lanvenegen (voie communale interdite aux poids lourds)



Carte 191 : Itinéraire conseillé (en rouge) pour les poids lourds entre la RD769 et la RD782  
La conserverie est également jalonnée par la VC11.





L'accès au territoire ouest et sud-ouest de le Faouët est très difficile pour les poids lourds, le périmètre urbain de Le Faouët créant un effet de coupure sur les itinéraires rejoignant la D769.

Les jalonnements des poids lourds orientent les circulations mais pénalisent l'accès à ces territoires en particulier l'accès aux zones d'activité de Guiscriff et au site industriel de la Conserverie Morbihannaise sur Lanvégen.

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 Guiscriff (début de la zone 30 devant le collège)

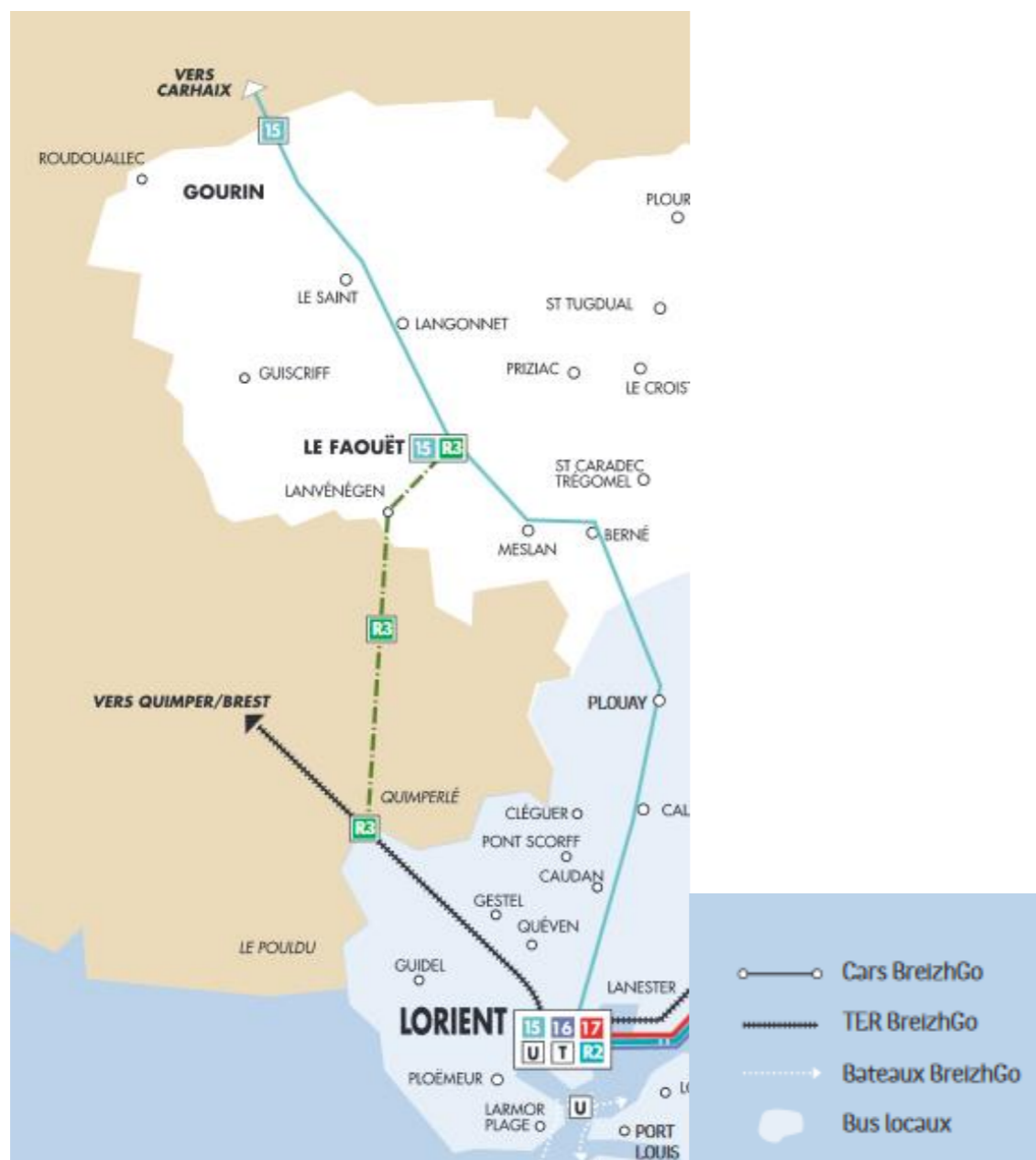


## XVII.1.4. OBJECTIF D'AMELIORATION DE LA DESSERTE DU TERRITOIRE

On l'a vu, le jalonnement des poids lourds est contraint entre la RD769, route à grande circulation d'intérêt régional entre Roscoff et Lorient, la RD782 à l'Ouest de Le Faouët vers Guiscriff et la RD790 au sud vers Quimperlé.

Si 2 lignes de cars régionales desservent Le Faouët sur des axes Nord-Sud, aucune ligne ne dessert Guiscriff (sauf un service à la demande).

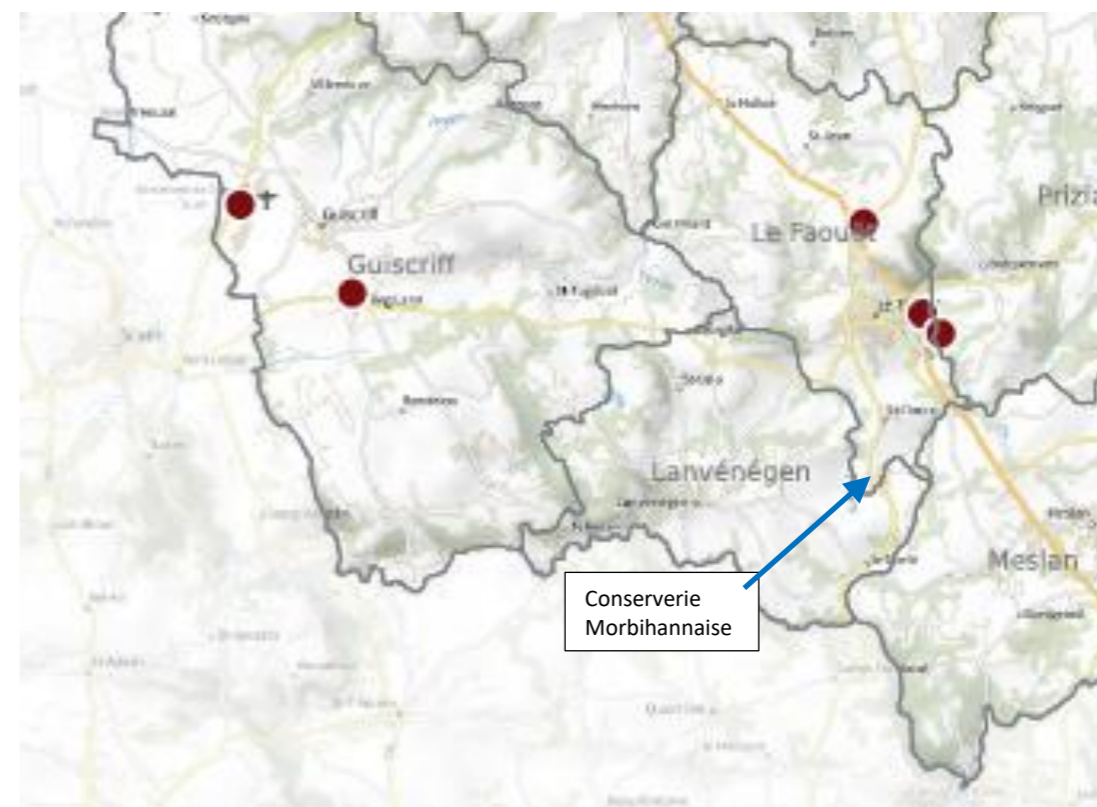
De plus, le réseau ferré n'offre pas d'alternative, la gare ferroviaire la plus proche étant celle de Quimperlé.



Carte 192 : Carte extraite de BreizhGo datant de l'automne 2020

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

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



Carte 193 : Extrait du plan de RMC Localisation des ZAE

En 2017/2018, suite à la loi LOTRe, Roi Morvan Communauté a délibéré sur le périmètre de 17 ZAE et s'est engagée dans l'élaboration d'un schéma de développement des ZAE :

Le Schéma d'Accueil des Entreprises (SAE) ou Schéma de Développement des Zones d'Activités, constitue un outil stratégique et opérationnel de structuration et de programmation de l'offre économique d'un territoire.

Il vise à :

- Renforcer la lisibilité de l'offre d'accueil et par là même l'attractivité ;
- Développer une offre économique équilibrée, en adéquation avec les besoins des entreprises du territoire ;
- Limiter les effets de concurrence à l'échelle d'un territoire ;
- Générer une montée en gamme des zones d'activités du territoire ;
- Développer une offre adaptée à la demande, tant qualitativement que quantitativement, et limiter ainsi la consommation foncière excessive de fonciers agricoles ;
- Optimiser le foncier sur les ZA existantes avant de développer une nouvelle offre ;
- Planifier les développements fonciers dans le temps en limitant les risques de sur-offre et de sous-offre.

Par sa démarche de hiérarchisation et d'amélioration constante de l'offre, l'objectif du SAE est de lutter contre l'obsolescence des sites économiques, tout en garantissant un maillage territorial équilibré jouant sur leur complémentarité.





Programme de valorisation des ZAE

### Le rôle du Conseil Départemental du Morbihan

→ L'amélioration de la desserte

**Constats:**

- Aujourd'hui, les signalisations routières indiquant les ZAE et les sites industriels d'envergure sont quasiment inexistantes et/ou dans un état général vétuste;
- des accès mal identifiés et peu sécurisés (pas de limitation de vitesse)
- des voiries d'accès vétustes
- Une absence d'adresse



Elaboration d'un schéma de signalétique économique pour les 17 zones d'activités économiques, les 8 sites industriels d'envergures hors de ZAE

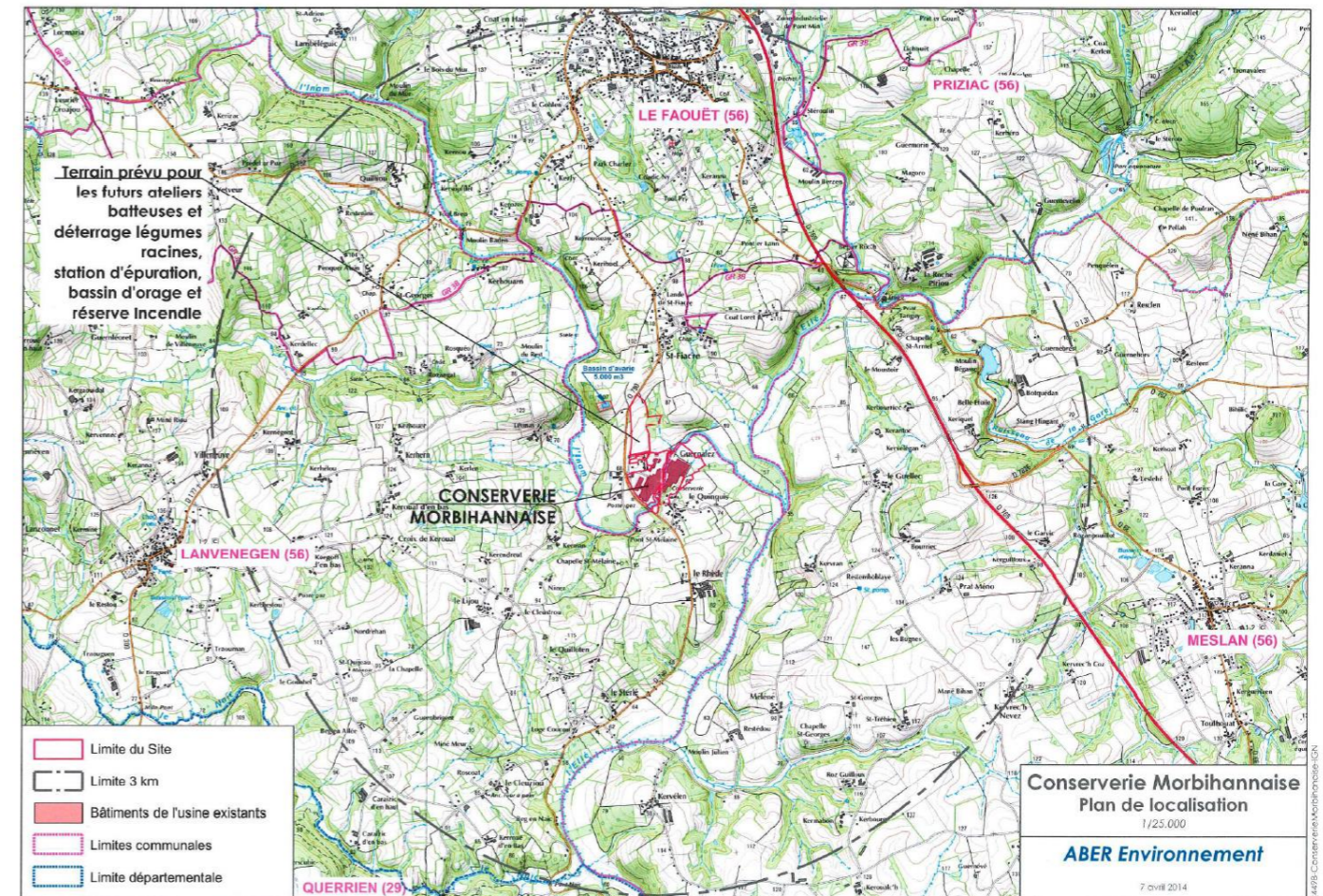
**Les objectifs**

- Faciliter l'accessibilité de ces sites pour l'ensemble des usagers (employés, clients, livreurs, etc.),
- Sécuriser les déplacements et éviter le passage de poids lourds en centres villes/bourgs
- Contribuer à valoriser ces espaces et à créer une identité au territoire à l'échelle de Roi Morvan Communauté
- Faciliter le déploiement de la fibre.

18/10/2021

Figure 54 : Extrait de la présentation du programme de valorisation des ZAR à la Direction des routes et de l'Aménagement du Département du 19 octobre 2021

Le site industriel isolé 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.



Carte 194 : Extrait du résumé non technique du dossier de demande d'autorisation d'exploiter une installation classée de 2014

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



## XVII.2. JUSTIFICATION DE L'ABSENCE DE SOLUTION ALTERNATIVE SATISFAISANTE AU PROJET

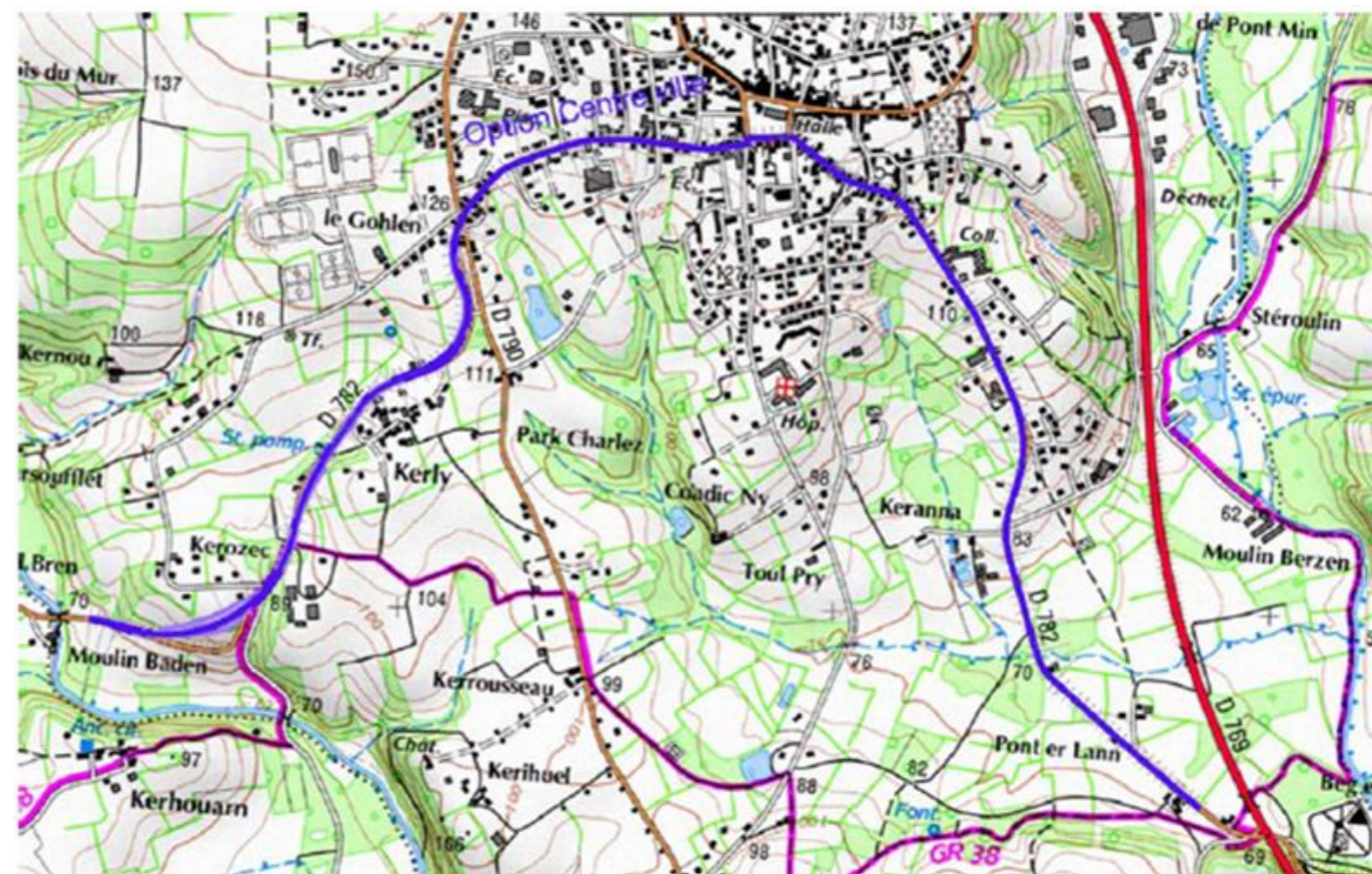
Le présent chapitre présente une synthèse des différents scénarios et variantes étudiés depuis l'étude d'opportunité jusqu'au dossier avant-projet.

Il démontre l'absence d'alternative satisfaisante à la solution retenue et la démarche suivie tout au long des études pour éviter, réduire et compenser les impacts du projet.

### XVII.2.1. AMENAGEMENT EN PLACE DE LA RD782

Dans la traversée urbaine de Le Fauët, un élargissement de la chaussée destiné à faciliter la circulation des poids-lourds et des liaisons douces (piétons/cycles) n'est guère envisageable, compte tenu de la proximité du bâti, des commerces et services, des établissements scolaires par rapport à la chaussée existante. En effet, un élargissement de la chaussée se ferait nécessairement au détriment des piétons et sans forcément sécuriser les déplacements à vélo. À l'inverse, un rétrécissement de la chaussée au profit des liaisons douces interdirait toutes les circulations de poids-lourds dans la traversée urbaine (croisement difficile à impossible).

L'aménagement en place de la RD782, aujourd'hui interdite au trafic poids lourds de transit, conduirait à augmenter l'insécurité et les difficultés de circulation en centre-ville, particulièrement autour des halles. Ce scénario est contradictoire avec les objectifs du projet.



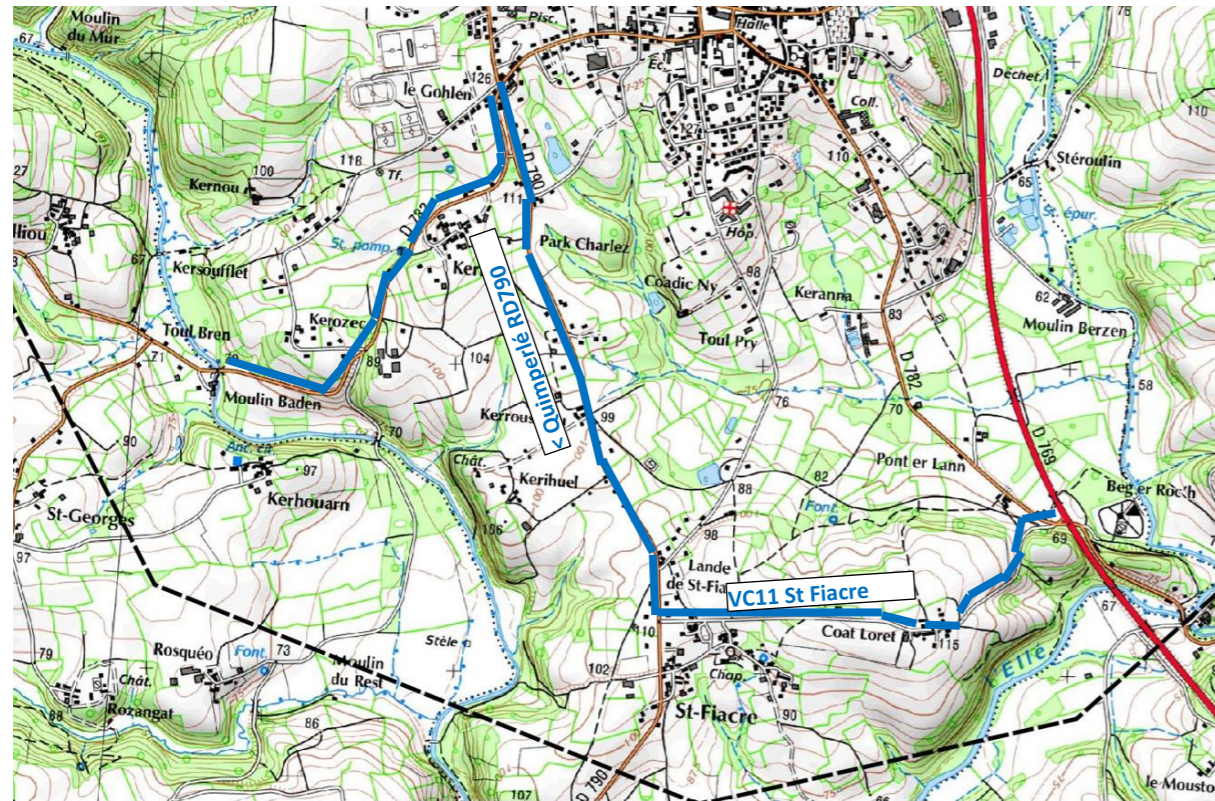
Carte 195 : La solution en aménagement en place (extrait de l'étude d'opportunité)



## XVII.2.2. AMENAGEMENT EN PLACE DE LA RD790 ET DE LA VC11

L'aménagement en place de la RD790 et de la VC11 qui traverse le hameau de Coat Loret, conduirait à :

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



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



Photo 226 : Voie communale VC11 en traversée du hameau de Coat Loret

Ce scénario n'est pas compatible avec le niveau de service défini par les objectifs du projet lors de l'étude d'opportunité, notamment en termes de sécurité.

