



RD782 – Contournement de Le Faouët

Commune de Le Faouët

Département du Morbihan



**AEPE
Gingko**

Atelier d'écologie paysagère
& environnementale

7, rue de la Vilaine
Saint-Mathurin-sur-Loire
49 250 LOIRE-AUTHION

02 41 68 06 95
www.aepe-gingko.fr
contacts@aepe-gingko.fr

Dossier de Concertation

JUIN 2018

Sommaire

I. Introduction	4
I.1. L'objet du présent dossier	4
I.2. Rappel du contexte global de gestion d'un projet routier	4
II. Le projet d'aménagement et ses objectifs.....	4
II.1. L'historique et la justification du projet	4
II.1.1. Situation du projet	4
II.1.2. Rappel des études et des décisions antérieures	5
II.2. Les objectifs et les enjeux du projet.....	5
II.3. Les études préalables et le fuseau retenu.....	7
III. La concertation publique.....	11
III.1. La réglementation.....	11
III.2. La concertation, un moment clé de l'élaboration d'une opération routière.....	11
III.3. Les modalités de la concertation publique	12
III.4. Insertion de la concertation dans la procédure administrative et technique	13
III.5. O3, un scénario issu de la concertation	14
IV. Le territoire du projet	15
IV.1. Présentation de la zone d'étude	15
IV.2. Les enjeux du territoire : le milieu humain	17
IV.2.1. Les conditions de déplacements	17
IV.2.2. Population et activités.....	20
IV.2.3. Urbanisme et servitudes.....	24
IV.2.4. Urbanisation	24

IV.2.5. La synthèse des enjeux sur le milieu humain	24
IV.3. Les enjeux du territoire : le milieu physique	25
IV.3.1. Climat	25
IV.3.2. Relief et topographie	25
IV.3.3. Le contexte hydraulique	31
IV.3.4. La synthèse des enjeux sur le milieu physique	35
IV.4. Les enjeux du territoire : les milieux naturels	36
IV.4.1. Les espaces naturels protégés et les inventaires du patrimoine naturel.....	36
IV.4.2. Les zones humides	36
IV.4.3. La trame verte et bleue locale	41
IV.4.4. Les inventaires des milieux naturels et des espèces du fuseau retenu.....	41
IV.4.5. La synthèse des enjeux sur le milieu naturel.....	43
IV.5. Les enjeux du territoire : le paysage et le patrimoine.....	45
IV.5.1. Le paysage.....	45
IV.5.2. Le patrimoine	51
IV.5.3. la découverte visuelle	54
IV.5.4. La synthèse des enjeux sur le patrimoine et le paysage	56
V. Les variantes soumises à la concertation.....	58
V.1. Les critères fonctionnels des variantes étudiées	61
V.1.1. La géométrie	61
V.1.2. Rétablissement des accès – desserte locale.....	61
V.2. Les dispositions communes et points durs.....	63
V.3. Les variantes ouest	63
V.3.1. La variante O1	63
V.3.2. Les variantes O2.....	64

V.4. Les variantes est	65
V.4.1. Dispositions communes.....	65
V.4.2. La variante S1-1	65
V.4.3. La variante S1-2	65
V.4.4. La variante S1-3	65
V.5. Analyse comparative des variantes.....	66
V.5.1. Méthodologie d'analyse des variantes.....	66
V.5.2. Analyse fonctionnelle des variantes.....	66
V.5.3. les critères environnementaux d'analyse des variantes de tracé	67
V.5.4. quelques extraits d'analyse par item	68

I. INTRODUCTION

I.1. L'OBJET DU PRÉSENT DOSSIER

La présente concertation publique porte sur le projet de contournement de la commune de Le Faouët par la RD782.

Plusieurs variantes de fuseau pour cet aménagement ont été étudiées et un fuseau préférentiel s'est dégagé à l'issue des analyses comparatives des enjeux du territoire. Ce fuseau préférentiel et les différentes variantes du projet qui s'y insèrent sont maintenant soumis à la concertation publique.

La variante qui sera retenue à l'issue d'une nouvelle analyse du territoire plus fine, comme l'exige la réglementation, fera ensuite l'objet d'analyses approfondies des impacts et des mesures à mettre en œuvre à l'issue de cette concertation durant laquelle vont émerger les avis et questions que le public est invité à exprimer.

La concertation publique a pour fonction d'écouter les avis, questionnements et propositions sur la solution préférentielle d'aménagement et ses variantes afin que le conseil départemental du Morbihan, maître d'ouvrage de l'opération, et les services instructeurs de l'État puissent prendre l'entière mesure dans le cadre de leur prise de décision.

I.2. RAPPEL DU CONTEXTE GLOBAL DE GESTION D'UN PROJET ROUTIER

Une route, comme toute infrastructure linéaire, répond à des objectifs et entraîne des coûts, ainsi que des conséquences environnementales que la loi demande dans la plupart des pays d'évaluer, diminuer ou compenser. C'est pourquoi tout projet routier est soumis à plusieurs étapes principales rappelées ici :

- les études préalables en infrastructure routière ;
- les études d'avant-projet ;
- la concertation avec le public ;
- l'enquête publique et la déclaration d'utilité publique ;
- les études de projet ;
- les acquisitions foncières ;
- les consultations des entreprises pour la réalisation des travaux ;
- l'exécution des marchés de travaux ;
- la réception des travaux.

II. LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET SES OBJECTIFS

II.1. L'HISTORIQUE ET LA JUSTIFICATION DU PROJET

II.1.1. SITUATION DU PROJET

Le territoire concerné rencontre de réelles difficultés économiques, excentré par sa situation géographique en centre Bretagne.

Aussi, l'accessibilité reste le principal enjeu de développement.

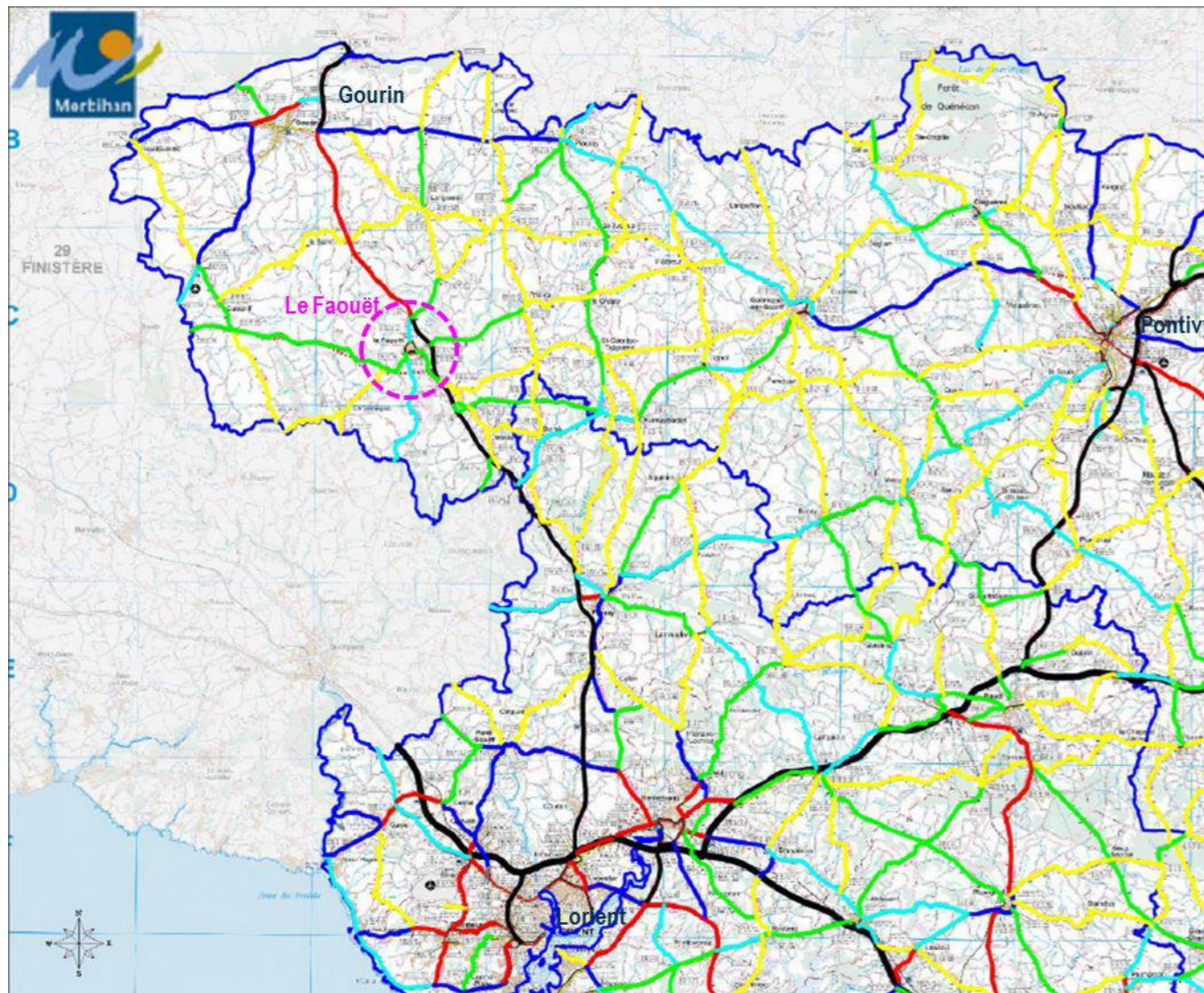
La RD782 est un axe routier d'intérêt régional. Son origine est à Rosporden (Finistère) où elle rejoint la RD765 (ancienne RN165 Nantes/Brest). Elle dessert Scaër (Finistère), Le Faouët, Guémené-sur-Scorff et Pontivy, où elle rejoint la RD768 (axe Lorient/Saint-Brieuc et Vannes/Saint-Brieuc). Le projet permet un équilibre du territoire en intégrant l'aménagement dans une liaison Ouest / Est (entre Scaër et Pontivy).

Au-delà de Pontivy, moyennant l'utilisation d'un tronçon de la RD768 jusqu'à Loudéac (Côtes d'Armor), elle permet l'accès au réseau routier national : RN164 vers Rennes.

Le contournement de Le Faouët 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).

Les nuisances engendrées par le trafic de transit dans la traversée urbaine de Le Faouët peuvent engendrer pour les riverains un désamour des lieux générateur d'un déplacement de population vers d'autres citées urbaines. Ainsi, le projet de contournement a vocation à maintenir et développer le niveau de population et les activités dans le centre urbain de Le Faouët.

De plus, l'amélioration des liaisons est/ouest via une voie nouvelle aux caractéristiques mieux adaptées à la fluidité du trafic et au gain de temps de parcours bénéficiera aux entreprises locales déjà implantées et sera de nature à encourager de nouvelles implantations d'entreprises.



II.1.2. RAPPEL DES ÉTUDES ET DES DÉCISIONS ANTÉRIEURES

Le Conseil général du Morbihan (CG56), désormais Conseil départemental (CD56) envisageait à l'origine de réaliser le renforcement et le calibrage de la Route Départementale n°782 (RD782), entre la RD769 (axe Lorient/Roscoff) et la limite du département du Finistère. Cet aménagement intégrait la déviation Sud de Le Faouët ; dans un premier temps, il a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral en date du 26 juillet 1999. Le Tribunal Administratif de Rennes a annulé cet arrêté par décision du 10 avril 2003.

Suite à l'annulation de la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la RD782, en avril 2003, un nouveau projet modifié en 2005 et 2006 a été soumis à enquête publique ; intitulé « RD782 liaison Guiscriff – Le Faouët ». Le Département prévoyait, sur une longueur de 11,3 km, d'aménager la RD782 depuis la RD769, axe Lorient – Roscoff jusqu'aux abords de Guiscriff en raccordement d'une liaison déjà réaménagée. L'aménagement consistait à recalibrer certaines sections existantes, rectifier certaines courbes, contourner plusieurs villages et intégrait le contournement sud de le Faouët. Ce nouveau projet d'aménagement de la RD782, entre Loge Brillec et Le Moulin Berzen sur le territoire des communes de Guiscriff, Lanvénequen et de Le Faouët a fait l'objet de nombreuses concertations et études techniques et administratives et a été déclaré d'utilité publique par arrêté

préfectoral en date du 17 avril 2008. Les effets de la déclaration d'utilité publique ont été prorogés par arrêté préfectoral du 16 janvier 2013 stipulant que l'expropriation devra être accomplie dans le délai de cinq ans à compter du 17 avril 2013. Il a également reçu l'avis favorable du CNPN (Conseil National de Protection de la Nature) permettant le déplacement d'espèces protégées (déplacement d'individus d'Amphibiens, d'Escargot de Quimper et de pieds d'Asphodèles d'Arrondeau) ainsi qu'une dérogation à l'interdiction de destruction, d'altération ou la dégradation de l'habitat particulier de la Loutre d'Europe.

Ce projet a fait l'objet d'études techniques allant jusqu'au stade de l'avant-projet détaillé.

À l'automne 2013, un dossier de demande d'autorisation au titre de la « loi sur l'eau » de l'aménagement de la RD782 entre Guiscriff et Le Faouët a été produit et jugé complet le 20 octobre 2014. Dans le cadre de l'instruction de l'étude d'impact valant autorisation au titre de la loi sur l'eau, ont été mises en évidence plusieurs observations rendant le dossier irrégulier au titre de l'article R214-7 du Code de l'environnement. En conséquence, le Département a été invité à compléter le dossier, afin que celui-ci soit jugé complet et régulier d'ici le 18 février 2015.

Devant le constat des oppositions persistantes à ce projet et de l'expiration de la validité de la DUP en 2018, le département a décidé d'abandonner le projet, puis a présenté en novembre 2015 un programme pluriannuel intégrant le seul contournement de Le Faouët.

En 2016, un nouveau projet a été engagé et requalifié en projet de contournement de Le Faouët avec une liaison RD769 – RD782. C'est ce projet qui fait l'objet du présent dossier de concertation.

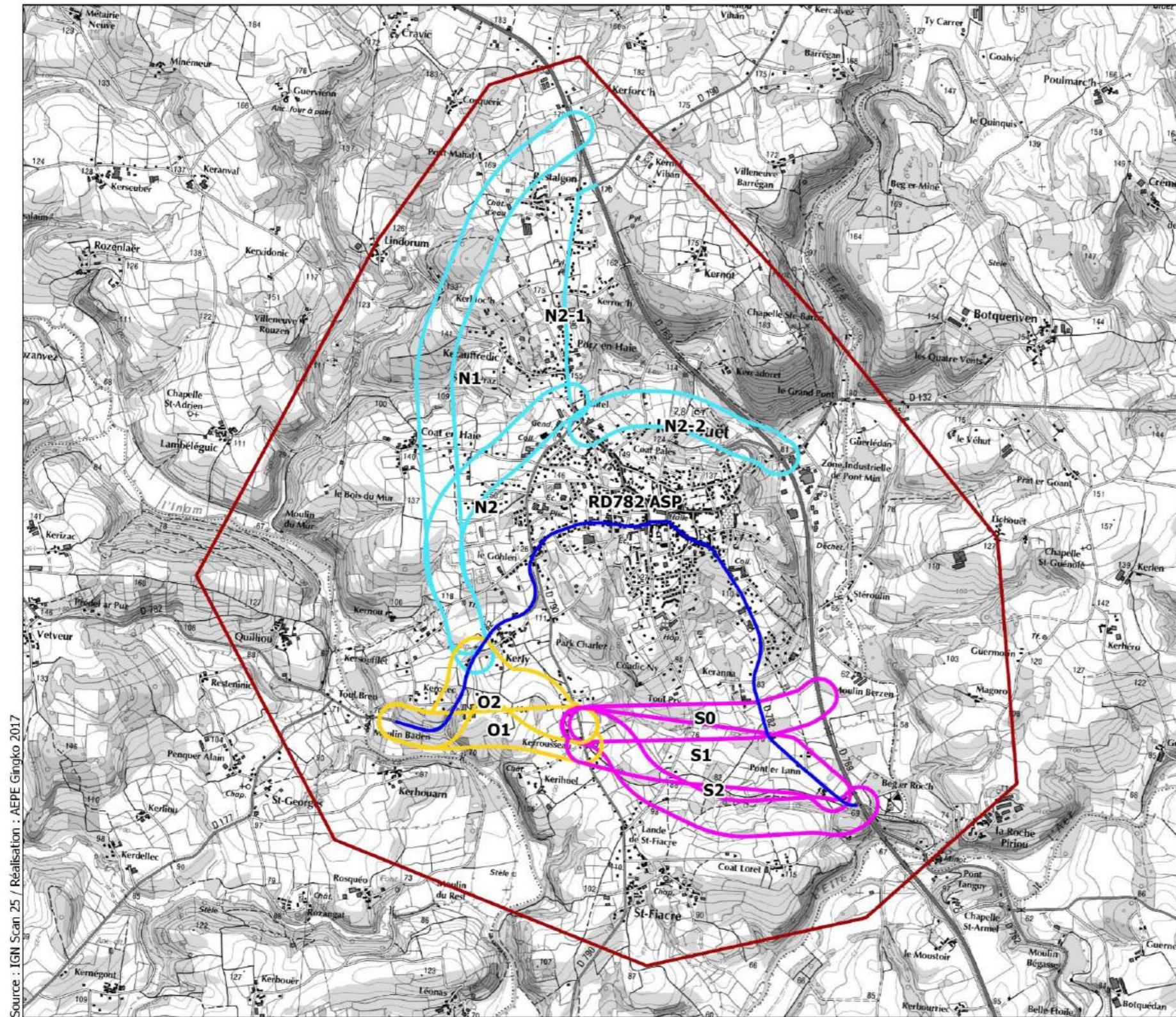
II.2. LES OBJECTIFS ET LES ENJEUX DU PROJET

Le projet, outre ses qualités de desserte et donc de développement économique, contribuera à maintenir une démographie en perte de vitesse et renforcera par ailleurs une sécurisation de l'itinéraire.

La déviation des zones urbanisées des villages, et en premier lieu du centre-ville de Le Faouët, permettra de réduire les problèmes de sécurité engendrés par le trafic de la RD782. La déviation du trafic des poids-lourds hors de ces zones d'habitation améliorera la sécurité et le cadre de vie des riverains.

En résumé, les objectifs du projet consistent à :

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

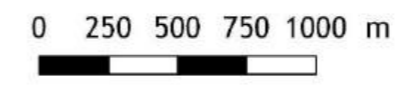


Légende

- ▭ Périmètre d'étude
- Fuseaux étudiés
- ▭ Nord
- ▭ Ouest (raccordement)
- ▭ Sud
- ▭ RD782 ASP



Fuseaux d'étude



Carte 1 : Les fuseaux de contournement étudiés

II.3. LES ÉTUDES PRÉALABLES ET LE FUSEAU RETENU

En 2017, le projet de contournement de Le Faouët a fait l'objet d'une étude d'opportunité et de faisabilité. Une étude des différents scénarios envisageables a été réalisée à l'échelle globale de la commune de Le Faouët.

Il a été montré que le projet de contournement de Le Faouët répondait conjointement aux enjeux d'amélioration de la desserte des territoires en Centre Bretagne et aux enjeux de redynamisation socio-économique de la commune de Le Faouët et au-delà de Roi Morvan Communauté. Il fait l'objet, de longue date, de nombreuses attentes des élus et acteurs économiques importants sur le secteur de Le Faouët.

L'analyse de treize solutions d'aménagement a démontré qu'un projet de contournement de Le Faouët est techniquement faisable et dans des conditions de moindre impact sur l'environnement. Au regard de la réglementation actuelle, notamment en ce qui concerne la prise en compte des zones humides, la recherche d'un tracé de moindre impact a conduit à s'éloigner quelque peu du tracé envisagé initialement et figurant au POS de Le Faouët.

Un nombre significatif de fuseaux a été retenu afin de rechercher la solution qui réponde au mieux aux objectifs du projet et à la préservation de l'environnement naturel, paysager et patrimonial ; les fuseaux étudiés sont repris dans le tableau suivant.

Tableau 1 : La dénomination des fuseaux étudiés

Les fuseaux étudiés									
Maintien de l'existant	Aménagement sur place	Contournement nord			Contournement sud			Raccordement ouest	
		N1	N2-1	N2-2	S0	S1	S2	O1	O2
V0	ASP								

La carte suivante présente les fuseaux de contournement envisagés.

Les solutions **V0** (ne rien faire) et **ASP** (Aménagement sur Place) ne répondent pas aux objectifs du projet ; ces solutions n'ont donc pas été retenues pour l'analyse des coûts et l'analyse comparative des fuseaux.

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

Sur la base des notes attribuées aux différents critères, une comparaison globale des variantes a été réalisée.

Le tableau ci-après reprend les notes attribuées aux différentes variantes pour chacun des critères étudiés. Plus la note est élevée plus la variante est favorable

Tableau 2 : La synthèse de l'analyse comparative multicritère des fuseaux

	Nord			Sud			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	2	6	5	5	5	7	6	6
Le milieu naturel	9	10	9	9	10	11	8	8
Le paysage et le patrimoine	9	11	7	10	10	5	9	10
Le milieu humain	5	6	5	6	6	6	6	7
Le bâti	4	1	2	4	3	4	3	3

Le tableau suivant synthétise les analyses techniques et environnementales des scénarios de contournement sud.

Tableau 3 : La 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						

Afin de présenter une lecture globale aisée, permettant d'apprécier l'intérêt des fuseaux envisagés pour l'ensemble des thèmes, un graphique de type « Radar » est proposé ci-après. Il permet de mettre en exergue les points forts et les points faibles propres à chaque fuseau. Pour chaque thème, plus la note est importante et occupe ainsi la surface la plus grande sur l'image « Radar » meilleure est la solution.

Le graphique suivant met donc en évidence le scénario qui ressort le mieux classé pour l'ensemble des thèmes.

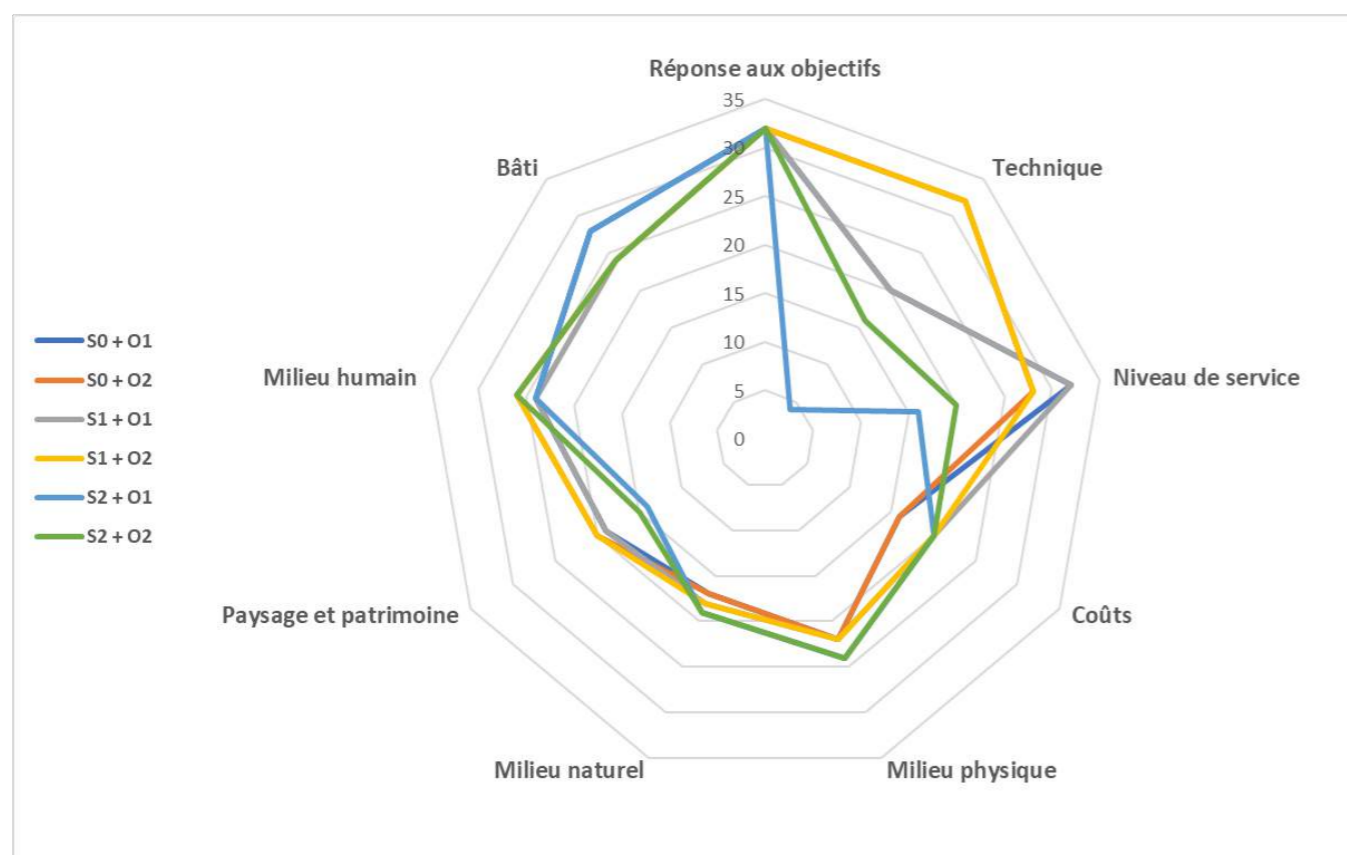
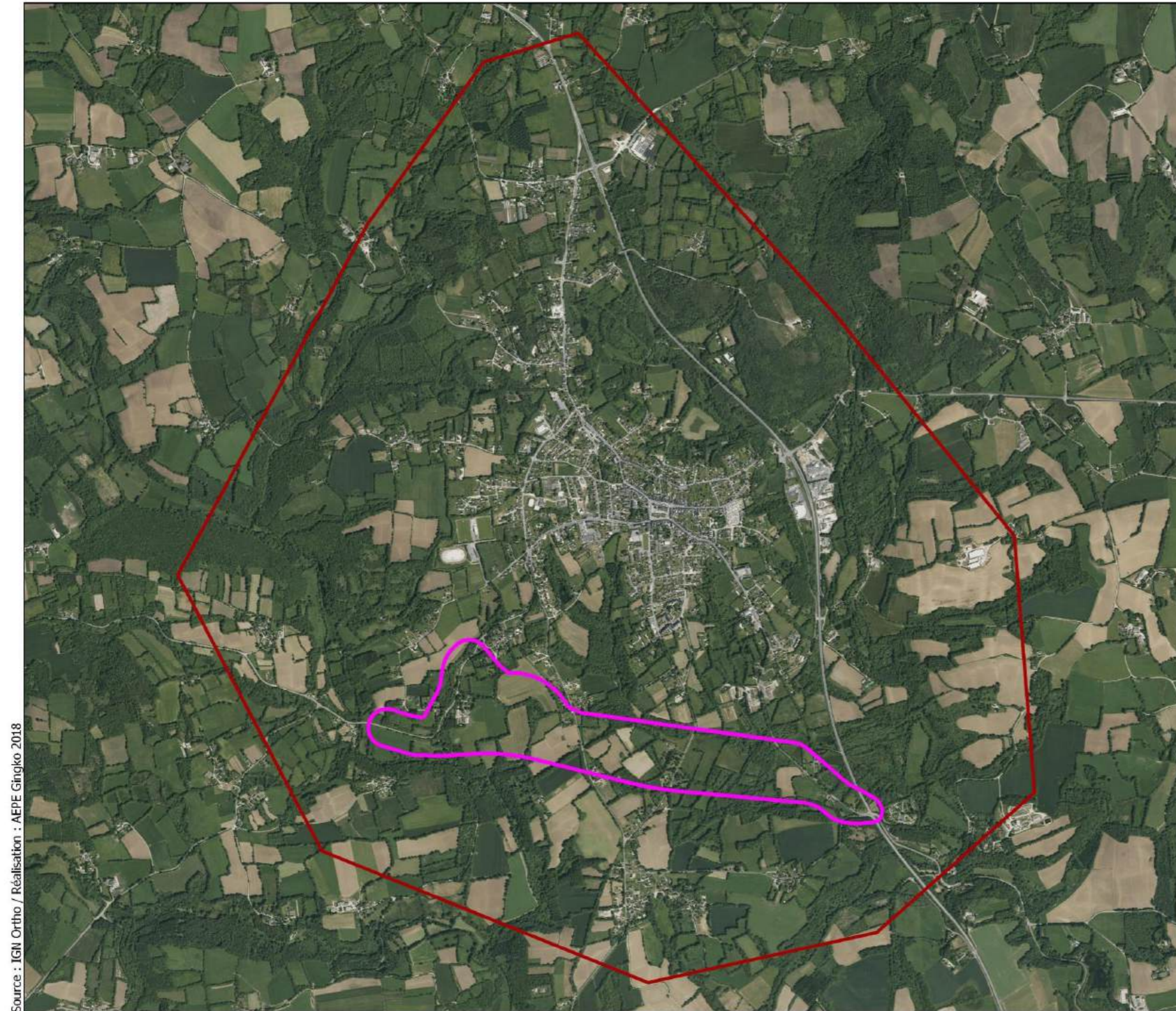


Figure 1 : La présentation de type « Radar » synthétisant la comparaison des fuseaux de contournement sud

Cette représentation de type « 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 au plan technique ;
- le scénario S1 + (O1 ou O2), qui occupe la plus grande surface du radar est le plus pertinent.

Pour la poursuite des études, S1+O1 ou O2 ont donc été retenus pour définir le fuseau des variantes de tracé étudiées en 2018.



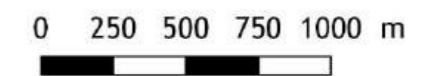
Source : IGN Ortho / Réalisation : AEPE Gingko 2018

Légende

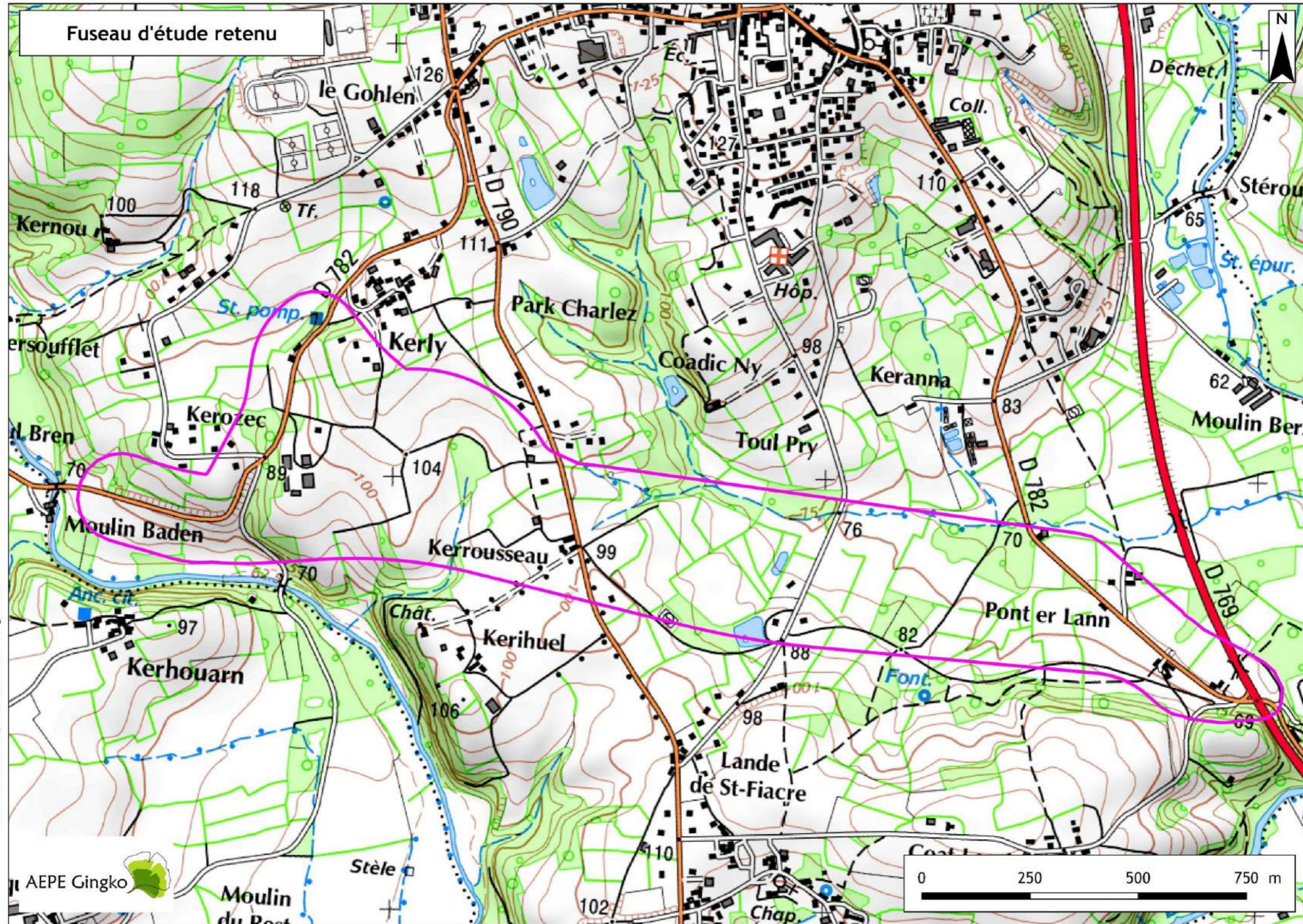
-  Périmètre d'étude
-  Fuseau d'étude



Fuseau d'étude retenu



Carte 2 : Le fuseau d'étude retenu



Source : IGN Scan 25 / Réalisation : AEPE Gingko 2018

Carte 3 : Zoom sur le fuseau d'étude retenu

III. LA CONCERTATION PUBLIQUE

III.1. LA RÉGLEMENTATION

Le projet de contournement de Le Faouët est désormais soumis à la procédure d'autorisation environnementale et est parallèlement soumis à la procédure de concertation préalable (**article L.121-15-1 du Code de l'environnement**, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2017). Cette concertation préalable à l'enquête publique, qui concerne notamment les projets soumis à étude d'impact, est facultative. Elle est mise en place à l'initiative du maître d'ouvrage, à la demande le cas échéant de l'autorité décisionnaire, et associe le public pendant toute la durée d'élaboration du projet. Ses modalités d'organisation sont très souples.

La concertation publique a pour objectifs d'informer le public, de recueillir son avis et de répondre à ses interrogations sur le projet, ses caractéristiques et les conditions de sa réalisation telles que définies à ce stade du processus.

Elle vise également à identifier la proposition d'aménagement la mieux appropriée du point de vue du public et, le cas échéant, les optimisations possibles du projet par combinaison des différentes variantes d'aménagement.

La réforme par ordonnance du 3 août 2016 a renforcé les dispositions relatives à la concertation préalable tout en conservant une certaine souplesse (articles L. 121-15 et suivants du Code de l'Environnement).

La réglementation prévoit d'associer le public à l'élaboration des projets d'infrastructures afin d'en améliorer la qualité et d'en assurer la compréhension et l'acceptation.

Les modalités d'une concertation publique ne sont pas complètement définies par la loi. C'est le maître d'ouvrage du projet, ici le Conseil Départemental du Morbihan, qui a la charge de les concevoir et de les mettre en œuvre en répondant aux principes et objectifs suivants :

- assurer une information juste et transparente sur le contenu du projet, ses caractéristiques et ses conditions de réalisation,
- permettre au public de donner son avis sur le projet en lui laissant la possibilité de formuler ses observations et/ou ses propositions.

III.2. LA CONCERTATION, UN MOMENT CLÉ DE L'ÉLABORATION D'UNE OPÉRATION ROUTIÈRE

Depuis le stade des études préliminaires jusqu'à la réalisation des travaux, un projet routier fait l'objet de décisions successives (opportunité, budget, tracé, ...), selon une procédure progressive et réglementée. Cette succession de choix s'insère dans un faisceau de contraintes environnementales, techniques et financières dans le souci du bon emploi des fonds publics, dans une logique d'utilité publique, et du service rendu à l'utilisateur.

Les publics visés par la communication et la concertation et identifiés autour du projet de contournement de Le Faouët concernent :

- les élus départementaux et locaux, qui ont un rôle décisionnaire ;
- les services de l'État qui auront à instruire les procédures réglementaires relatives au projet ;
- les agriculteurs et sylviculteurs propriétaires et/ou exploitants, au sein du fuseau d'étude retenu à l'issue des études préalables, susceptibles d'être impactés par la voie nouvelle ;
- les futurs riverains du projet ;
- les entreprises regroupées au sein de la ZA de Pont Min, du PA de Kernot Vihan et la Conserverie Morbihannaise, dont les conditions d'accessibilité routière constituent un enjeu de développement ;
- les commerces, services et équipements accueillant du public implantés en centre-ville de Le Faouët ;
- les habitants de la commune de Le Faouët.

Les moyens de communication et de concertation à mettre en œuvre peuvent :

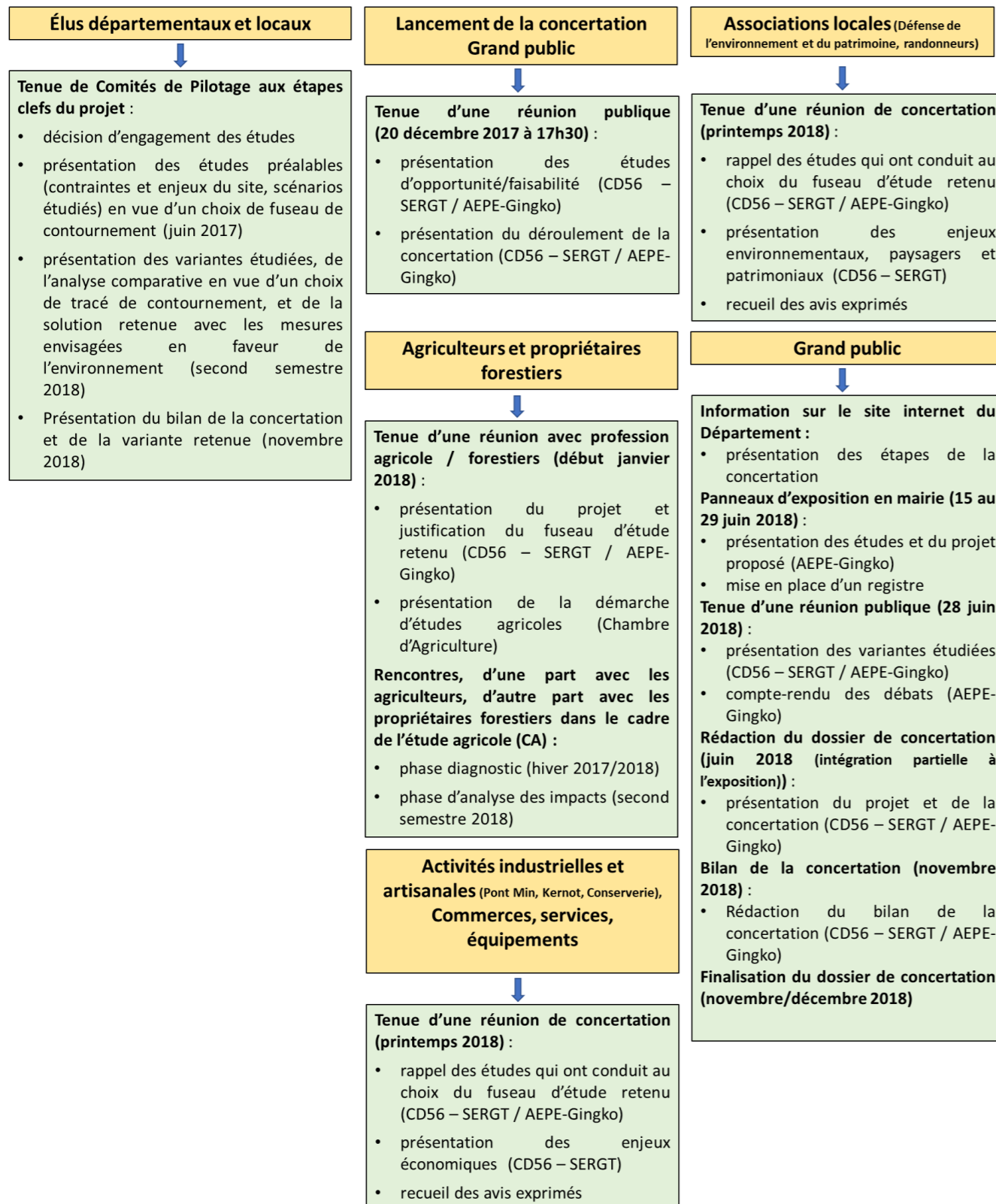
- varier selon les attentes et particularités des différents publics ;
- être adaptés aux temps forts d'échanges avec le Maître d'ouvrage porteur du projet routier, à certaines phases du projet plutôt qu'à d'autres, en fonction des spécificités propres aux publics concernés.

L'approche globale doit donc être adaptée aux différents acteurs amenés à se prononcer sur le projet afin d'obtenir un consensus le plus large possible sur le projet de contournement de Le Faouët.

La réalisation d'une opération routière est un processus long et complexe comprenant différentes étapes de réalisation. Les études techniques occupent une part importante dans le déroulement du projet. Elles contribuent à une connaissance de plus en plus précise du projet, afin de permettre les arbitrages, validés ensuite par les autorisations administratives.

Les études préalables à l'enquête publique ont pour objectif de comparer les différentes variantes et de déterminer les caractéristiques techniques et le coût de la solution retenue.

Les conclusions de la concertation permettent d'engager les études sur la variante privilégiée, pour en préciser les éléments techniques et financiers. Les procédures réglementaires préalables aux travaux pourront alors être engagées (étude d'impact, dossier « Loi sur l'eau », dérogation espèces protégées, etc.). Le projet fera l'objet d'une enquête publique et se conclura par une Déclaration d'Utilité Publique et par les arrêtés correspondants.



III.3. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

LES DATES

La concertation s'est ouverte par une réunion publique de lancement qui a eu lieu le 20 décembre 2017 à Le Faouët. Cette réunion avait pour objet la présentation du projet et de ses objectifs, ainsi que le résultat de la phase d'études de faisabilité et d'opportunité qui s'est achevée en septembre 2017 et a permis d'arrêter un fuseau de passage au sud de Le Faouët.

Une exposition publique sur le projet de contournement de le Faouët par la RD782 est organisée du 15 au 29 juin 2018 inclus. L'exposition comporte 6 panneaux exposés sur des supports extérieurs devant la mairie de Le Faouët.

LES ATELIERS THÉMATIQUES DE CONCERTATION

3 ateliers thématiques à destination d'un public ciblé ont été organisés afin de recueillir les avis et les interrogations des acteurs du territoire susceptibles d'être impactés par le projet :

- Atelier Agriculteurs et sylviculteurs propriétaires et/ou exploitants concernés par le fuseau d'étude le 7 février 2018 ;
- Atelier Artisanat, commerces, industrie le 19 mars 2018 ;
- Atelier Patrimoine, espaces naturels, loisirs le 22 mars 2018.

LA CONSULTATION DU DOSSIER

Le dossier de concertation est mis à disposition en mairie de Le Faouët, avec une exposition publique, ainsi que sur le site Internet du Conseil Départemental www.morbihan.fr rubrique déplacements/Route/Etude du contournement de Le Faouët.

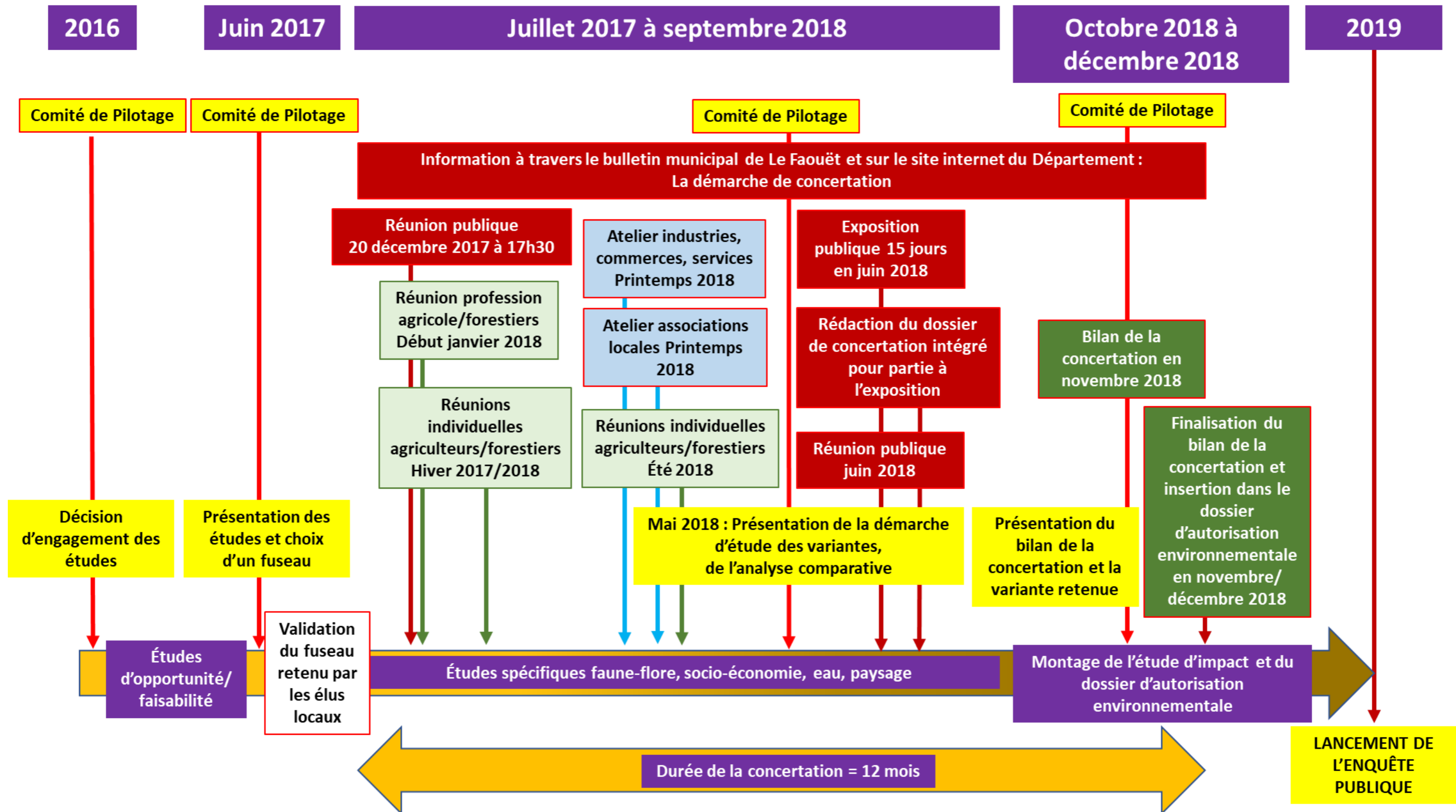
LE RECUEIL DES AVIS

Le public pourra exprimer ses observations sur le registre disponible en mairie de Le Faouët ou en adressant un message sur le site internet du Conseil Départemental, rubrique « Contactez-nous ».

LA RÉUNION PUBLIQUE DE CLÔTURE DE LA CONCERTATION

Une réunion publique d'information sera organisée le jeudi 28 juin à Le Faouët. La réunion publique de clôture a pour objectif de présenter la recherche de tracés en cours d'étude ainsi que les critères retenus pour réaliser une analyse comparative.

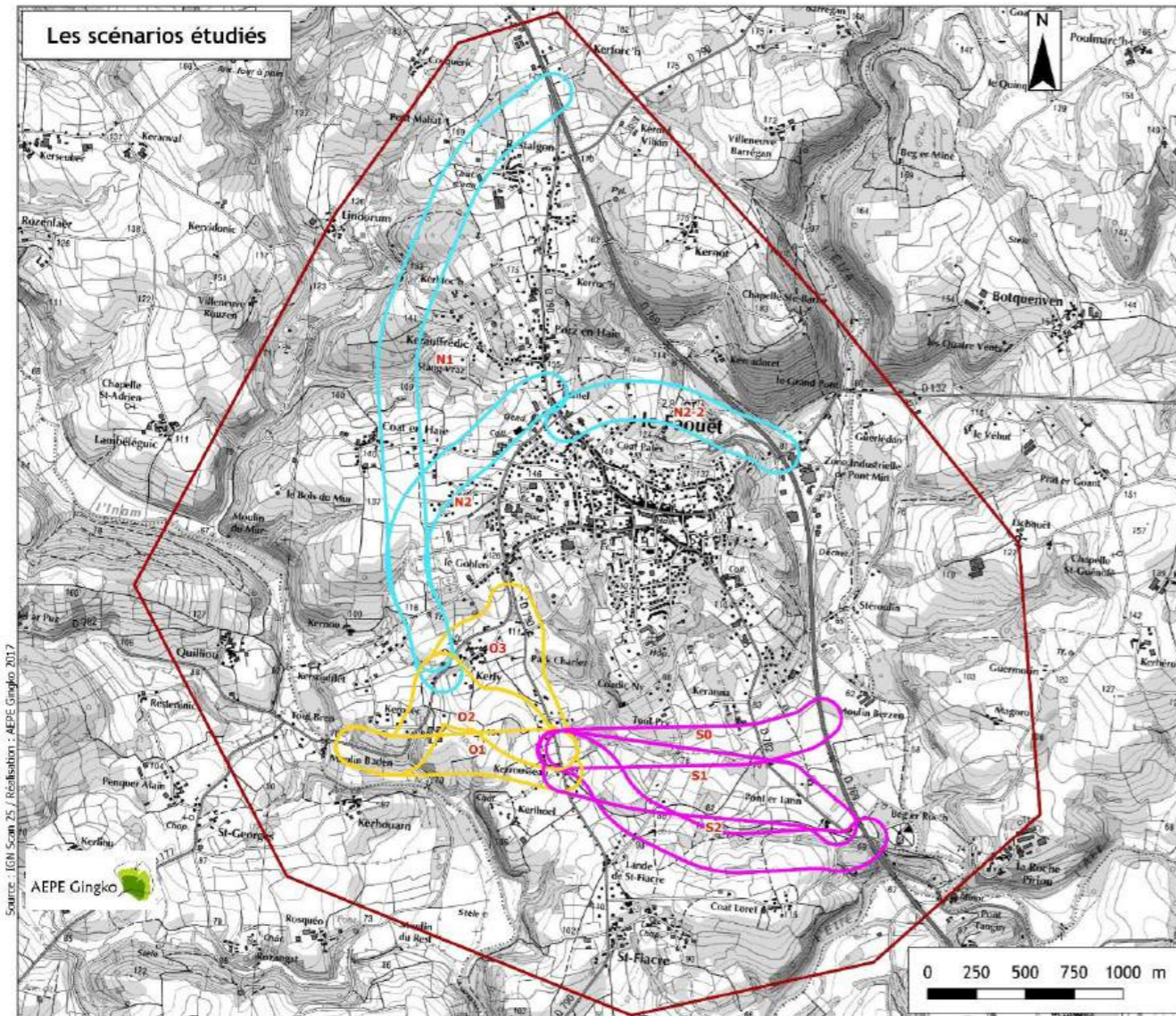
III.4. INSERTION DE LA CONCERTATION DANS LA PROCÉDURE ADMINISTRATIVE ET TECHNIQUE



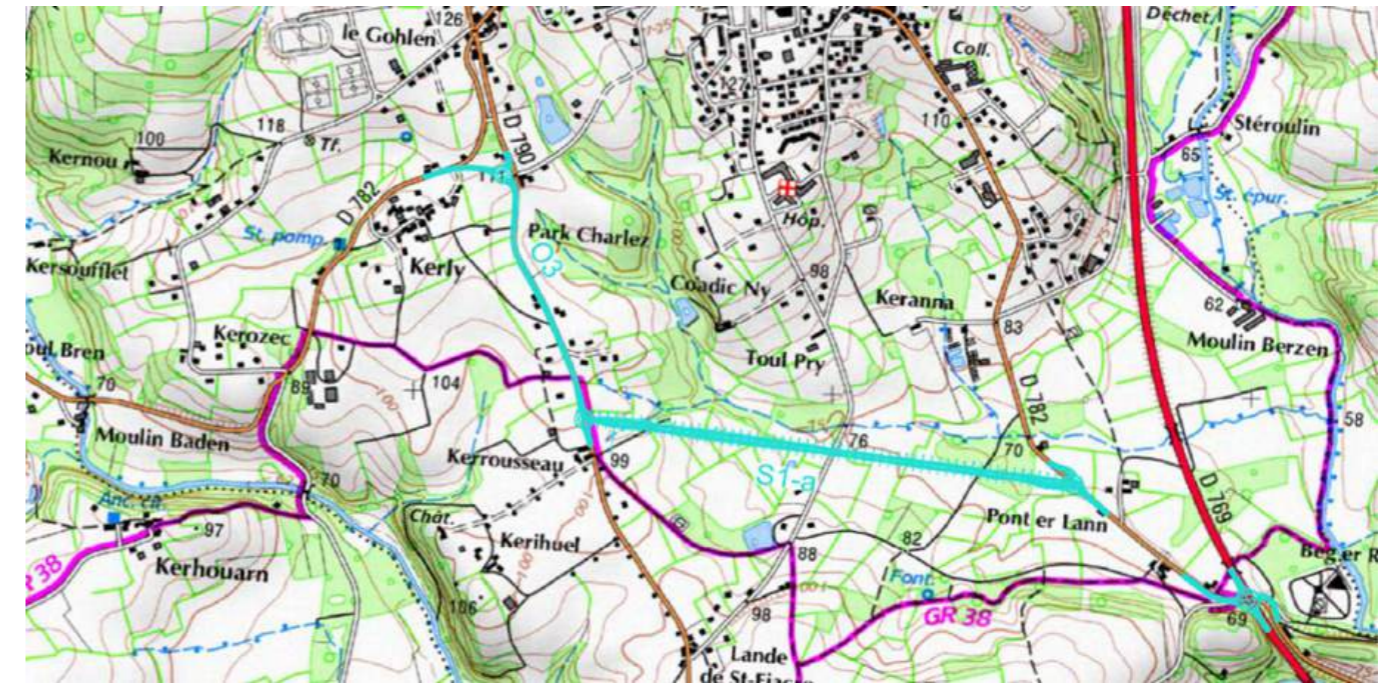
III.5. O3, UN SCÉNARIO ISSU DE LA CONCERTATION

Un scénario alternatif, dit O3, a été proposé par les associations Ar Gaouenne et Nature et Patrimoine Centre Bretagne lors de l'atelier de concertation du 22 mars 2018. Ce scénario consiste à étendre le fuseau d'étude vers le nord, au-dessus du hameau de Kerly.

Le département a analysé cette proposition selon la même démarche suivie en 2017 pour analyser les scénarios qui a conduit à retenir le fuseau d'étude.



DÉFINITION ET PRÉSENTATION DU SCÉNARIO O3



Carte 4 : Tracé de principe du scénario O3

Il s'agit de réaliser un tronçon de 150 ml entre la RD782 Ouest et la RD790 au-dessus du hameau de Kerly.

Le raccordement de la RD790 nord est réalisé avec un giratoire, ce nouveau carrefour se situera en agglomération de Le Fauët.

Cet aménagement géométriquement contraint est **techniquement acceptable** dans un contexte d'entrée en agglomération.

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

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

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

Analyse macroscopique du scénario O3a

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

		EOF réalisée en 2017, fuseau retenu sur S1+O1 ou O2						Scénario O3 issu de la concertation
		S0+O1	S0+O2	S1+O1	S1+O2	S2+O1	S2+O2	S1+O3a
	Réponse aux objectifs	32	32	32	32	32	32	24
Analyse technique	Difficultés techniques	20	32	20	32	4	16	28
	Niveau de service	32	20	32	24	20	12	16
	Coût	16	16	24	24	24	24	24
Sensibilités environnementales	Milieu physique	22	22	22	22	26	26	26
	Milieu naturel	17	17	18	18	19	19	24
	Paysage et patrimoine	19	20	19	20	14	15	24
	Milieu humain	24	26	24	26	24	26	28
	Bâti	28	28	24	24	28	28	12

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

Le fuseau d'étude n'a donc pas été élargi.

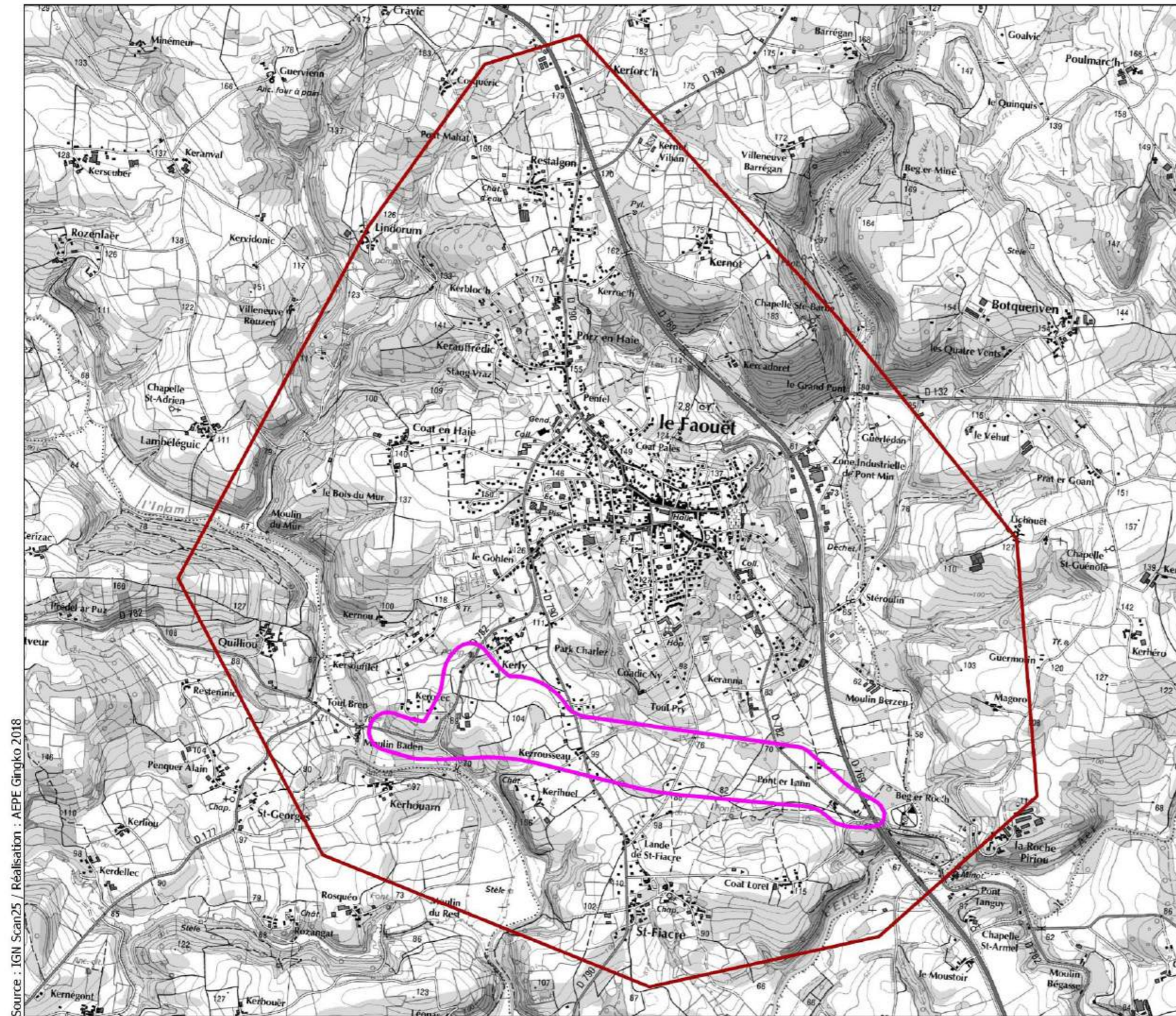
IV. LE TERRITOIRE DU PROJET

À ce stade des études, toutes les composantes du territoire d'insertion du projet ne sont pas connues. Le fuseau retenu fait actuellement l'objet d'études de détails sur l'hydraulique et les zones humides, la faune, la flore et les habitats naturels, les activités agricoles et sylvicoles, l'acoustique, le paysage et le patrimoine. Ainsi, un certain nombre de données présentées sont issues des études préalables portant sur un périmètre d'étude large sur l'ensemble de la commune de le Fauët.

A l'échelle du fuseau d'étude retenu, les études spécifiques permettent de mettre en évidence les enjeux et les contraintes avec lesquelles il sera nécessaire de composer pour déterminer le projet de moindre impact pour l'environnement. À ce stade des études, un certain nombre de contraintes a pu être identifié. Néanmoins, les analyses, notamment sur les milieux naturels et les espèces, ne sont pas terminées et pourront se poursuivre jusqu'au printemps 2019, pour compléter les dossiers.



IV.1. PRÉSENTATION DE LA ZONE D'ÉTUDE

Pour chaque thématique, les aires d'étude ont fait l'objet d'une adaptation de leur périmètre afin de prendre en considération les enjeux du territoire.