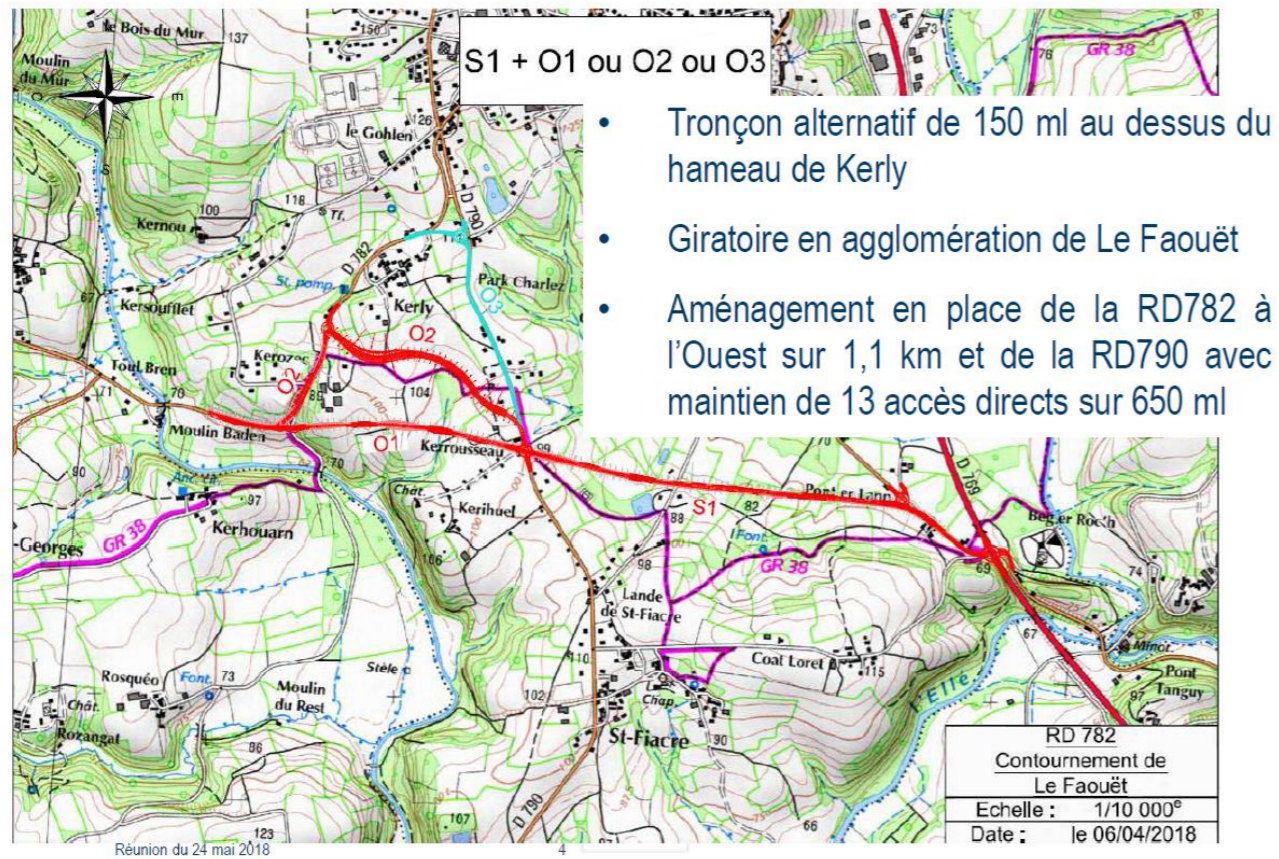
Certains tronçons de ce scénario ont aussi fait l'objet de plusieurs sous-variantes pour étudier l'amélioration du niveau de service :

Au cours de l'étude d'opportunité, des tracés neuf ont été recherchés autour de la VC11 : les fuseaux S2 et S3 sont présentés au chapitre suivant « tracés neuf ».

Pendant la concertation, une association a également pointé la possibilité de réutiliser la RD782 et la RD790 à l'Ouest de Le Faouët, ce scénario appelé O3 a été étudié et présenté en comité de pilotage du 24 mai 2018 (extraits ci-dessous) :

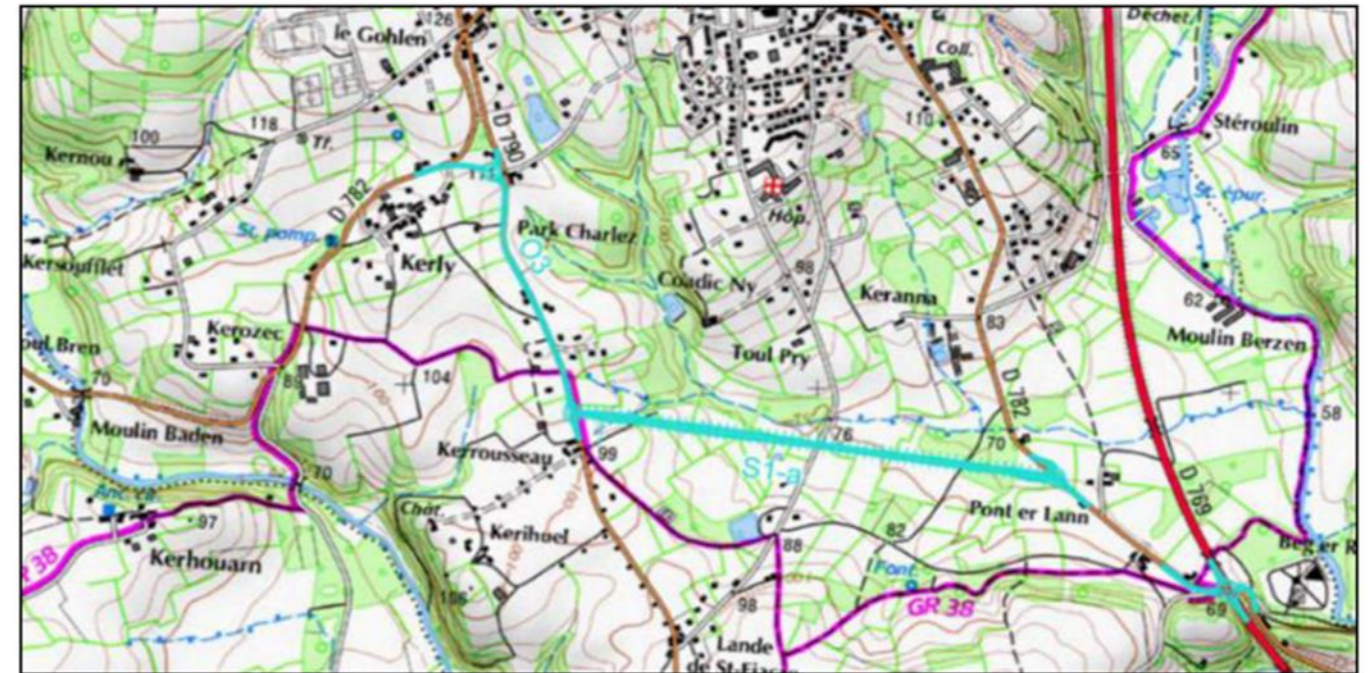


## Présentation du scénario alternatif O3



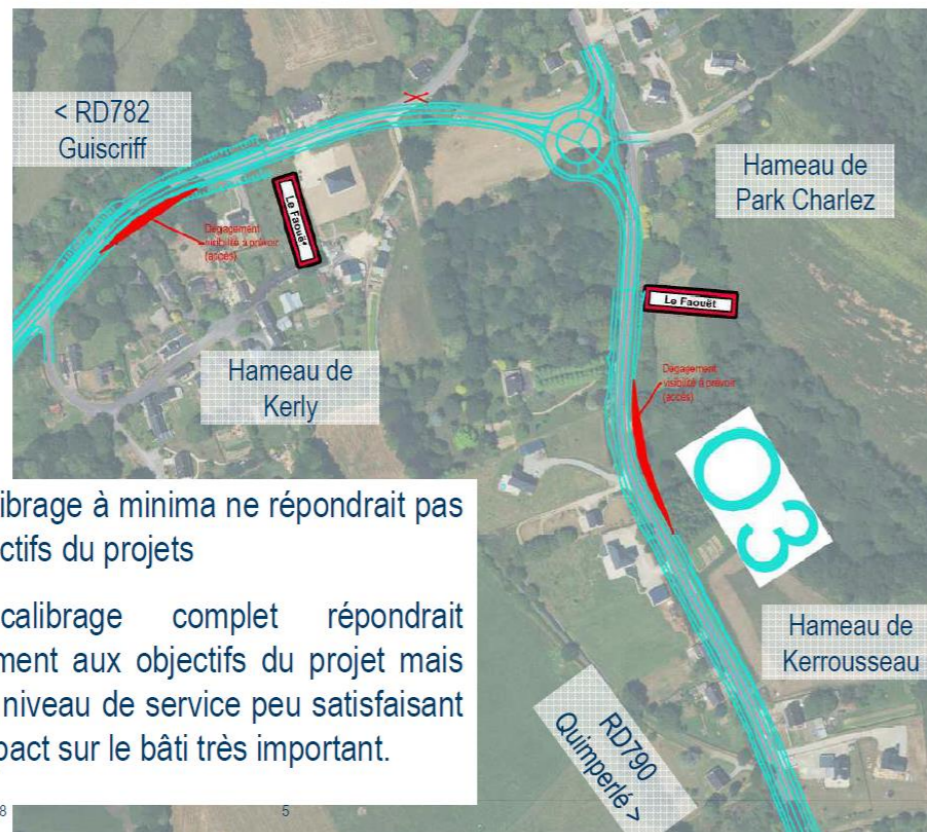
A l'issue de ce comité de pilotage, ce scénario O3 a été écarté car il ne répondait que partiellement aux objectifs et que son impact sur le bâti était tel qu'il ne pouvait pas être retenu au regard des avantages environnementaux pourtant indéniables.

Ce scénario n'a donc pas été intégré aux variantes présentées au chapitre Variantes au sein du fuseau retenu, mais il a été présenté dans le bilan de concertation.



Carte 197 : Scénario O3 (extrait du bilan de concertation présent en annexes)

## Analyse scénario alternatif O3



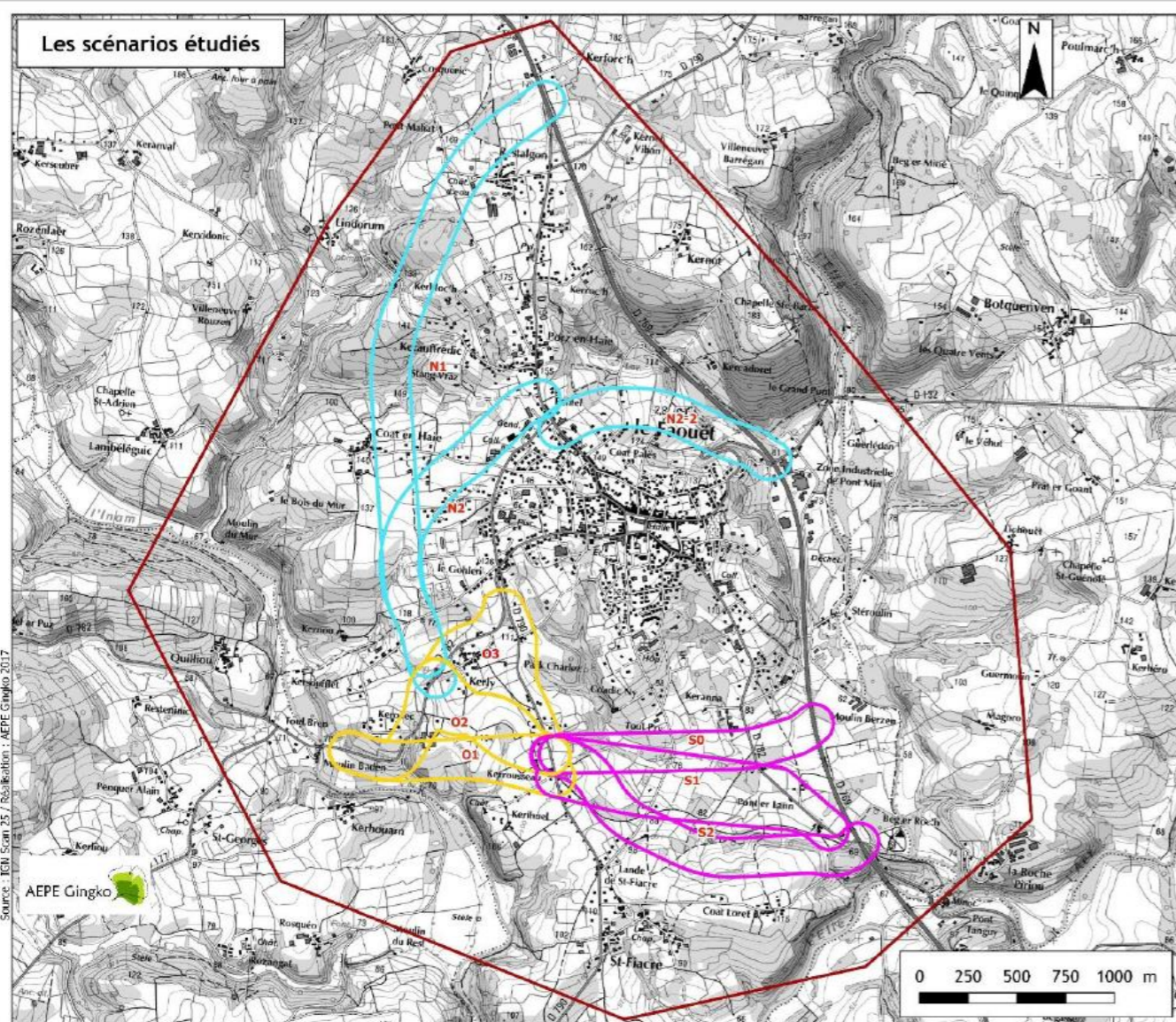
- Un recalibrage à minima ne répondrait pas aux objectifs du projets
- Un recalibrage complet répondrait partiellement aux objectifs du projet mais avec un niveau de service peu satisfaisant et un impact sur le bâti très important.

Ces scénarios auraient bien constitué des alternatives à la solution retenue pour éviter d'impacter les espèces protégées mais ces alternatives ne répondent pas aux objectifs définis par le maître d'ouvrage, et n'ont pas pu être retenues.



### XVII.2.3. SCENARIOS EN TRACES NEUFS

Ces scénarios Nord ont été écartés sur la base de l'analyse fonctionnelle, dont un extrait est présenté ci-dessous.



Carte 198 : Scénarios en tracés neufs

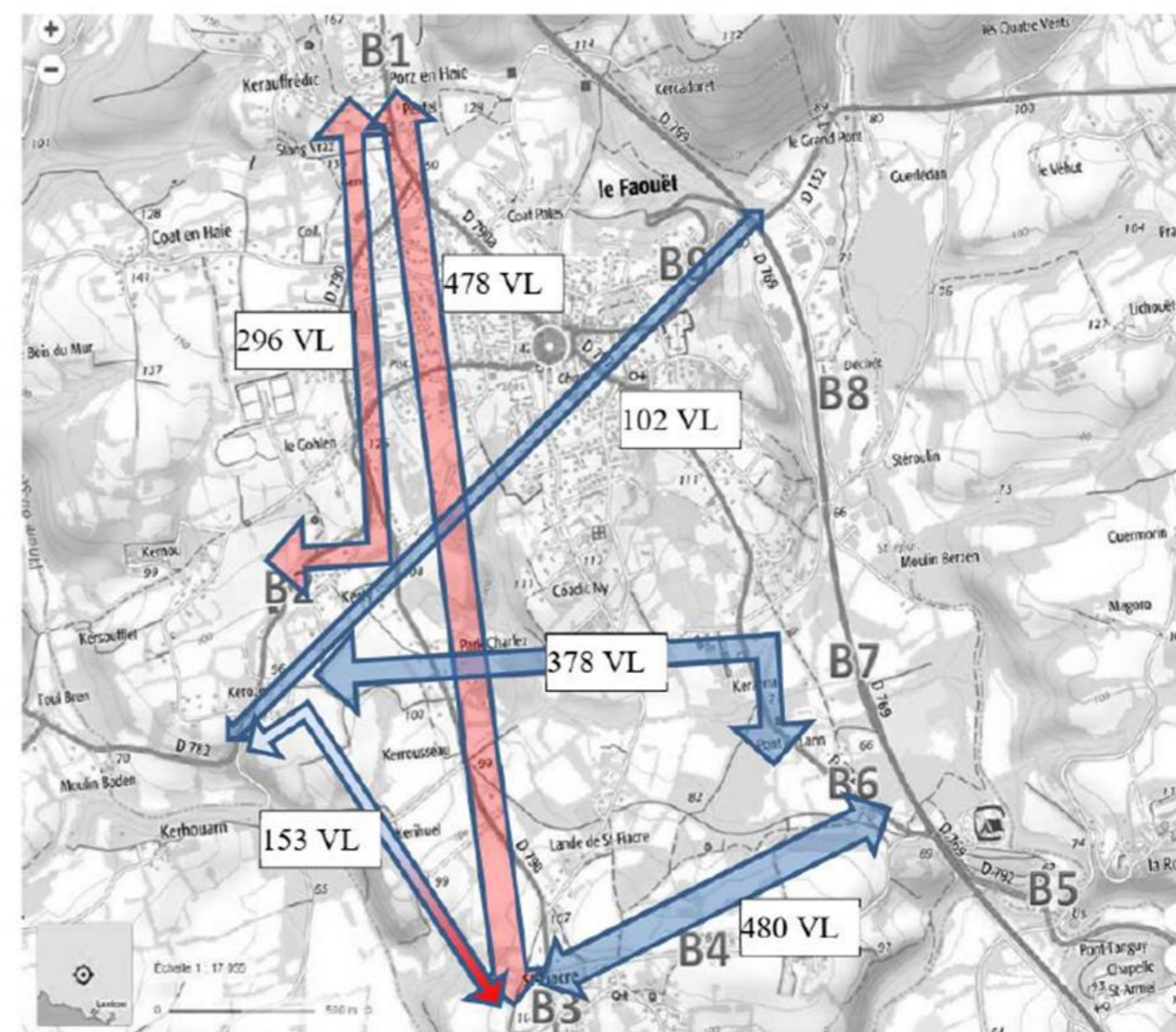
#### XVII.2.3.1. PRESENTATION DES FUSEAUX NORD

La faisabilité et l'efficacité des fuseaux Nord (en bleu sur la carte ci-dessus) a été analysée en tenant compte des critères présentés au chapitre Méthodologie pour l'analyse des fuseaux.

- le scénario N1+O2, qui envisage la création d'un axe au nord et à l'ouest du bourg de Le Fauët, présente un coût très important alors que les objectifs visés ne sont que partiellement atteints ;
- le scénario N2-1+O2, qui envisage une réutilisation de la RD 790 au nord du bourg de Le Fauët et une création d'axe à l'ouest du bourg, ne répond que très partiellement aux objectifs principaux visés par le projet ;
- le scénario N2-2+O2, qui envisage la création d'une rocade autour du bourg de Le Fauët, présente le niveau de service le plus médiocre pour un coût très important.

	Scénario Nord N1+O2	Scénario Nord N2-1+O2	Scénario Nord N2-2+O2
<b>Objectifs</b>			
Améliorer la desserte des territoire en confortant un itinéraire prioritaire	2	1	4
Améliorer la sécurité des usagers en agglomération	4	2	2
Améliorer le cadre de vie	4	2	3
Améliorer la sécurité des usagers dans les hameaux	4	4	4
<b>Total Objectif</b>	<b>14</b>	<b>9</b>	<b>13</b>
<b>Contraintes / effets</b>			
Technique	4	8	5
Niveau de service	1	2	1
Coût	0	4	0

Extrait du Tableau 84



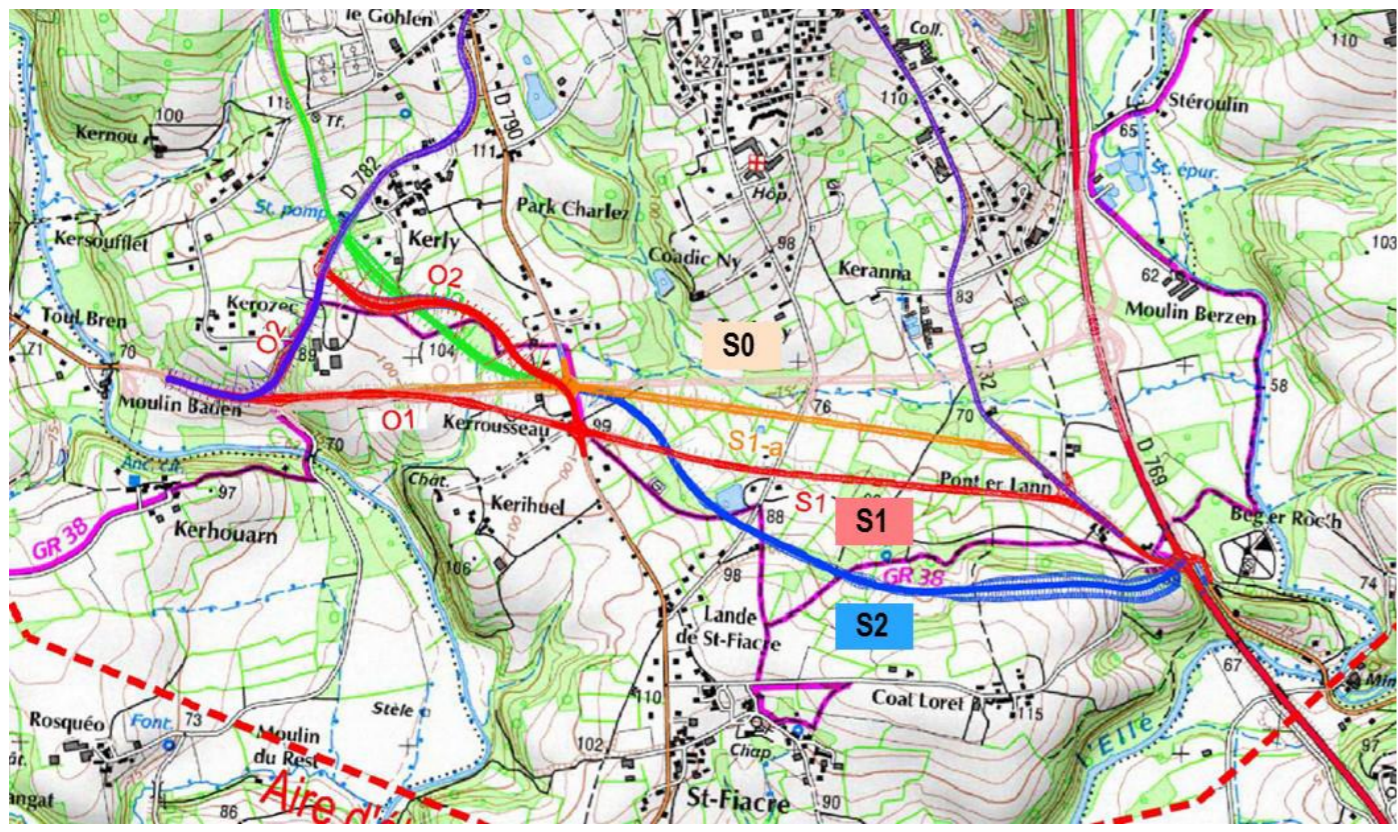
Carte 199 : Estimation des flux de transit principaux (extrait de l'étude de circulation présente en annexes)

L'étude d'opportunité menée en 2017 a démontré que des scénarios Nord Sud reliant le giratoire de Restalgon sur la RD769 au Nord de Le Fauët à la RD782 Ouest étaient environnementalement plus impactantes et ne répondaient pas non plus aux flux de transit principaux.