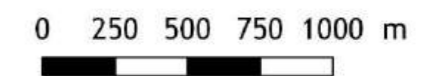
Source : IGN Scan25 / Réalisation : AEPE Gingko 2018

Légende

-  Périmètre d'étude
-  Fuseau d'étude



Fuseau d'étude retenu



Carte 5 : les aires d'étude du projet

IV.2. LES ENJEUX DU TERRITOIRE : LE MILIEU HUMAIN

IV.2.1. LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS

IV.2.1.1. LES TRAFICS ACTUELS

MOYENNE JOURNALIÈRE ANNUELLE

Les données issues des comptages réalisés à l'échelle du département permettent une première hiérarchisation des axes :

- RD769 avec 2 niveaux de trafic au nord et au Sud de Le Faouët qui confirme l'échange significatif avec le réseau routier de Le Faouët ;
- RD790 Nord et RD782Est avec des trafics proches de 3 000 veh/j;
- RD782 Ouest et RD790 Sud avec des trafics moindres mais un trafic poids lourds significatif.

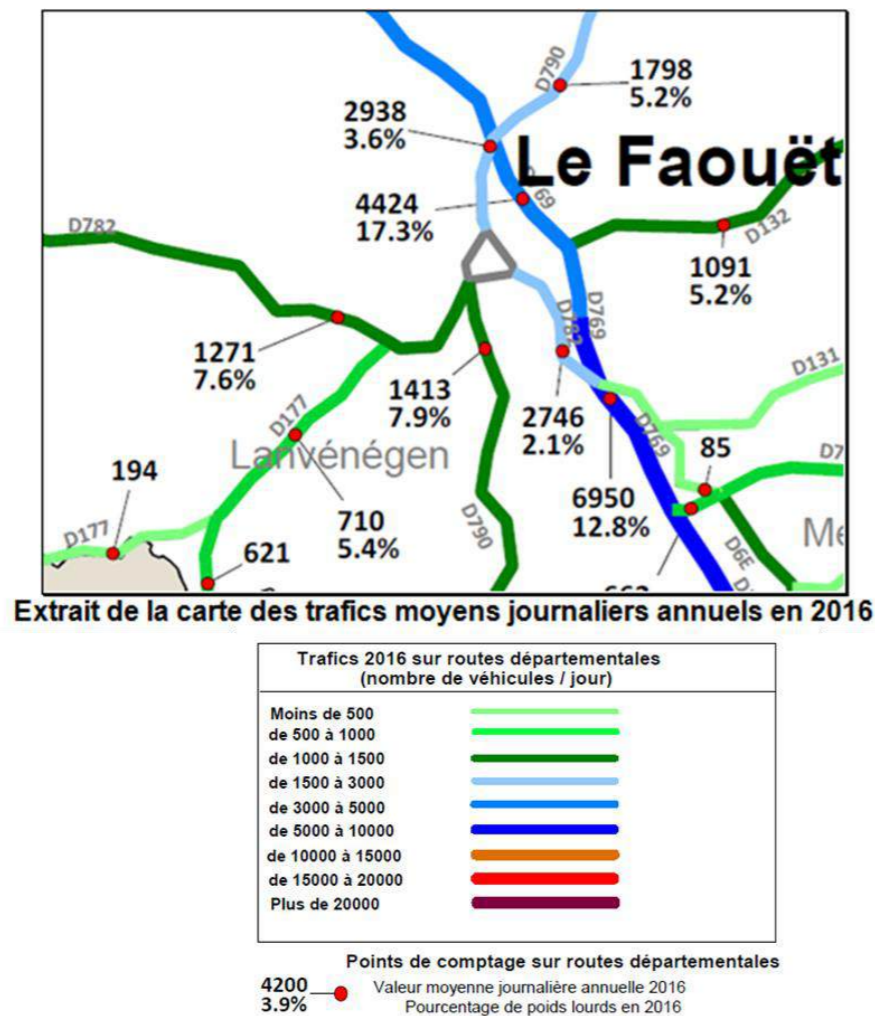


Figure 2 : Extrait de la carte des trafics moyens journaliers annuels en 2016

MOYENNE EN JOURS OUVRÉS EN AVRIL ET JUIN 2017

Une étude de circulation réalisée en avril et juin 2017 détaille la situation :

- RD790 nord : plus de 3 500 véhicules par jour ouvrable avec un trafic poids-lourds de 240 PL/jour (7 % de PL) ;
- RD782 est : 3 000 véhicules par jour ouvrable et 75 PL/jour (2,5 % de PL sur RD interdite aux PL) ;
- RD782 Ouest : plus de 2 000 véhicules par jour ouvrable dont environ 140 PL/jour (7 % de PL).

Le trafic de transit traversant le centre-ville de Le Faouët (par jour ouvré) :

- trafic de transit nord-sud : 927 véhicules ;
- trafic de transit est-ouest : 1 113 véhicules.

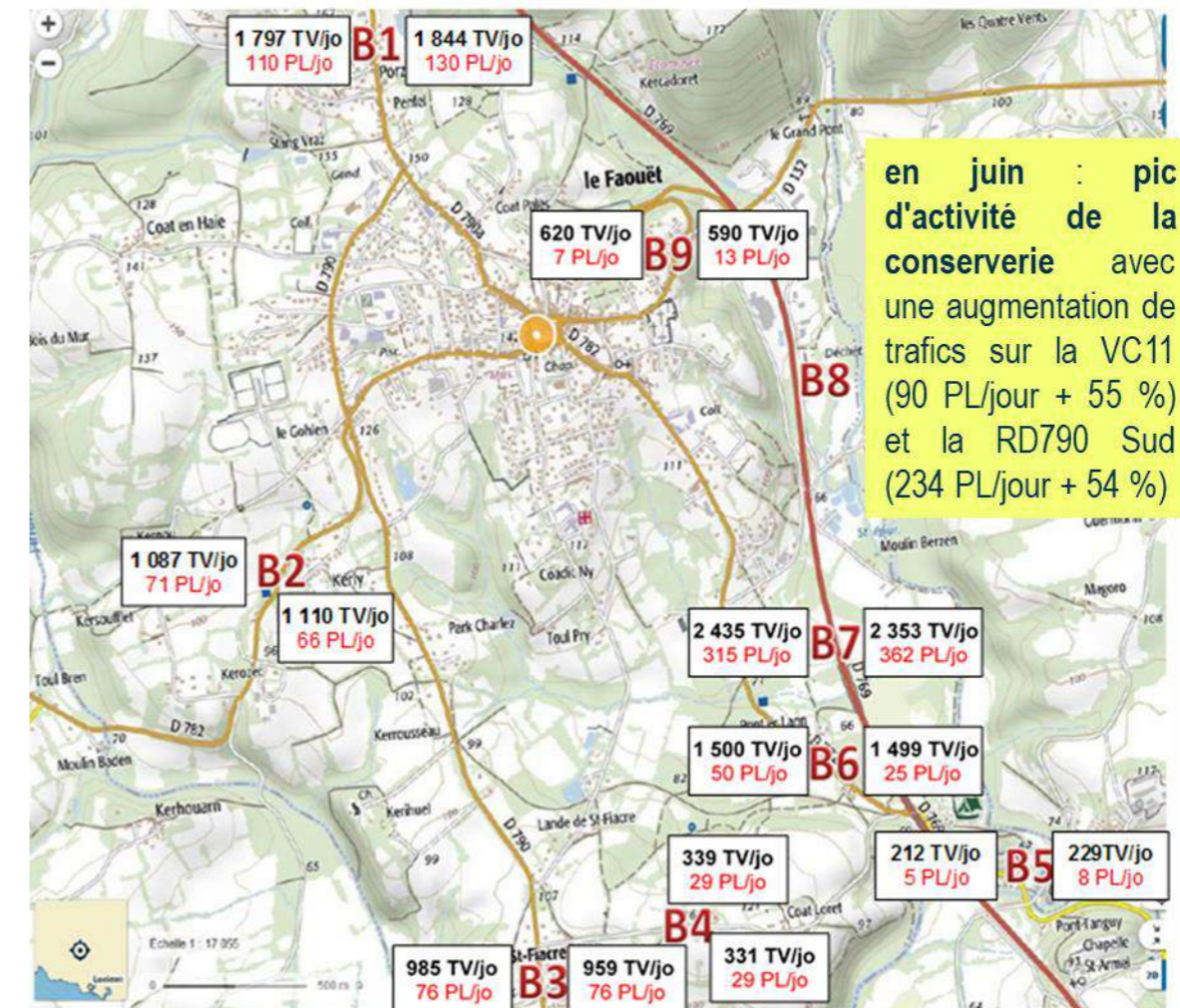


Figure 3 : Synthèse des trafics moyens par jour ouvrable

TRAFIC AUX HEURES DE POINTE

Des comptages directionnels réalisés en avril 2017 ont permis de constater :

- Environ 400veh/h le soir autour des halles ;
- Le trafic sortant de Le Fauët le soir est le mouvement principal sur le carrefour RD769-RD782 Beg er Roch.

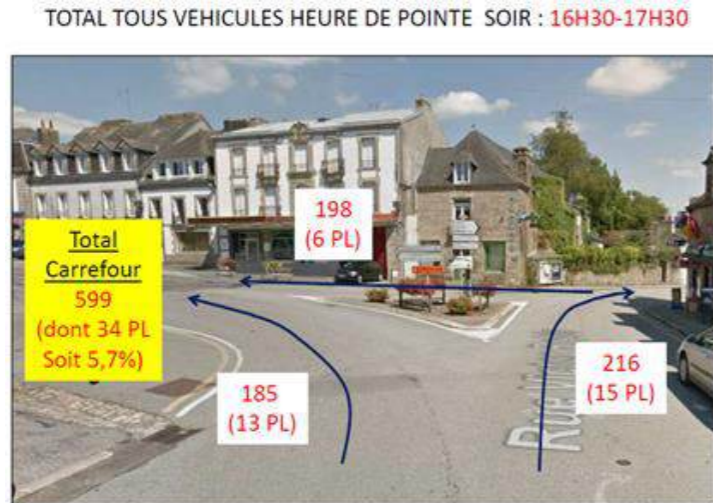


Figure 4 : Le carrefour RD782/RD790a - Place des Halles

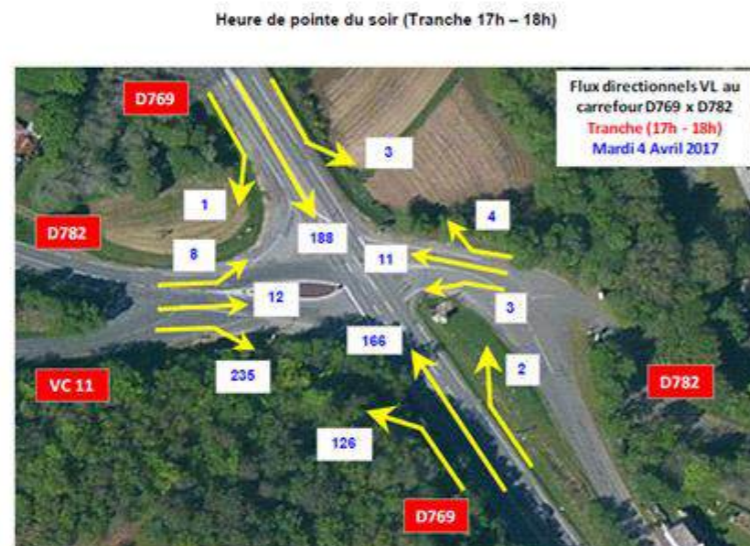


Figure 5 : Le carrefour RD769/RD782/VC11 de Beg er Roch

IV.2.1.2. L'ANALYSE DES DÉPLACEMENTS

Les flux de transit identifiés varient entre 20 et 45 % du trafic observé. La desserte locale reste donc prépondérante.

Le transit VL est-ouest est environ 20 % plus important que le transit VLnNord-sud.

Les poids-lourds en transit représentent environ 210 PL/jour.

Ce constat conduit le Département à défendre un projet de contournement de Le Fauët qui permette de sortir le trafic de la traversée urbaine et de capter un trafic de transit qui emprunte actuellement des itinéraires plus longs et inadaptés (exemple de la RD782 est pourtant interdite aux poids-lourds) et qui pourrait atteindre au total 1 500 véhicules/jours.

L'objectif prioritaire du Département étant de développer un réseau inter-agglomérations.

IV.2.1.3. LA SÉCURITÉ ET LES DYSFONCTIONNEMENTS IDENTIFIÉS

Sur les 8 dernières années (2009-2016), 5 accidents corporels ont été recensés sur la RD782 faisant 1 tué, et 4 blessés hospitalisés ; 3 d'entre eux ont eu lieu en traversée d'agglomération de Le Fauët et 2 accidents corporels sont recensés sur la RD790.

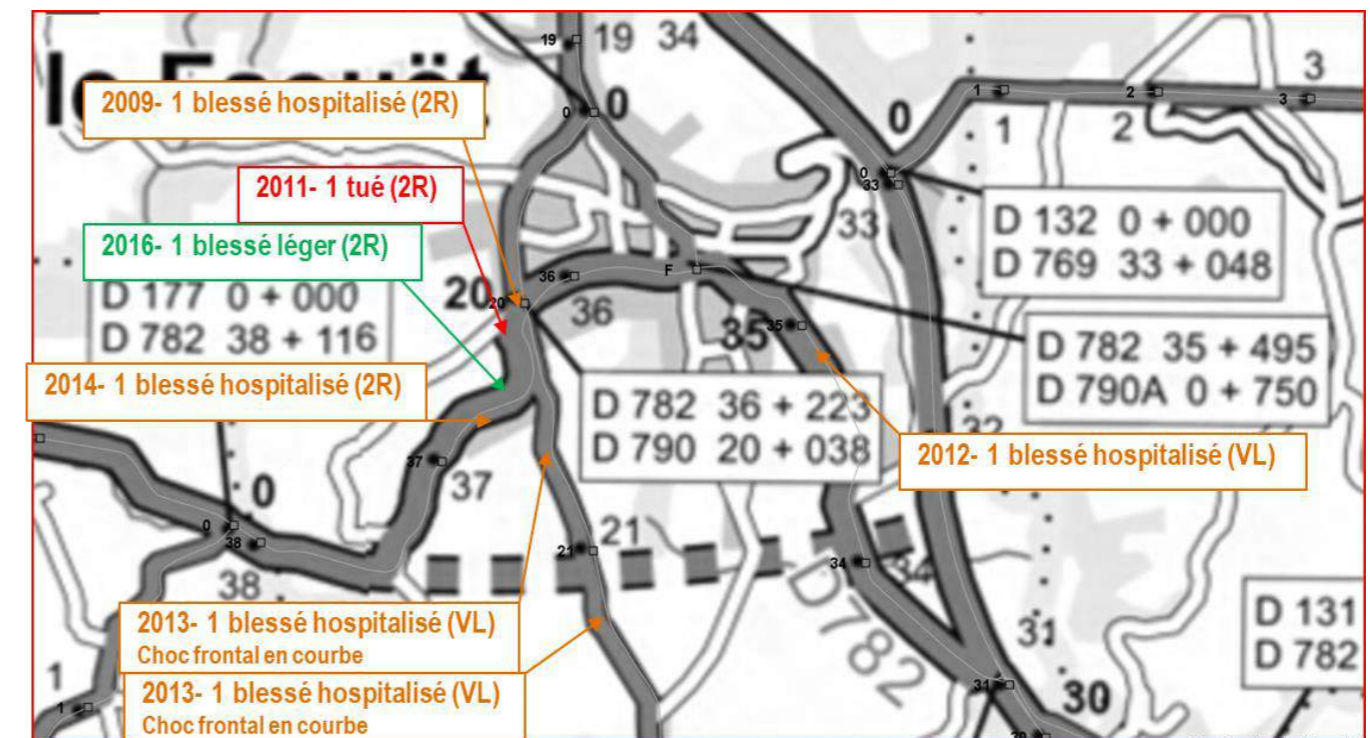


Figure 6 : Accidentologie sur la RD782 et RD790

Les dysfonctionnements relèvent du report du trafic de transit et notamment poids-lourds dans le centre-ville ; cette situation se traduit par des problèmes :

- d'allongement de parcours pour les poids lourds circulant entre Lorient (RD769) et les activités locales sur Guisriff et Lanvenegen ;
- d'insécurité et de gêne pour les riverains.

L'usage de ces espaces urbains est quasi exclusivement orienté vers les déplacements routiers. Ce contexte et l'organisation de ce réseau restreignent donc les possibilités de répondre à d'autres usages plus urbains tournés vers la qualité de vie, la proximité, la vie collective, ...

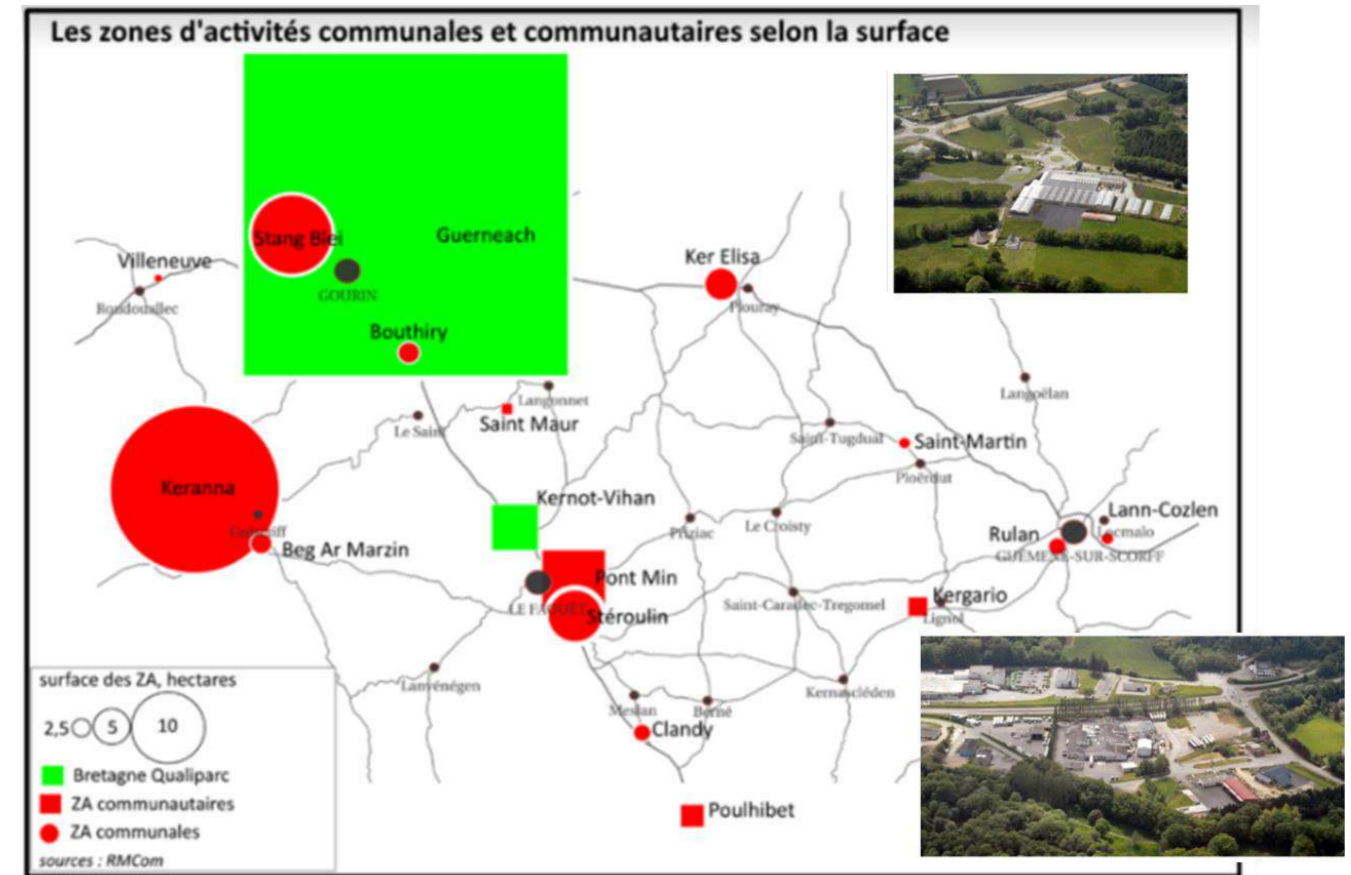


IV.2.1.4. LES PÔLES GÉNÉRATEURS DE TRAFIC

Les entreprises de l'industrie agro-alimentaire sont très présentes sur le territoire de Roi Morvan Communauté et se répartissent principalement sur Le Fauët, Gourin et Guiscrieff. Il en va de même pour les zones d'activités communales et communautaires.

À l'est de la zone agglomérée de Le Fauët, les pôles générateurs de trafic concernent les zones d'activité de Pont Min et de Kernot Vihan, accessibles depuis la RD769, et le centre centre-ville de Le Fauët qui regroupe les commerces et services.

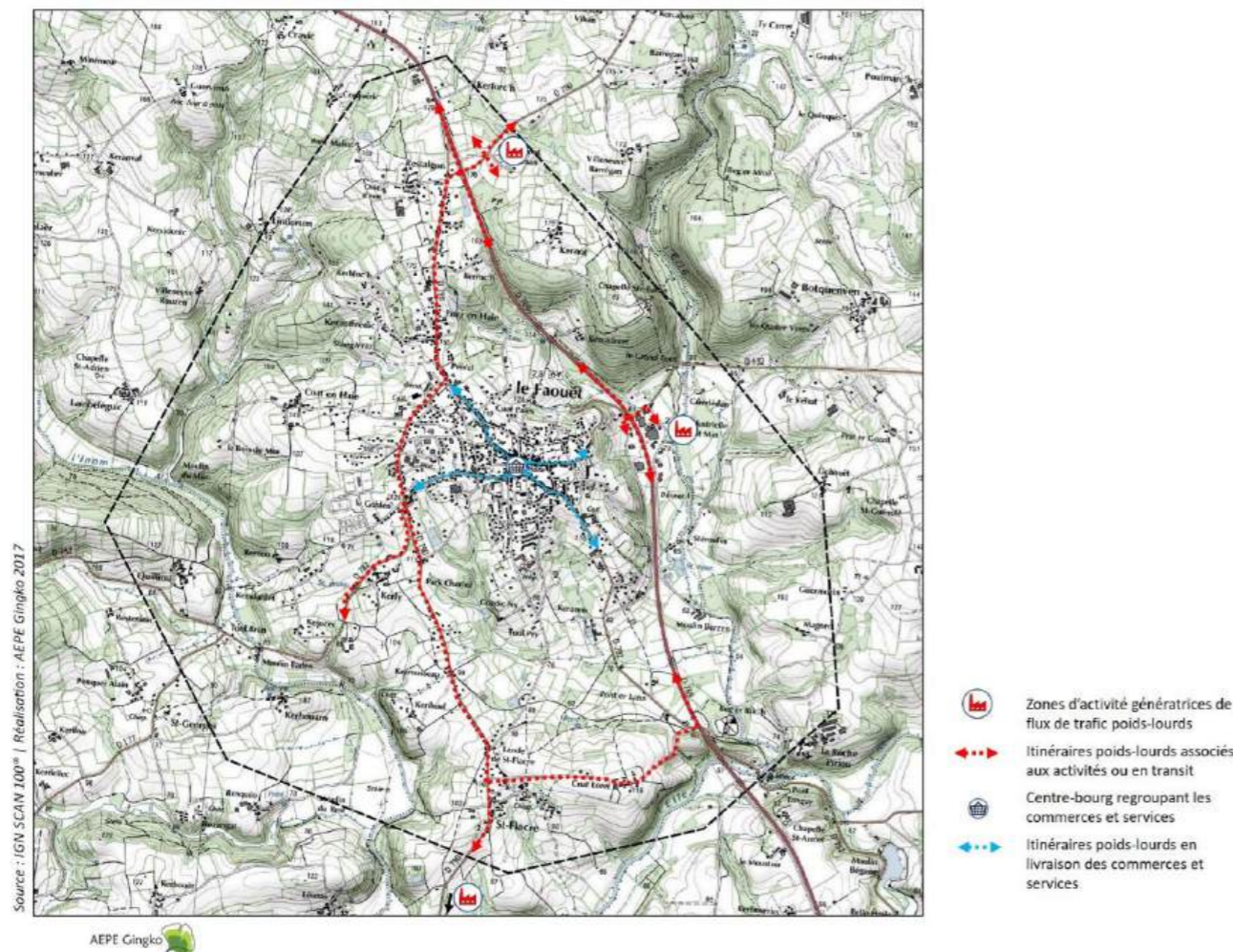
En extrémité sud de la commune de Le Fauët, la Conserverie Morbihannaise (entreprise de la marque Daucy) génère un trafic domicile/travail relativement important et un trafic poids-lourds significatif. En effet, avec plus de 200 salariés en CDI, la conserverie est l'un des principaux employeurs du secteur. De juin à octobre, avec les récoltes de haricots, c'est plus de 500 salariés qui sont en activité, soit 350 équivalents temps plein à l'année.



Carte 6 : Les zones d'activités communales et communautaires implantées sur le territoire de Roi Morvan Communauté



Carte 7 : La Conserverie Morbihannaise implantée au sud de la commune de Le Fauët



Carte 8 : Les pôles générateurs de trafic à Le Faouët et les flux de trafic poids-lourds associés

IV.2.1.5. CONCLUSION SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE

La situation routière sur le secteur de Le Faouët se caractérise ainsi :

- le réseau viaire au droit de Le Faouët présente un ensemble de voies aux fonctions et caractéristiques très hétérogènes. Toutes les voies (RD782, RD790, ex RD122, ...), qui assurent la double fonction de desserte et de transit et qui traversent le centre-ville de Le Faouët, ne sont pas adaptées à supporter le trafic de transit existant en traversée urbaine ;
- les dysfonctionnements relèvent moins du niveau de trafic en traversée de Le Faouët que des conditions de report du trafic de transit et notamment poids-lourds au droit du bourg, qui se traduit par des problèmes d'allongement de parcours ou d'insécurité et de gêne pour les riverains. L'usage de ces espaces urbains est quasi exclusivement orienté vers les déplacements routiers. Ce contexte et l'organisation de ce réseau restreignent les possibilités de répondre à d'autres usages plus urbains tournés vers la qualité de vie, la proximité, la vie collective, ... ;

- le transit PL est significatif (210 PL/jour en transit). Du fait de l'interdiction de traverser le centre-ville, ce trafic emprunte soit la RD790 (itinéraire conseillé depuis la RD769) avec un tronçon urbain et la proximité d'un collège et d'équipements sportifs, soit la VC11 pas adaptée (peu large avec des habitations très proches) ;
- sur les 15 dernières années, 5 accidents corporels ont été recensés sur la RD782 faisant 1 tué, et 4 blessés hospitalisés et 3 d'entre eux ont eu lieu en traversée d'agglomération de Le Faouët ;
- la commune de Le Faouët se situe au centre des cinq aires d'influence du territoire du Roi Morvan. Ces aires d'influence sont génératrices de nombreux déplacements entre-elles sources d'un trafic d'échange significatif dont une partie transit par Le Faouët. Gourin, Le Faouët et Guéméné-sur-Scorff sont les trois pôles principaux du territoire et disposent des équipements de services nécessaires à la population ;
- l'augmentation linéaire des trafics nécessite d'adapter le réseau départemental pour améliorer les conditions de circulation et la sécurité des déplacements et des riverains en milieu urbain.

IV.2.2. POPULATION ET ACTIVITÉS

IV.2.2.1. ACTIVITÉS INDUSTRIELLES ET TERTIAIRES

Le Roi Morvan Communauté (RMCom) possède un territoire riche de 1 744 établissements artisanaux, commerciaux, industriels et agricoles, dont 594 établissements sur le canton du Faouët.

Sur le périmètre d'études, les activités industrielles sont principalement regroupées sur la zone artisanale de Pont Min à Le Faouët, qui s'étale 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.

Au sud du périmètre d'études, en limite communale de Le Faouët et de Lanvégen, la Conserverie Morbihannaise emploie plus de 200 personnes générant un trafic quotidien important traversant ce périmètre.

A l'échelle du fuseau d'étude, il n'y a pas d'activité industrielle, ni de commerce.

IV.2.2.2. TOURISME ET LOISIRS

Dans une campagne très vallonnée, Le Faouët regorge de sites enchanteurs, promesses de belles randonnées. Qui pourrait imaginer trouver ici, aux confins de la Cornouaille morbihannaise, les plus belles halles de Bretagne, un des plus beaux jubés de France, de somptueuses chapelles gothiques, ...

Ces sites, ces paysages et ce patrimoine (voir chapitre consacré) génère une attractivité touristique liée notamment au développement des activités de pleine nature (randonnées cyclo et pédestre) et au tourisme vert.

IV.2.2.3. AGRICULTURE ET SYLVICULTURE

Dans le cadre des études relatives au projet de contournement de le Faouët, La Chambre d'Agriculture du Morbihan réalise un diagnostic global du territoire et de ses caractéristiques agricoles. Elle a également conduit des rendez-vous individuels avec chaque exploitant concerné par le fuseau d'étude pour recueillir les données et évaluer le fonctionnement de l'exploitation, le foncier, les accès aux parcelles, les déplacements.

Il s'agira dans la phase d'étude des impacts de dresser pour chaque exploitant concerné les problématiques posées et de proposer des mesures adaptées.

LE CONTEXTE AGRICOLE

La commune de Le Faouët est située au cœur du bassin versant Éllé-Isole-Laïta (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.

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

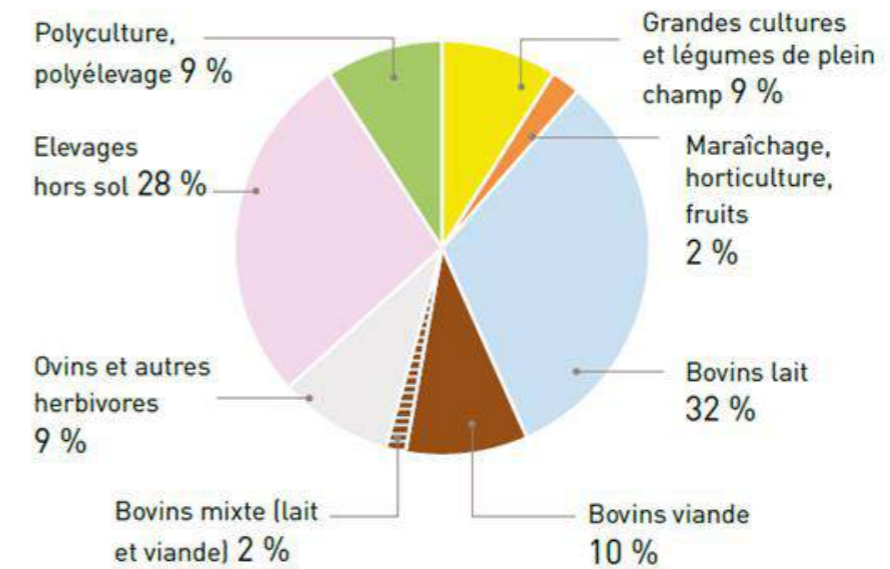
- Diminution importante du nombre d'exploitations de 33,4% (notamment dans le Morbihan) ;
- Réduction de la SAU de 4,7% (particulièrement sur le Finistère) ;
- Forte augmentation du nombre d'UGB par exploitation : +51 UGB (soit +44%), pour une diminution globale à l'échelle du territoire de 4%.

Le bassin versant EIL 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).

La commune de le Faouët se situe au nord-ouest du Morbihan, au cœur de la Communauté de Commune « Roi Morvan Communauté ». L'agriculture y est prédominante et 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 7 : Chefs d'entreprise et salariés agricoles sur le territoire de Roi Morvan Communauté

AU SEIN DU FUSEAU D'ÉTUDE

L'agriculture est très présente dans le fuseau d'étude.

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.

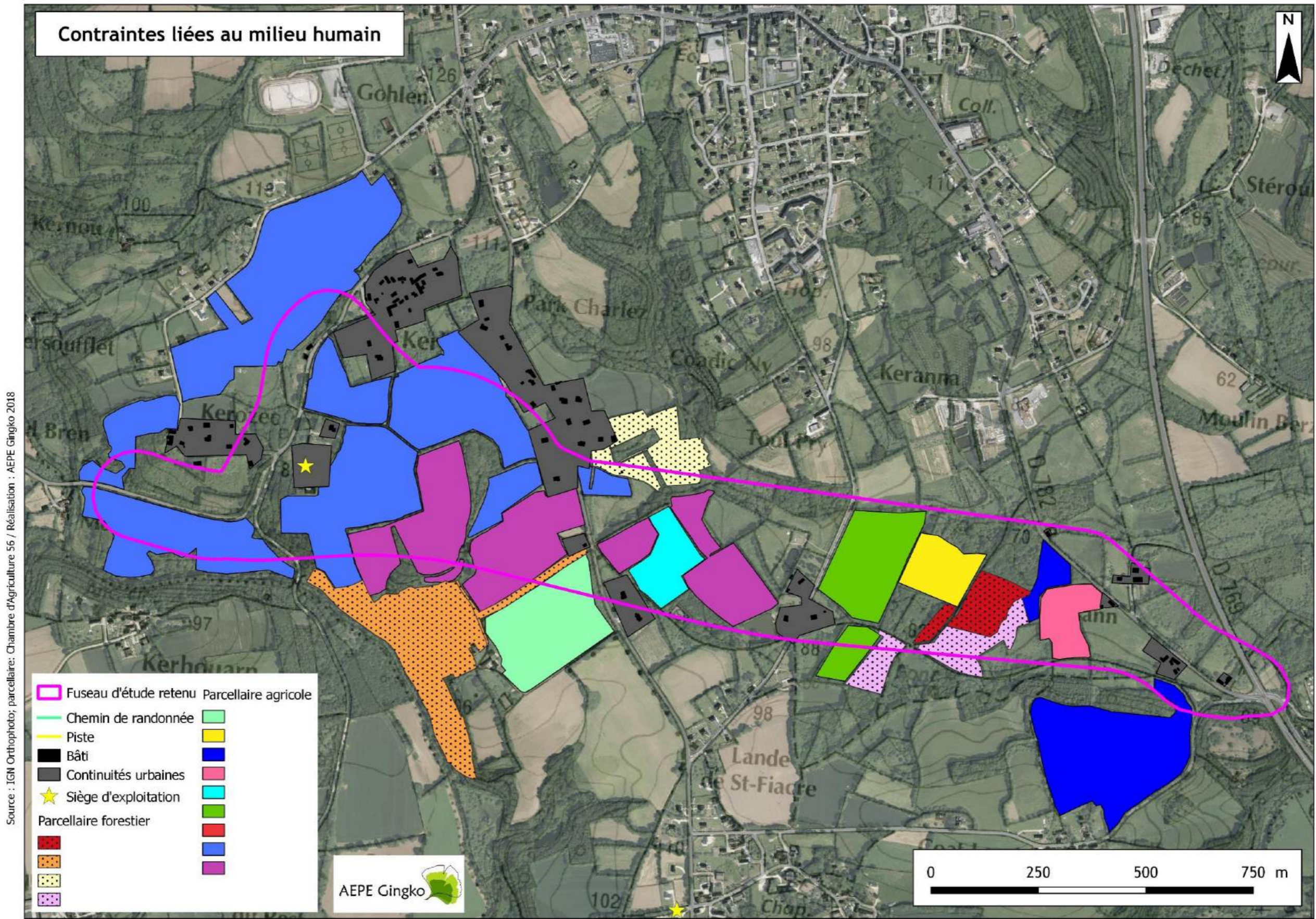
Les entreprises en agriculture biologique sont particulièrement présentes sur la zone d'étude (presque 20 % pour 8 % au niveau de la région Bretagne). L'agriculture biologique constitue un mode de production ayant recours à des pratiques culturales et d'élevages soucieux de l'environnement. Ainsi, elle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

D'autre part, certains agriculteurs se sont engagés dans des mesures agro-environnementales appelées MAE. 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.

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

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.



Carte 9 : Parcelle agricole et forestier au sein du fuseau d'étude

IV.2.3. URBANISME ET SERVITUDES

LES DOCUMENTS D'URBANISME

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

Le projet de contournement de Le Faouët devra être compatible avec les orientations du SCoT de Roi Morvan Communauté arrêté depuis le 13 mars 2017.

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

La Communauté de Communes Roi-Morvan-Communauté s'est engagée dans l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) sur son territoire. En attendant l'approbation du PLUi sur l'ensemble des communes du territoire, les documents d'urbanisme communaux continuent d'exister et s'appliquent aux autorisations du droit des sols.



Figure 8 : Calendrier du PLUi de Roi Morvan Communauté

LE DOCUMENT D'URBANISME DE LE FAOUËT

Le Plan Local d'Urbanisme de Le Faouët engagé n'est pas opposable mais ses principales orientations devraient se retrouver dans le PLUi en cours d'élaboration. Le projet devra être compatible avec les orientations du PLUi si celui-ci entre en vigueur avant la déclaration d'utilité publique du contournement de Le Faouët.

Le POS de Le Faouët approuvé restera opposable jusqu'à l'approbation du PLUi de Roi Morvan Communauté en cours d'élaboration.

LA CARTE COMMUNALE DE LANVÉNÉGEN

La carte communale de Lanvénegen a été approuvée le 1er février 2006 ; elle est toujours opposable jusqu'en janvier 2019.

IV.2.4. URBANISATION

L'urbanisation se concentre principalement sur le centre-ville de Le Faouët mais de nombreux hameaux sont disséminés sur le territoire communal et constituent une contrainte particulière vis-à-vis du projet de contournement routier.

En effet, au sein du fuseau d'étude, le « mitage » est important le long des axes routiers :

- A Pont er Lann le long de la RD782-est ;
- Sur la rue Saint-Fiacre ;
- Sur la RD790 à Park Charlez et Kerrousseau ;
- Sur la RD782-ouest à Kerly et Kerozec.

IV.2.5. LA SYNTHÈSE DES ENJEUX SUR LE MILIEU HUMAIN

Les enjeux humains de l'aire d'étude du projet d'aménagement sont les suivants :

- Du bâti et une urbanisation localement dense le long des routes existantes ;
- 8 exploitations agricoles concernées par le fuseau, dont une avec des parcelles en Mesures Agro-Environnementales ; 1 siège d'exploitation au sein du fuseau ;
- 4 propriétaires forestiers concernés par le fuseau ;
- Des dessertes locales et agricoles à maintenir ;
- Des sentiers de randonnées, dont le GR38 à maintenir ;
- Des comptabilités avec les documents d'urbanisme à assurer.

IV.3. LES ENJEUX DU TERRITOIRE : LE MILIEU PHYSIQUE

IV.3.1. CLIMAT

Le climat local se situe dans un contexte océanique qui génère des précipitations relativement importantes et des températures douces tout au long de l'année. L'ensoleillement est faible et les gelées très limitées. Les vents dominants sont d'axe sud-ouest/nord-est avec une prépondérance des entrées de sud-ouest pour les vents forts.

Tableau 4 : La moyenne des précipitations et des températures mensuelles entre 1971 et 2014, station de Rostrenen (Météoclimat)

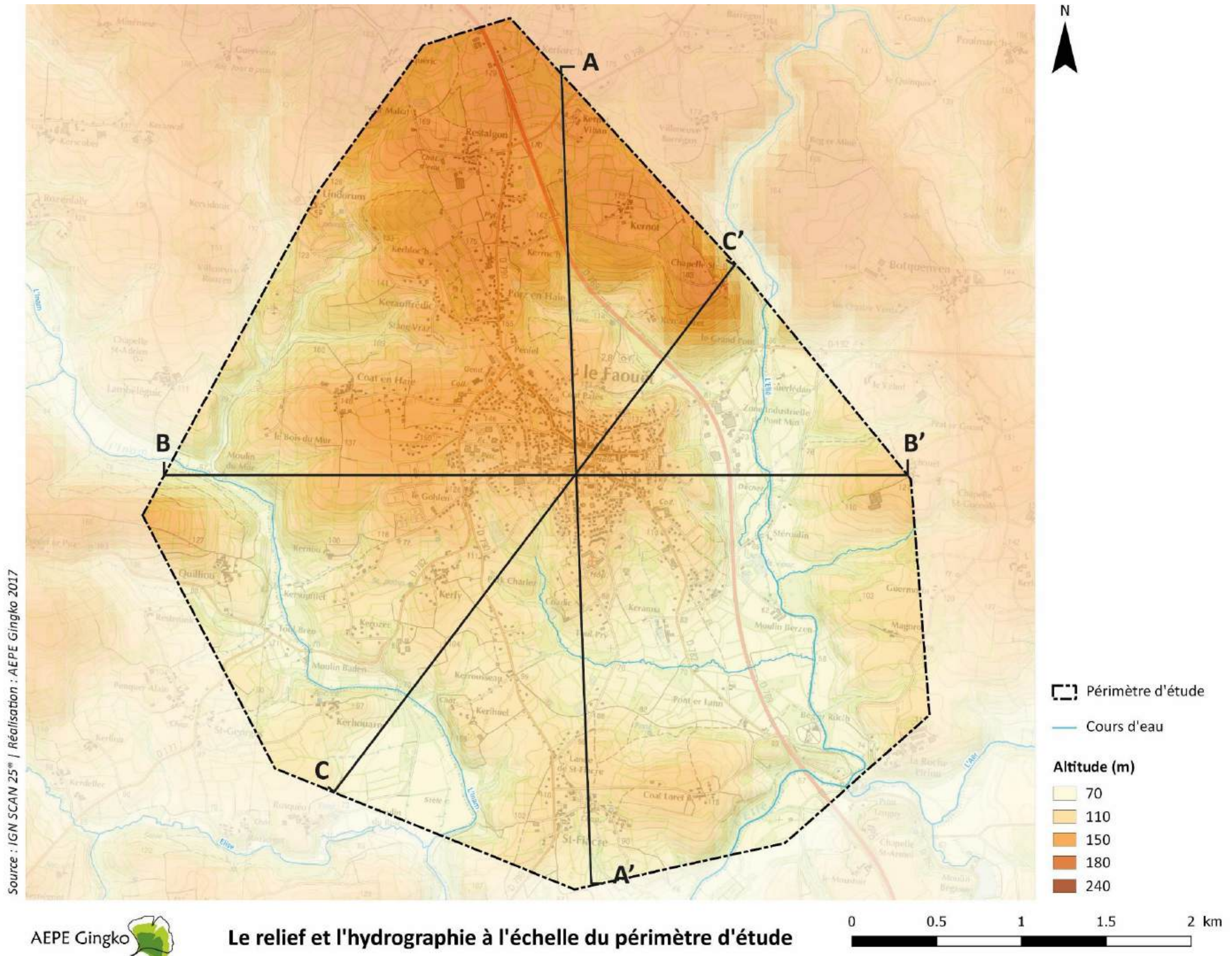
Période	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Précipitations (mm)	129,6	106,4	91	76,6	81,2	52,1	59,7	58,7	79,4	113,5	115,7	136,1
Température minimale	2,7	2,6	3,8	4,9	7,8	10,3	12,3	12,4	10,7	8,4	5,3	3,4
Température maximale	7,4	8,2	10,6	12,7	15,9	19	21,2	21,3	18,8	14,8	10,7	8,2
Température moyenne	5,1	5,4	7,2	8,8	11,9	14,6	16,8	16,9	14,7	11,6	8	5,8

IV.3.2. RELIEF ET TOPOGRAPHIE

L'observation du contexte géomorphologique de la commune de Le Faouët fait apparaître sa position en interfluve, entre l'Inam et l'Ellé. Ces cours d'eau composent respectivement la limite ouest et est de la commune, et leur confluence marque la limite sud.

Les caractéristiques topographiques et géomorphologiques du site constituent une contrainte particulière pour un projet routier.

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.



Carte 10 : Le relief et l'hydrographie à l'échelle du périmètre d'étude

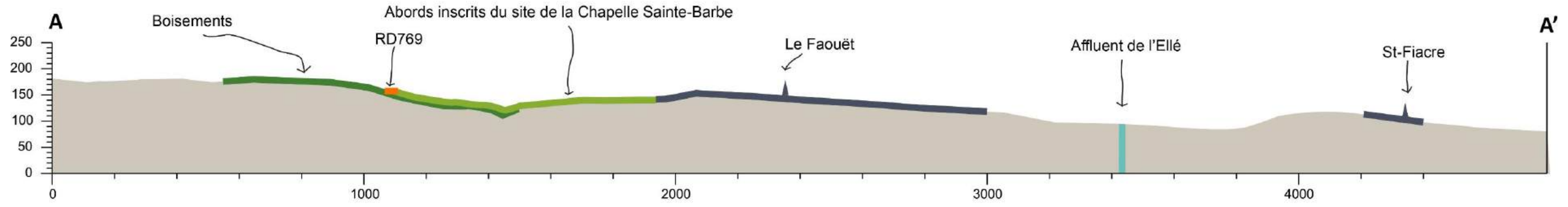


Figure 9 : La coupe topographique AA' - Augmentation altimétrique x1,7

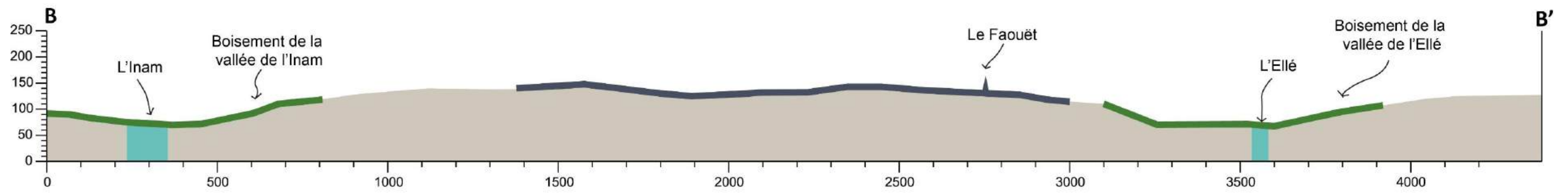


Figure 10 : La coupe topographique BB' - Augmentation altimétrique x1,6

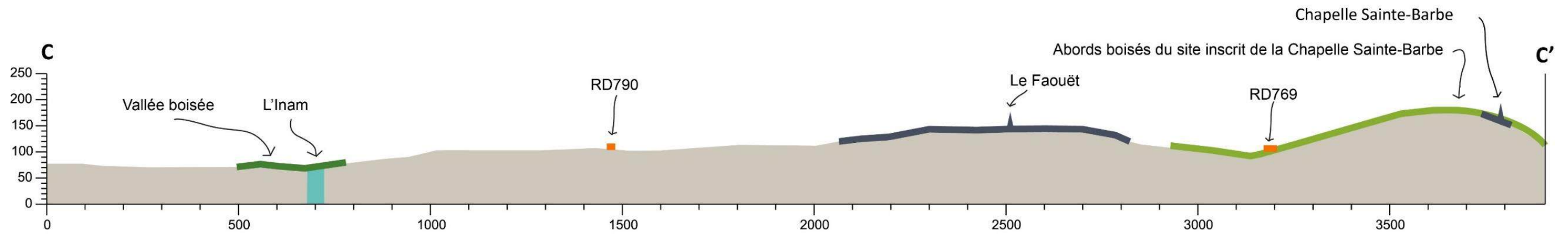


Figure 11 : La coupe topographique CC' - Augmentation altimétrique x1,2

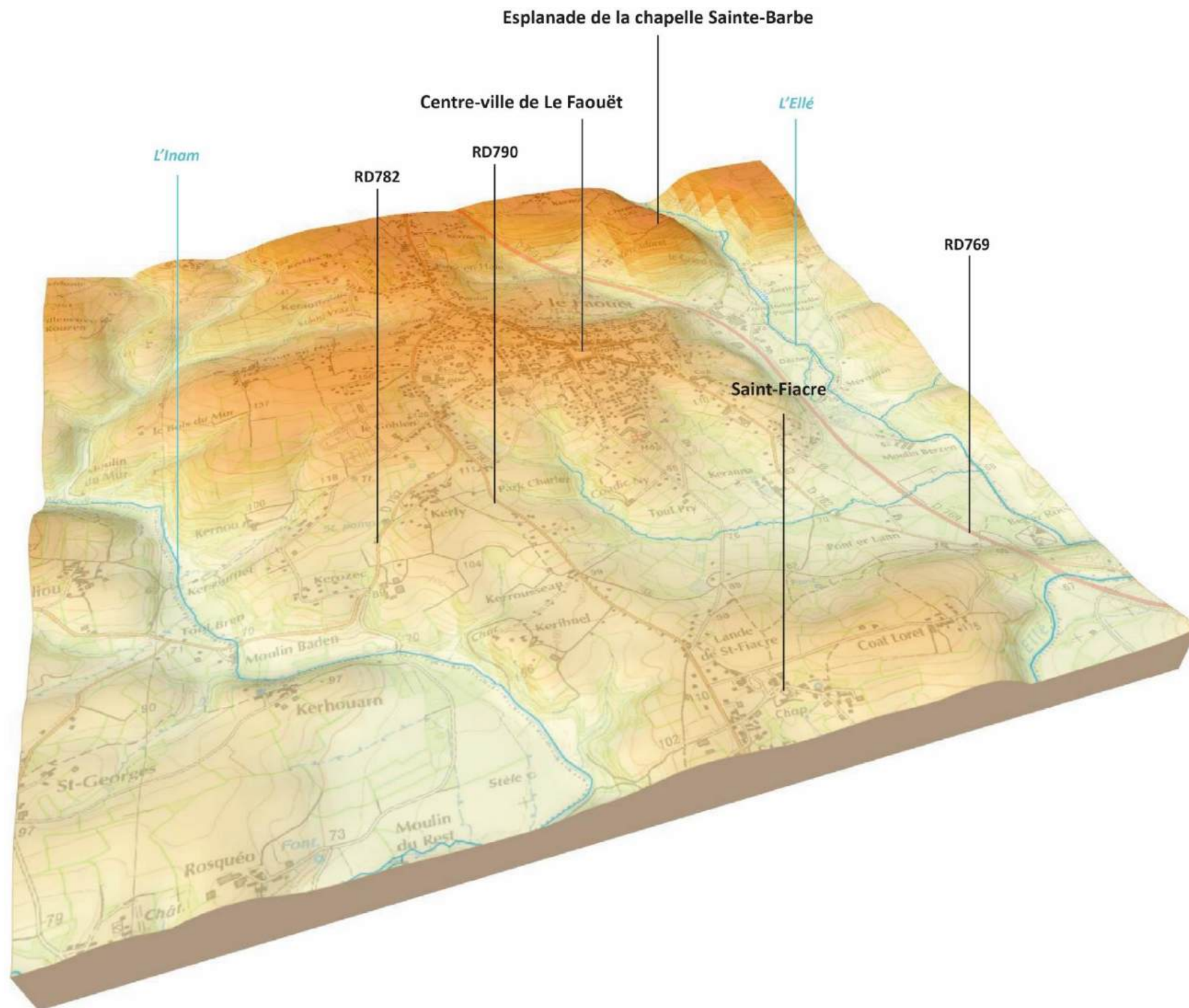
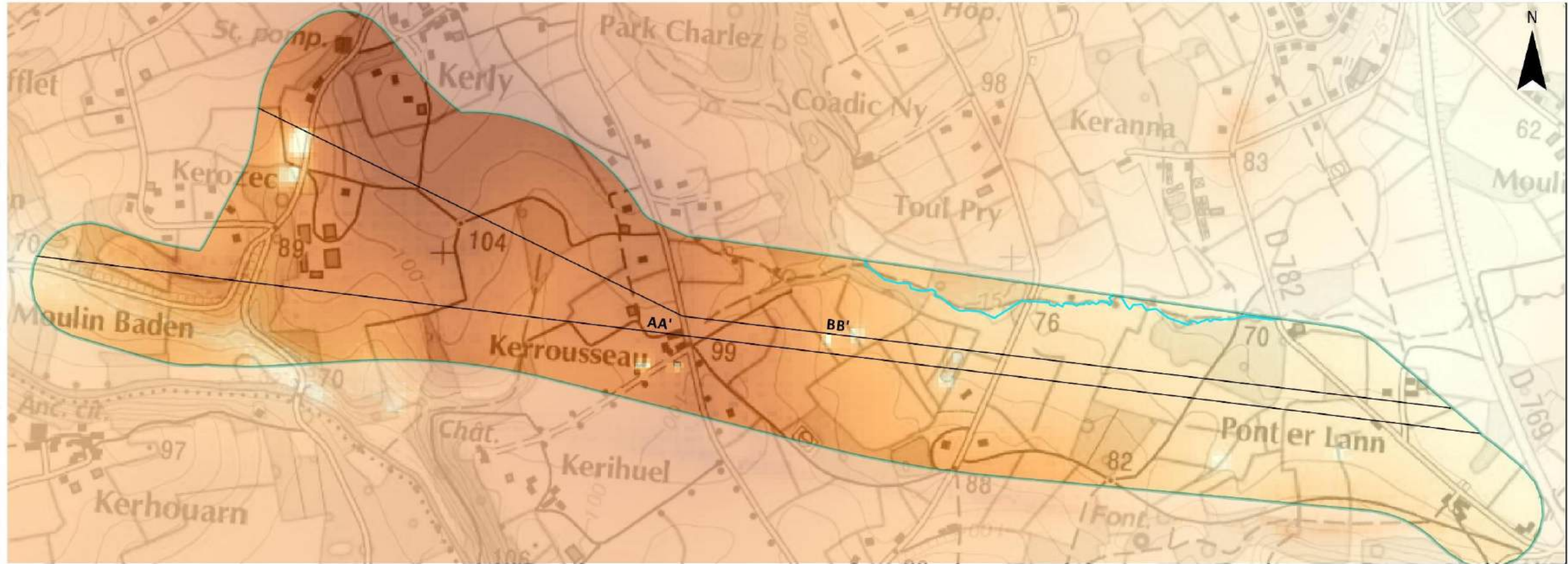


Figure 12 : Le bloc diagramme du relief à l'échelle du périmètre d'étude -Augmentation altimétrique x2

Source : IGN SCAN 25®, BD ALTI® | Réalisation : AEPE Gingko 2018



-  Fuseau-retenu
-  Coupes altimétriques
- Altitude (m)**
 -  65.6
 -  75.5
 -  85.4
 -  95.3
 -  105
-  Cours d'eau



Relief et hydrographie à l'échelle du fuseau retenu

Carte 11 : Relief et hydrographie à l'échelle du fuseau retenu

La topographie du fuseau d'étude retenu 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).

Comme l'illustre les coupes AA' et BB', le relief marqué de l'ouest du fuseau se ressent plus fortement à l'est de la RD790. La topographie offre de plus grandes variations du relief sur la coupe AA' qui traverse le coteau nord de 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.

En conclusion, le relief marqué présent 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.

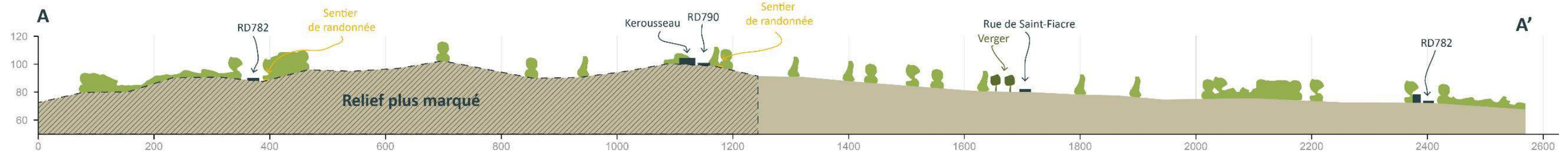


Figure 13 : Coupe AA' à l'échelle du fuseau retenu – Augmentation altimétrique x2,4

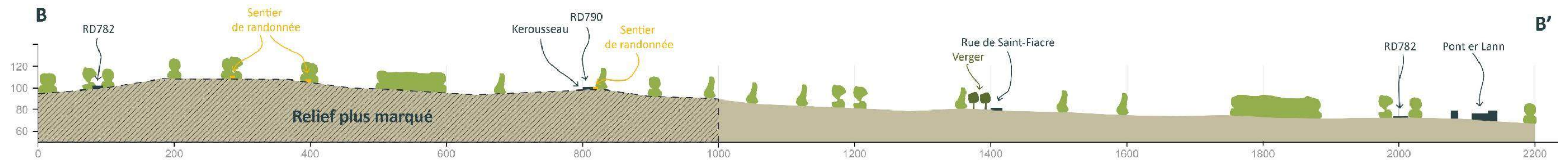


Figure 14 : Coupe BB' à l'échelle du fuseau retenu – Augmentation altimétrique x1,6

IV.3.3. LE CONTEXTE HYDRAULIQUE

L'étude du contexte hydraulique a été réalisée à l'échelle du fuseau d'étude retenu par Aménagement Pierres & Eau.

IV.3.3.1. LE RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE

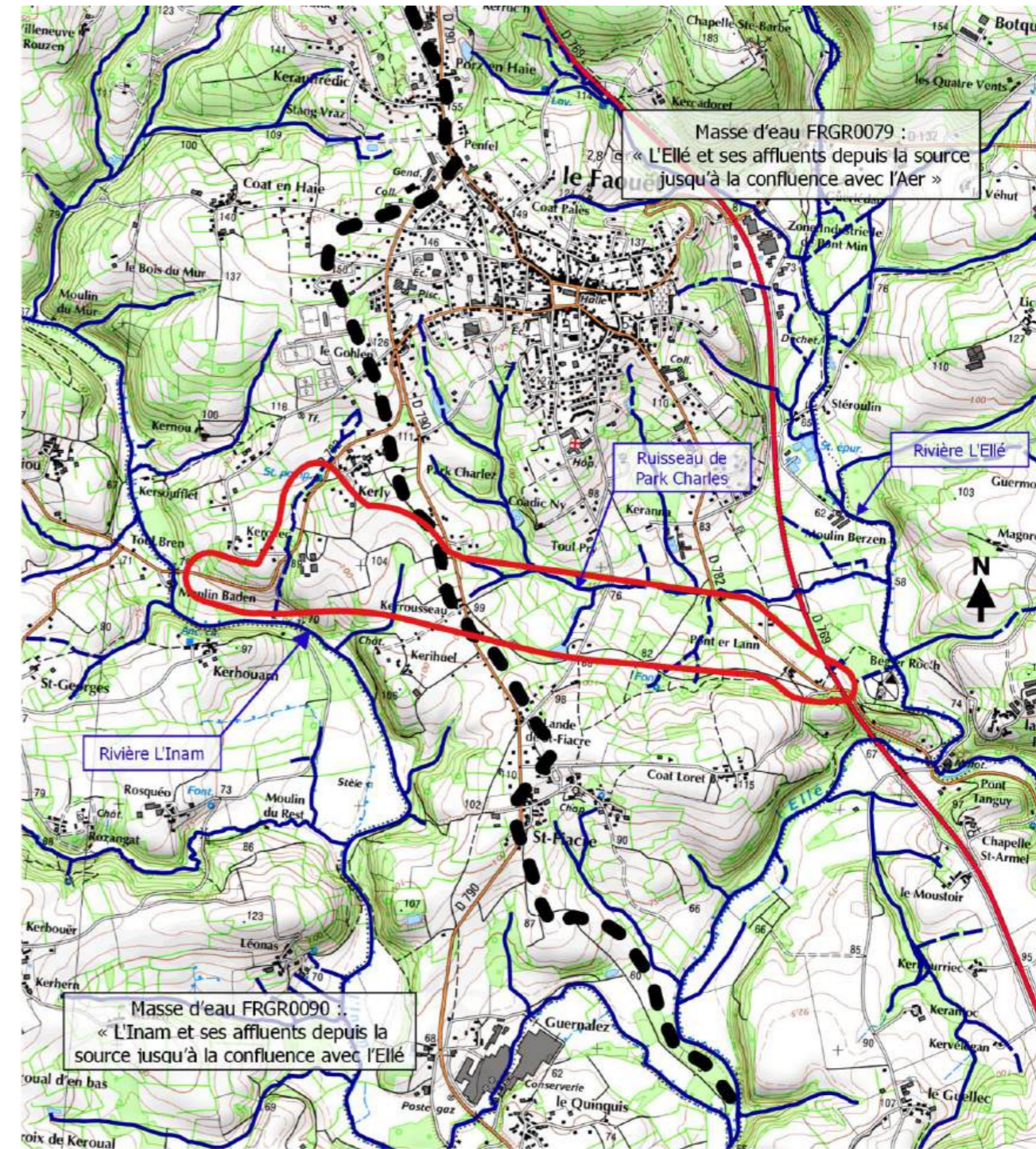
Le Faouët fait partie du bassin versant hydrographique Ellé-Isole-Laïta, et plus spécifiquement du bassin versant de l'Ellé.

La zone d'étude est implantée sur deux masses d'eau :

- Masse d'eau FRGR0079 : « L'Ellé et ses affluents depuis la source jusqu'à la confluence avec l'Aer »
- Masse d'eau FRGR0090 : « L'Inam et ses affluents depuis la source jusqu'à la confluence avec l'Ellé »

La partie est du fuseau d'étude appartient au sous-bassin versant du ruisseau de Park Charles, qui rejoint l'Ellé à Prad Pont Uzet, au sud de Moulin Berzen. Ce ruisseau draine la quasi-totalité de l'agglomération de Le Faouët.