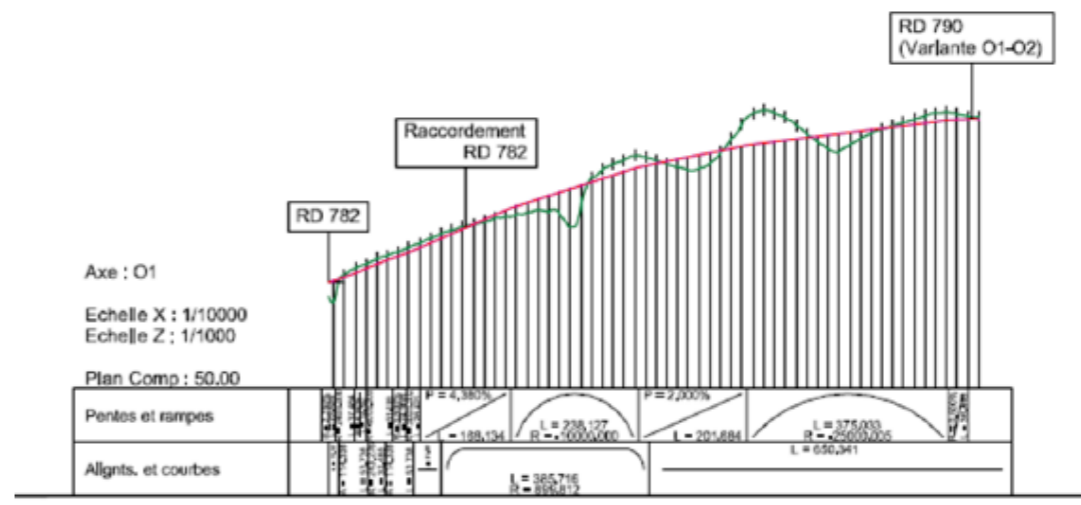
### XVII.2.3.2. PRESENTATION DES FUSEAUX SUD

Des scénarios Sud reliant la RD782 Ouest au carrefour de Beg er Roch sur la RD769 au sud de Le Fauët ont également été étudiés en deux tronçons Ouest et Sud.



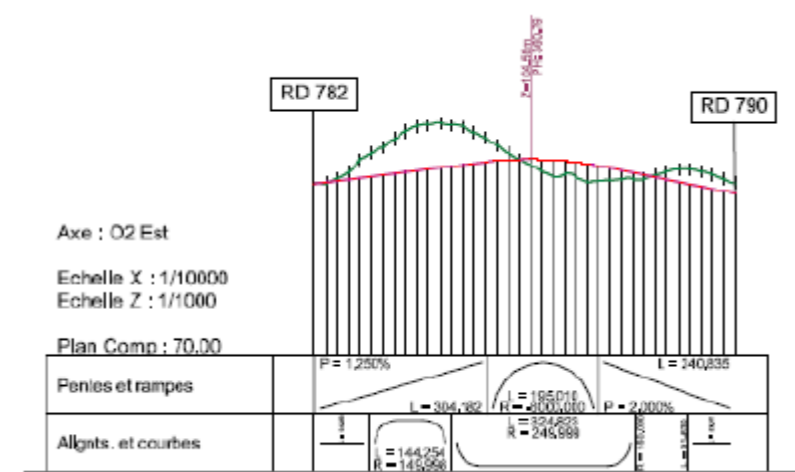
Carte 200 : Extrait de l'étude d'opportunité – présentation des trois fuseaux de contournement sud.

Le fuseau O1 débute sur la RD782 au niveau de Moulin Baden et se poursuit en tracé neuf pour rejoindre la RD790 sur le secteur de Kerrouseau. Aménagé entièrement en tracé neuf, le profil en travers de la voie de contournement présente les mêmes caractéristiques que celles des fuseaux N1, S0 et S2. Le fuseau O1 franchit une voie communale située en contrebas.



Carte 201 : Extrait de l'étude d'opportunité – profil en long de O1.

Le fuseau O2 emprunte la RD782 jusqu'à proximité sud de Kerly où est aménagé un carrefour assurant les échanges entre la RD782 et la voie de contournement qui rejoint la RD790 sur le secteur de Kerrouseau.



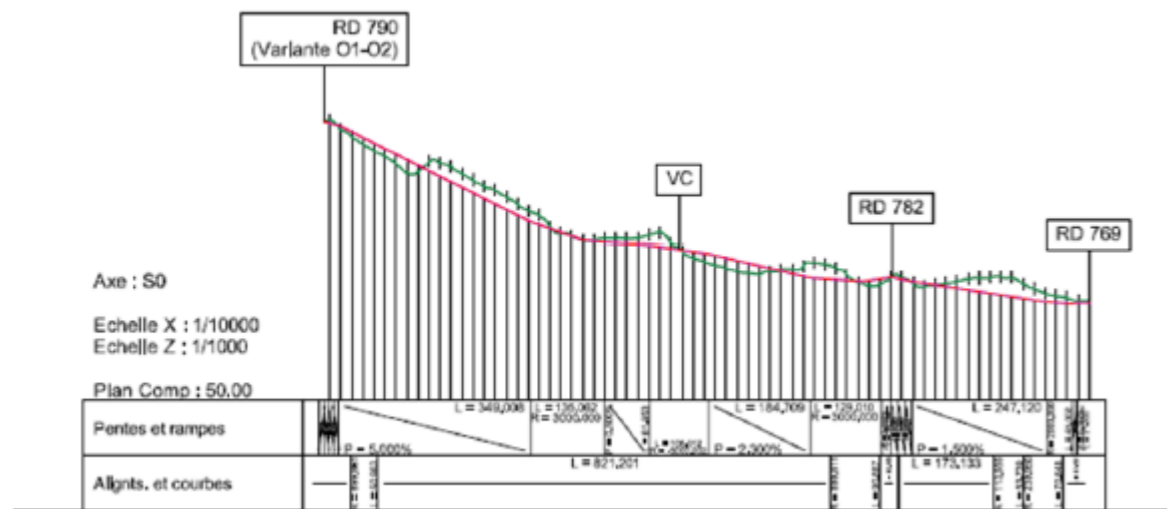
Carte 202 : Extrait de l'étude d'opportunité – profil en long de O2.



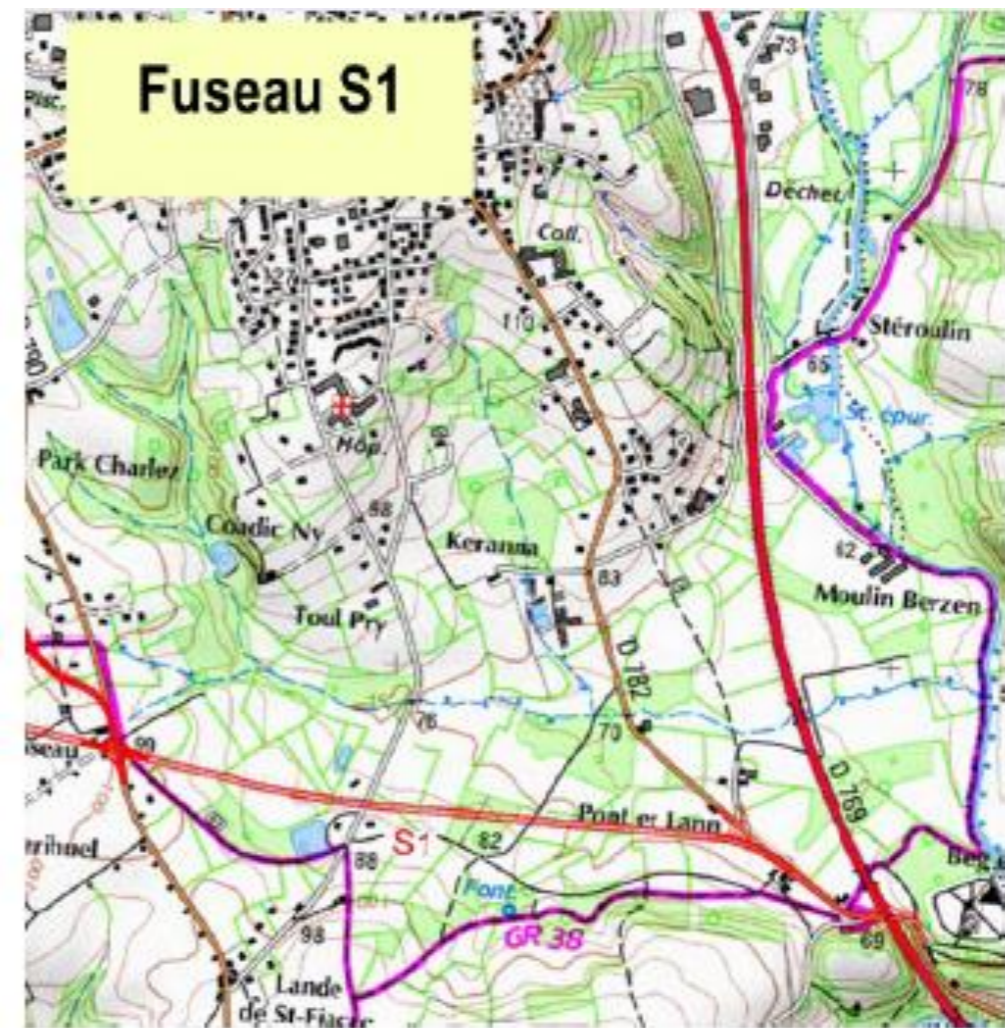


Carte 203 : Extrait de l'étude d'opportunité –fuseau S0.

Le fuseau S0 débute sur la RD790, au nord de Kerrouseau, et se raccorde sur la RD769 à hauteur de Moulin Berzen ; aménagé entièrement en tracé neuf. Le fuseau S0 franchit successivement la rue de Saint-Fiacre et la RD782 sur lesquelles est aménagé un carrefour. Le fuseau S0 est calé sur les emprises réservées au PLU de Le Fauoët.

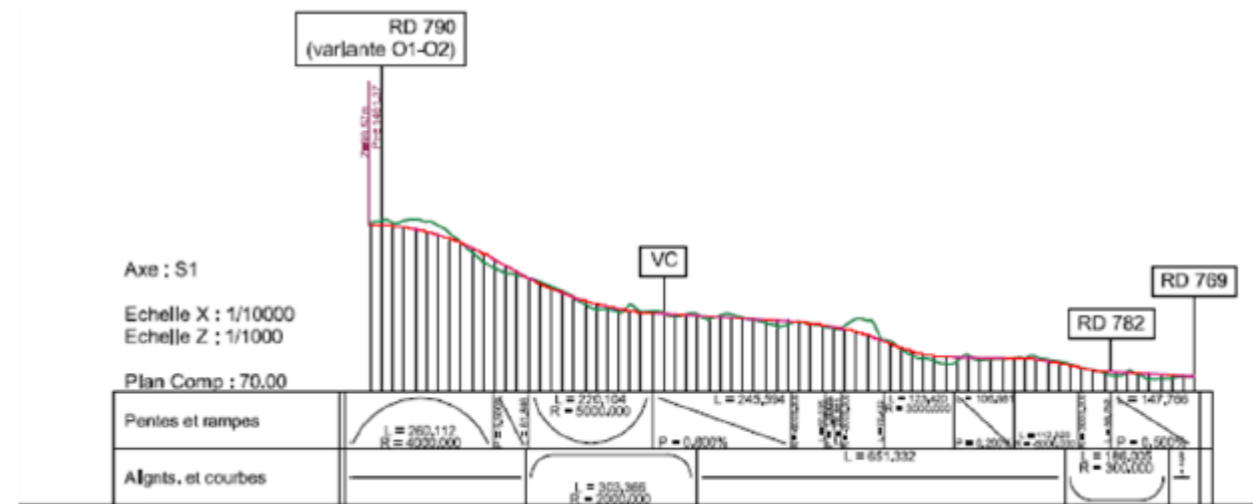


Carte 204 : Extrait de l'étude d'opportunité –profil en long du fuseau S0.



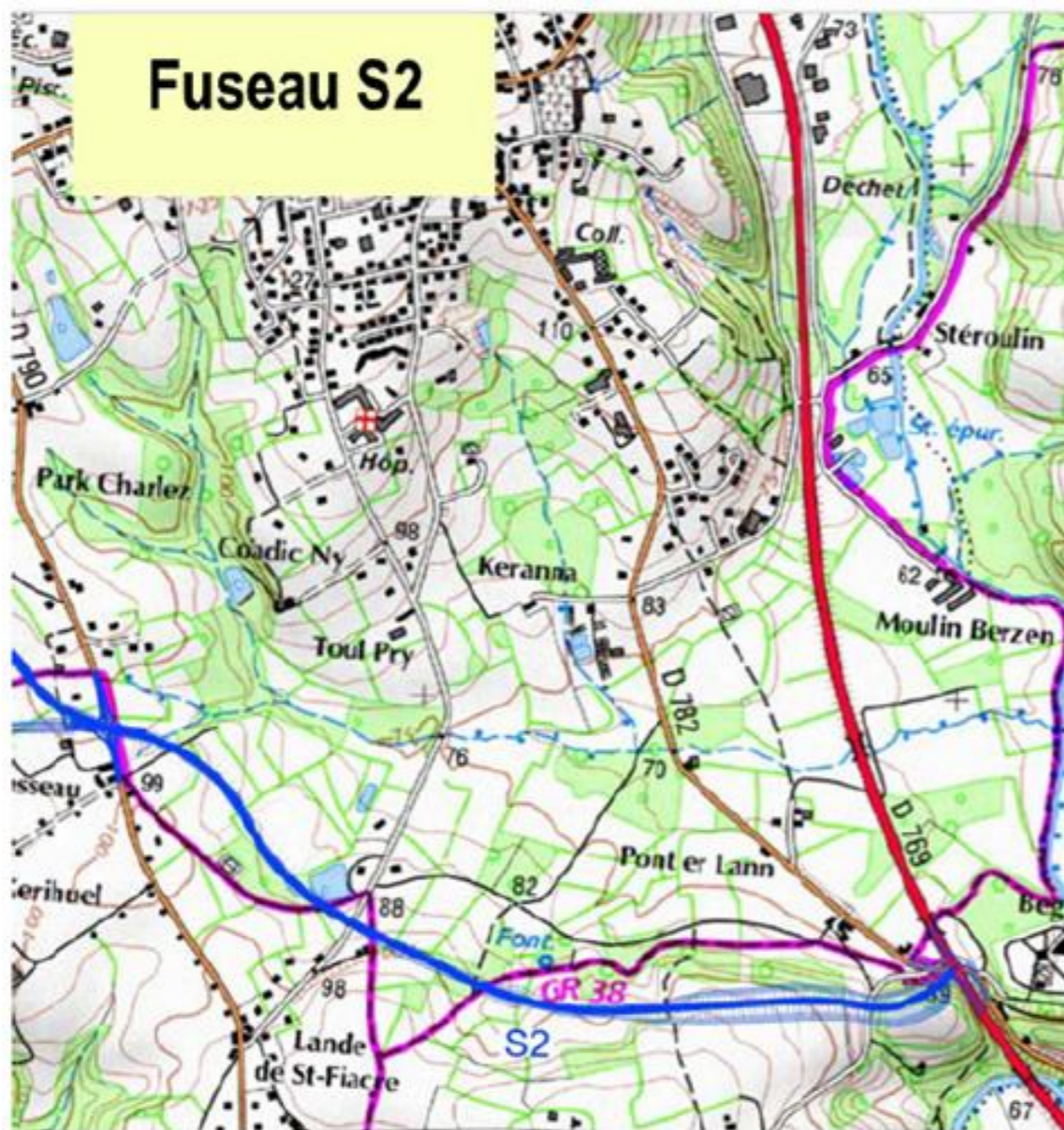
Carte 205 : Extrait de l'étude d'opportunité –fuseau S1.

Comme le fuseau S0, le fuseau S1 débute sur la RD790 sur le secteur de Kerrouseau ; ensuite, il franchit la rue de Saint-Fiacre par un carrefour puis se raccorde à la RD782, par un second carrefour aménagé sur le secteur de Pont er Lann, qu'il emprunte jusqu'au carrefour RD769/RD782/VC11. Une partie de la RD782 est réaménagée en place avant le raccordement avec la RD769.



Carte 206 : Extrait de l'étude d'opportunité –profil en long du fuseau S1.



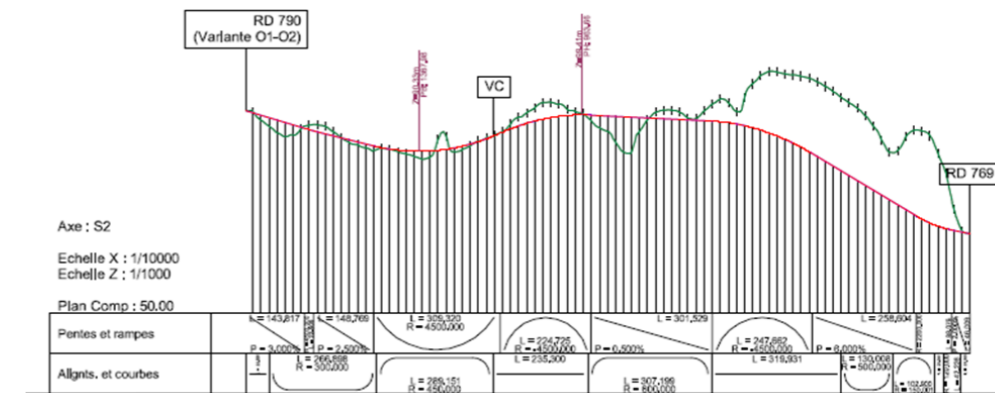


Carte 207 : Extrait de l'étude d'opportunité –fuseau S2.

Le fuseau S2 débute sur la RD790, à Kérihuél, il franchit la rue de Saint-Fiacre par un carrefour et se raccorde directement sur la RD769 à Beg er Roc'h, soit au droit du carrefour existant RD769/RD782/VC11 ; aménagé entièrement en tracé neuf, le profil en travers de la voie de contournement présente les mêmes caractéristiques que celles du fuseau N1.

Le scénario se raccorde à la RD769 avec un carrefour giratoire à 5 branches pour raccorder aussi l'ex RD782 Est.

La VC11 est raccordée par un carrefour en T sur la voie nouvelle. Ces raccordements nécessitent des emprises dans un environnement topographique contraint.



Carte 208 : Extrait de l'étude d'opportunité –profil en long du fuseau S2.

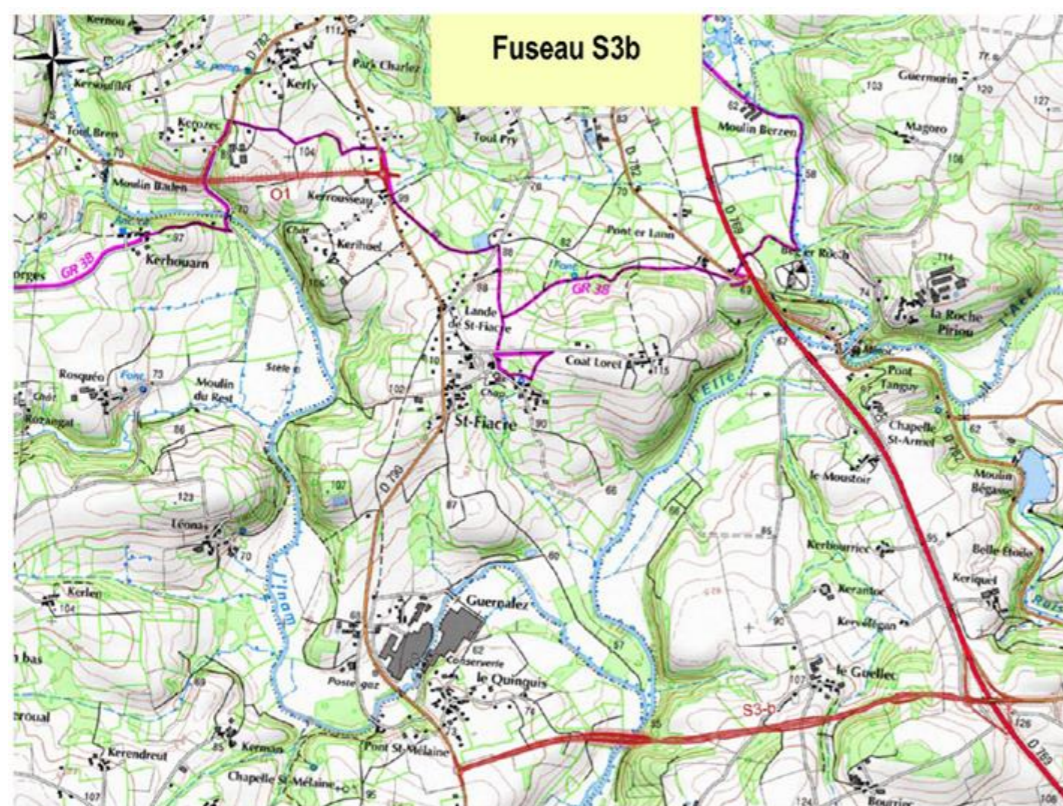
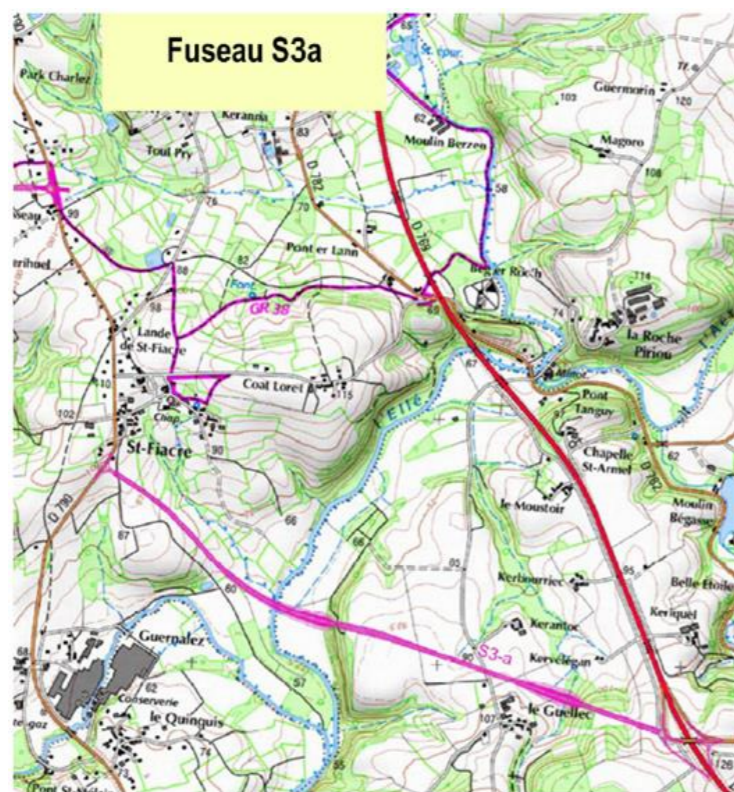
Le profil en long présente une pente à 6 % en approche du carrefour giratoire.

Des déblais de grande hauteur jusqu'à 18 m et des remblais importants dans les thalwegs traduisent une forte contrainte topographique.

Un scénario S3 a aussi été étudié encore plus au Sud pour relier la RD790 au demi échangeur existant entre la RD769 et la RD782E. Il comprend l'aménagement en place de la RD790 sur 1,2 km à 2,8 km avec 2 carrefours giratoires.



Un scénario S3 a aussi été étudié encore plus au Sud pour relier la RD790 au demi échangeur existant entre la RD769 et la RD782E. Il comprend l'aménagement en place de la RD790 sur 1,2 km à 2,8 km avec 2 carrefours giratoires.



Carte 209 : Extrait de l'étude d'opportunité –fuseaux S3a et S3b.

Mais ces tracés du fuseau 3 n'ont pas été retenus dès l'analyse fonctionnelle, d'autant qu'ils traversaient la rivière Ellé.

	Scénario Sud S3a+O1	Scénario Sud S3b+O1
<b>Objectifs</b>		
Améliorer la desserte des territoire en confortant un itinéraire prioritaire	1	1
Améliorer la sécurité des usagers en agglomération	4	4
Améliorer le cadre de vie	3	3
Améliorer la sécurité des usagers dans les hameaux	1	1
<b>Total Objectif</b>	<b>9</b>	<b>9</b>
<b>Contraintes / effets</b>		
Technique	1	1
Niveau de service	5	5
Coût	0	0

Extrait du Tableau 84

### XVII.2.3.3. ANALYSE DES FUSEAUX

Le tableau ci-dessous présente la synthèse des appréciations techniques et fonctionnelles développées pour chaque scénario :

Tableau 84 : Synthèse des appréciations techniques et fonctionnelles développées pour chaque scénario (extrait du tableau 29 de l'étude d'opportunité)

	Situation actuelle au fil de l'eau	Aménagement en place RD782	Scénario Nord N1+O2	Scénario Nord N2-1+O2	Scénario Nord N2-2+O2	Scénario Sud S0+O1	Scénario Sud S0+O2	Scénario Sud S1+O1	Scénario Sud S1+O2	Scénario Sud S2+O1	Scénario Sud S2+O2	Scénario Sud S3a+O1	Scénario Sud S3b+O1
<b>Objectifs</b>													
Améliorer la desserte des territoire en confortant un itinéraire prioritaire	0	0	2	1	4	4	4	4	4	4	4	1	1
Améliorer la sécurité des usagers en agglomération	0	0	4	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4
Améliorer le cadre de vie	0	0	4	2	3	4	4	4	4	4	4	3	3
Améliorer la sécurité des usagers dans les hameaux	0	0	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	1
<b>Total Objectif</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>9</b>	<b>9</b>
<b>Contraintes / effets</b>													
Technique			4	8	5	5	8	5	8	1	4	1	1
Niveau de service			1	2	1	8	5	8	5	5	2	5	5
Coût			0	4	0	2	2	3	3	3	3	0	0

A l'issue de cette synthèse, la situation actuelle, les aménagements en place et les scénarios S3 au Sud du hameau de Saint-Fiacre sont écartés de la comparaison car ces scénarios ne répondent pas aux objectifs du projet et sont techniquement et fonctionnellement très peu satisfaisants voire inacceptables.

Les scénarios Nord sont conservés dans l'analyse technique et fonctionnelle et celle menée sur les différents enjeux environnementaux.

Néanmoins, leur faisabilité ou leur efficacité est remise en cause :

- le scénario N1+O2 présente un coût très important alors que les objectifs sont partiellement atteints ;
- le scénario N2-1+O2 ne répond que très partiellement aux objectifs ;
- le scénario N2-2+O2 présente le niveau de service le plus médiocre pour un coût très important.



**La synthèse de la comparaison multicritère des fuseaux :**

Les scénarios non écartés lors de l'analyse fonctionnelle, ont été comparés dans une analyse multicritère présentant 7 thématiques détaillées avec 1 à 4 sous thématiques ou enjeux.

Le tableau ci-après reprend les notes attribuées aux différentes variantes pour chacun des critères étudiés.

Tableau 85 : Analyse multicritère des scénarios de l'étude d'opportunité et de faisabilité de 2017

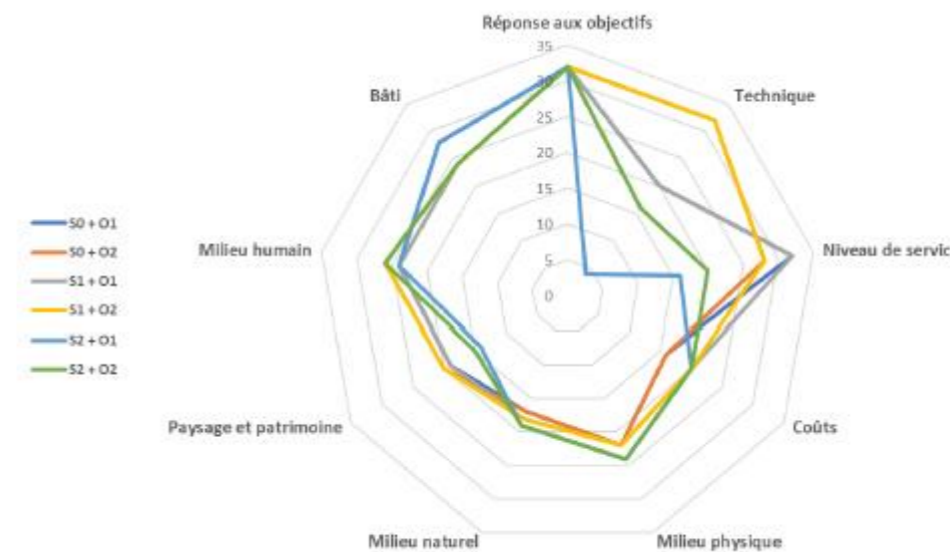
Thème	Comparaison des fuseaux							
	Contournement nord			Contournement sud			Raccordement ouest	
	N1	N2-1	N2-2	S0	S1	S2	O1	O2
Les difficultés techniques potentielles	0	4	1	4	4	0	1	4
Le niveau de service	0	1	0	4	4	1	4	1
Le milieu physique	1	4	4	4	4	4	4	4
	1	2	1	1	1	3	2	2
Le milieu naturel	4	4	4	4	4	4	3	3
	1	1	1	0	1	2	1	1
	3	3	3	3	3	3	2	2
	1	2	1	2	2	2	2	2
Le paysage et le patrimoine	2	3	1	1	2	2	2	2
	0	2	1	2	3	1	1	3
	4	2	2	3	3	1	2	1
	3	4	3	4	2	1	4	4
Le milieu humain	4	4	4	4	4	4	4	4
	1	2	1	2	2	2	2	3
Le bâti	4	1	2	4	3	4	3	3

À l'issue des comparaisons précédentes, seuls les fuseaux de contournement Sud sont retenus pour déterminer le choix du parti d'aménagement proposé.

Une synthèse est ensuite présentée avec en plus des 7 thématiques, la réponse aux objectifs et le coût des aménagements. Chaque thématique est ramenée sur une note de 32 pour éviter une pondération.

Tableau 86 : Synthèse des analyses techniques et environnementales des scénarios de contournement Sud

		Scénarios envisageables					
		S0+O1	S0+O2	S1+O1	S1+O2	S2+O1	S2+O2
Réponse aux objectifs							
Technique							
Niveau de service							
Coûts							
Enjeux environnementaux	Milieu physique						
	Milieu naturel						
	Paysage et patrimoine						
	Milieu humain						
	Bâti						



La présentation de la synthèse sous forme de radar, permet de visualiser les meilleurs compromis en recherchant les aires les plus grandes.

Cette représentation en « Radar » montre que :

- le scénario S0 + (O1 ou O2) est le plus impactant sur le milieu naturel (zones humides et Natura 2000) et le plus coûteux ;
- le scénario S2 + (O1 ou O2) est le plus impactant sur le paysage et le patrimoine et S2 + O1 est le plus défavorable sur le plan technique ;
- le scénario S1 + (O1 ou O2), qui occupe la plus grande surface du radar est le plus pertinent.

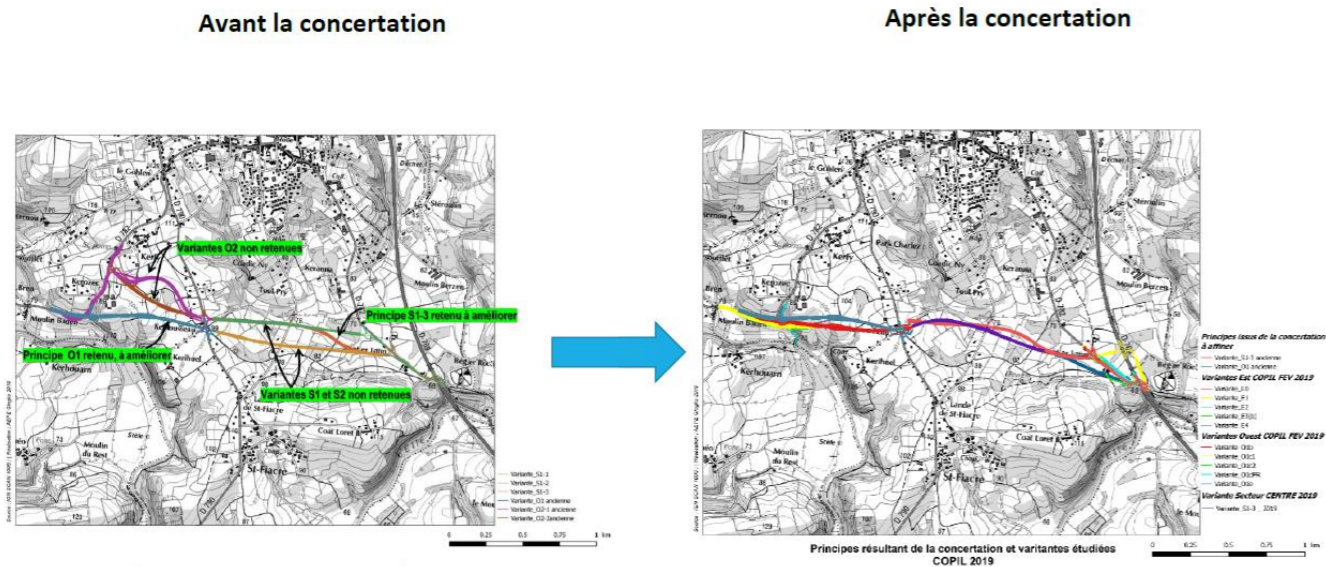
**Ces scénarios en tracés neufs ont permis de démontrer l'absence d'alternative satisfaisante sur une large aire d'étude autour de Le Faouët.**



### XVII.2.4. VARIANTES AU SEIN DU FUSEAU RETENU

A l'issue de l'étude d'opportunité, plusieurs variantes au sein du fuseau retenu ont été étudiées dans le cadre de l'avant-projet et de la concertation du public.

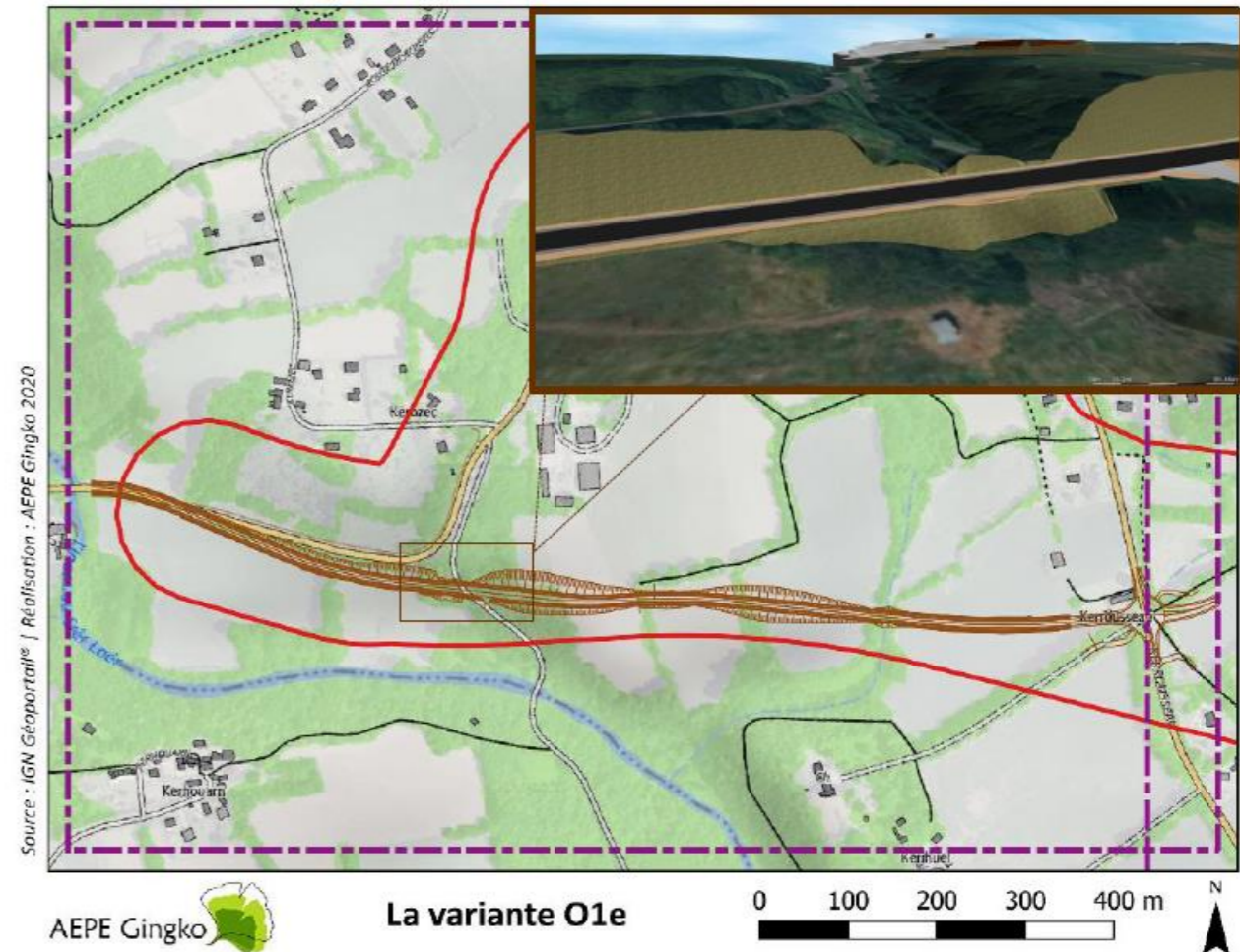
On note notamment que le scénario O1 a été privilégié à l'issue de la concertation des exploitant agricole, pour réduire l'impact sur l'exploitation agricole présente dans le fuseau retenu.



Ces variantes ne permettent pas d'éviter tous les impacts sur les espèces protégées, mais ce travail au sein du fuseau a permis des évitements ponctuels, notamment de haies et de zones humides, et des réductions d'impacts, notamment sur un corridor.

#### VARIANTE O1E

- Rétablissement à niveau de la branche sud de la VC sécurisé avec une voie de tourne à gauche ;
- Rétablissement à niveau de la branche nord conduit à augmenter la pente de la VC à plus de 7%, ce rétablissement n'est donc envisageable que pour les engins agricoles ;
- Non rétablissement de la RD 782 actuelle avec la future RD 782 (report du trafic sur la RD 790) ;



Carte 210 : Exemple de la variante O1e avec abaissement du profil en long permettant de réduire des remblais sur le corridor écologique d'un affluent de l'Inam, extrait du chapitre suivant.

L'analyse multicritère de ces variantes est présentée ci-après et démontre la démarche suivie tout au long des études pour éviter, réduire et compenser les impacts du projet.



# XVIII. COMPARAISON DES VARIANTES

## XVIII.1. PRESENTATION DES VARIANTES

Trois secteurs ont été définis pour la comparaison des variantes :

- Le secteur Ouest
- Le secteur Centre
- Le secteur Est



Carte 211 : Localisation des secteurs étudiés

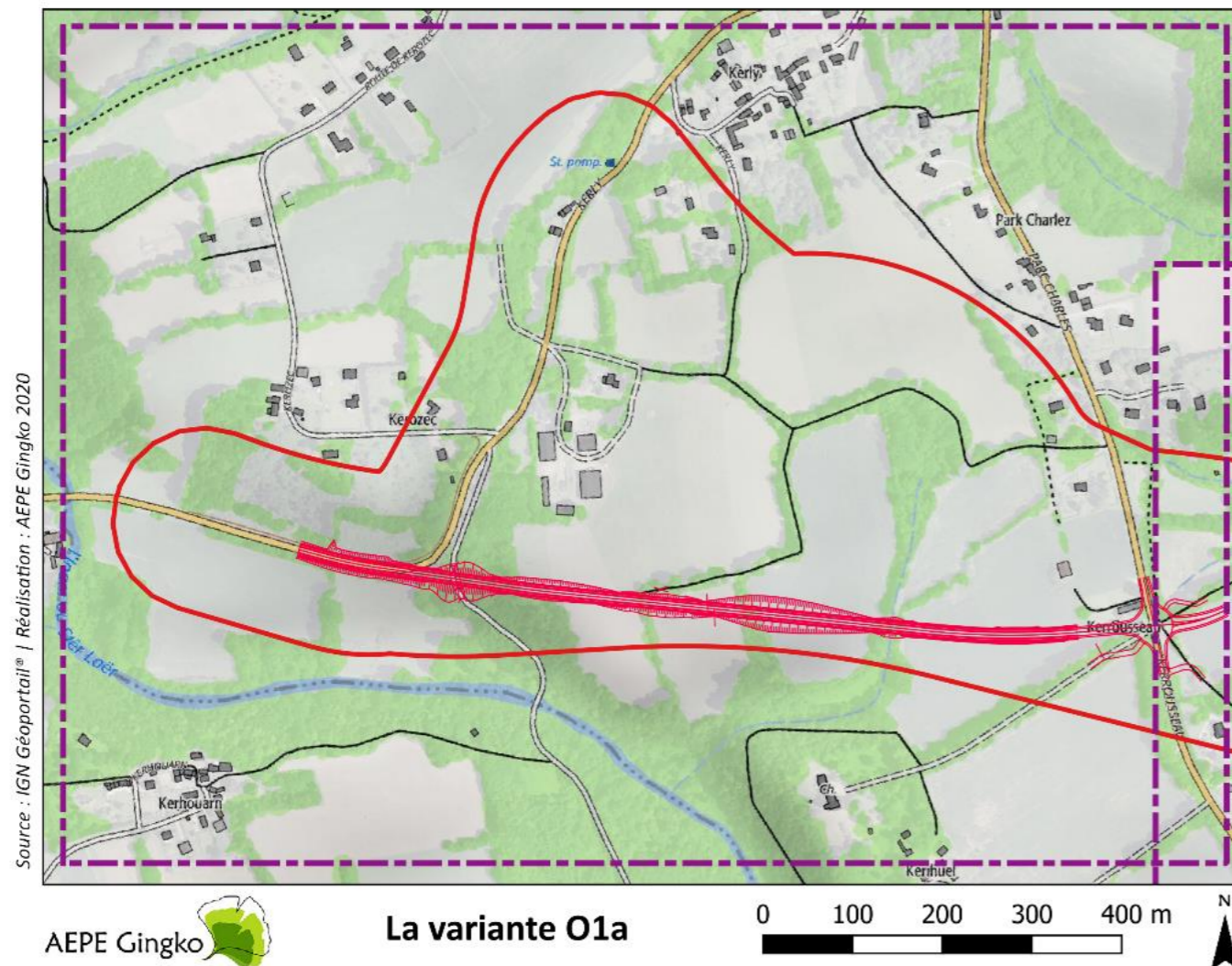


## XVIII.1.1. SECTEUR OUEST

Six variantes sont étudiées dans le secteur Ouest.