La partie ouest du fuseau d'étude fait partie du sous-bassin de l'Inam, encore appelé Ster-Laër. Cette rivière, généralement calme, coule souvent dans un fond de vallée plat occupé par des prairies. Mais elle traverse aussi des sections encaissées, notamment au niveau du Moulin Baden et Kerhouarn, au niveau desquelles son écoulement est plus rapide.



Source : Scan 25 - CE GEOIDECARTO / Réalisation : Aménagement Pierres et Eau

Fuseau-retenu

● ● Ligne de partage des eaux

— Cours d'eau

— Ecoulement source (sage)

0 250 500 750 m

Carte 12 : Réseau hydrographique de l'aire d'étude

IV.3.3.2. LES BASSINS VERSANTS NATURELS DU FUSEAU D'ÉTUDE RETENU

La zone d'étude intercepte 9 bassins versants, décrits d'ouest en est dans le tableau suivant.

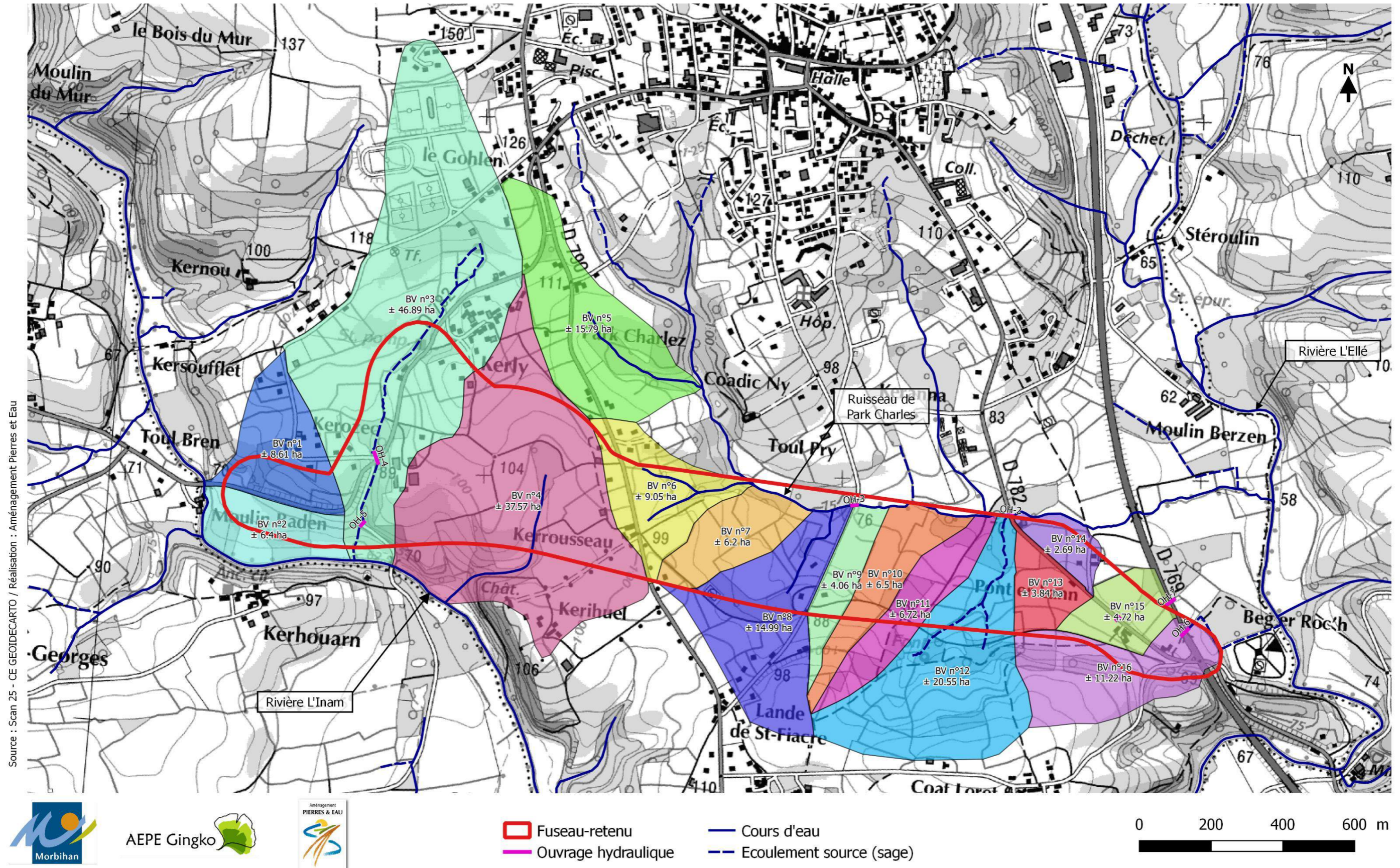
Figure 15 : Bassins versants interceptés par la zone d'étude

Nature de l'écoulement	Bassin versant naturel	Exutoire final	Commentaire
Talweg	BV 1	Rivière L'Inam	Interception des écoulements par le fossé nord de la RD 782 et rejet au droit du pont franchissant l'Inam
Coteau	BV 2	Rivière L'Inam	Versant Nord de la vallée de l'Inam. Prairie intercalé entre la RD 782 et l'Inam
Ruisseau	BV 3	Rivière L'Inam	Écoulement naturel prenant sa source au sud du lieu-dit « le Gohlen ». Ce ruisseau collecte, le complexe sportif, le hameau de Kerly et de Kerozec, ainsi qu'une partie de la RD 782. Un ouvrage hydraulique (Ø500) permet de franchir la RD 782 et un dalot (0,60 x 0,60) permet le franchissement de la voie communale en aval.
Ruisseau	BV 4	Rivière L'Inam	Petit vallon naturel encaissé s'écoulant vers le Sud-Ouest. Terrain occupé par de grandes parcelles agricoles (cultures et prairies) et quelques zones boisées drainé par un petit ruisseau débutant dans un bois humide.
Ruisseau	BV 5	Ruisseau de Park Charles	Affluent rive droite du ruisseau de Park Charles. Petit bassin versant peu urbanisé collectant une partie de la RD 782 et de la RD 790.
Ruisseau	BV 6	Ruisseau de Park Charles	Affluent rive droite du ruisseau de Park Charles. Petit bassin versant peu urbanisé collectant une partie de la RD 790.
Talweg	BV 7	Ruisseau de Park Charles	Bassin versant naturel (cultures, prairies) ruisselant vers ruisseau de Park Charles. Collectes des eaux de surface par un fossé dans le sens de la pente.
Ruisseau	BV 8	Ruisseau de Park Charles	Affluent rive droite du ruisseau de Park Charles. Petit bassin versant naturel collectant une partie du hameau La Lande de Saint Fiacre. Présence de deux plans d'eau de loisirs.
Talweg	BV 9	Ruisseau de Park Charles	Écoulement diffus en rive droite du ruisseau de Park Charles reprenant des espaces naturel (prairies) et une seule habitation.

Talweg	BV 10	Ruisseau de Park Charles	Bassin versant naturel (prairies, friches) ruisselant vers ruisseau de Park Charles. Collectes des eaux de surface par un fossé dans le sens de la pente.
Talweg	BV 11	Ruisseau de Park Charles	Bassin versant naturel (Bois, prairies, friches) ruisselant vers ruisseau de Park Charles. Collectes des eaux de surface par un fossé dans le sens de la pente.
Ruisseau	BV 12	Ruisseau de Park Charles	Écoulement naturel alimenté par des sources, fontaine en bordure du GR 18. Bassin versant fortement boisé et humide.
Talweg	BV 13	Ruisseau de Park Charles	Bassin versant naturel (cultures, prairies) intercepté par le fossé de la RD 782 dans le secteur de Pont er Lann. Rejet dans le ruisseau de Park Charles en amont du Lavoir.
Coteau	BV 14	Ruisseau de Park Charles	Versant Nord du ruisseau de Park Charles. Prairie intercalé entre la RD 782 le ruisseau.
Coteau	BV 15	Rivière l'Éllé	Terrains agricoles et une habitation intercalés entre un chemin de randonnée et la RD 782 puis zone humide (prairies et bois) intercalées entre la RD 782 et la RD 769 Les eaux sont captées par le fossé de la RD 782, passage sous la RD 782 de type dalot de dimension 0,70 x 0,40 puis écoulement dans un fossé jusqu'à la RD 769 (bois humide) Une buse Ø500 permet de franchir la RD 769 et de rejoindre l'Éllé distante de 250 m environ.
Coteau	BV 16	Rivière l'Éllé	Terrain naturel (bois, prairies) capté par le fossé du chemin de randonnée et carrefour entre les RD 782 et 769. Les eaux de surface se jettent dans un ruisseau temporaire affluent rive droite de l'Éllé.

Les bassins versants interceptés par le fuseau retenu pour le projet de contournement de Le Fauët couvrent **une surface totale de 203 ha**.

La surface de bassins versants interceptés dépasse les seuils réglementaires nécessitant un dossier de demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau.



Carte 13 : Bassins versants naturels et ouvrages hydrauliques existants

IV.3.3.3. LES BASSINS VERSANTS ROUTIERS

Les RD 782 et 790 conduisent à environ actuellement 7 rejets dans le milieu naturel :

- 2 dans l'Inam au droit du pont de la RD782 ;
- 2 dans le ruisseau prenant sa source au sud du lieu-dit « le Gohlen » ;
- 2 dans les affluents en rive droite du ruisseau de Park Charles ;
- 2 dans le ruisseau de Park Charles en amont d'un Lavoir
- 1 dans la rivière l'Éllé (petit affluent au droit du carrefour entre la RD782 et la RD 769.

IV.3.3.4. HYDROGÉOLOGIE

Les sous-sols constitués de terrains anciens agencés de façon complexe, comme celui du Morbihan, ne permettent pas le stockage de l'eau sous la forme de vastes nappes phréatiques classiquement décrites dans les régions à sous-sol sédimentaire (bassin parisien par exemple).

Dans le Morbihan, les eaux de pluie s'écoulent superficiellement en alimentant le réseau hydrographique mais s'infiltrent aussi pour partie dans les roches. Elles y demeurent piégées en formant, au sein de réseaux de fracturation, des réserves plus ou moins importantes et irrégulières selon le degré d'altération des roches.

Le socle géologique du Morbihan est donc faiblement aquifère dans son ensemble ; cependant, la ressource en eau souterraine est très compartimentée et peut, localement, s'avérer abondante.

A l'échelle régionale, la fracturation est en relation directe avec les grands accidents comme le Cisaillement Sud Armoricaïn et les failles associées.

Un autre drain naturel important est constitué par les zones de contact, ou les limites géologiques, entre les différents types de roches. Une belle illustration de ce cas est constituée par le contact nord du granite de Ploemeur et des micaschistes du Poullu : la conjonction de ce contact lithologique et de failles a conduit à un système hydrologique qui permet de fournir des quantités appréciables d'une eau d'excellente qualité.

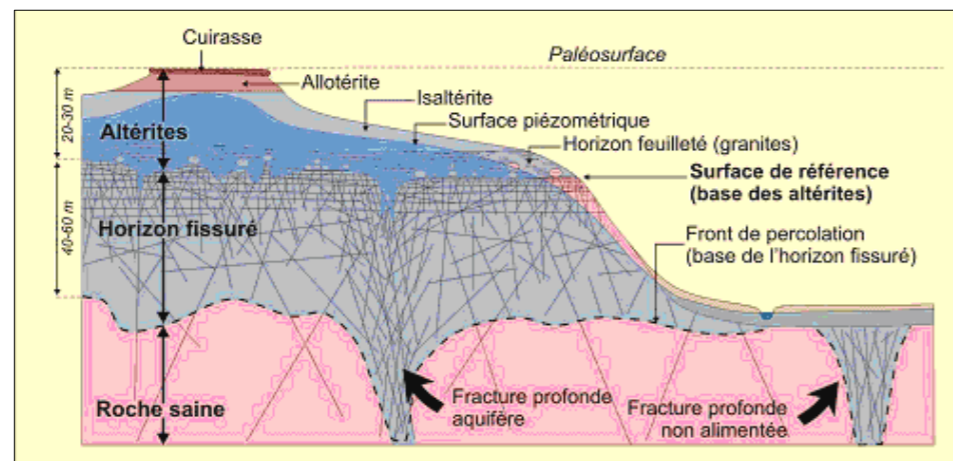


Figure 16 - Schéma conceptuel d'un aquifère de socle

Plusieurs petits écoulements prennent leur source sur la zone d'étude ou en périphérie.

On notera notamment d'ouest en est :

- La source au nord du hameau de Kerly, à l'origine de l'écoulement longeant la RD 782 jusqu'à l'Inam, bassin versant n°3 ;
- La source de l'écoulement du bassin versant n°4, localisée dans le bois humide au nord-est de Krousseau ;
- Un écoulement débutant en aval d'un étang sur le bassin versant n°8 ;
- Deux sources, dont une fontaine, localisées dans les bois humides du bassin n°12.

IV.3.3.5. LES COURS D'EAU

Trois petits cours d'eau sont implantés dans le fuseau retenu pour le contournement de Le Faouët.

Le plus important est le **ruisseau de Park Charles**. Ce ruisseau longeant la limite nord-est de l'aire d'étude est alimenté par des petits affluents et des fossés coupant le fuseau du nord au sud.

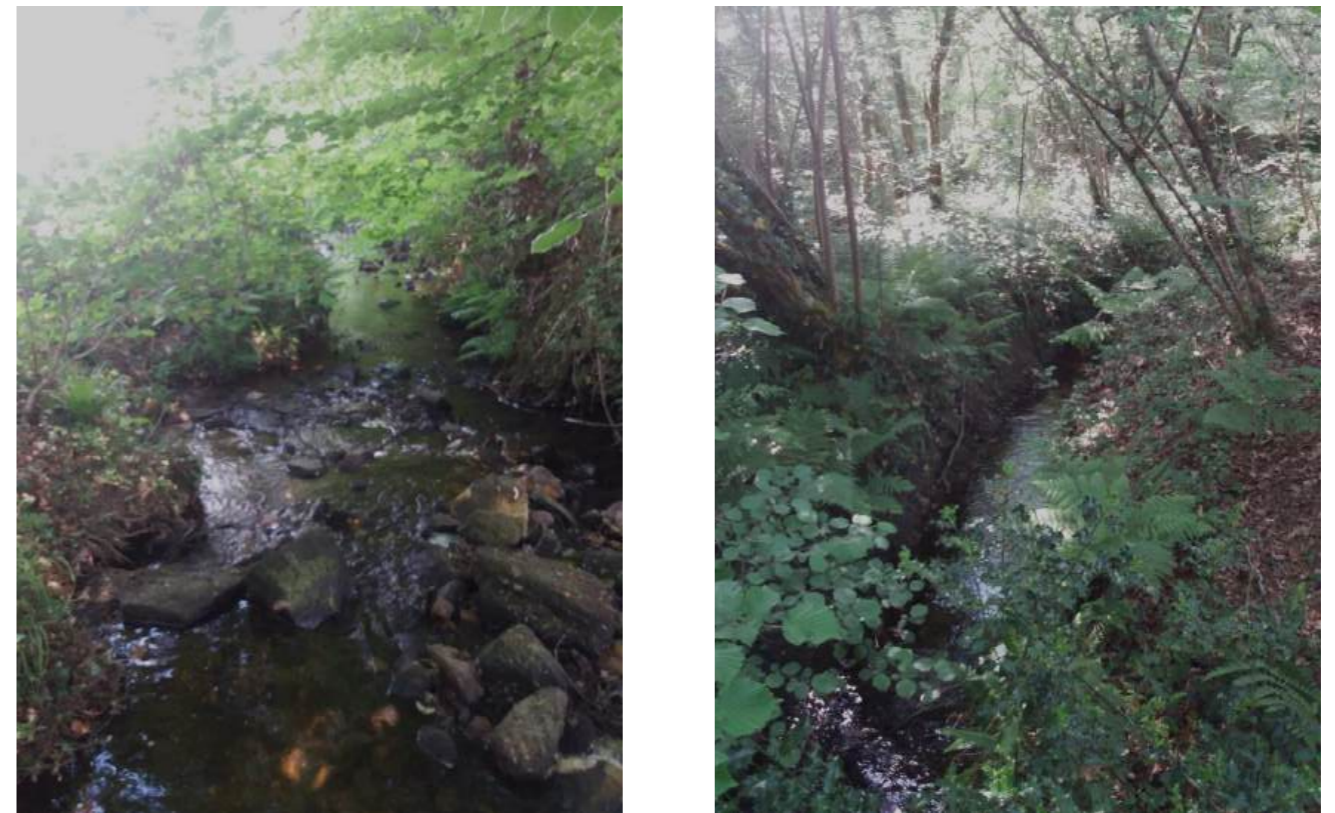


Photo 1 : Ruisseau de Park Charles entre la RD790 et 789

Dans l'emprise de l'aire d'étude le ruisseau de Park Charles est franchi par deux voies :

- OH2 : Ouvrage hydraulique 1,00 x 1,20 sous la RD 782. Ce franchissement débouche dans un lavoir et provoque une chute d'eau d'au moins 50 cm de hauteur. Il constitue un obstacle à la continuité écologique.
- OH3 : Ouvrage hydraulique Ø 600 sous la voie communale reliant Le Faouët à la Lande Saint Fiacre. Cet ouvrage constitue également un obstacle à la continuité écologique et sédimentaire du ruisseau.



Photo 2 : OH2 (1,00 x 1,20) sous la RD 782



Photo 3 : OH3 (Ø 600) sous voie communale

L'ouest du fuseau est bordé par un ruisseau temporaire s'écoulant vers l'Inam. Ce ruisseau commence au niveau d'une source au nord du hameau de Kerly et longe la RD 782.

Dans l'emprise de l'aire d'étude ce ruisseau est franchi par deux voies :

- OH4 : Ouvrage hydraulique Ø 500 sous la RD 782. Il constitue un obstacle à la continuité écologique.
- OH5 : Ouvrage hydraulique 0,60 x 0,60 sous une voie communale.

Le troisième écoulement naturel est constitué par le ruisseau de Kerrousseau. Ce ruisseau débute dans un bois humide et traverse un petit vallon naturel encaissé.

Le réseau hydrographique du fuseau d'étude, par la surface des bassins versants interceptés, les nombreux écoulements, constitue une contrainte forte pour le projet, tant au niveau technique que réglementaire.

IV.3.4. LA SYNTHÈSE DES ENJEUX SUR LE MILIEU PHYSIQUE

Le milieu physique au sein duquel s'intègre le projet de contournement de Le Faouët apparaît relativement contraignant pour la définition du tracé et la réalisation des travaux :

- le contexte géologique a généré des reliefs bien marqués sur le secteur de Le Faouët, avec une alternance de plateau en partie nord et de fonds de vallées en partie sud ;
- Ainsi, les caractéristiques topographiques et géomorphologiques du site constituent une contrainte particulière pour un projet routier ;
- La commune de Le Faouët se situe dans le bassin versant de l'Ellé. La présence d'une multitude de sources est à l'origine d'un réseau hydrographique extrêmement dense et ramifié.

IV.4. LES ENJEUX DU TERRITOIRE : LES MILIEUX NATURELS

IV.4.1. LES ESPACES NATURELS PROTÉGÉS ET LES INVENTAIRES DU PATRIMOINE NATUREL

IV.4.1.1. LE SITE NATURA 2000 « RIVIÈRE ELLÉ »

Dans le périmètre éloigné (5km), un site Natura 2000 est recensé. Il s'agit de la ZSC « Rivière Ellé » (FR5300006).

Ce site comprend la rivière Ellé et ses principaux affluents, des sources jusqu'à Quimperlé, ainsi que les bas-marais et les tourbières des têtes de bassin versant.

Cet ensemble fluvial de très grande qualité est caractérisé par des milieux tourbeux et des bas-marais périphériques et accueille notamment une importante population reproductrice de Saumons atlantiques ainsi qu'une population sédentaire et reproductrice de Loutre d'Europe sur l'ensemble du bassin en amont de Quimperlé.

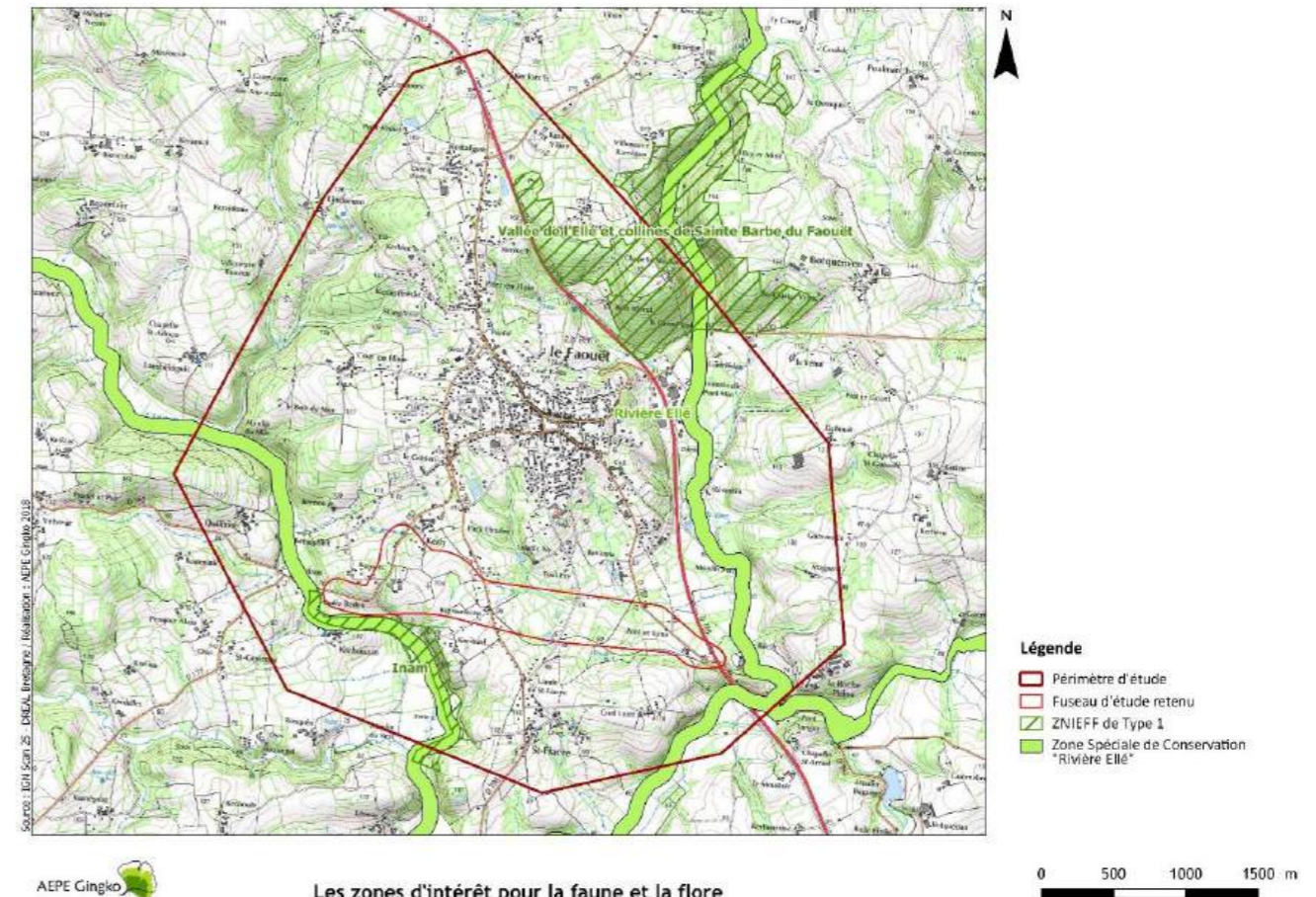
Une étude d'incidence du projet de contournement sur le site Natura 2000 « Rivière Ellé » sera nécessaire.

IV.4.1.2. LES ZONES NATURELLES D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE, FAUNISTIQUE OU FLORISTIQUE (ZNIEFF)

Deux ZNIEFF de type 1 et une ZNIEFF de type 2 sont présentes au sein du périmètre d'étude.

- ZNIEFF « Vallée de l'Ellé et collines de Sainte-Barbe du Faouët » ;
- ZNIEFF « Inam » ;
- ZNIEFF « Bassin versant de l'Ellé » (type 2) qui couvre l'ensemble du territoire étudié

Ces ZNIEFF ne revêtent pas d'enjeu réglementaire mais doivent attirer l'attention sur la présence d'un certain nombre d'espèces et d'habitats à forte valeur patrimoniale.



Les zones d'intérêt pour la faune et la flore

Carte 14 : Site Natura 2000 et ZNIEFF au sein du périmètre d'étude

IV.4.2. LES ZONES HUMIDES

IV.4.2.1. DÉFINITION

La définition qui est donnée d'une zone humide, au sens de la loi sur l'eau n°92-3 du janvier 1992 correspond à « des terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ». La loi vise à préserver et protéger les écosystèmes aquatiques et des zones humides, afin de contribuer à une gestion équilibrée de la ressource en eau.

IV.4.2.2. RÉGLEMENTATION

La préservation et la gestion durable des zones humides s'inscrivent dans le cadre des politiques européennes de gestion durable des ressources naturelles et de préservation de la biodiversité (directive-cadre 2000/60/CE sur l'eau, réseau « Natura 2000 » issu des directives 92/43/CEE « Habitats » et 79/409 /CEE « Oiseaux », notamment). La mise en œuvre au niveau national de ces deux directives doit se traduire par la recherche d'un développement équilibré des territoires.

L'article L. 211-1 du code de l'Environnement instaure et définit l'objectif d'une gestion équilibrée de la ressource en eau. Il vise en particulier la préservation des zones humides, dont il donne la définition en droit français.

IV.4.2.3. RÔLE DES ZONES HUMIDES

Les zones humides présentent de nombreuses fonctions comme la prévention du risque d'inondation et l'épuration des eaux. La figure ci-après reprend les principales fonctions des zones humides et les conséquences de leur destruction.

Fonctions et valeurs	Effets des destructions et dégradations
Action tampon vis-à-vis des crues, régulation du débit des cours d'eau	Inondations plus fréquentes et plus importantes
Stockage des eaux et recharge des nappes phréatiques	Sécheresse plus fréquente et sévère
Stockage, élimination, transformation des nutriments (azote et phosphore), épuration des eaux polluées	Dégradation de la qualité de l'eau, augmentation des taux de pollution
Zones d'habitat, d'alimentation et de reproduction de nombreuses espèces	Disparition de certaines espèces, diminution de la diversité écologique
Loisirs	Perte de zones de détente (promenade, valeur pédagogique...)
Valeurs paysagère, patrimoniale, esthétique	Destruction de biens communs

Figure 17 : Fonctions et valeurs des zones humides, effets des destructions et dégradations

IV.4.2.4. CRITÈRES DE CARACTÉRISATION DES ZONES HUMIDES

L'arrêté du 1er octobre 2009 modifiant l'arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides en application des articles L. 214-7-1 et R. 211-108 du code de l'environnement sert de référence vis-à-vis des zones humides.

Au sens de l'arrêté précité, une zone est considérée comme humide si elle présente l'un des critères suivants :

1. Les sols correspondant à un ou plusieurs types pédologiques donnés ci-dessous :

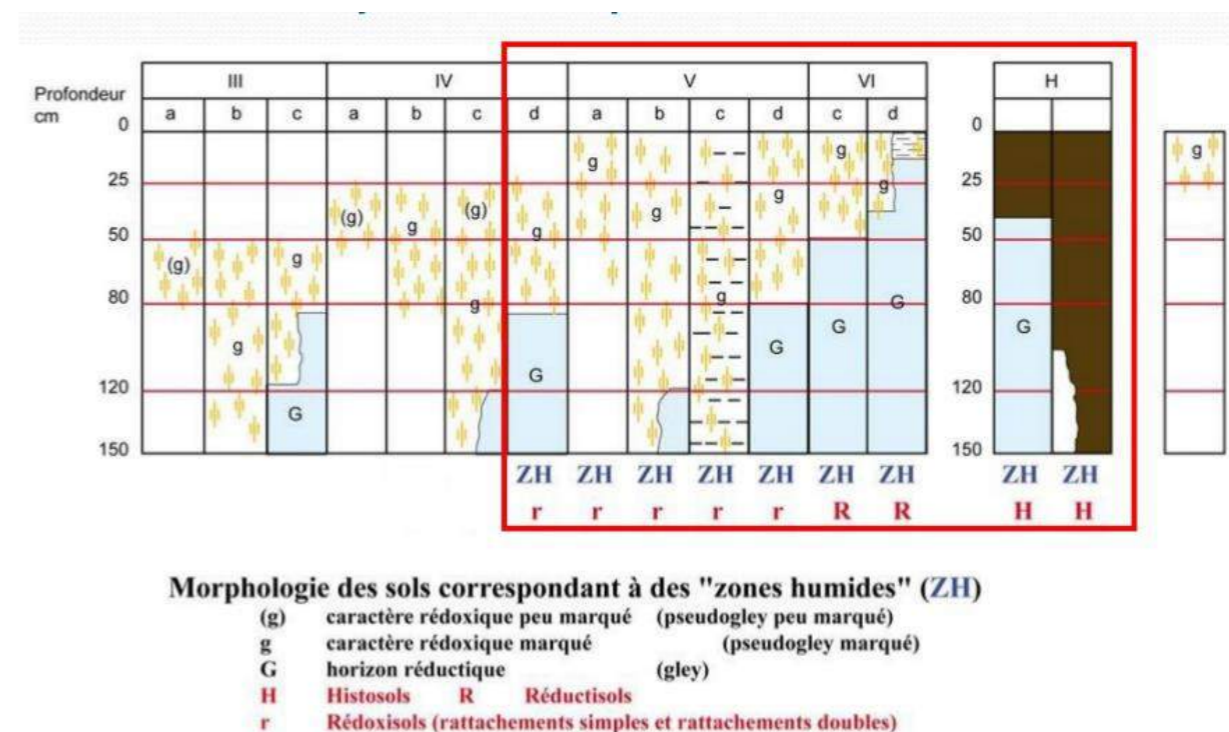
- tous les histosols, car ils connaissent un engorgement permanent en eau qui provoque l'accumulation de matières organiques peu ou pas décomposées ; ces sols correspondent aux classes d'hydromorphie H du GEPPA modifié ;
- tous les réductisols, car ils connaissent un engorgement permanent en eau à faible profondeur se marquant par des traits réductiques débutant à moins de 50 centimètres de profondeur dans le sol ; Ces sols correspondent aux classes VI c et d du GEPPA
- Aux autres sols caractérisés par :

- i. des traits rédoxiques débutant à moins de 25 centimètres de profondeur dans le sol et se prolongeant ou s'intensifiant en profondeur. Ces sols correspondent aux classes V a, b, c et d du GEPPA ;
- ii. ou des traits rédoxiques débutant à moins de 50 centimètres de profondeur dans le sol, se prolongeant ou s'intensifiant en profondeur, et des traits réductiques apparaissant entre 80 et 120 centimètres de profondeur. Ces sols correspondent à la classe IV d du GEPPA.