### XVIII.1.1.1. VARIANTE O1A

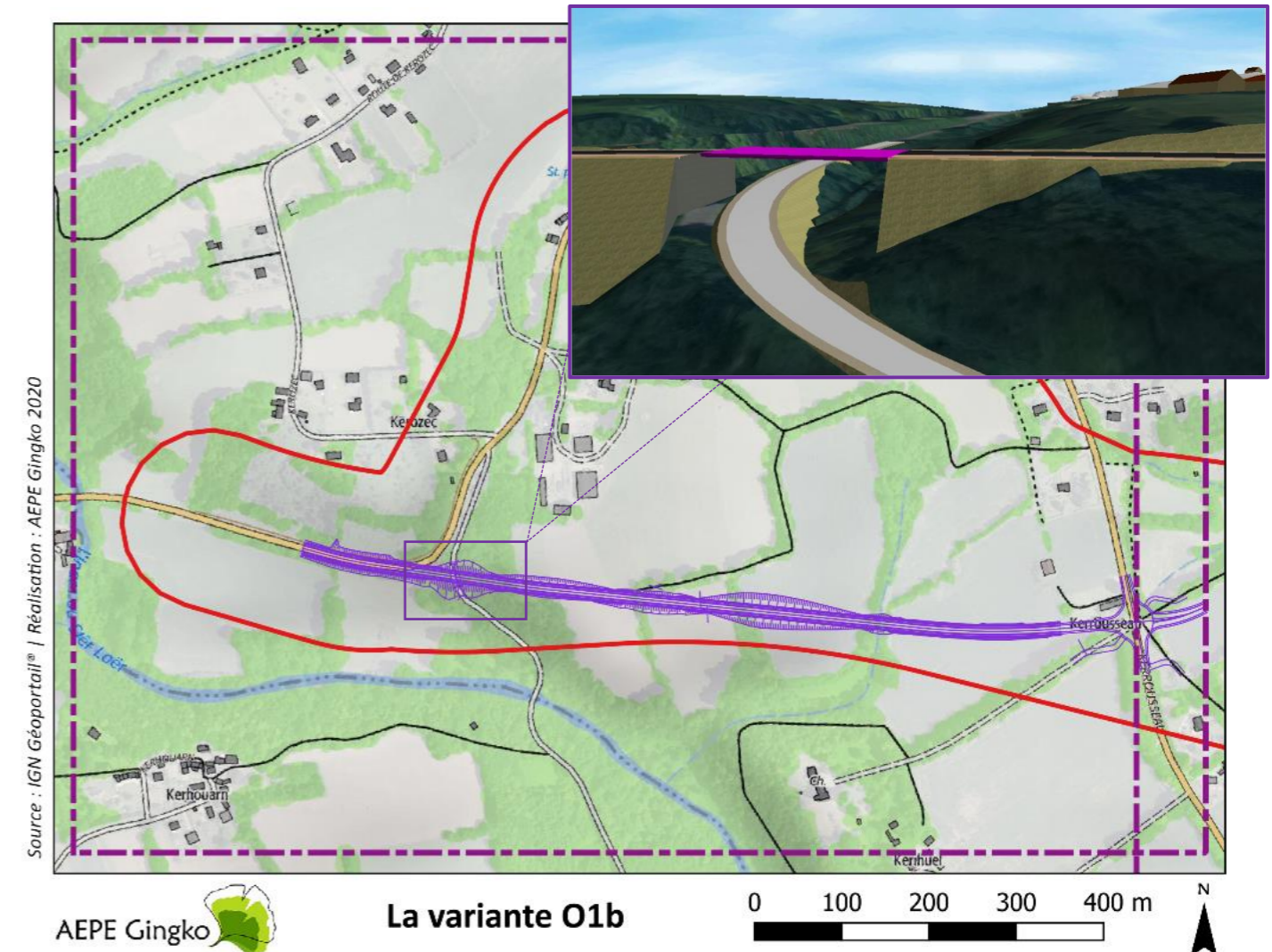
- Création d'un giratoire entre la RD 790 et la future RD 782 ;
- Création d'un ouvrage cadre complexe pour rétablir la VC ;



Carte 212 : La variante O1a

### XVIII.1.1.2. VARIANTE O1B

- Création d'un giratoire entre la RD 790 et la future RD 782 ;
- Non rétablissement de la RD 782 actuelle avec la future RD 782 (report du trafic sur la RD 790) ;
- Création d'un ouvrage d'art complexe de type viaduc "non courant" pour rétablir la VC ;



Carte 213 : La variante O1b

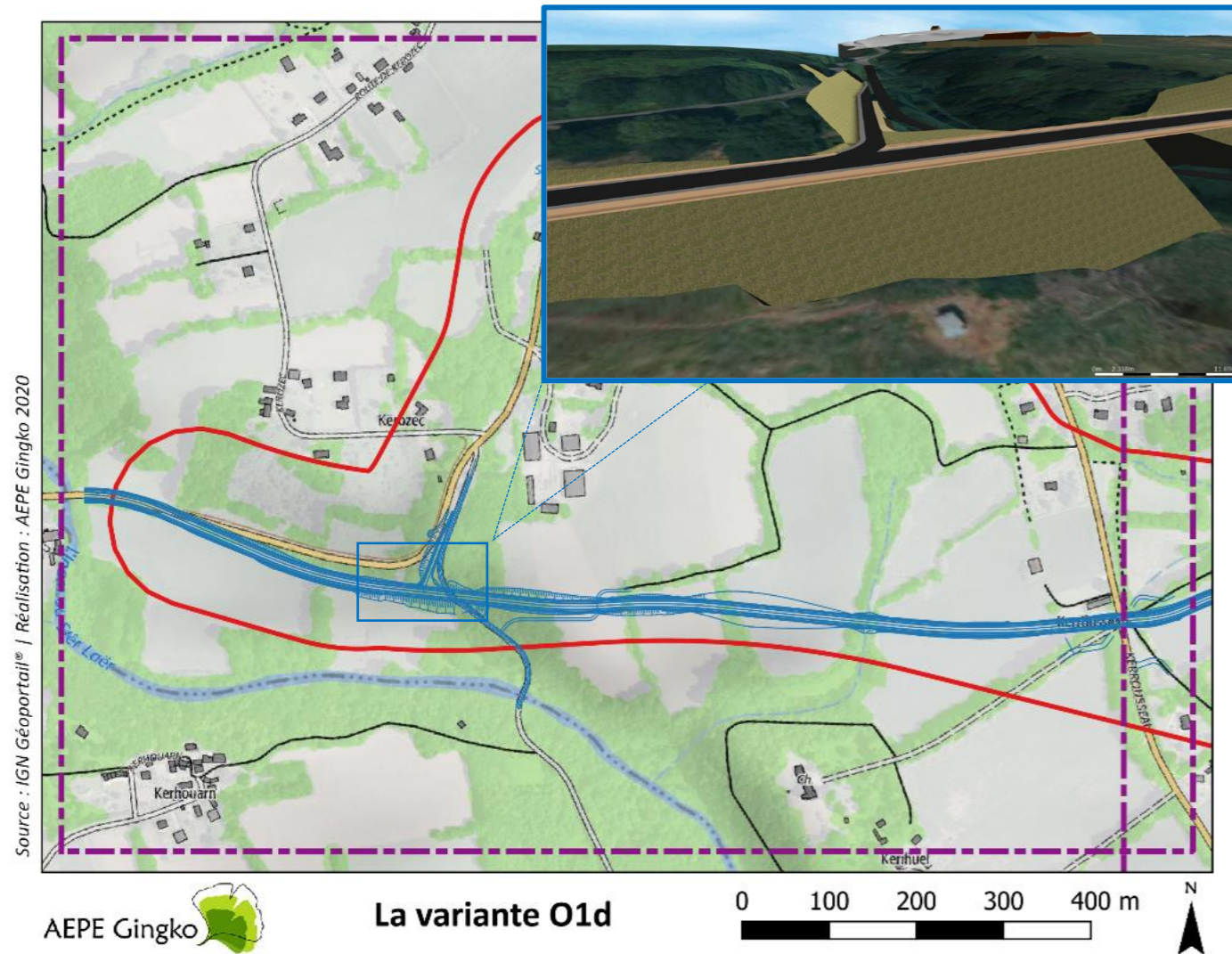






### XVIII.1.1.5. VARIANTE O1D

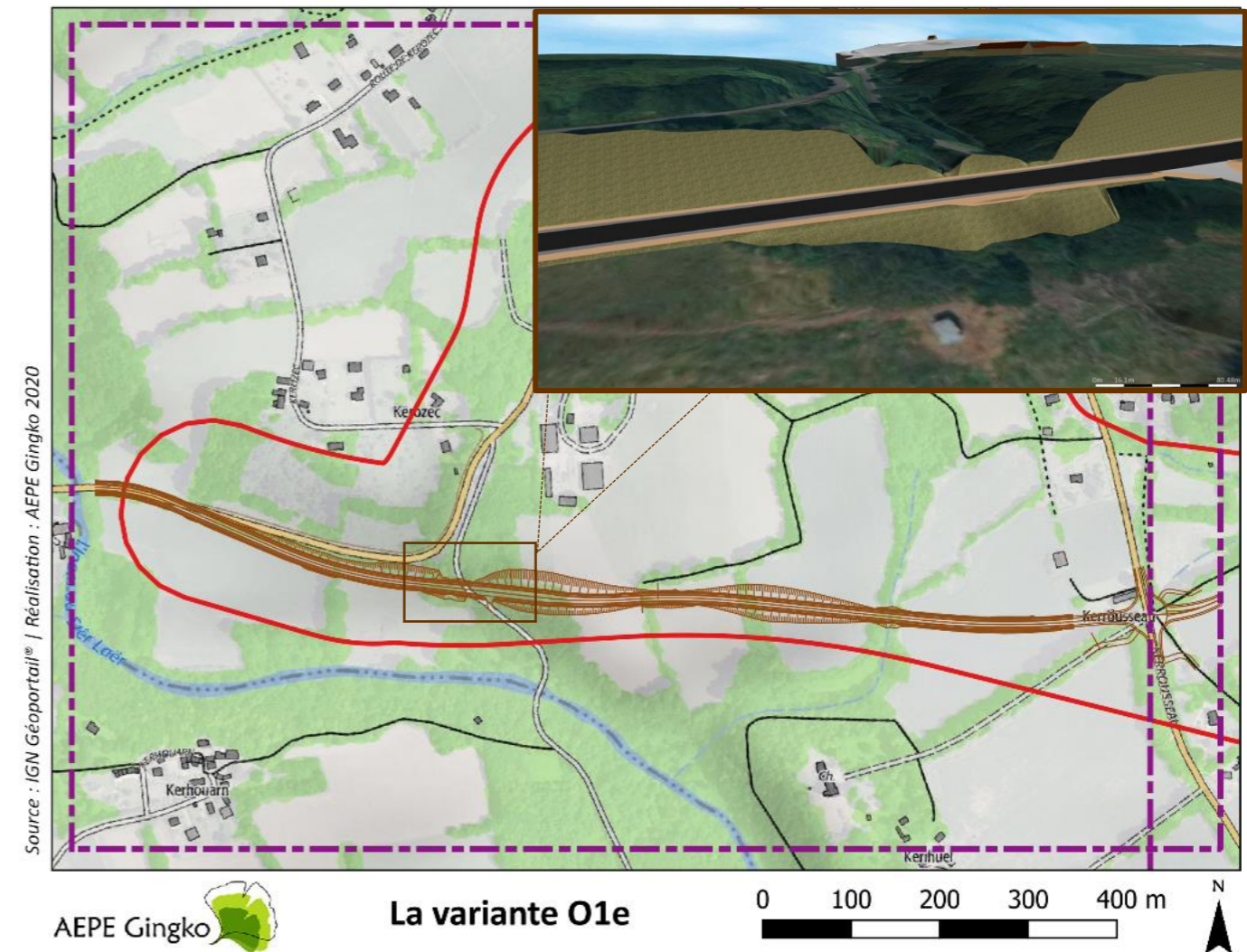
- Rétablissement de la RD 782 actuelle avec la RD 782 future à niveau, en élargissement de la VC ;
- Rétablissement de la VC par un ouvrage inférieur ;



Carte 216 : La variante O1d

### XVIII.1.1.6. VARIANTE O1E

- Rétablissement à niveau de la branche sud de la VC sécurisé avec une voie de tourne à gauche ;
- Rétablissement à niveau de la branche nord conduit à augmenter la pente de la VC à plus de 7%, ce rétablissement n'est donc envisageable que pour les engins agricoles ;
- Non rétablissement de la RD 782 actuelle avec la future RD 782 (report du trafic sur la RD 790) ;



Carte 217 : La variante O1e

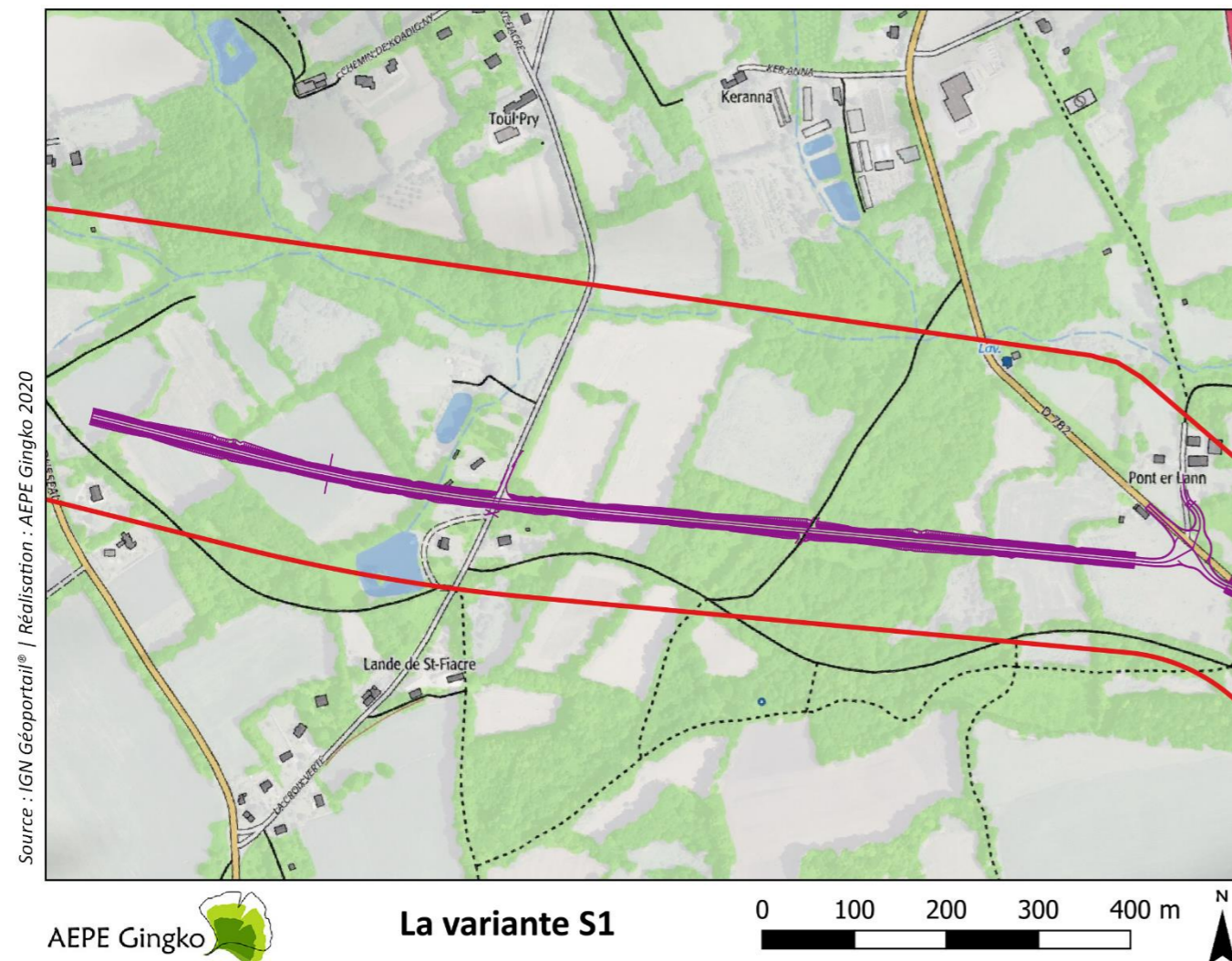


## XVIII.1.2. SECTEUR CENTRE

Deux variantes sont étudiées dans le secteur Centre.

### XVIII.1.2.1. VARIANTE S1-1

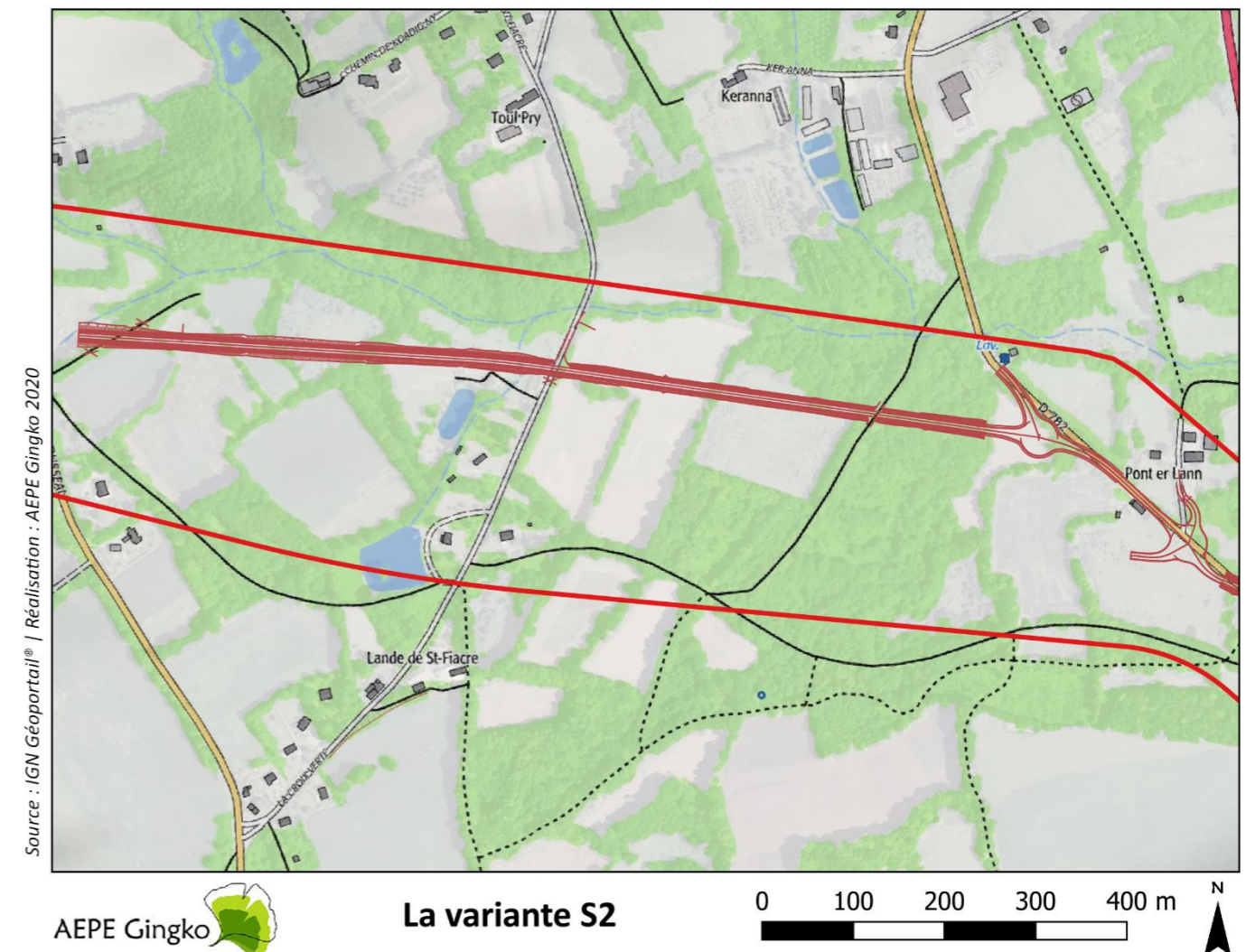
- Passage au sud du fuseau ;
- Tracé relativement rectiligne qui traverse entre deux habitations isolées de la rue St-Fiacre ;



Carte 218 : La variante S1

### XVIII.1.2.2. VARIANTE S1-2

- Passage au nord du fuseau ;
- Tracé relativement rectiligne qui traverse entre deux habitations isolées de la rue Saint-Fiacre ;

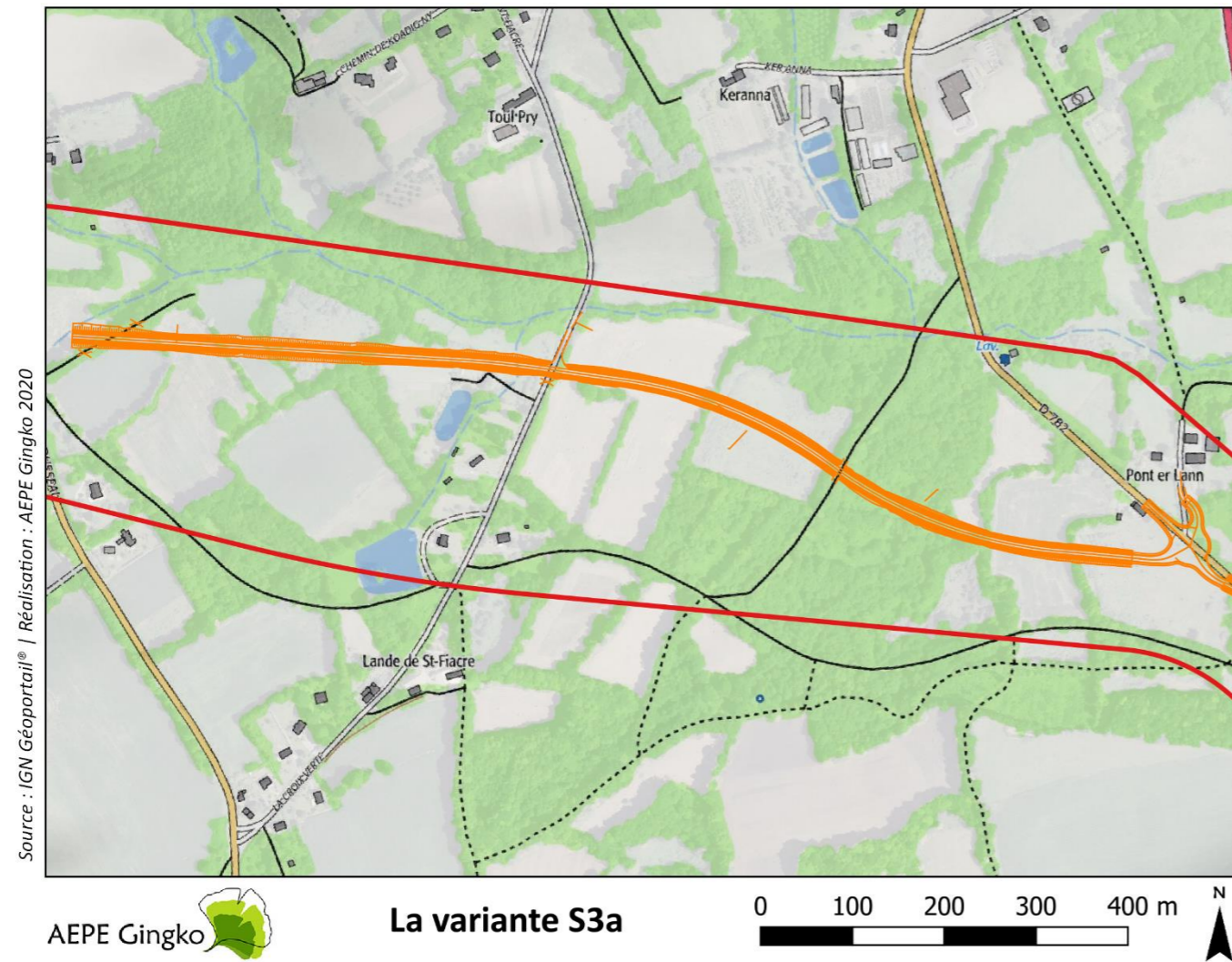


Carte 219 : La variante S2



### XVIII.1.2.3. VARIANTE S1-3A

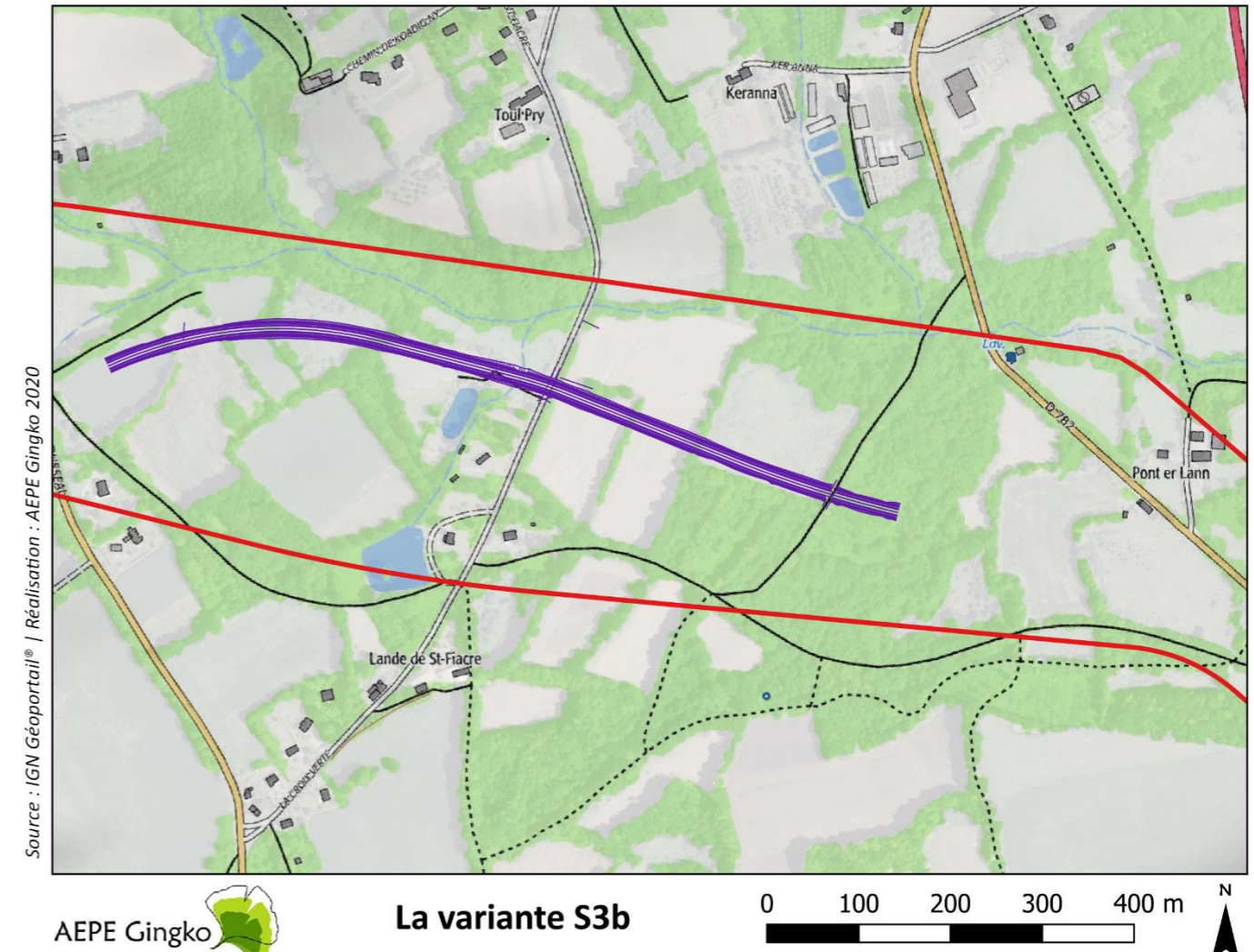
- Tracé adapté qui suit le tracé S2 pour sa partie ouest, et qui rejoint la RD 782 au niveau du hameau de Pont-er-Lann ;
- Variante adaptée suite à la concertation afin de tenir compte du rétablissement d'une desserte vers l'hôpital en positionnant des « tourner à droite » au nord de l'axe vers la rue Saint-Fiacre. Les mouvements de tourne à gauche sont reportés sur les 2 giratoires encadrant ce demi-carrefour ;