2. Sa végétation, si elle existe, est caractérisée par :

- soit des espèces identifiées et quantifiées selon la méthode et la liste d'espèces figurant à l'annexe 2.1 de l'arrêté du 1er octobre 2009 complétée en tant que de besoin par une liste additionnelle d'espèces arrêtées par le préfet de région sur proposition du conseil scientifique régional du patrimoine naturel, le cas échéant, adaptée par territoire biogéographique ;
- soit des communautés d'espèces végétales, dénommées « habitats », caractéristiques de zones humides, identifiées selon la méthode et la liste correspondante figurant à l'annexe 2.2 de l'arrêté du 1er octobre 2009.

Pour l'étude du sol, la méthode précise utilisée est celle décrite à l'annexe 1.2 de l'arrêté du 1er octobre 2009 modifiant l'arrêté du 24 juin 2008. Elle vise principalement à déterminer les profondeurs d'apparition des traits réductiques ou rédoxiques des différents types de sols rencontrés sur la zone d'étude. La morphologie des sols est ensuite rapprochée du tableau du GEPPA 1981 (Classes d'Hydromorphie du Groupe d'Étude des Problèmes de Pédologie Appliquée).



d'après Classes d'hydromorphie du Groupe d'Étude des Problèmes de Pédologie Appliquée (GEPPA, 1981)

Figure 18 : Classement des sols en fonction des caractères hydromorphiques (D'après GEPPA, 1981)

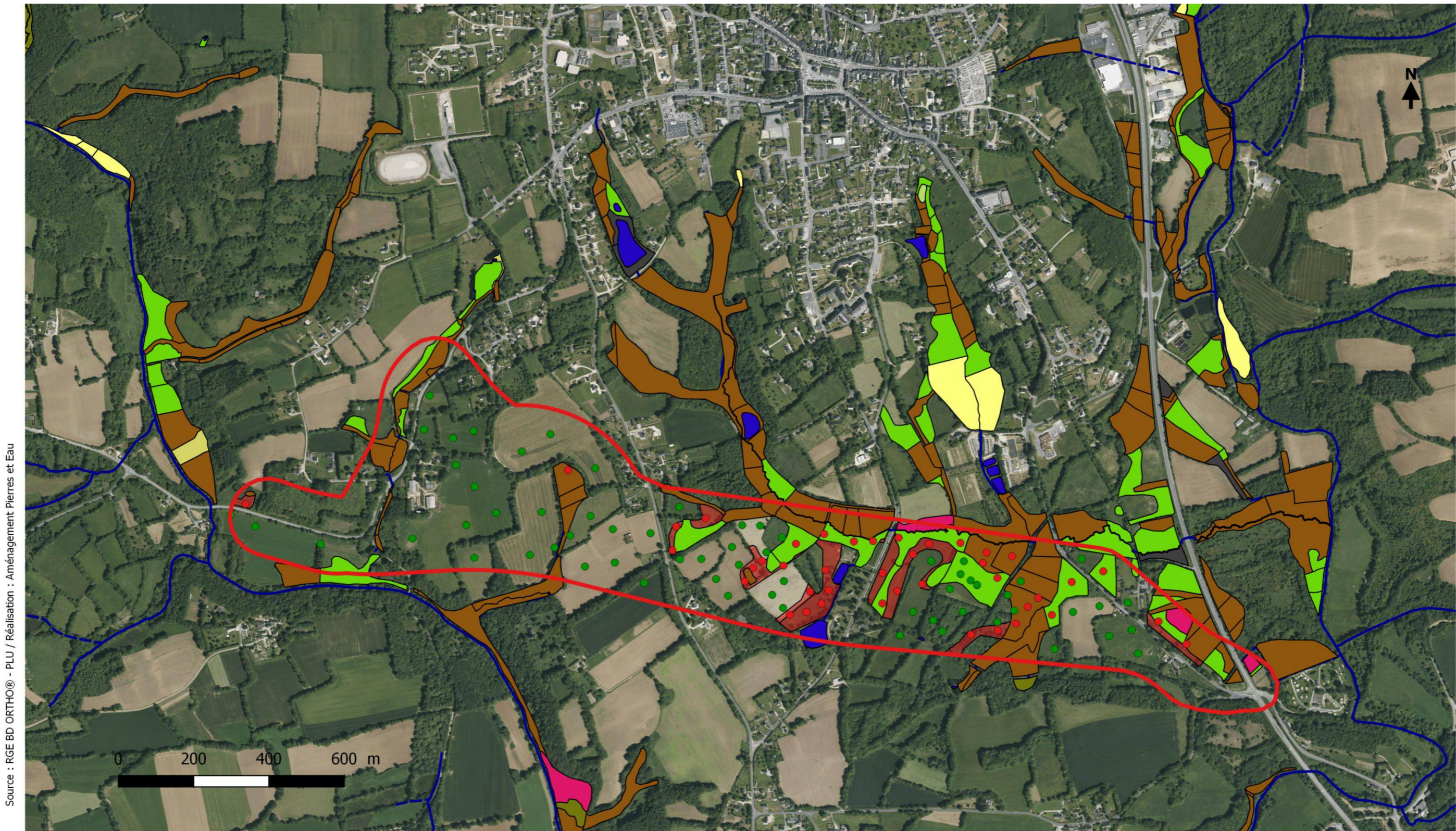
IV.4.2.5. APPLICATION AU SITE DU PROJET

Les investigations phytosociologiques ont été réalisées dans le cadre de la prospection communale du PLU et par le cabinet AEPE Gingko (étude en cours).



L'étude pédologique (sondages des sols) réalisées sur le site a permis de localiser les zones humides ne présentant pas de végétation caractéristique des zones humides au sens des annexes 2. 1 et 2.2 de l'arrêté du 1er octobre 2009.

Au-delà des 19,79 ha de zones humides identifiées sur le critère floristique dans le cadre du PLU, une surface de 4,81 ha de zones humides complémentaires a été identifiée sur le seul critère pédologique.

La présence de ces zones humides constitue un enjeu fort pour le projet, en termes de préservation de la ressource en eau mais aussi en termes de préservation d'habitats favorables à la faune et à la flore. Des impacts du projet sur les zones humides auront une incidence réglementaire et sur les procédures à conduire.



Source : RGE BD ORTHO® - PLU / Réalisation : Aménagement Pierres et Eau

		— Cours d'eau	Sondages pédologiques	Zones humides communales (PLU)	Marais tourbeux	Prairies
		— Ecoulement source (sage)	● Sol de zone humide	Bois	Mégaphorbiaies	Zones humides dégradées
			● Sol sain	Bois marécageux	Peupleraies	Zones humides pédologiques
				Etang mares et bordures humides	Plantations	

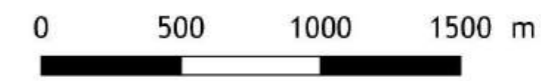
Carte 15 : Zones humides identifiées au PLU et compléments par sondages pédologiques



Source : IGN Scan 25 - DREAL Bretagne / Réalisation : AEPE Gingko 2018

Légende

- Périmètre d'étude
- Fuseau d'étude retenu
- Cours d'eau
- Zones humides
- Boisements et haies



Trame verte et bleue locale

Carte 16 : Trame verte et bleue à l'échelle du périmètre d'étude

IV.4.3. LA TRAME VERTE ET BLEUE LOCALE

Sur la zone d'étude, les zones source sont constituées par les cours d'eau, les zones humides, les boisements et les haies et servent également de corridors de migration pour les espèces. Les voies routières en présence constituent des barrières plus ou moins importantes pour les déplacements des espèces. Le projet de contournement de Le Faouët ne devra pas constituer une barrière supplémentaire à ces déplacements.

IV.4.4. LES INVENTAIRES DES MILIEUX NATURELS ET DES ESPÈCES DU FUSEAU RETENU

IV.4.4.1. MÉTHODOLOGIE ET CALENDRIER

L'étude de la faune et de la flore est actuellement en cours de réalisation. Le diagnostic écologique conduit par AEPE-Gingko vise à :

- Évaluer la richesse patrimoniale du site ;
- Comprendre les interactions et la dynamique au sein de cette richesse patrimoniale ;
- Cibler les enjeux en termes de conservation, les secteurs sensibles en termes de réservoir de diversité biologique, zones de ressources, zones de reproduction, couloirs préférentiels de déplacements ;
- Établir les impacts prévisibles, temporaires et permanents, réversibles et irréversibles du projet sur le fonctionnement écologique des populations, dans le but de proposer des mesures réductrices, compensatoires et/ou correctrices adaptées.

Les principaux groupes étudiés au sein de ce périmètre (non exhaustif) :

- Flore,
- Insectes,
- Amphibiens,
- Reptiles,
- Avifaune,
- Mammifères terrestres, y compris Chiroptères.

Pour chaque groupe étudié, un protocole spécifique et adapté a été mis en place. Le calendrier des inventaires prévoit de nombreux passages jusqu'au printemps 2019, couvrant selon la phénologie et les périodes d'activités des groupes d'espèces, l'ensemble des observations nécessaires à l'évaluation de la biodiversité locale.

Pour chaque groupe d'espèces, une attention particulière est portée aux espèces patrimoniales connues localement et susceptibles d'être présentes au sein du fuseau retenu pour l'insertion du projet.

Avifaune

- 12 indices ponctuels d'abondance (IPA) suivis durant 12 passages répartis tout au long de l'année
- Recherche spécifique des espèces patrimoniales potentiellement présentes (Bouvreuil, Mésange nonnette, Grosbec casse-noyaux, Pouillot fitis, Bruant jaune, Pic mar, Martin-pêcheur)
- Ecoutes nocturnes (rapaces, Engoulevent d'Europe)

Invertébrés

- Recherche spécifique de l'Escargot de Quimper
- Recherche à vue et au filet des odonates, lépidoptères et orthoptères
- Recherche visuelle des indices de présence des insectes saproxylophages

Mammifères non volant

- Observations opportunistes lors des autres inventaires
- Recherche d'indices de présence de la Loutre d'Europe, du Campagnol amphibie et du Muscardin

Chauves-souris

- 8 points d'écoute passive nocturne suivis durant 7 passages répartis sur la période d'activité (avril à septembre) et 2 points d'écoute passive sur 2 nuits (juillet et septembre)
- Recherche des gîtes arboricoles potentiels (fissures, écorces décollées, trous de pics...)

Amphibiens et Reptiles

- Recherche visuelle des pontes de grenouilles brunes (agile et rousse) et de Crapaud épineux
- Recherche au troubleau des larves et adultes de tritons et salamandres
- Ecoute nocturne des chanteurs de Rainette arboricole et d'Alyte accoucheur
- Recherche visuelle des reptiles sur les places de chauffe

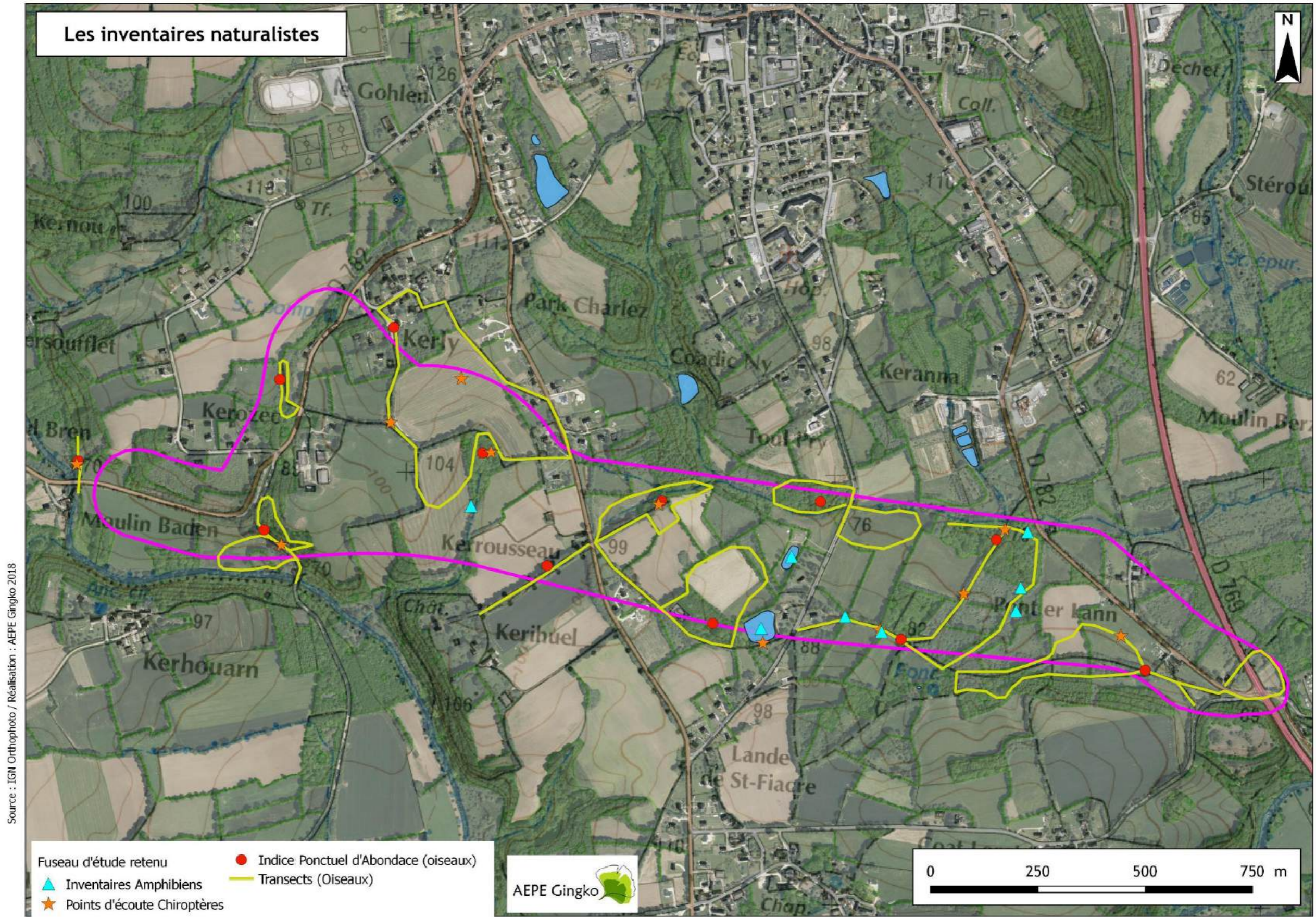
Flore et habitats

- Réalisation de parcours d'inventaire (transects)
- Cartographie des habitats sur l'ensemble de la zone d'étude
- Recherche spécifique des espèces patrimoniales et habitats caractéristiques de zones humides

Figure 19 : Protocoles d'étude naturalistes succincts

Date	Groupes inventoriés
20 septembre 2017	Avifaune + Chiroptères + Insectes + Flore
13 novembre 2017	Avifaune + Escargot de Quimper
15 janvier 2018	Avifaune + Chiroptères (gîtes)
19 février 2018	Avifaune + Amphibiens
21 mars 2018	Avifaune + Amphibiens + Escargot de Quimper
9-10 Avril 2018	Avifaune + Chiroptères + Amphibiens + Insectes + Flore & Habitats
23-24 Mai 2018	Avifaune + Chiroptères + Insectes + Reptiles + Flore & Habitats
Juin 2018	Avifaune + Chiroptères + Insectes + Reptiles + Flore & Habitats
août 2018	Avifaune + Chiroptères + Insectes
Mars 2019	Avifaune + Amphibiens + Escargot de Quimper
Avril 2019	Avifaune + Chiroptères + Amphibiens + Insectes + Flore & Habitats
Mai 2019	Avifaune + Chiroptères + Insectes + Reptiles

Figure 20 : Calendrier des inventaires naturalistes



Carte 17 : Localisation des inventaires naturalistes ciblés au sein du fuseau d'étude

IV.4.4.2. LA FLORE ET LES HABITATS

À ce stade des études, aucune espèce végétale patrimoniale n'a été relevée sur le site étudié malgré la grande diversité floristique observée.

L'Asphodèle d'Arrondeau, espèce protégée au niveau nationale, et très présente sur les talus et les boisements autour de le Faouët, n'est pas présente au sein du fuseau d'étude.

IV.4.4.3. LA FAUNE

Les inventaires réalisés depuis l'automne 2017 ont permis de mettre en évidence des espèces patrimoniales et protégées présentes au sein des habitats du fuseau étudié :

- Un mollusque endémique de la Basse Bretagne et de la cordillère Cantabrique : l'Escargot de Quimper ;
- Des Amphibiens : Grenouille agile, Grenouille rousse, Salamandre tachetée ;
- Des Oiseaux : Alouette lulu, Bouvreuil pivoine, Mésange nonnette, Martin-pêcheur d'Europe, Pic mar, Pic noir...
- Des Chiroptères : les écoutes actives et passives révèlent une activité de plusieurs espèces de Chauves-souris. A ce stade, les données acoustiques n'ont pas encore été analysées et il n'est pas encore possible de déterminer les espèces présentes. À noter que toutes les espèces de Chiroptères françaises sont protégées.



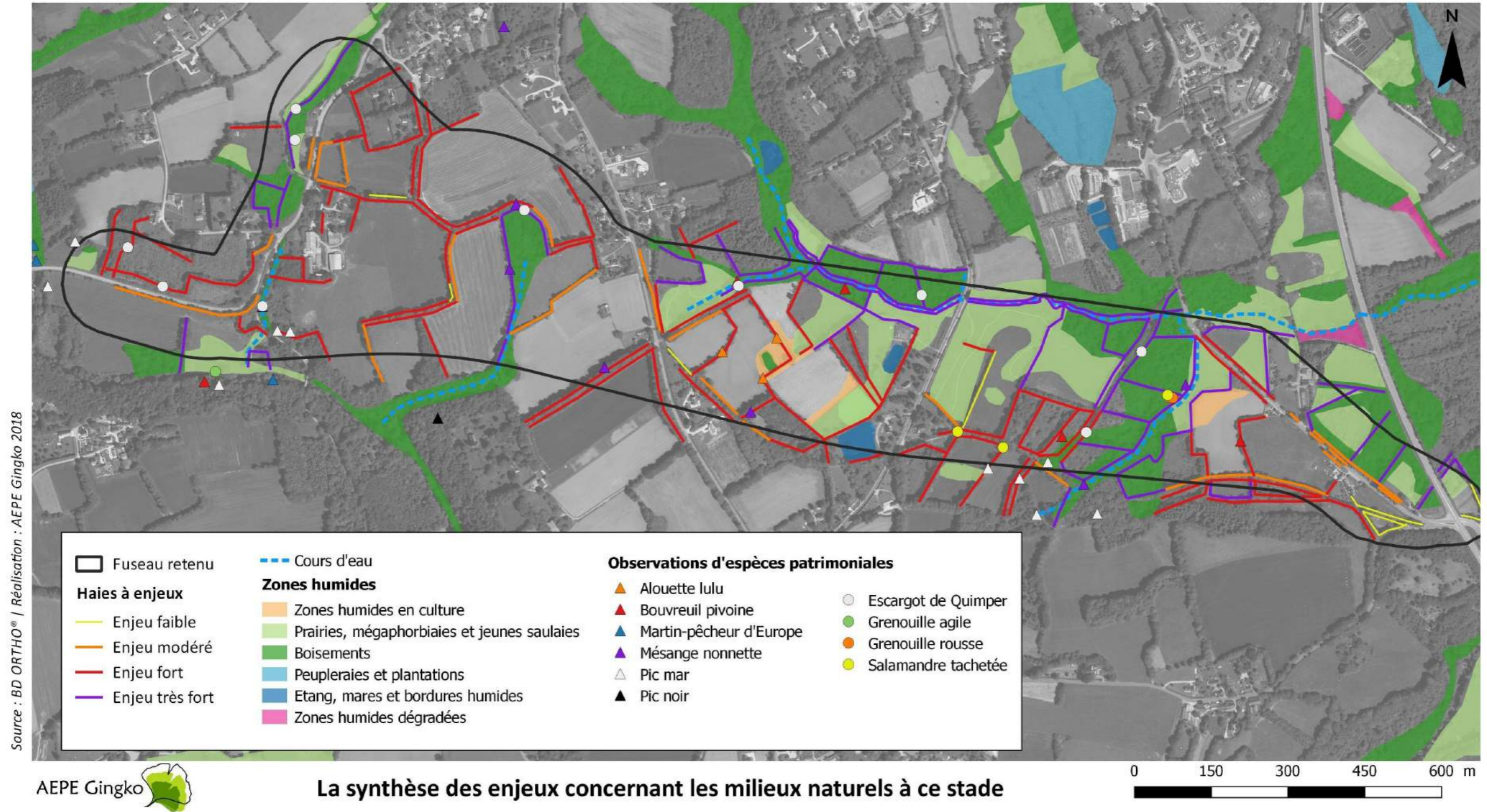
Photo 4 : Escargot de Quimper (Photo: AEPE-Gingko)

IV.4.5. LA SYNTHÈSE DES ENJEUX SUR LE MILIEU NATUREL

Les études du milieu naturel présent sur l'aire d'étude du projet d'aménagement ont permis de mettre en évidence les sensibilités du site qui sont synthétisées ici :

- Des zones humides à fonctionnalités hydrauliques et écologiques ;
- Des réservoirs de biodiversité et des corridors pour le déplacement des espèces qui constituent une trame verte et bleue dense ;
- Des espèces animales protégées et leurs habitats de vie.

Ces éléments auront une incidence réglementaire sur les procédures à conduire pour la validation du projet. En cas d'impacts du projet, il sera nécessaire de mettre en œuvre des mesures pour éviter, réduire, voire in fine compenser les impacts.



La synthèse des enjeux concernant les milieux naturels à ce stade

Carte 18 : Enjeux écologiques identifiés à ce stade des études au niveau du fuseau retenu

IV.5. LES ENJEUX DU TERRITOIRE : LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE

IV.5.1. LE PAYSAGE

IV.5.1.1. LES UNITÉS PAYSAGÈRES

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 est concerné par une seule unité paysagère : **Le plateau de Gourin recensé au sein de la Cornouaille intérieure** (source : Atlas des Paysages du Morbihan)

Dans un contexte boisé et bocager dense, les paysages de plateau vallonné de Gourin composent un vaste « gauffrage » 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.

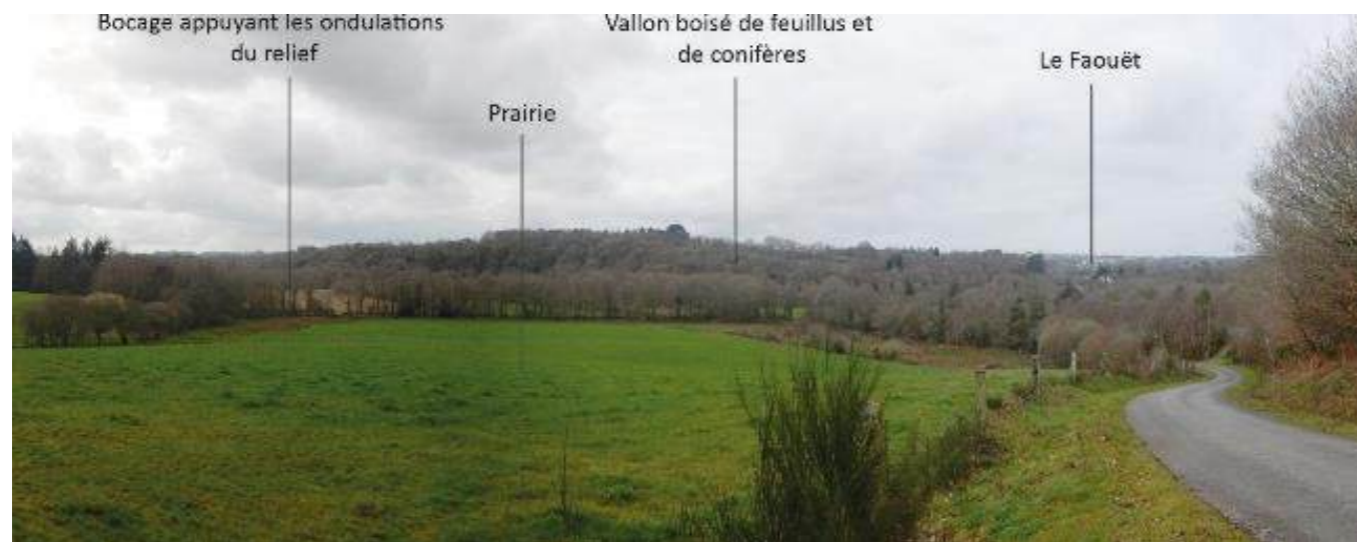


Photo 5 : Le plateau vallonné de Gourin



Photo 6 : Le bocage et les bois s'entremêlent et ferment l'horizon

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

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.

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.

IV.5.1.2. LES STRUCTURES BIOPHYSIQUES

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.



Photo 8 : Une ouverture ponctuelle à travers la maille bocagère

À l'échelle du fuseau d'étude 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

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.

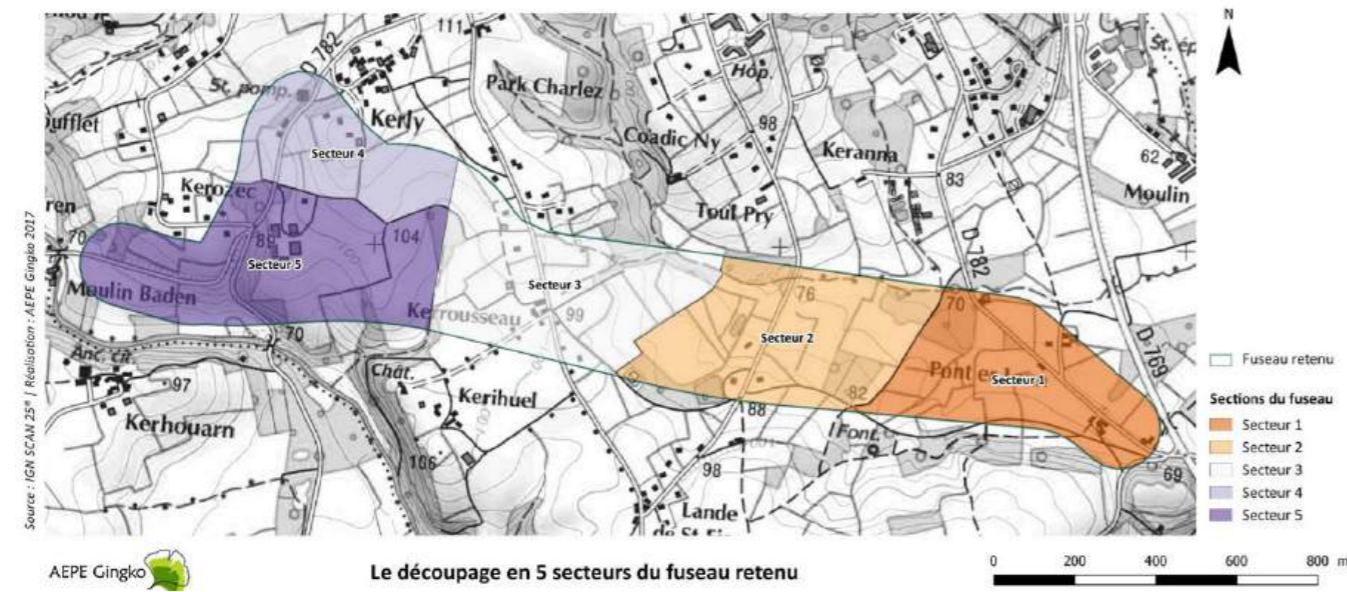


Photo 9 : Haie pluristratifiée située à gauche de l'image

IV.5.1.3. LES STRUCTURES ANTHROPIQUES

La qualité paysagère des lieux de vie et d'habitat est particulièrement remarquable au cœur du bourg de Le Fauët 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.

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




SECTEUR 1 - HAMEAU DE PONT ER LANN



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 – HAMEAU DE LA LANDE DE SAINT-FIACRE



AEPE Gingko  **Le secteur 2 - Hameau de la Lande Saint-Fiacre**


Fuseau-retenu
 Secteur 2

Axe de communication
 Principal
 Secondaire
 Zone urbanisée



SECTEUR 3 – HAMEAU DE KERROUSSEAU



AEPE Gingko  **Le secteur 3 - Hameau de Kerrouseau**

Fuseau-retenu
 Secteur 3

Axe de communication
 Principal
 Secondaire
 Zone urbanisée



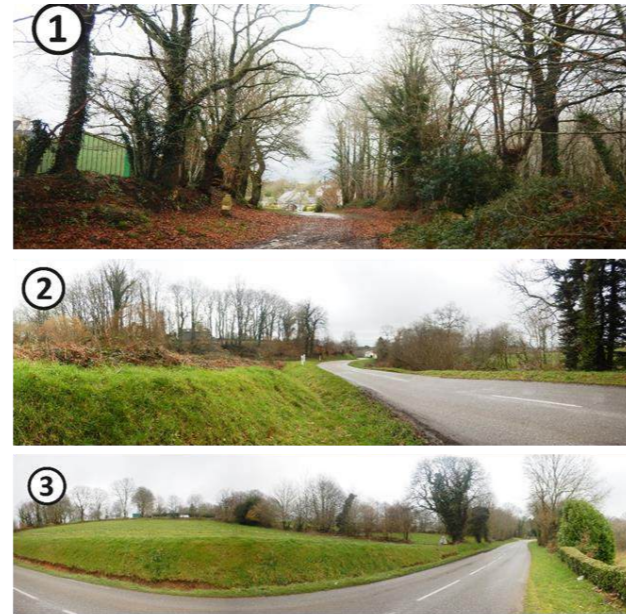
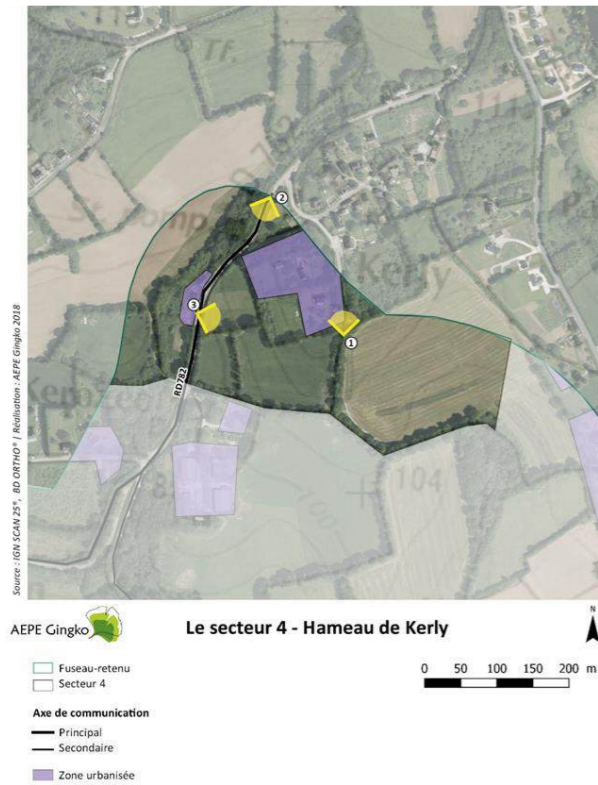
Les enjeux principaux vis-à-vis du projet à l'échelle de la section 2 sont :

- **La préservation du cadre de vie** des habitations de la Lande de Saint-Fiacre ; **le maintien de la continuité des sentiers de randonnée** ;
- Et **l'insertion paysagère du carrefour** entre la rue de Saint-Fiacre et **la future voie de contournement**.