Carte 220 : La variante S3a

### XVIII.1.2.4. VARIANTE S1-3B

- Variante adaptée afin de les impacts sur les zones humides du secteur et les haies bocagères ;



Carte 221 : La variante S3b

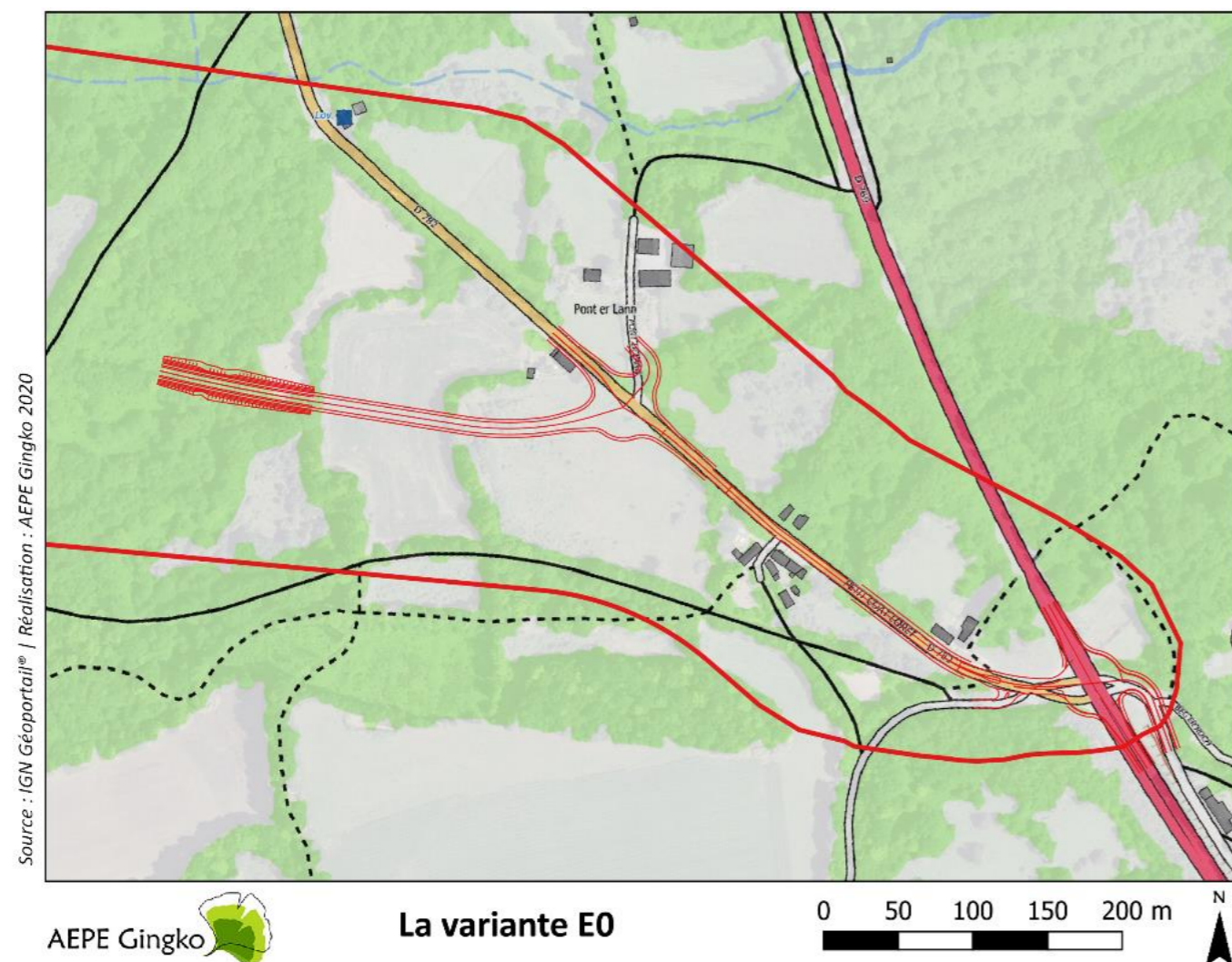


### XVIII.1.3. SECTEUR EST

Cinq variantes sont étudiées dans le secteur Est. L'enjeu principal de ce secteur est le bâti.

#### XVIII.1.3.1. VARIANTE E0

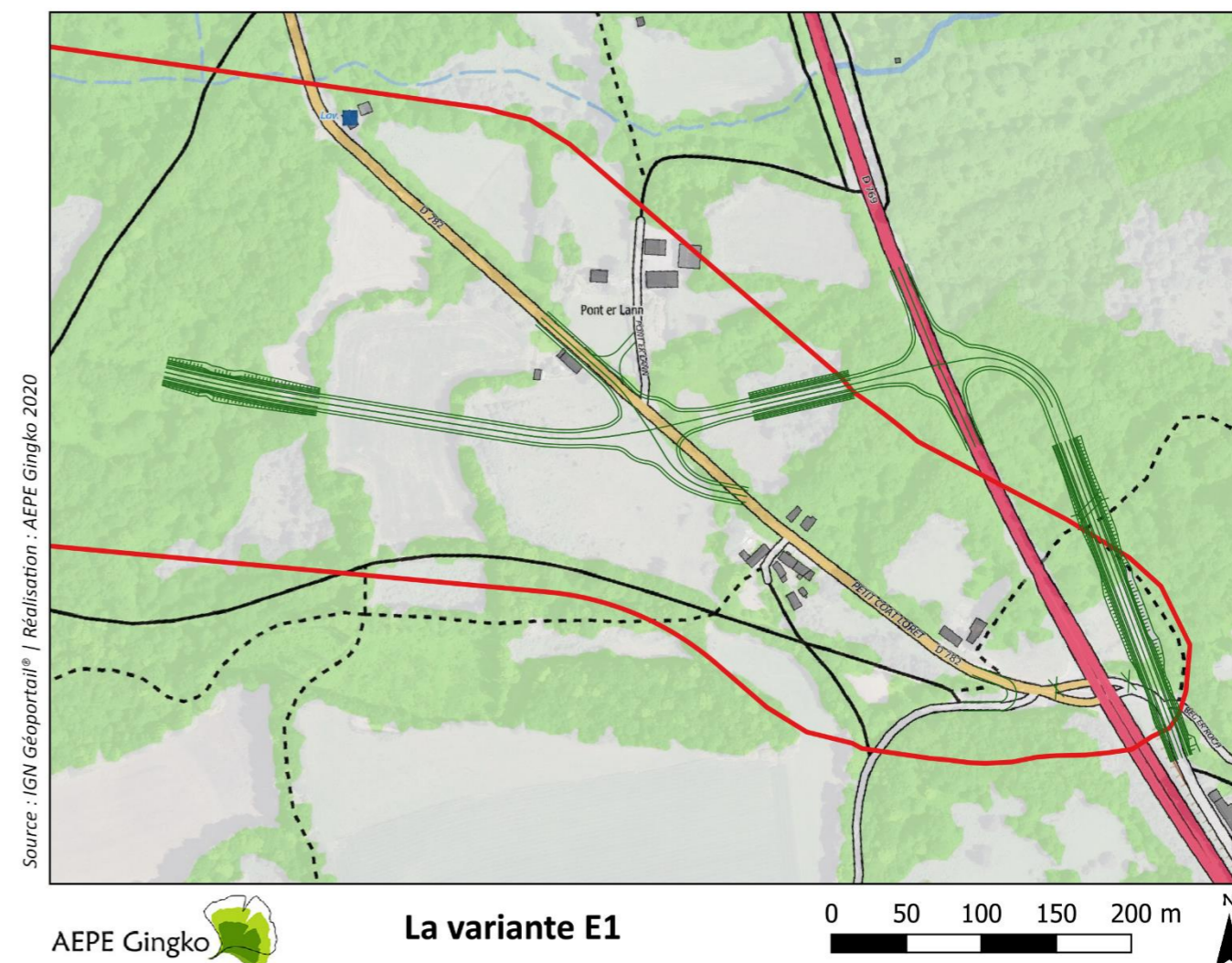
- Conservation de la RD 782 ;
- Création d'un giratoire entre la RD 782 et la RD 769 ;
- Création d'un giratoire entre la RD 782 actuelle et la RD 782 future, pour desservir le hameau de Pont er Lann ;



Carte 222 : La variante E0

#### XVIII.1.3.2. VARIANTE E1

- Evitement des habitations par le nord ;
- Suppression du carrefour entre la RD 782 et la RD 769 ;
- Création d'un giratoire entre la RD 769 et la future RD 782 plus au nord, pour desservir le hameau de Pont Tanguy et le camping ;
- Création d'un giratoire entre la RD 782 actuelle et la RD 782 future, pour desservir le hameau de Petit Coat Loret et le bourg de Le Fauët ;

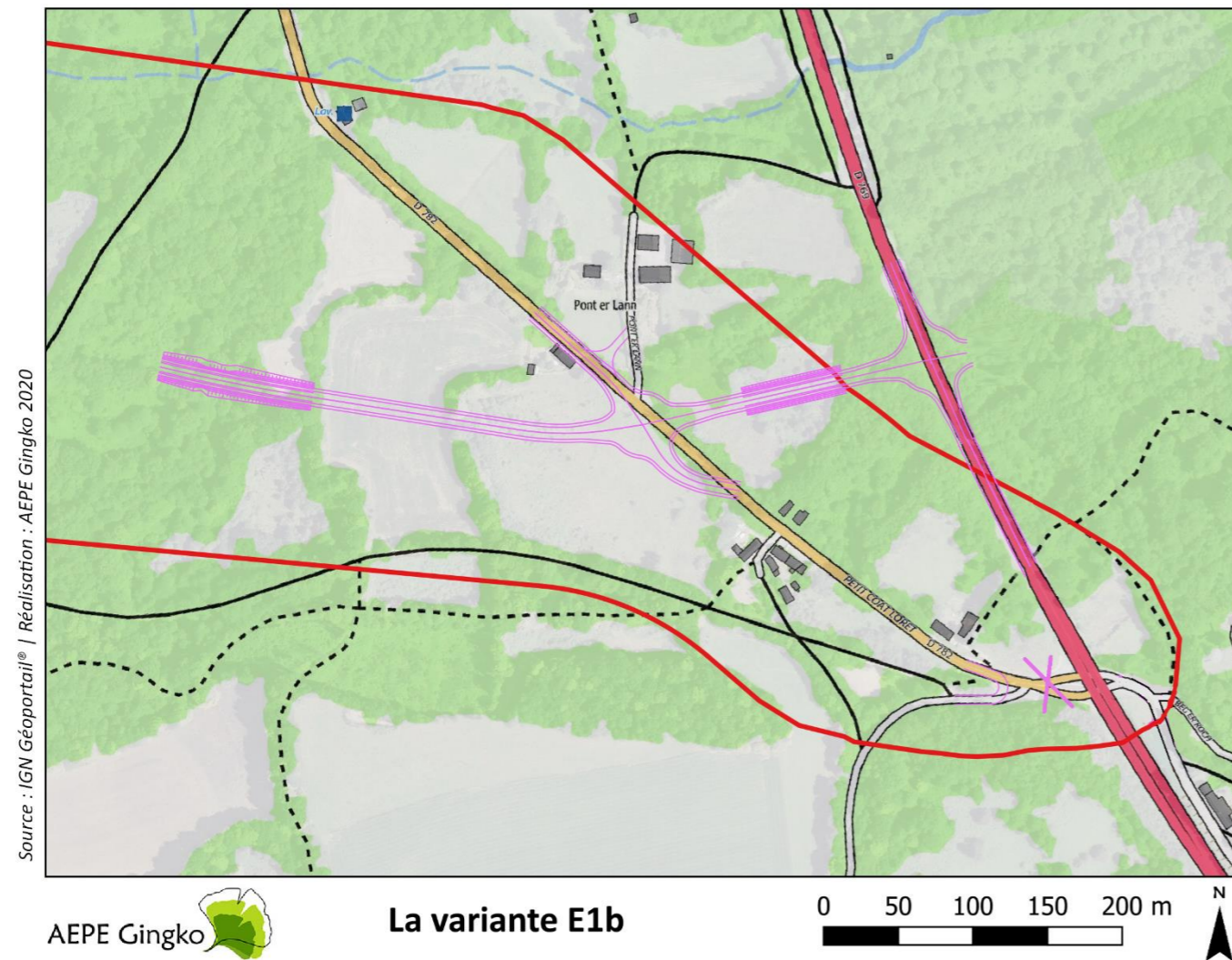


Carte 223 : La variante E1



### XVIII.1.3.3. VARIANTE E1b

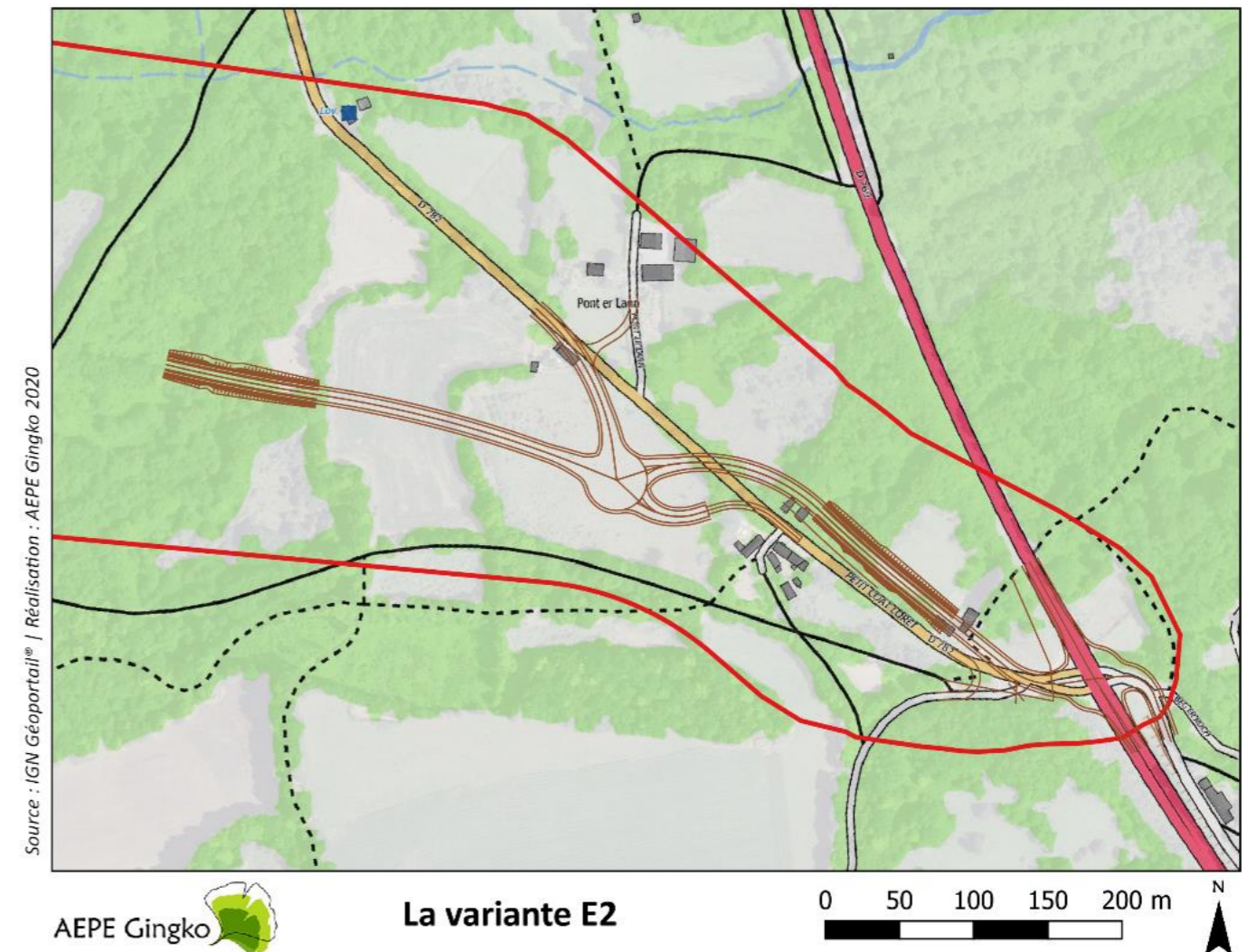
- Evitement des habitations par le nord ;
- Conservation d'un demi- carrefour entre la RD 782 et la RD 769 pour desservir le hameau de Pont Tanguy et le camping ;
- Création d'un giratoire entre la RD 769 et la future RD 782 plus au nord ;
- Création d'un giratoire entre la RD 782 actuelle et la RD 782 future, pour desservir le hameau de Petit Coat Loret et le bourg de Le Fauët ;



Carte 224 : La variante E1b

### XVIII.1.3.4. VARIANTE E2

- Création d'un tracé neuf en parallèle de la RD 782 actuelle (déclassée en voie communale) et en continuité avec la VC 11 ;
- Création d'un giratoire entre la RD 782 et la RD 769 ;
- Création d'un giratoire pour desservir le hameau de Petit Coat Loret, le hameau de Pont er Lann et le bourg de Le Fauët ;