Dans le secteur 3, l'enjeu principal vis-à-vis du projet concerne :

- **la préservation du cadre de vie des habitations de Kerrouseau,**
- ainsi que **l'insertion paysagère du carrefour** entre la RD790 et **la future voie de contournement**.

SECTEUR 4 – HAMEAU DE KERLY

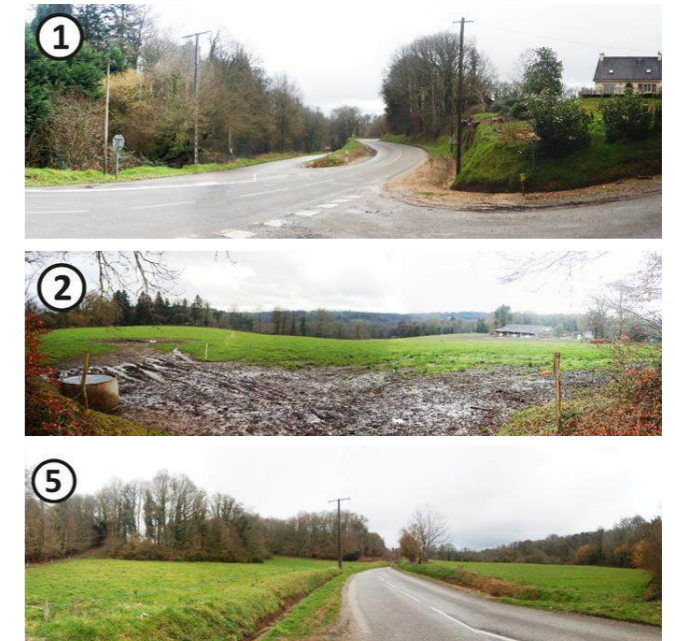
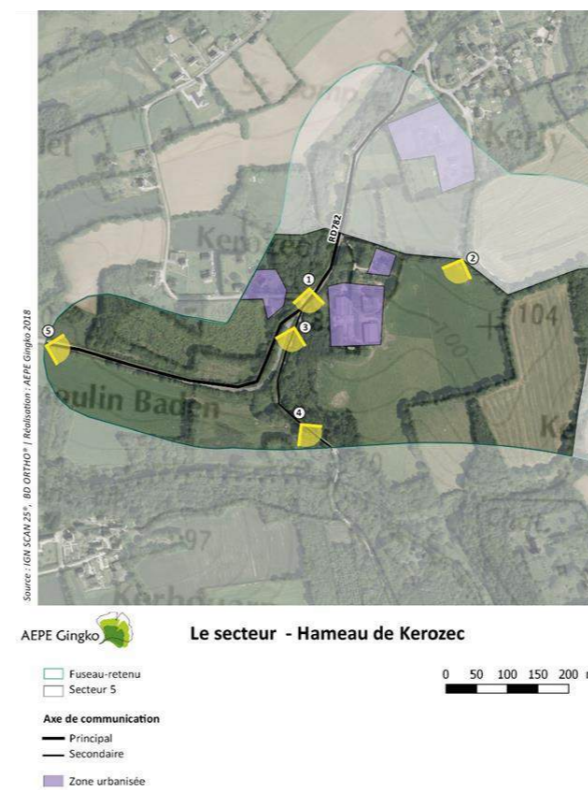


Le relief marqué et les habitations représentent les enjeux importants à l'échelle du secteur 4.

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 est à prendre en compte** dans le cas du passage de l'ouvrage à l'intérieur de cette section.

SECTEUR 5 – HAMEAU DE KEROZEC



Le relief marqué et **chahuté** accompagnant les routes de la section 5 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.

IV.5.2. LE PATRIMOINE

IV.5.2.1. À L'ÉCHELLE DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

Les différents édifices ou sites inscrits ou classés font l'objet, de par ces protections patrimoniales, d'enjeux importants.

Ainsi, les sites classés et inscrits, 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



Photo 10 : Les abords de la Chapelle, escaliers, rochers pittoresques et sentiers escarpés sur un coteau boisé

Les monuments historiques qui représentent une sensibilité potentielle forte vis-à-vis du projet routier sont :

- La Chapelle Sainte-Barbe
- La maison du garde de la chapelle Sainte-Barbe

- La Chapelle Saint-Fiacre



Photo 11 : La chapelle Saint-Fiacre

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

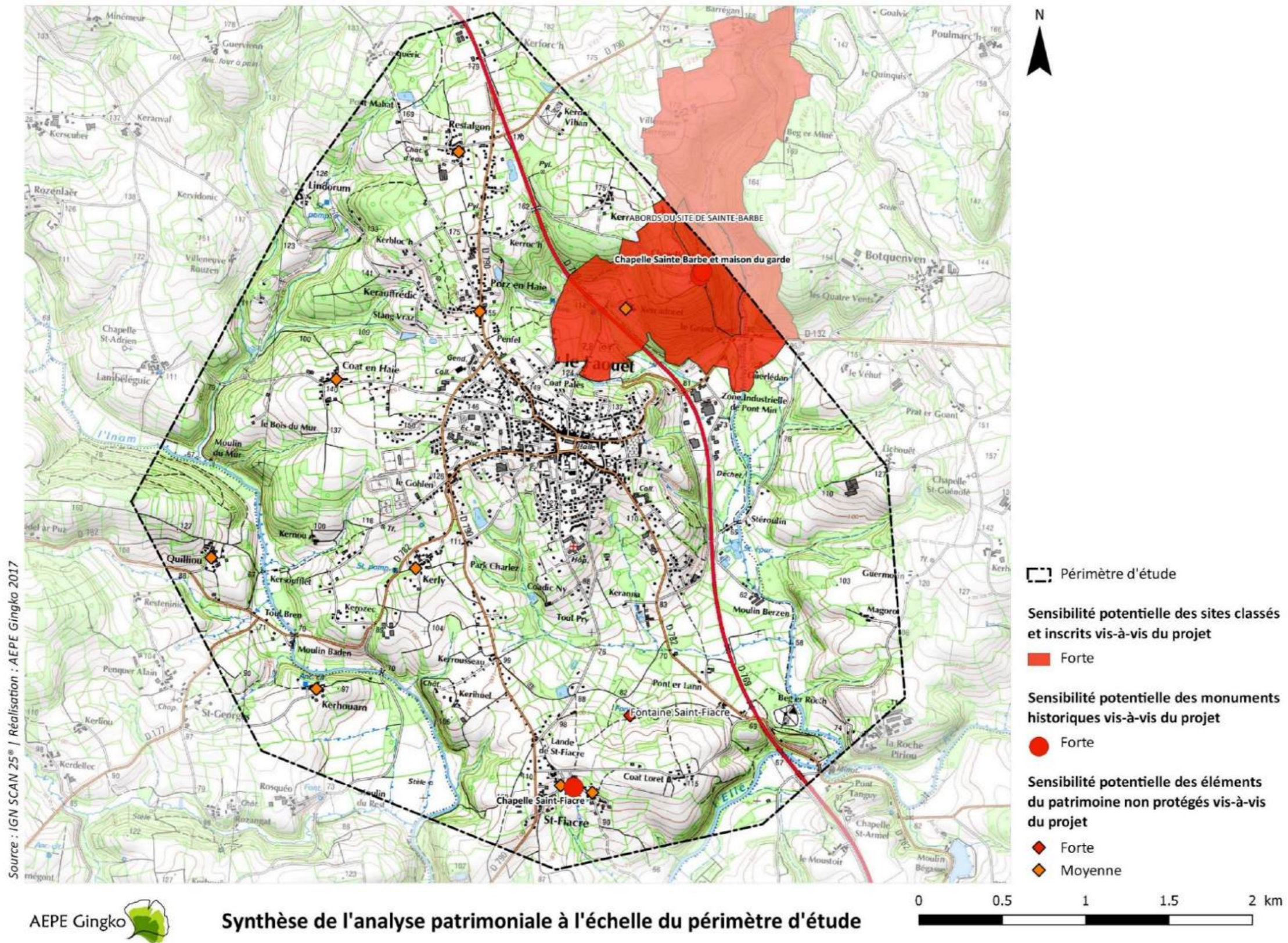
- La fontaine Saint-Fiacre et ses abords



Photo 12 : Les bassins de la fontaine Saint-Fiacre

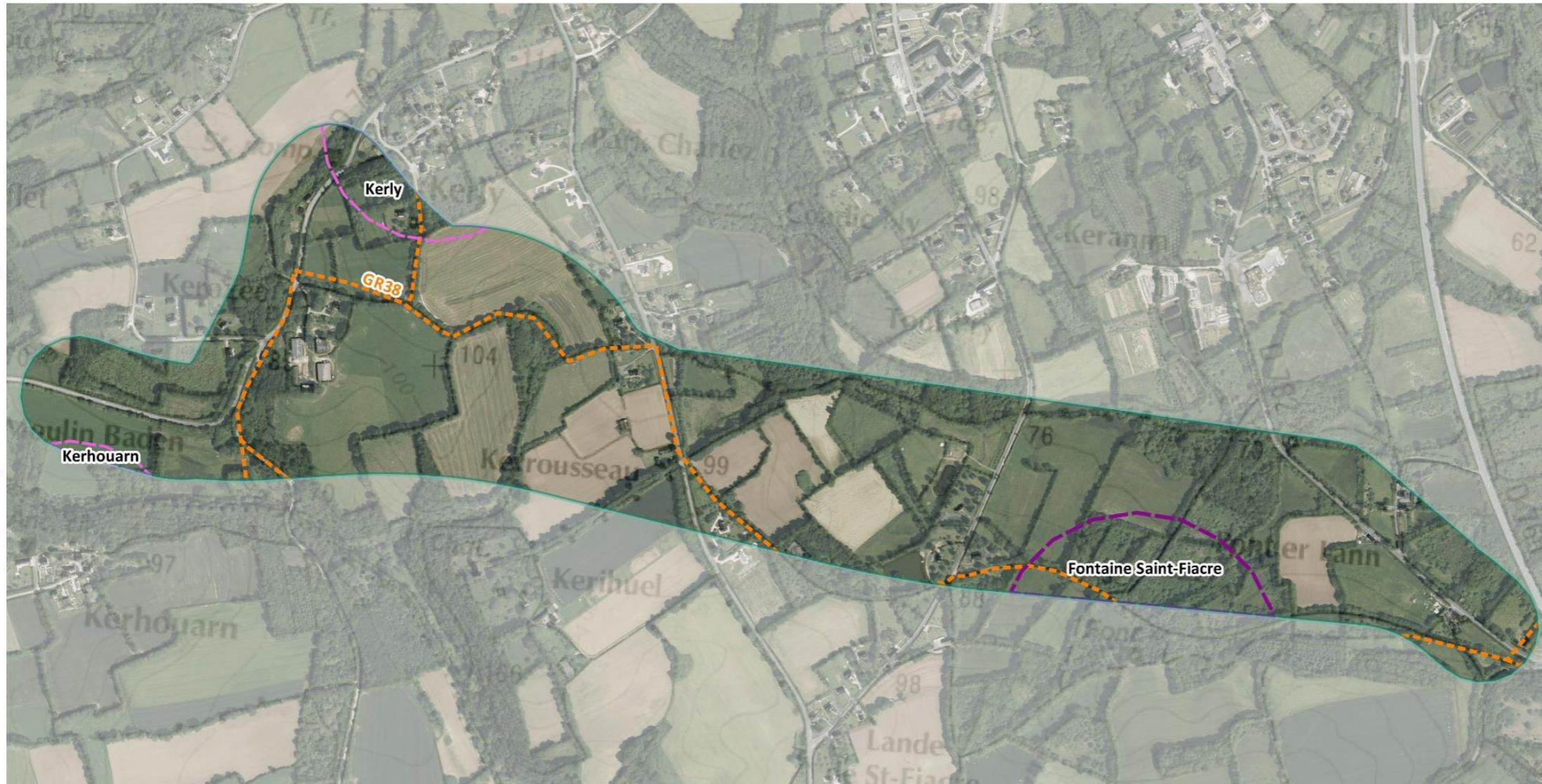
Les éléments du patrimoine non protégés faisant l'objet d'une sensibilité potentielle moyenne vis-à-vis du projet routier sont :

- Les puits et les fours à pain situés dans les hameaux



Carte 20 : La synthèse de l'analyse patrimoniale à l'échelle du périmètre d'étude

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



- Fuseau retenu
- Zone de préservation des abords**
- des hameaux de caractère (200m)
- des éléments patrimoniaux (250m)
- Sentier de randonnée



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

Carte 21 : Les éléments touristiques et patrimoniaux à l'échelle du fuseau retenu

IV.5.2.2. À L'ÉCHELLE DU FUSEAU D'ÉTUDE RETENU

LES SENTIERS DE RANDONNÉE

Comme l'illustre la carte qui suit localisant les éléments touristiques répertoriés à l'échelle du fuseau retenu, 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 13 : La GR38 située à proximité de Pont er Lann



Photo 14 : La GR38 située à proximité du hameau de la Lande de Saint-Fiacre

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

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.



Photo 15 : Perception du relief vallonné des abords de la fontaine Saint-Fiacre

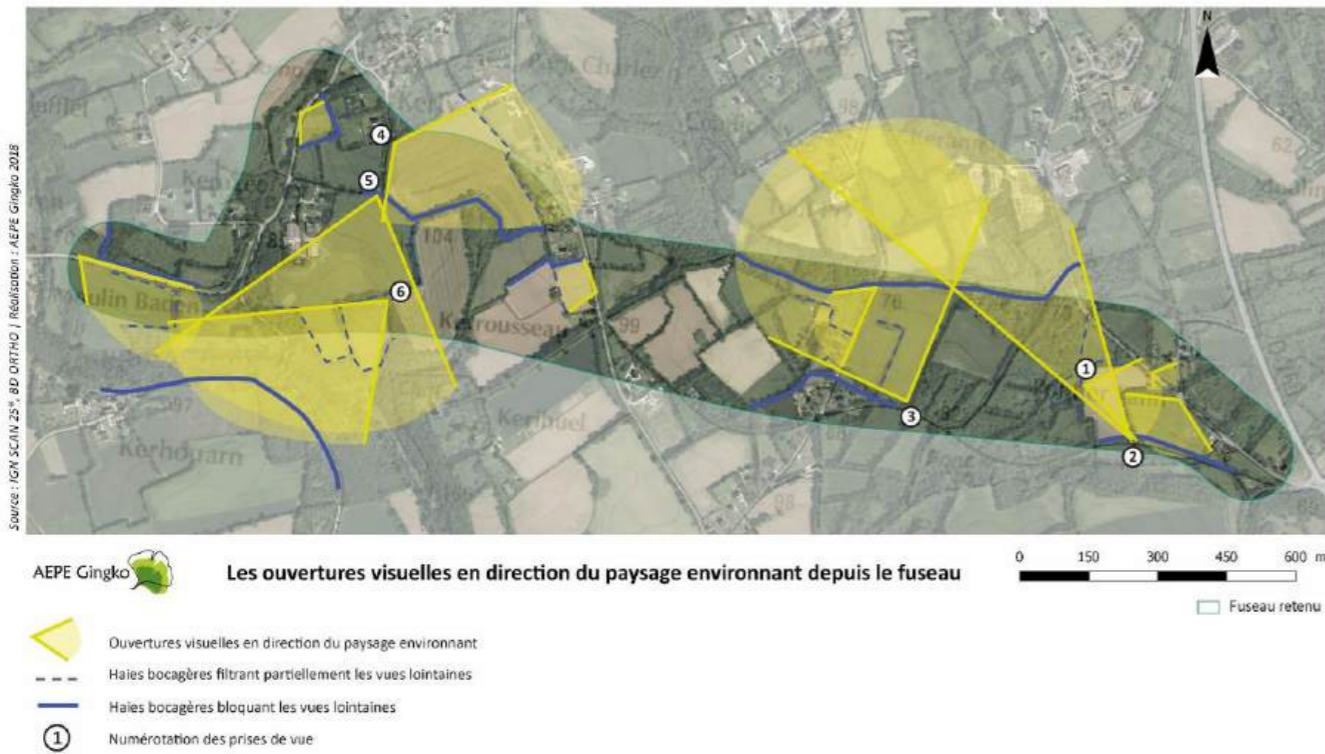
IV.5.3. LA DÉCOUVERTE VISUELLE

IV.5.3.1. LA DÉCOUVERTE 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



Carte 22 : Les ouvertures visuelles en direction du paysage environnant depuis le fuseau



Photo 16 : Ouverture visuelle en direction du bourg de Le Faouët située aux abords de la Lande de Saint-Fiacre



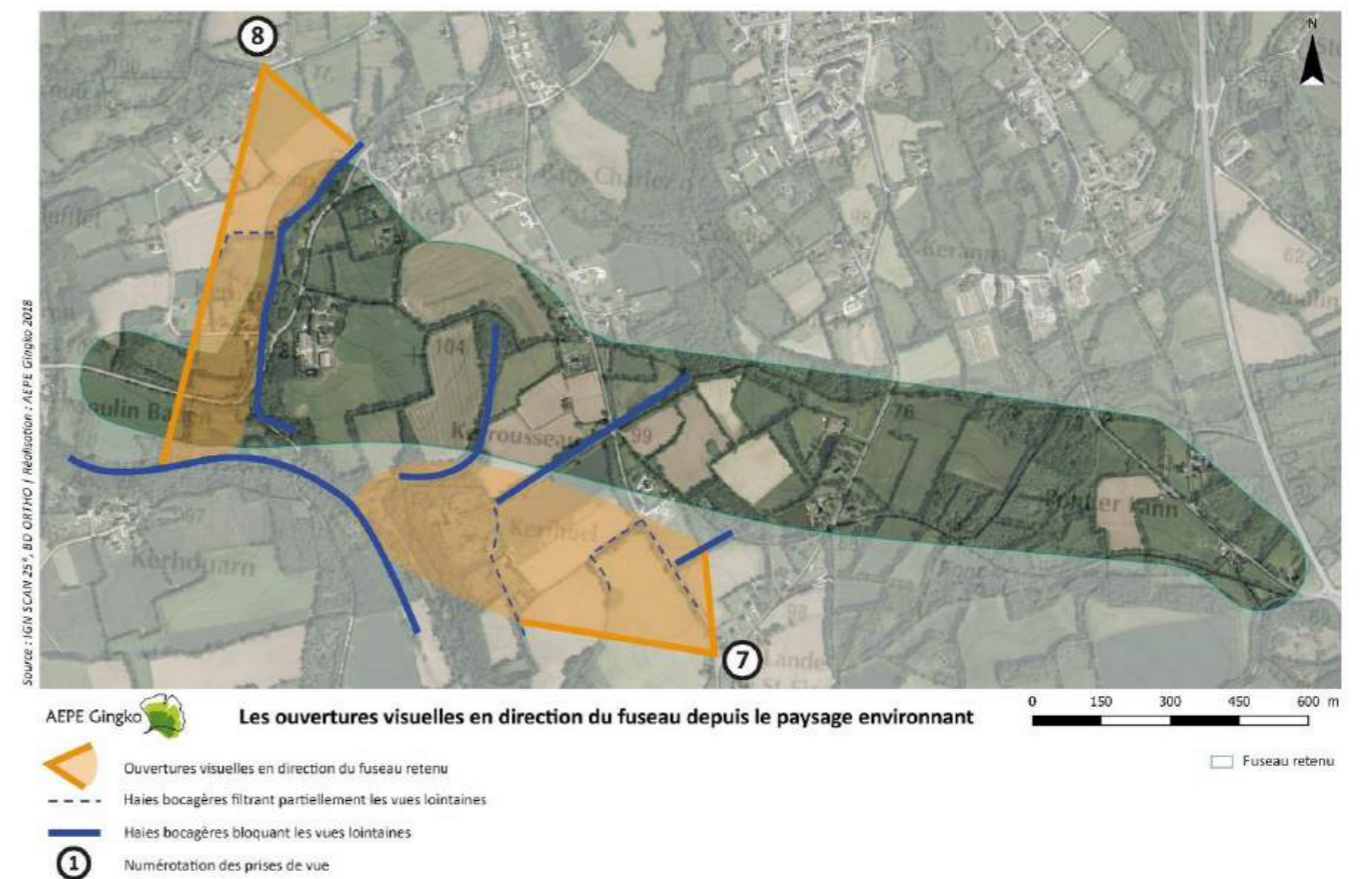
Photo 17 : Percée visuelle en direction de la vallée de l'Inam den direction du hameau de Kerozec

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.

IV.5.3.2. LA DÉCOUVERTE 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.



Carte 23 : Les ouvertures visuelles en direction du fuseau depuis le paysage environnant



Photo 18 : Ouverture visuelle en direction du château de Kerihuel depuis la RD790

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.

IV.5.4. LA SYNTHÈSE DES ENJEUX SUR LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE

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 :

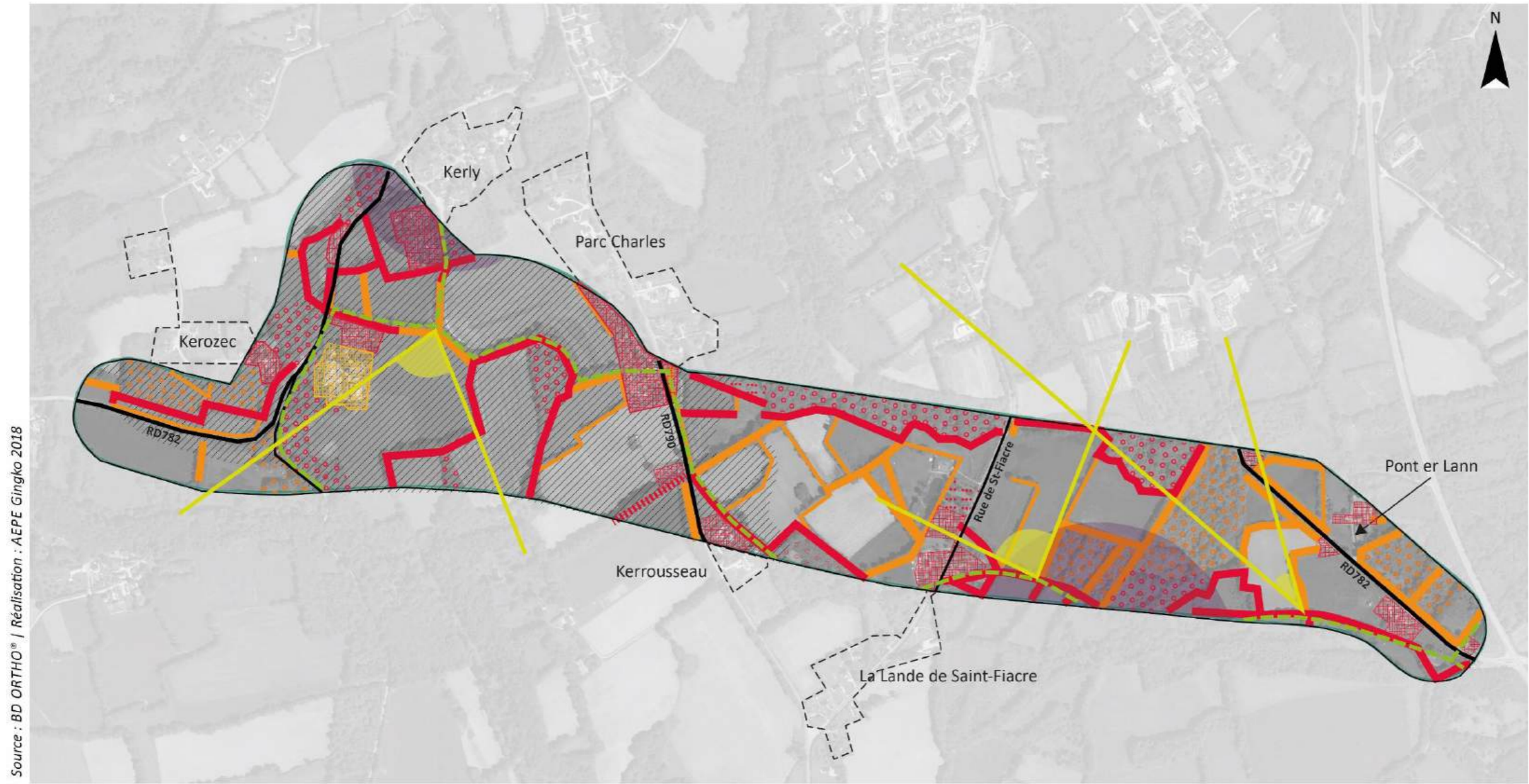
- Le relief marqué avec lequel il sera primordial de composer pour limiter les déblais et remblais ;
- La présence du ruisseau permanent au nord accompagné par une ripisylve dense qu'il est préférable de longer que de traverser ;
- La vallée de l'Inam qui représente un paysage emblématique et une ambiance 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 : BD ORTHO® | Réalisation : AEPE Gingko 2018



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

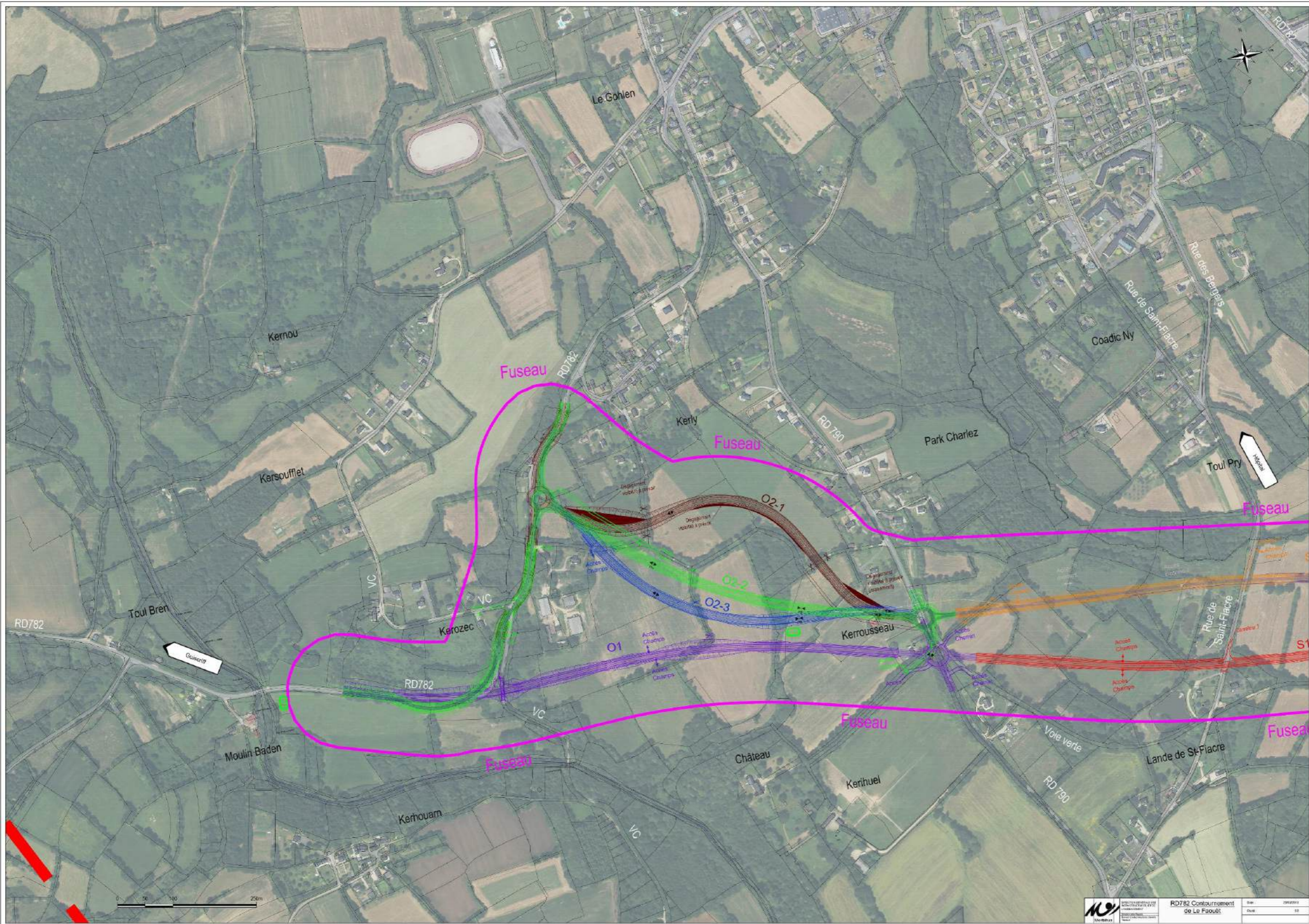


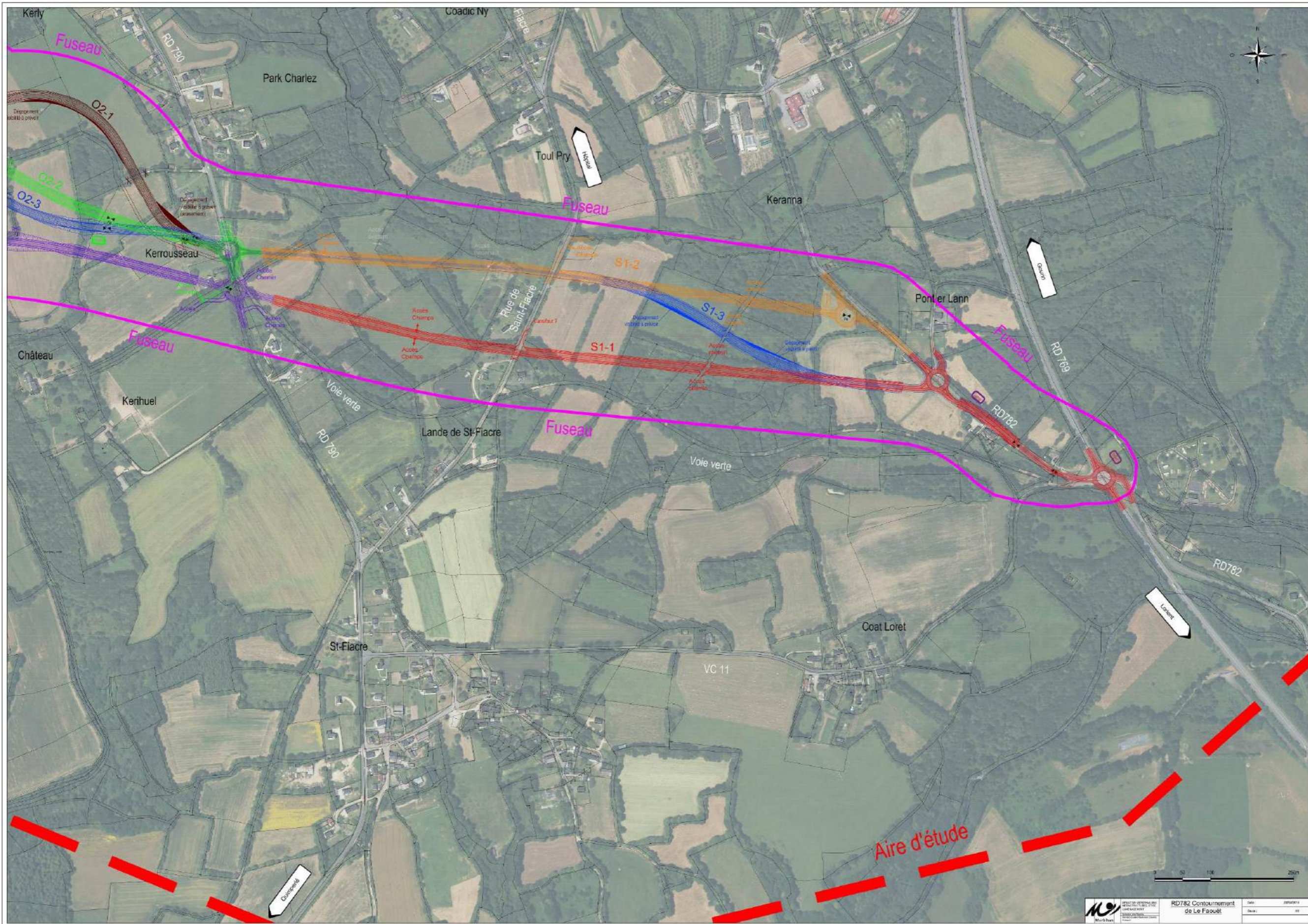
- | | | |
|--|---|---|
|  Fuseau retenu |  Urbanisation à enjeu paysager fort |  Sentier de randonnée à préserver vis-à-vis du projet |
|  Haie bocagère pluristratifiée à enjeu paysager fort |  Urbanisation à enjeu paysager moyen |  Zone de préservation des abords des éléments à caractère patrimonial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

Carte 24 : La synthèse des enjeux paysagers et patrimoniaux à l'échelle du fuseau retenu

V. LES VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION

Voir cartes pages suivantes





V.1. LES CRITÈRES FONCTIONNELS DES VARIANTES ÉTUDIÉES

V.1.1. LA GÉOMÉTRIE

L'objectif principal de l'aménagement est de retirer le trafic de transit et notamment le trafic poids lourds des voies actuelles traversant le centre-ville ou des hameaux.