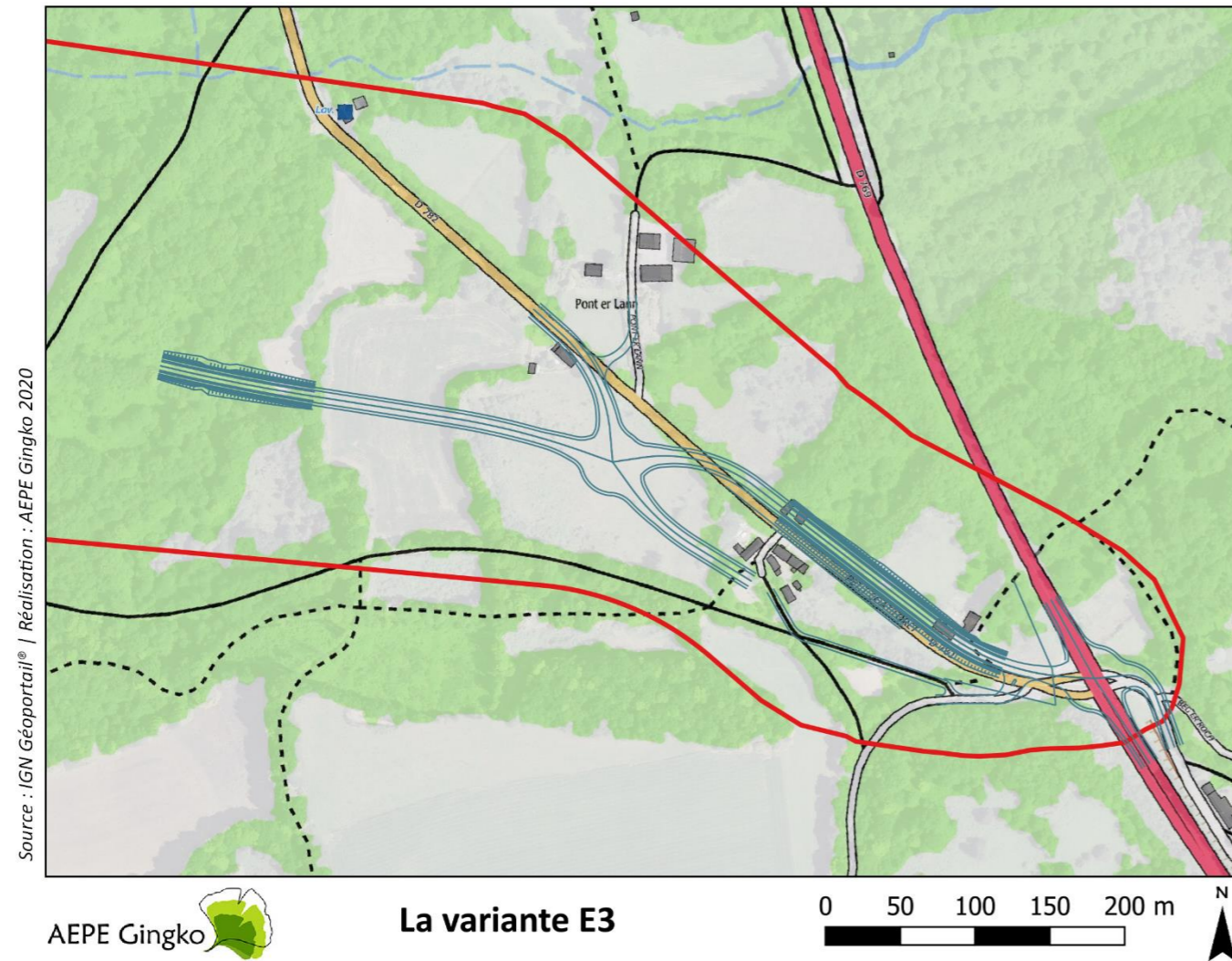


Carte 225 : La variante E2



### XVIII.1.3.5. VARIANTE E3

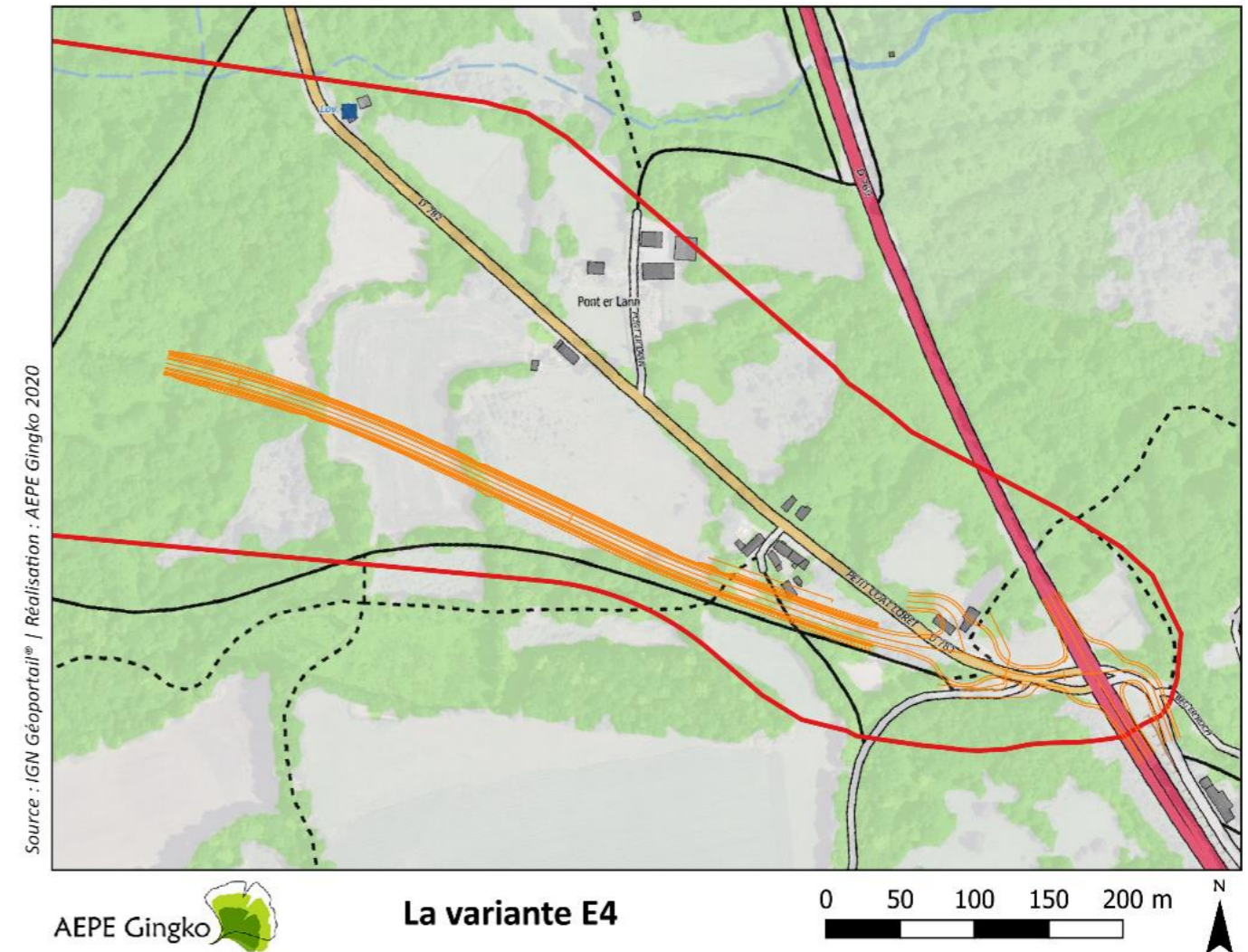
- Elargissement de la RD 782 actuelle ;
- Création d'un giratoire entre la RD 782 et la RD 769 ;
- Création d'un giratoire pour desservir le hameau de Petit Coat Loret, le hameau de Pont er Lann et le bourg de Le Fauët ;



Carte 226 : La variante E3

### XVIII.1.3.6. VARIANTE E4

- Evitement des habitations par le sud ;
- Création d'un giratoire entre la RD 782 et la RD 769 ;



Carte 227 : La variante E4



## XVIII.2. ANALYSE DE CHAQUE VARIANTE

### XVIII.2.1. SECTEUR OUEST

#### XVIII.2.1.1. MILIEU PHYSIQUE

Les critères physiques sont ici non discriminants.

Milieu physique	O1a	O1b	O1c1	O1c2	O1d	O1e
Relief et mouvement de terre	2	4	4	2	2	3
Continuités hydrauliques	2	4	4	2	3	3
Total	2	4	4	2	2,5	3

#### XVIII.2.1.2. MILIEU HUMAIN

Un impact agricole réduit et identique pour toutes les variantes.

Un impact sonore qui reste à apprécier pour les variantes qui reporte le trafic de la RD782 sur la RD790 (O1b et O1e).

Les critères humains sont ici non discriminants.

Milieu humain	O1a	O1b	O1c1	O1c2	O1d	O1e
Ambiance sonore pour les riverains	4	4	4	4	4	4
Surfaces agricoles	3	3	3	3	3	3
Bâtis/Habitations	4	4	4	4	4	4
Total	3,33	3,33	3,67	3,67	3,67	3,33

#### XVIII.2.1.3. PAYSAGE ET PATRIMOINE

La variante O1b avec remblais propose une portion en remblais hauts qui impactent une perspective identifiée à l'échelle du grand paysage et ferme le vallon encaissé du Kerozec.

La variante O1b avec viaduc réduit la proportion de remblais au niveau de la traverser du vallon, ce qui induit un aménagement plus intégré au paysage existant.

La variante O1c1 implique également une route en remblais génératrice d'emprises importantes mais qui ouvre aussi plus longuement sur la vallée de l'Inam.

Les nombreux terrassements nécessaires à la variante O1c2 créent une route majoritairement en remblais avec une ouverture plus longue et plus franche sur la vallée de l'Inam.

La variante O1d implique également une route en remblais génératrice d'emprises importantes mais qui ouvre aussi plus longuement sur la vallée de l'Inam.

La variante O1e implique une route en déblais génératrice d'emprises plus importantes impactant de façon plus marquée la perspective identifiée depuis la RD782 ouest. A l'image des variantes O1c et O1d, cette variante ouvre aussi plus longuement sur la vallée de l'Inam.

Paysage et patrimoine	O1a	O1b	O1c1	O1c2	O1d	O1e
Paysage et patrimoine vues sur la vallée de l'Inam	3	3	4	4	4	4
Paysage vue sur vallon et route depuis axes nord	1	3	3	1	1	2
Découverte paysage depuis la perspective majeure à l'ouest	2	3	2	1	2	2
Perception du relief depuis la RD 782	2	3	2	1	2	1
Total	2,00	3,00	2,75	1,75	2,25	2,25

#### XVIII.2.1.4. MILIEU NATUREL

La variante O1b avec remblais engendre un impact moyen sur les zones humides en fond de vallon et les haies bocagères. Son impact est fort sur la continuité pour la faune volante (remblais), terrestre et aquatique (ouvrage inférieur)

La variante O1b avec viaduc réduit la proportion de remblais au niveau de la traversée du vallon, ce qui induit un très faible impact sur les zones humides et un impact faible sur les haies bocagères. L'impact est également faible sur la continuité écologique du vallon (absence d'ouvrage inférieur et de remblais). Les variantes avec viaduc sont les moins impactantes pour les milieux naturels.

La variante O1c1 avec viaduc réduit la proportion de remblais au niveau de la traversée du vallon, ce qui induit un très faible impact sur les zones humides et un impact faible sur les haies bocagères. L'impact est également faible sur la continuité écologique du vallon (absence d'ouvrage inférieur et de remblais). Les variantes avec viaduc sont les moins impactantes pour les milieux naturels.

La variante O1c2 avec remblais engendre un impact moyen sur les zones humides en fond de vallon et les haies bocagères. Son impact est fort sur la continuité pour la faune volante (remblais), terrestre et aquatique (ouvrage inférieur)

La variante O1d avec remblais engendre un impact faible sur les zones humides du fait de remblais moins importants (mur de soutènement) et un impact sur les haies bocagères. Son impact est fort sur la continuité pour la faune volante (remblais), terrestre et aquatique (ouvrage inférieur)

La variante O1e avec déblais engendre un impact faible sur les zones humides du fait d'un déblais peu important en fond de vallon et un impact moyen sur les haies bocagères. Son impact est faible sur la continuité pour la faune volante (absence de remblais) mais fort pour la faune terrestre et aquatique (ouvrage inférieur). C'est la variante la moins impactante sans viaduc.

Milieu naturel	O1a	O1b	O1c1	O1c2	O1d	O1e
Zones humides	2	4	4	2	3	3
Haies bocagères	2	3	3,5	2	2	2
Continuités écologiques pour la faune volante	1	3	3	1	1	3
Continuités écologiques pour la faune terrestre et aquatique	1	3	3	1	1,5	1,5
Total	1,50	3,25	3,38	1,50	1,88	2,38



### XVIII.2.1.5. REPONSES AUX OBJECTIFS ET ANALYSE FONCTIONNELLE

Les variantes avec viaduc O1b et O1c1 présentent un coût qui remet en cause la faisabilité du projet.

La variante Oc2 présente une visibilité rédhitoire.

Pour ces thèmes, les variantes O1d et O1e ressortent comme les plus intéressantes, avec une variante O1d techniquement contrainte.

Objectifs	O1a	O1b	O1c1	O1c2	O1d	O1e
Améliorer la desserte des territoires en confortant un itinéraire prioritaire	4	4	4	4	4	4
Améliorer la sécurité des usagers en agglomération	3	3	4	4	4	3
Améliorer le cadre de vie	3	3	4	4	4	3
Améliorer la sécurité des usagers dans les hameaux	4	4	4	4	4	4
Total	3,5	3,5	4	4	4	3,5

Analyse technique	O1a	O1b	O1c1	O1c2	O1d	O1e
Technique	0	0	1	2	2	4
Niveau de service voie principale	4	4	3	3	3	2
Niveau de service desserte locale	4	4	3	0	3	3
Coût	1	0	0	1	2	4
Total	9	8	7	6	10	13

### XVIII.2.1.6. CONCLUSION

#### VARIANTE O1A

Cette solution présentée en concertation publique présente un ouvrage cadre complexe pour rétablir la VC. L'impact sur le vallon de Kerozec est très important avec des remblais de 11m et une fermeture du vallon. Les riverains de la RD790 sont impactés par le report de trafic de la RD782 Ouest.

**La complexité de l'ouvrage à mettre en place rend rédhitoire cette variante.**

#### VARIANTE O1B

Cette solution présente un tracé en plan qui préserve mieux les haies existantes. Un ouvrage d'art complexe de type viaduc "non courant" pour rétablir la VC permet d'éviter l'impact sur le vallon de Kerozec. Mais le coût et la complexité de l'ouvrage deviennent rédhitoires. Les riverains de la RD790 sont impactés par le report de trafic de la RD782 Ouest.

**La complexité et le coût de l'ouvrage à mettre en place rendent rédhitoire cette variante.**

#### VARIANTE O1C1

Cette solution présente toujours un ouvrage d'art de type viaduc avec un coût rédhitoire. Un élargissement du tablier serait nécessaire pour garantir les conditions de visibilité du rétablissement du flux sortant de Le Fauët.

Ce rétablissement du flux sortant de Le Fauët contraint le tracé en plan. La géométrie du rétablissement décale le tracé en plan du projet au Sud avec création d'un remblai important.

**Le coût de l'ouvrage à mettre en place rend rédhitoire cette variante.**

#### VARIANTE O1C2

Le rétablissement du flux sortant de Le Fauët présente une géométrie en plan encore plus contrainte. **La mauvaise visibilité du rétablissement de la RD782 est rédhitoire.** Le profil en long est optimisé pour limiter la hauteur des remblais et l'impact naturel. L'ouvrage d'art reste complexe.

#### VARIANTE O1D

Le rétablissement du flux sortant de Le Fauët est à niveau en élargissement de la VC existante avec une géométrie contrainte. La VC est rétablie par un ouvrage inférieur qui reste à détailler. Les engins agricoles pourraient être rétablis à niveau par un chemin contraint.

La proximité du rétablissement avec les dénivelés importants générés par l'ouvrage et la présence du ruisseau complique l'implantation d'un dispositif de retenue. Un aménagement en axe du projet serait nécessaire et conduit à allonger l'ouvrage.

Le profil en long est optimisé pour limiter la hauteur des remblais et l'impact sur le vallon.

#### VARIANTE O1E

Le rétablissement à niveau de la branche sud de la VC est sécurisé avec une voie de tourne à gauche. Le rétablissement à niveau de la branche Nord conduirait à augmenter la pente de la VC à plus de 7% (6% actuellement), ce rétablissement n'est donc envisageable que pour les engins agricoles.



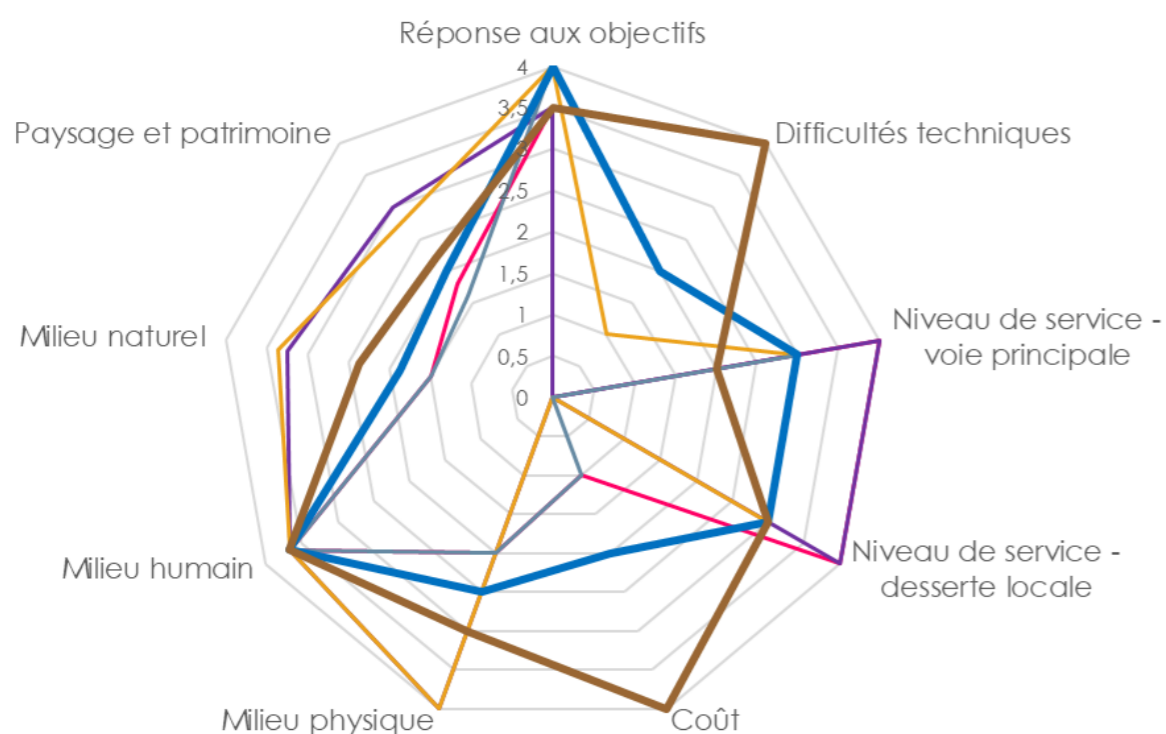
Les riverains de la RD790 sont impactés par le report de trafic de la RD782 Ouest.

Le profil en long est abaissé en deçà du niveau actuel de la VC pour faciliter son raccordement et limite au mieux l'impact naturel.

Un grand déblai est nécessaire en aval de l'exploitation agricole, le profil en long y présente ponctuellement une pente en long de 6 % qui, avec la configuration tourne à gauche, pénalise un peu le niveau de service de la voie principale.

	O1b	O1b	O1c1	O1c2	O1d	O1e
<b>Réponse aux objectifs</b>	3,5	3,5	4	4	4	3,5
Difficultés techniques	0	0	1	2	2	4
Niveau de service - voie principale	4	4	3	3	3	2
Niveau de service - desserte locale	4	4	3	0	3	3
Coût	1	0	0	1	2	4
<b>Milieu physique</b>	2	4	4	2	2,5	3
<b>Milieu humain</b>	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7
<b>Milieu naturel</b>	1,5	3,3	3,4	1,5	1,9	2,4
<b>Paysage et patrimoine</b>	1,8	3	2,8	1,6	2	2,2

— O1b — O1b — O1c1 — O1c2 — O1d — O1e



Six variantes ont été étudiées de façon à répondre au mieux aux enjeux environnementaux du vallon et aux rétablissements tout en tenant compte des contraintes topographiques très fortes dans ce secteur avec 3 niveaux altimétriques distincts (RD782, voie communale, ruisseau en fond de vallon) et une pente en long de la voie communale de 6% et tout en respectant des recommandations géométriques et des dispositifs de sécurités.

Les variantes avec viaducs si elles réduisent l'impact sur le milieu naturel et le paysage (meilleure transparence de l'ouvrage, luminosité, continuité hydrologique et écologique...), conduisent à un coût qui remet en cause la faisabilité de l'opération.

Les variantes avec remblai important au niveau du vallon ne sont pas satisfaisantes du point de vue du respect de la continuité écologique au droit du vallon.

La variante O1e avec un profil en long abaissé au niveau de la voie communale :

- limite l'impact sur le milieu naturel (surface d'emprise sur la zone humide réduite, réduction de remblais au droit du vallon permet de réduire la longueur de l'ouvrage, constitue un obstacle moins important aux corridors écologiques et facilite la possibilité de mise en place de dispositifs permettant aux espèces de survoler l'aménagement),
- constitue un bon compromis pour le paysage (car moins visible sur les zones en déblai),
- mais ne permet pas de rétablir le flux sortant de Le Faouët.

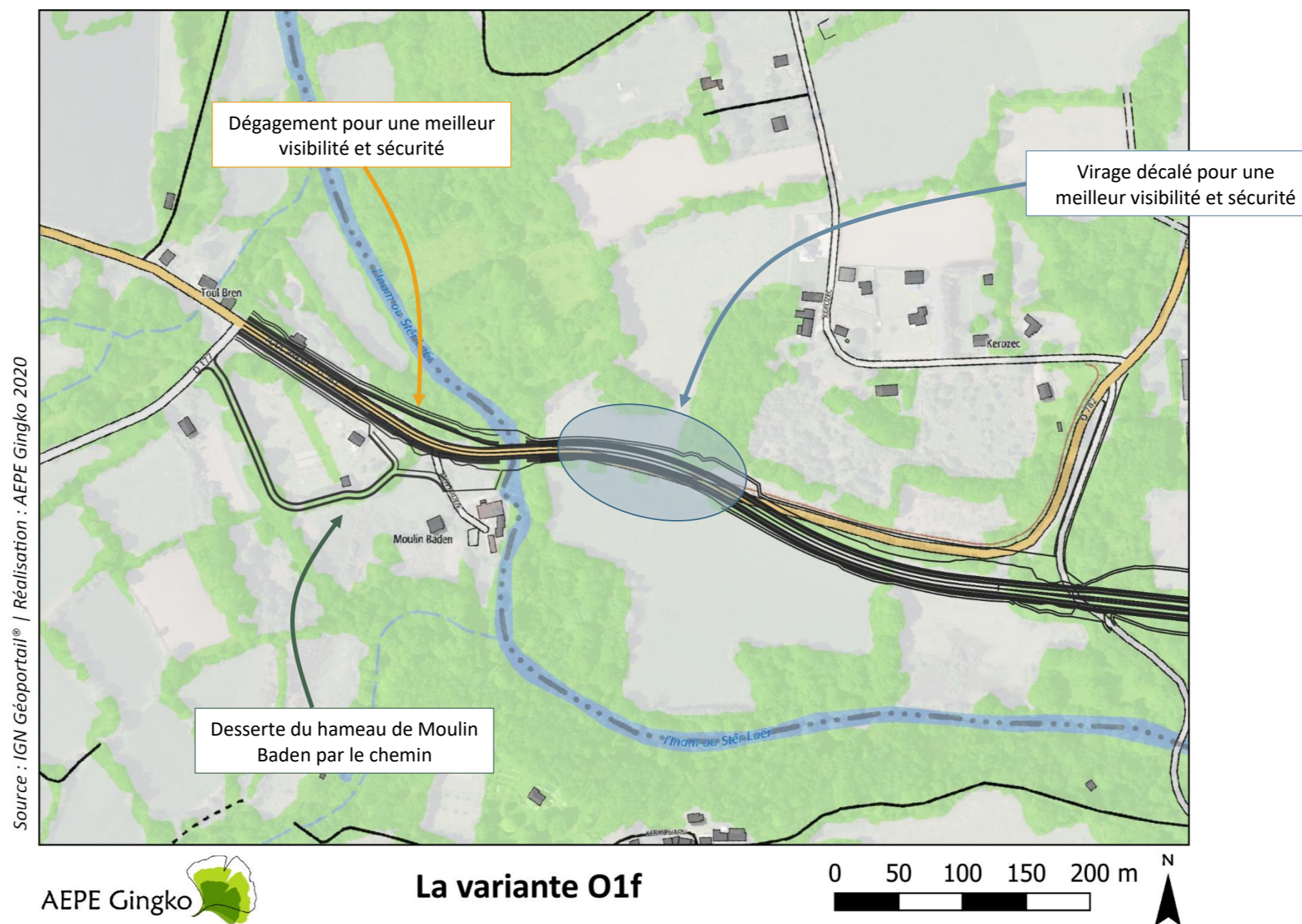
Elle ressort de l'analyse avec un écart final (positif) significatif par rapport aux autres variantes.

**La variante O1e est donc retenue.**

**Dans le cadre des études avant-projet et pour des raisons de visibilité et de sécurité, le projet s'étendra plus à l'ouest que prévu, cette extension du projet aurait concerné toutes les variantes.**

**Dans le cadre des études avant-projet l'évolution de cette variante O1e a été renommée O1f.**





Carte 228 : Les principe de la variante O1f



## XVIII.2.2. SECTEUR CENTRE

L'enjeu principal du secteur Centre est la desserte logistique de l'hôpital de Le Faouët pour les poids lourds, qui actuellement se traduit par des échanges avec Quimperlé par la rue Saint-Fiacre.

La question du rétablissement de la rue Saint-Fiacre a fait l'objet de réflexions poussées en concertation avec les communes. Il est ressorti que les difficultés de giration des véhicules de logistique pour accéder à l'hôpital par le centre-ville nécessitent de rétablir à minima un demi-carrefour avec des « tourner à droite ».

Ainsi, la concertation a permis de travailler sur un tracé tenant compte du rétablissement d'une desserte vers l'hôpital en positionnant des « tourner à droite » au nord de l'axe vers la rue Saint-Fiacre. Les mouvements de tourne à gauche sont reportés sur les 2 giratoires encadrant ce demi-carrefour.

Ce compromis entre sécurité et desserte locale permet également de limiter le trafic sur cette voie communale dont le gabarit réduit ne permettrait pas d'envisager une augmentation de trafic.

La Variante S3a a dans le même temps été améliorée en une seconde variante S3b afin de limiter les impacts sur les zones humides du secteur et les haies bocagères.

**La variante S1-3b est donc retenue.**

## XVIII.2.3. SECTEUR EST

### XVIII.2.3.1. MILIEU PHYSIQUE

Milieu physique	E0	E1	E1b	E2	E3	E4
Relief et mouvement de terre	5	2	3	2	2	2
Continuités hydrauliques	5	1	3	2	2	4
Total	5	1,5	3	2	2	3

### XVIII.2.3.2. MILIEU HUMAIN

Pour répondre aux objectifs, la variante E0 nécessite une expropriation d'au minimum 1 habitation et de 2 garages. Les seuils des habitations sécurisés derrière des dispositifs de sécurité resteront peu satisfaisant. Les accès et stationnements seront reportés à l'arrière du bâti.

La variante E4 ne nécessiterait pas d'expropriation d'habitation mais l'impact visuel et sonore est très important.

Les variantes E1 et E1b présentent un impact humain moindre, mais l'évitement de Petit Coat Loret conduit à se rapprocher du hameau de Pont er Lann avec un impact visuel et sonore.

La variante E3 présente toujours un impact humain fort de par sa proximité avec Petit Coat Loret, avec des modifications d'accès à étudier.

La variante E2 présente un éloignement visuel et maintient les accès actuels sur une voie déclassée.

Milieu humain	E0	E1	E1b	E2	E3	E4
Ambiance sonore pour les riverains	1	2	2	1,5	1	0
Surfaces agricoles	4	2	3	4	4	3
Bâtis/Habitations	0	4	4	2	1	4
Total	0	2,67	3	2,5	2	0

### XVIII.2.3.3. PAYSAGE ET PATRIMOINE

En restant sur le tracé initial, la variante E0 modifie peu les qualités paysagères des lieux.

La variante E1 implique des travaux de terrassement conséquents et consomme plus d'espaces agricoles.

La variante E1b présente un compromis intéressant entre l'appui sur les lignes de force paysagères et la préservation des ambiances fermées du paysage proche. La variante E1b est la variante la moins impactante vis-à-vis des enjeux paysagers et patrimoniaux.

Les variantes E2 et E3 présentent un compromis intéressant entre l'appui sur les lignes de force paysagères mais impacte plus la topographie et les éléments de végétation structurants du secteur et modifiera les perceptions du paysage proche.

La variante E4 implique des travaux de terrassement assez conséquents et ne s'appuie pas sur les lignes de force paysagères dommageable pour la perception de l'axe depuis l'extérieur.

Paysage et patrimoine	E0	E1	E1b	E2	E3	E4
Cohérence avec les lignes de forces	3	1	3	2	2	1
Eléments touristiques et patrimoniaux	3	4	4	3	3	2
Découverte du paysage environnant depuis le fuseau retenu	Le paysage reste fermé. Les variantes sont équivalentes					
Découverte du tronçon retenu depuis le paysage environnant	4	3	3	4	4	4
Total	3,33	2,67	3,33	3	3	2



### XVIII.2.3.4. MILIEU NATUREL

La variante E0 présente peu d'impacts du fait de la réutilisation de la RD782. C'est la variante la moins impactante concernant les milieux naturels.

La variante E1 implique beaucoup d'impacts du fait de la destruction de nombreuses zones humides et haies à enjeux. De plus il fragmente la zone humide située au nord de la RD782. C'est la variante la plus impactante concernant les milieux naturels.

La variante E1b impacte et fragmente également la zone humide située au nord de la RD782 mais impacte moins de zones humides et haies à enjeux du fait de la suppression de la bretelle à l'est de la RD769.

La variante E2 longe légèrement au nord la RD782 existante. Elle impacte des zones humides et haies à enjeux mais fragmente peu la zone humide située au nord de la RD782.

La variante E3 longe la RD782 existante. Elle impacte des zones humides et quelques haies à enjeux mais fragmente peu la zone humide située au nord de la RD782.

La variante E4 présente peu d'impacts sur les zones humides et ne fragmente pas du tout la zone humide située au nord de la RD782. Cependant, elle impacte quelques haies à enjeux. Il s'agit de la variante ne réutilisant pas la RD782 la moins impactante pour les milieux naturels.

Milieu naturel	E0	E1	E1b	E2	E3	E4
Zones humides	3,5	0	1,5	1	1,5	3,5
Haies bocagères	3,5	1,5	3	2,5	2	2,5
Continuités écologiques	4	2	2	3,5	3,5	4
Total	3,67	0	2,17	2,33	2,33	3,33

### XVIII.2.3.5. REPONSES AUX OBJECTIFS ET ANALYSE FONCTIONNELLE

En maintenant une circulation devant les habitations de Petit Coat Loret et en créant le projet à l'arrière, la variante E4 dégrade le cadre de vie actuel. Les variantes E1 et E1b en évitant ce hameau améliorent globalement le cadre de vie.

Le maintien d'un demi-carrefour sur la RD769 (E1b) pénalise le niveau de service.

Le rétablissement de la VC11 sur un giratoire améliore le niveau de service (E2)

Objectifs	E0	E1	E1b	E2	E3	E4
Améliorer la desserte des territoires en confortant un itinéraire prioritaire	4	4	4	4	4	4
Améliorer la sécurité des usagers en agglomération	4	4	4	4	4	4
Améliorer le cadre de vie	3	3,5	3,5	3	3	2
Améliorer la sécurité des usagers dans les hameaux	4	4	4	4	4	4
Total	3,75	3,875	3,875	3,75	3,75	3,5

Analyse technique	E0	E1	E1b	E2	E3	E4
Technique	4	3	3	4	4	3
Niveau de service voie principale	4	4	4	4	4	3
Niveau de service desserte locale	3,5	4	3	4	3,5	4
Coût	4	2	2	2	3	2
Total	15,5	13	12	14	14,5	12

### XVIII.2.3.6. CONCLUSION

#### VARIANTE E0

La solution E0 telle que présentée en concertation n'est pas satisfaisante car elle maintient des accès directs sur le projet. Elle n'est envisageable qu'avec l'acquisition par expropriation si nécessaire de 3 maisons (impact humain très fort).

#### VARIANTE E1

La variante E1 qui évite les riverains actuels de la RD782, présente un impact visuel et acoustique plus important sur le hameau de Pont Er Lann.

L'impact sur les zones humides est très fort.

#### VARIANTE E1B

La variante E1b qui évite les riverains actuels de la RD782, présente un impact visuel et acoustique plus important sur le hameau de Pont Er Lann. Elle maintient un demi-carrefour sur la RD769 qui diminue le niveau de sécurité/service.

L'impact SH est fort.

#### VARIANTE E2

La variante E2 impacte moins la zone humide que la E1b. Elle permet de conserver les haies de la RD782 existante. Les accès actuels des riverains sont maintenus sur la RD782 déclassée en voirie communale en continuité avec la VC11, le tout raccordé au giratoire. Le niveau de service est donc amélioré par rapport à E0.

L'impact humain (bruit) est fort mais le projet est visuellement plus éloigné que E0 et que E3.

#### VARIANTE E3

La variante E3 nécessite à minima, l'acquisition ou l'expropriation d'une maison ainsi que le report de 2 garages et de leur accès sur une contre allée raccordée au giratoire. Le carrefour avec la VC 11 est identique à E0 avec un tourne à gauche réduit.

L'impact du projet sur les haies longeant la RD782 constitue un impact sur la continuité écologique.

L'impact humain est fort avec une proximité immédiate avec les riverains.



**VARIANTE E4**

La variante E4 présente toujours un impact humain fort, évite la zone humide mais se rapproche de la voie verte.

	E0	E1	E1b	E2	E3	E4
Réponse aux objectifs	3,75	3,875	3,875	3,75	3,75	3,5
Difficultés techniques	4	3	3	4	4	3
Niveau de service - voie principale	4	4	4	4	4	3
Niveau de service - desserte locale	3,5	4	3	4	3,5	4
Coût	4	2	2	2	3	2
Milieu physique	5	1,5	3	2	2	3
Milieu humain	0,0	2,7	3	2,5	2	0,0
Milieu naturel	3,7	0,0	2,2	2,3	2,3	3,3
Paysage et patrimoine	3,3	2,7	3,3	3	3	2,3

Six variantes ont été étudiées.

La comparaison des variantes conduit à 3 variantes très proches E1b, E2 et E3.

La variante E1b qui présente un impact sur le milieu naturel légèrement plus important que E2 et E3 (en termes de fractionnement de corridor et rupture de la continuité hydro de la zone humide), tandis que les aménagements envisagés en place ou en bordure de la route existante, ne créent pas d'effet rupture de corridor.

La variante E2 et E3 sont considérés comme équivalentes.

Les principaux enjeux et contraintes qui ont guidé les réflexions de définition du tracé du secteur Est sont :

- la limitation des impacts sur les habitations : bruit, accessibilité, sécurité ;
- le raccordement du chemin de randonnée et de cyclisme au giratoire qui sera créé,
- la préservation des haies à fort enjeu pour la faune ;
- la préservation des zones humides au nord de la RD 782 existante ;
- l'éloignement du giratoire vis-à-vis du hameau de Pont-er-Lann

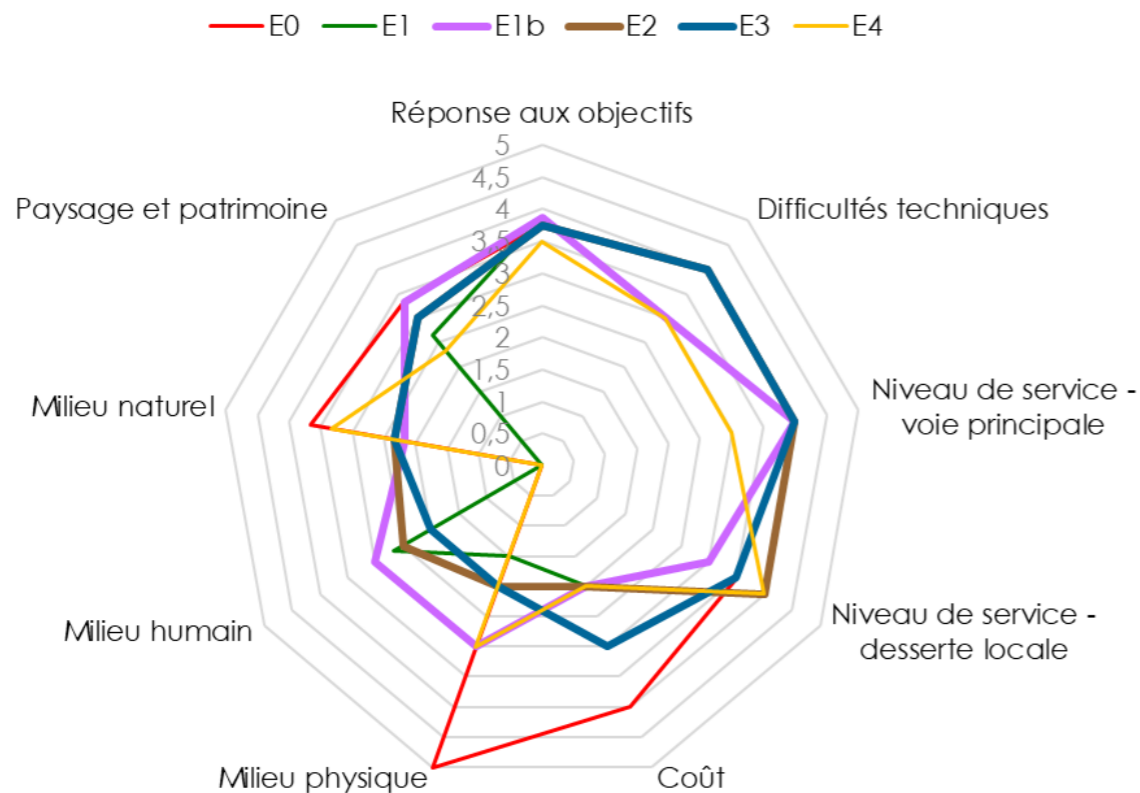
Dans le cadre de la recherche d'un impact minimum sur le bâti, des contacts ont été pris par le Conseil Départemental avec les propriétaires et occupants des maisons riveraines les plus proches des variantes envisagées et situées dans le fuseau d'étude.

Cela a permis l'acquisition d'une maison au sud de Pont-er-Lann, en vue de sa démolition. D'autres acquisitions de propriétés bâties dans ce secteur sont en cours de négociation. La libération de ces espaces bâtis permettra de limiter l'impact humain et de positionner de façon optimale, les connexions des routes départementales (RD) au giratoire.

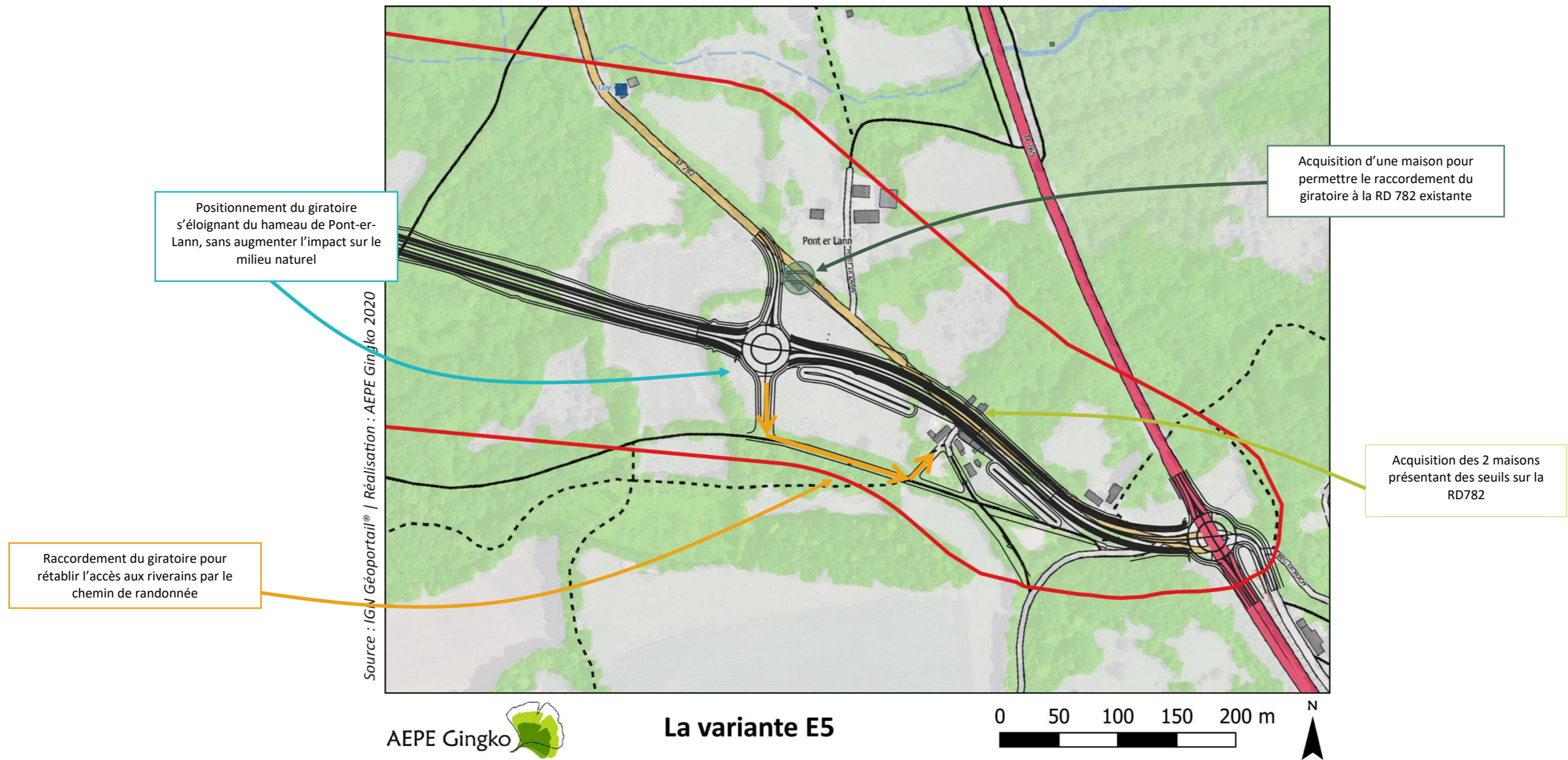
Pour les habitations conservées, la recherche de solutions de raccordement direct au giratoire et de sécurisation des accès restent prioritaires et sont à l'étude.

Toutes les habitations feront l'objet d'une étude acoustique assortie de mesures compensatoires, si cela s'avère nécessaire.

**La variante retenue repose sur le principe de E2-E3. Suite à la recherche d'un compromis, une variante E5 est proposée et retenue.**





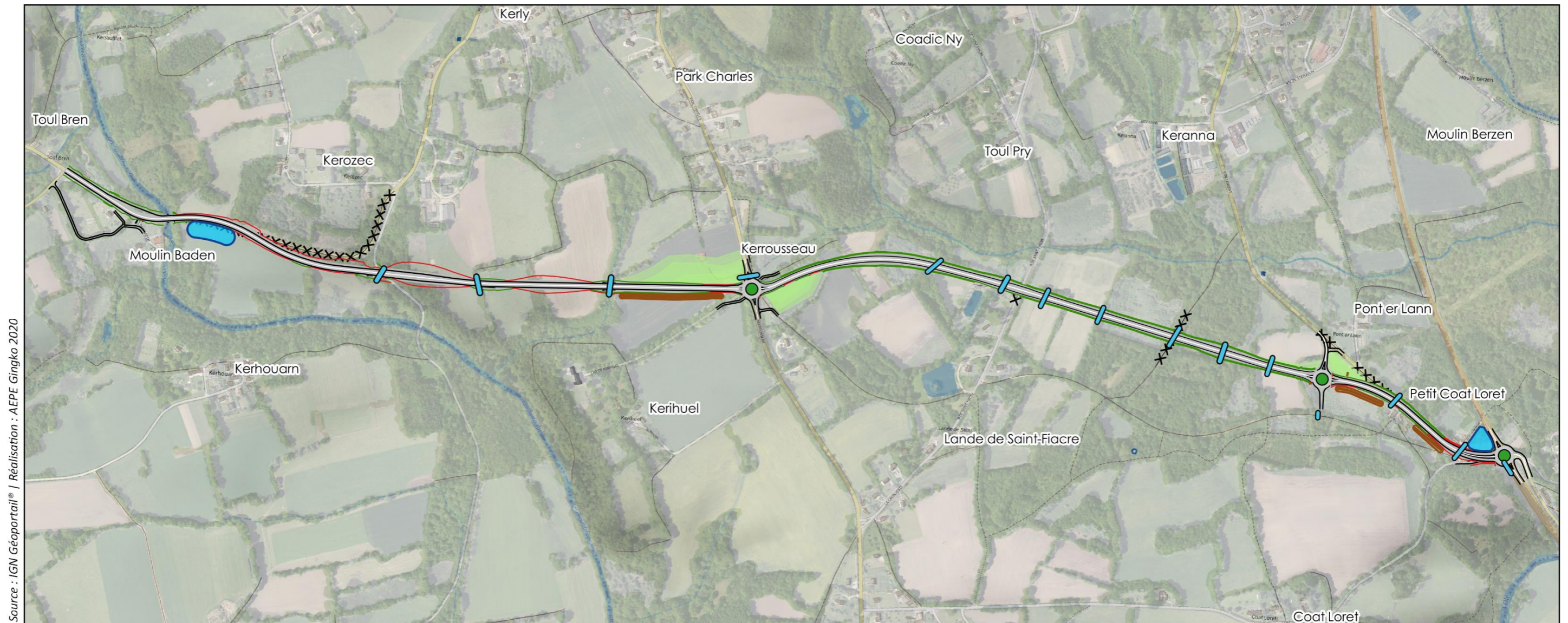


Carte 229 : Les principe de la variante E5



# XIX. DESCRIPTION DE LA SOLUTION RETENUE

La variante retenue repose sur les variantes O1e - S1-3b - E5.



Source : IGN Géoportail® / Réalisation : AEPE Gingko 2020



## Le projet retenu

- |                   |         |                     |                   |
|-------------------|---------|---------------------|-------------------|
| Voie à créer      | Déblai  | Bassin de rétention | Modelé paysager   |
| Voie non rétablie | Remblai | Ouvrage hydraulique | Merlon anti-bruit |

Carte 230 : Le projet retenu



Le projet routier de contournement 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 en évitant le passage dans le centre bourg de Le Faouët.

Trois giratoires seront construits : le premier au niveau de Kerrousseau, un second entre Pont er Lann et le Petit Coat Loret et un troisième sur la RD 769 à proximité de Beg er Roc'h. Le franchissement de la vallée de l'Inam est à noter à proximité de Moulin Baden. Enfin, deux bassins de gestion des eaux pluviales sont prévus, l'un à proximité directe de l'Inam et le second à l'extrémité est du tracé au niveau du carrefour entre le RD 769 et la RD 782.

Des aménagements concernant la desserte des habitations sont envisagés au niveau des hameaux de Toul Bren/ Moulin Baden et des hameaux de Pont er Lann / Petit Coat Loret.

Le profil de la route oscille entre déblai et remblai pour coller au mieux à la topographie parfois chahutée du site de projet. Des zones de dépôt (matériaux de déblais mis en remblai) sont toutefois envisagées afin de répartir au mieux localement les excédents de terre. L'intégration paysagère de ces merlons doit être étudiée.