Le profil en travers retenu est une route bidirectionnelle présentant :

- 2 voies de 3m de large
- 2 bandes dérasée mixte (BDM) d'1m de large, revêtue en enrobé, soit une plateforme de 8m en enrobé.
- L'accotement est constitué :
 - D'une zone de récupération de 2,5m de large (BDM d'1m et une zone d'1,5m stabilisé avec des matériaux granulaires).
 - Un fossé d'environ 2m de large

La plateforme présente donc une emprise d'environ 15m hors talus de déblais et de remblais (de largeur variable).

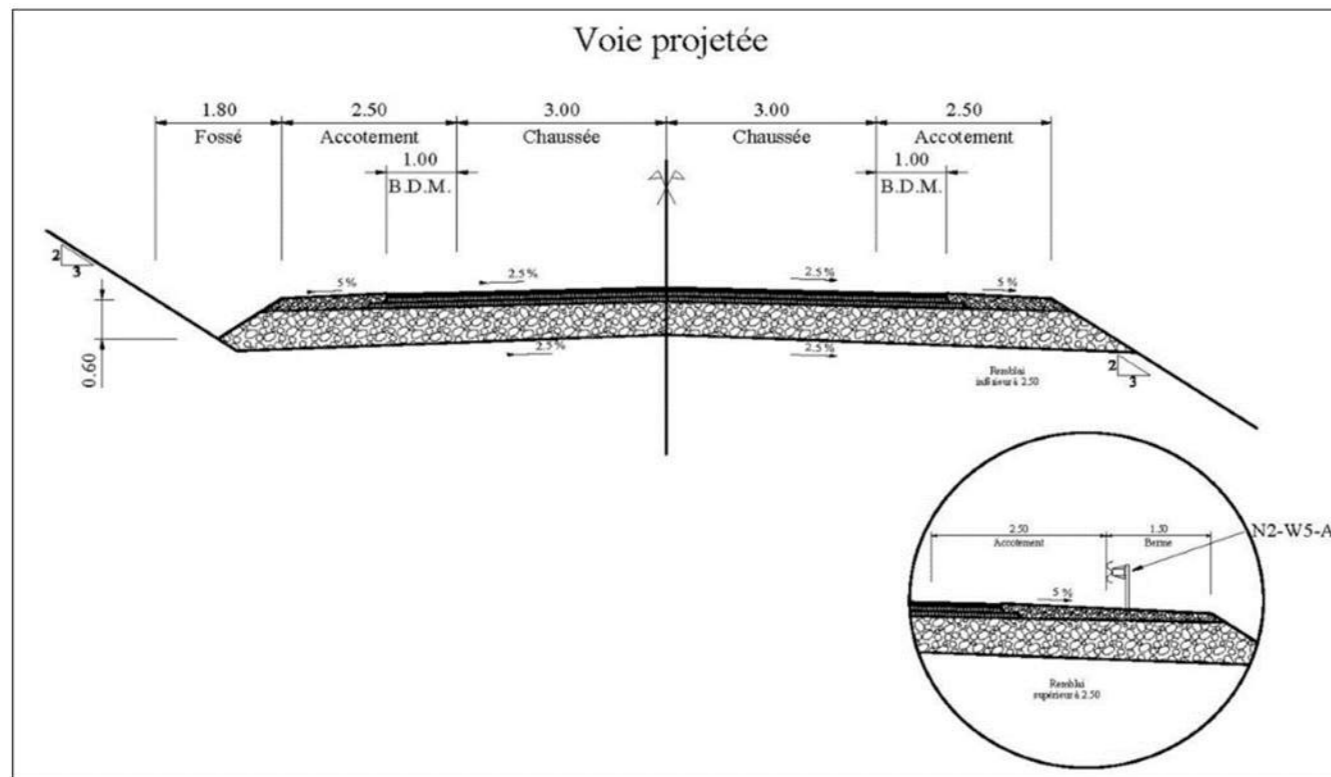


Figure 21 : Le profil en travers type de la voie de contournement

Le projet a vocation à présenter un niveau de service cohérent avec le trafic attendu, si celui-ci devrait rester relativement faible, il comprend une part significative de poids lourds.

Les caractéristiques géométriques des variantes sont analysées selon le guide du SETRA Aménagement des routes principales (ARP), notamment au travers de 2 catégories R80 et R60, cette dernière qui, en relief vallonné, permet généralement de réaliser un bon compromis entre les coûts et le confort.

V.1.2. RÉTABLISSEMENT DES ACCÈS – DESSERTE LOCALE

L'étude de circulation a mis en évidence que le trafic de desserte locale restait prépondérant par rapport au trafic de transit.

L'enjeu des rétablissements est un enjeu essentiellement communal, le projet offrant de nouvelles possibilités d'accéder au centre-ville depuis le contournement.

Le report de ce trafic de desserte locale sur le contournement n'est pas estimé, et ne remet pas en cause le dimensionnement de la voie nouvelle, en revanche il sera dimensionnant pour justifier du type de carrefour à aménager.

Ces nouveaux accès peuvent également avoir une incidence sur l'aménagement des voies communales qui peuvent voire leur trafic augmenté.

Ces réflexions ont donc toutes leur place dans la concertation avec le public et la commune.

Le projet prévoit actuellement les rétablissements suivants d'ouest en est:

	RD782 Ouest	RD790	Rue de Saint Fiacre	RD782 Est	VC11	RD769
Type de Carrefour	Giratoire pour O2 Tourne à gauche ou absence de rétablissement pour O1	Giratoire	Suppression du carrefour, Ou carrefour en T, voie d'évitement ou voie de tourne à gauche	Giratoire	Carrefour en T Voie de tourne à gauche	Giratoire

V.1.2.1. RD782 OUEST

Le projet initial ne prévoyait pas d'échange, le projet actuel présente plusieurs configurations selon les variantes.

Le maintien d'un échange avec la RD782-ouest présente les avantages et inconvénients suivants :

	Tracé sud sans échange	Tracé sud avec voie de Tourne à gauche (TAG)	Tracé nord avec giratoire
Niveau de service	Bon	Bon	Moins bon avec un rallongement de parcours
Sécurité	Le report de l'accès ouest sur la RD790 sud sécurise le carrefour du Golhen	Un giratoire n'est pas possible du fait des contraintes topographiques, la voie de TAG est à dimensionner. Le carrefour du Golhen doit être aménagé	Le carrefour du Golhen doit être aménagé
RD790 entre le Golhen et le nouveau giratoire.	Si les poids lourds ne l'empruntent plus, son trafic va néanmoins augmenter avec le report de l'accès ouest, alors que l'urbanisation doit s'y développer.	Diminution de trafic	Diminution de trafic

L'absence de rétablissement garanti le meilleur niveau de service.

Le giratoire garantit de meilleures conditions de sécurité que l'aménagement d'une voie de tourne à gauche.

V.1.2.2. RD790

Le projet actuel présente un giratoire qui répond à l'enjeu du flux de poids lourds avec la RD790 sud.

2 positions sont envisagées selon la variante considérée.

Dans chaque cas, l'axe principal est privilégié avec un tracé en alignement droit, mais les branches de la RD790 se retrouvent en biais et nécessitent une reprise en courbe.

V.1.2.3. RUE DE SAINT-FIACRE

Au sud, la mise en impasse de cette voie est dans tous les cas souhaitable. En revanche, la continuité piétonne le long de cette voie peut être facilitée par l'aménagement d'un îlot sur la voie principale.

Au nord plusieurs configurations sont possibles :

Une suppression du carrefour garanti les meilleures conditions de sécurité. La voie communale serait mise en impasse depuis le centre-ville et l'accès uniquement maintenu pour les engins agricoles.

La rue pourrait également constituer un accès privilégié au centre hospitalier voire au centre-ville.

On ne dispose pas de donnée de trafic sur cette voie, et plusieurs types d'aménagements du carrefour sont envisageables :

- Rétablissement uniquement des mouvements de tourne à droite et une interdiction des mouvements de tourne à gauche
- Voie d'évitement si la branche sud est mise en impasse
- Voie de tourne à gauche, avec éventuellement la suppression du mouvement de tourne à gauche vers Lorient depuis la rue Saint Fiacre.
- Le giratoire ne devrait pas se justifier si les mouvements tournant à gauche restaient inférieurs à 300 ou 400 véhicules par jour. Il constituerait également un 4ème voire 5ème giratoire à 500m d'intervalle.

À noter que cette voie de faible largeur (entre 4 et 4,5m) n'a pas vocation à recevoir un trafic très important, un élargissement pourrait être nécessaire et serait à intégrer dans les aménagements par la commune après travaux du contournement.

Une suppression du carrefour garanti les meilleures conditions de sécurité.

V.1.2.4. RD782 EST ET VC11

Le projet actuel prévoit un giratoire à 3 branches pour faciliter, notamment aux heures de pointe du soir, le trafic de desserte local sortant de Le Faouët qui s'avère le flux le plus important du carrefour RD782-RD769 avec 255 veh/h entre 17h et 18h.

Un stop sur l'actuelle RD782-est ne serait donc pas adapté, surtout si le trafic sur le contournement s'avère moins important à cette période de la journée.

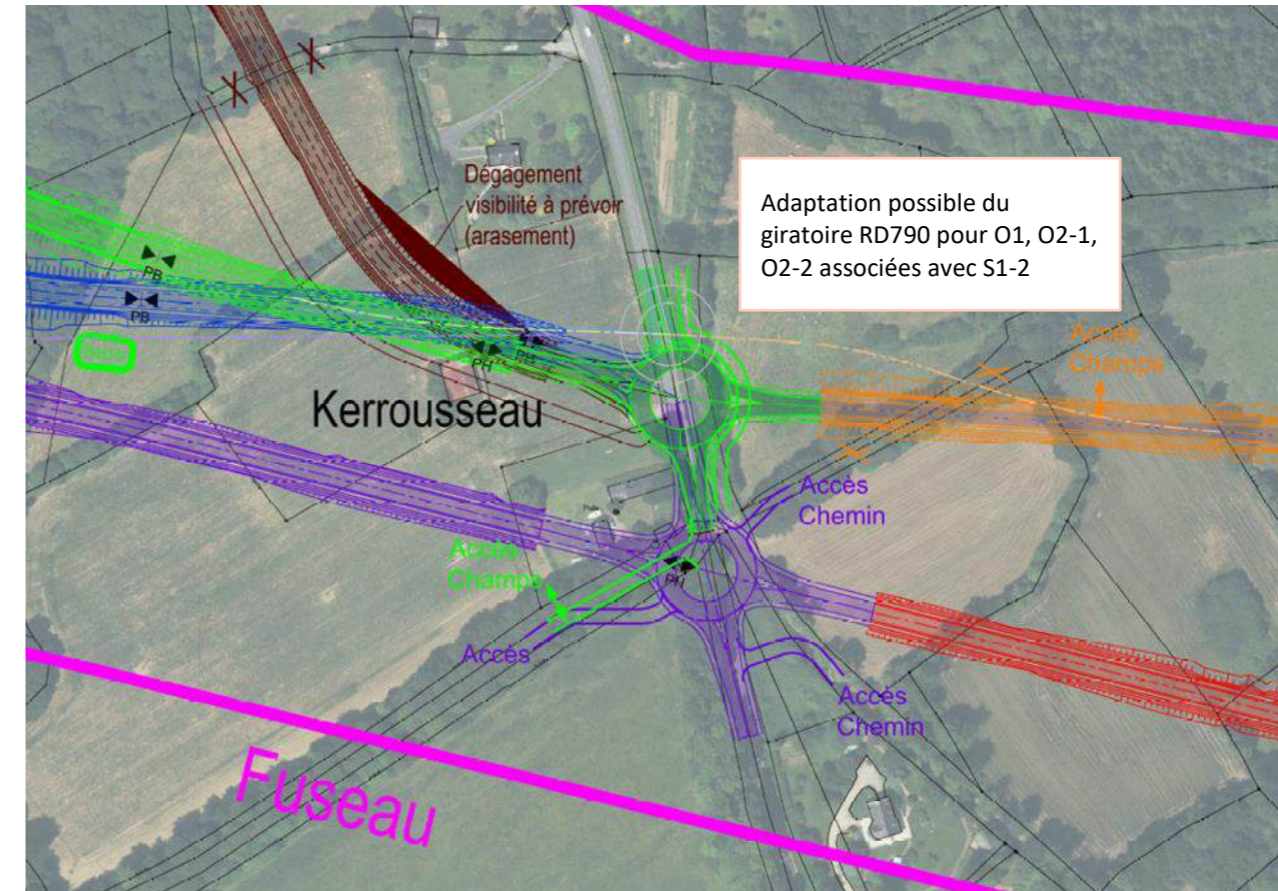
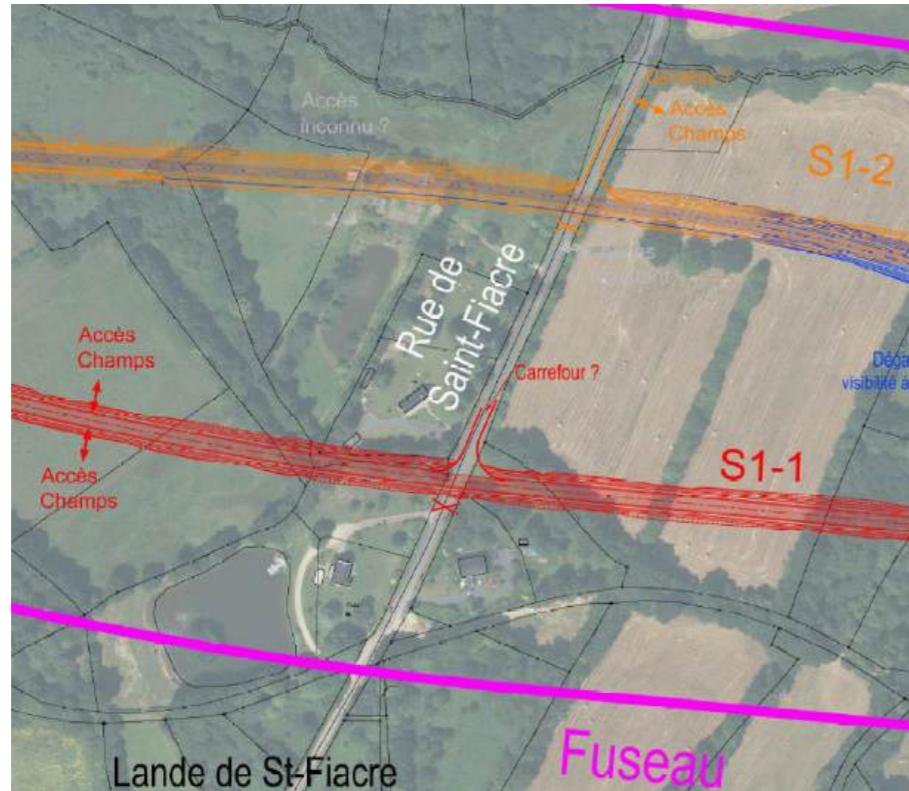
La VC11 est rétablie avec une petite voie de tourne à gauche sur la RD782 Est.

V.2. LES DISPOSITIONS COMMUNES ET POINTS DURS

Le giratoire RD782-RD769 est commun à toutes les variantes avec un raccordement de la VC11 sur la RD782-est présentant une petite voie de tourne à gauche.

Le croisement de la rue de Saint Fiacre constitue un point dur avec 2 choix possibles :

- Tracé S1-1 entre les 3 maisons
- Tracé S1-2 et S1-3 en zones humides



V.3. LES VARIANTES OUEST

V.3.1. LA VARIANTE O1

Il s'agit de la variante du projet initial, avec une possibilité d'aménager une voie de tourne à gauche pour maintenir un accès au centre-ville de Le Faouët par la RD782 Ouest actuelle.

Un ouvrage d'art de type cadre préfabriqué est prévu pour rétablir la voie communale.

Les tracés en plan et en long sont fonctionnels, la variante présente une bonne capacité de dépassement. L'impact sur la maison bordant la RD790 peut être évité selon la variante est retenue.

Un rétablissement d'accès aux parcelles agricoles présentes au sud du projet est à étudier depuis la RD790.

D'un point de vue nuisance sonore, seule l'habitation de Kerrousseau en bord de RD790 sera impactée.

La position du giratoire sur la RD790 est adaptable selon les variantes envisagées :

- Pour les variantes associant S1-1 ou O2-1, la position du giratoire sur la RD90 induit un impact sur une parcelle bâtie.
- Pour les variantes O1 ou O2-2 ou O2-3 associée avec S1-2 ou S1-3, la position du giratoire peut être adaptée pour ne pas impacter de parcelle bâtie, l'impact sur la zone humide est alors augmenté.

V.3.2. LES VARIANTES O2

DISPOSITIONS COMMUNES

Il s'agit de la rectification de la RD782 ouest existante qui présente actuellement un rayon en plan de 60m.

La rectification doit prendre en compte plusieurs problématiques :

- Maintenir la visibilité actuelle du carrefour ;
- Ne pas impacter l'habitation située en tête du talus ;
- Garder une cohérence avec le reste de l'itinéraire ou du moins avec les aménagements ponctuels prévus ;
- Enfin si une optimisation du profil en travers s'avère nécessaire, elle doit assurer la continuité de l'assainissement jusqu'au bassin projeté près de l'ouvrage hydraulique de l'Inam.

VARIANTE O2-1 : UN TRACÉ SINUEUX

Le tracé en plan est sinueux, avec aucune possibilité de dépassement.

La perception du giratoire sur la RD782 ouest nécessite un dégagement de visibilité important du fait du tracé sinueux. Dans les courbes, un dégagement de visibilité de 6m est nécessaire pour garantir les meilleures conditions de sécurité vis-à-vis de la distance d'arrêt.

Le profil en long présente une approche de ce giratoire à -4% qui aggrave les conditions d'approche du giratoire.

La variante est moins fonctionnelle, mais acceptable dans une logique d'itinéraire avec la RD782 qui présente, elle, une géométrie plus contraignante.

La position du giratoire sur la RD790 est peu adaptable, la variante O2-1 ne peut pas être associée à S1-1 et impacte l'habitation bordant la RD790.

Un rétablissement d'accès aux parcelles agricoles situées au nord du projet est à étudier depuis la RD790.

Au sud, la continuité du chemin existant est à rétablir jusqu'à la RD790.

Les nuisances sonores pourraient concerner l'habitation de l'exploitation agricole située au Sud de Kerly, le hameau de Kerly et les habitations de Kerrousseau. Au droit de Kerly, une configuration en déblai a déjà été prise en compte pour réduire ces nuisances qui restent à évaluer.

VARIANTE O2-2

Le tracé en plan présente un rayon de 900m, confortable et cohérent avec une catégorie R80.

Le profil en long présente une pente de 3% en approche du giratoire sur la RD782 ouest qui reste satisfaisante. Ce profil en long permet également de rester en déblais d'environ 3m minimum au droit des habitations de Kerly.

Ce tracé offre une bonne capacité de dépassement.

Si la géométrie du tracé neuf est confortable, la requalification du tronçon existant de la RD782 Ouest restera en catégorie R60.

La position du giratoire sur la RD790 est adaptable selon la variante envisagée.

Le rétablissement des accès aux parcelles agricoles et du GR est proposé avec la création d'un chemin en parallèle sur 200ml.

Les nuisances sonores pourraient concerner l'habitation de l'exploitation située au sud de Kerly, le hameau de Kerly et une ou deux habitations de Kerrousseau.

VARIANTE O2-3

Le tracé en plan présente un rayon principal de 400m qui permet d'améliorer le mouvement des terres en suivant au mieux les courbes de niveaux du terrain. Cependant une contre-courbe est nécessaire en approche du giratoire sur la RD782 ouest avec un rayon 200m qui déroge ponctuellement à la catégorie R80.

Ce tracé reste cependant confortable avec une bonne capacité de dépassement.

Le profil en long à l'approche du giratoire RD782 est présente une pente de 1,5%.

Autres points identiques à la variante O2-2 :

Si la géométrie du tracé neuf est confortable, la requalification du tronçon existant de la RD782 ouest restera en catégorie R60.

La position du giratoire sur la RD790 est adaptable selon la variante envisagée.

Le rétablissement des accès aux parcelles agricoles et du GR est proposé avec la création d'un chemin en parallèle sur 200ml.

Les nuisances sonores pourraient concerner l'habitation de l'exploitation située au sud de Kerly, le hameau de Kerly et une ou deux habitations de Kerrousseau.

V.4. LES VARIANTES EST

V.4.1. DISPOSITIONS COMMUNES

Le carrefour de Beg er Roch entre la RD769 et la RD782 est aménagé avec un giratoire.

La voie communale de Coat Loret est rétablie avec une petite voie de tourne à gauche.

La RD782 est est aménagée en place jusqu'au giratoire réalisé pour raccorder le contournement.

Le rétablissement de la rue de Saint Fiacre reste à définir.

La suppression de ce carrefour permettrait de garantir les meilleures conditions de sécurité.

V.4.2. LA VARIANTE S1-1

Le tracé en plan est fonctionnel, cohérent avec la classe R80, il offre une bonne capacité de dépassement.

Ponctuellement la pente en long atteint 6% sur environ 160 ml, pente maximale recommandée en catégorie R80.

La position du giratoire sur la RD790 est calée au droit de l'allée du château et évite ainsi la zone humide toute proche.

Le tracé en plan traverse le lot de 3 habitations bordant la rue Saint Fiacre.

Le giratoire avec la RD782 est positionné au droit de l'impasse de Pont er Lann. Ce giratoire constitue un point bas avec un bassin à prévoir et un rejet dans les parcelles agricoles.

Le giratoire réalisé sur la RD769 nécessitera également le traitement d'un rejet d'eaux pluviales.

Les nuisances sonores pourraient concerner les habitations de la rue de Saint Fiacre, les habitations de Pont er Lann et du Petit Coat Loret.

V.4.3. LA VARIANTE S1-2

Ce tracé présente une géométrie assez proche de S1-1.

La position du giratoire sur la RD790 est plus au nord, sans impacter les habitations de Kerrousseau, elle impacte la zone humide.

Le tracé en plan passe au nord des habitations des étangs, il impacte la zone humide associé au ruisseau Park Charlez.

Le giratoire avec la RD782 est positionné en sortie de courbe de l'actuelle RD782.

Le carrefour avec l'impasse de Pont er Lann est maintenu en T.

Ce giratoire constitue un point bas avec un bassin à prévoir et un rejet dans les parcelles agricoles.

Le giratoire réalisé sur la RD769 nécessitera également le traitement d'un rejet d'eaux pluviales.

V.4.4. LA VARIANTE S1-3

Le tracé en plan est un compromis entre S1-1 et S1-2 pour éviter les habitations de la rue de Saint Fiacre et minimiser l'impact sur les zones humides.

Les courbes sont cohérentes avec une catégorie R80, mais diminuent la capacité de dépassement.

Le profil en long présente une pente faible de 0,5% sur une grande longueur (758ml).

Le rétablissement du chemin nécessite des dégagements de visibilités d'environ 4m.

V.5. ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES

Ainsi, à l'issue de l'analyse des enjeux et des contraintes du fuseau d'étude retenu, il convient de réaliser une comparaison des différentes variantes du projet. A ce stade des études, la comparaison des variantes ne peut pas encore être établie mais les premiers éléments de comparaison seront présentés lors de la réunion publique du 28 juin 2018.

V.5.1. MÉTHODOLOGIE D'ANALYSE DES VARIANTES

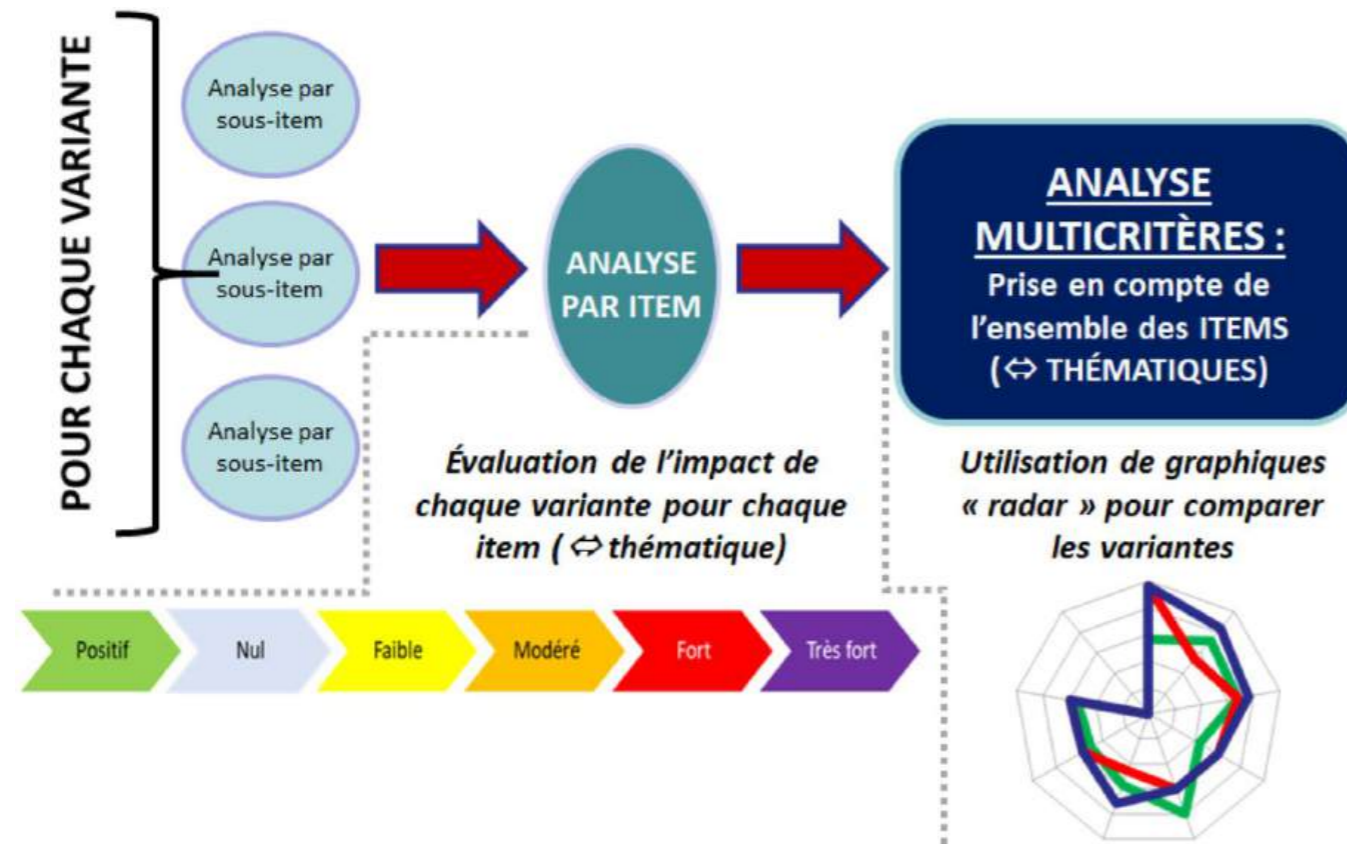


Figure 22 : Schéma du déroulement de l'analyse des variantes

Pour attribuer la notation de chaque variante, l'approche consiste à se référer aux notions d'évitement des impacts.

(0 : non évitement d'un impact sur les milieux → 4 : absence d'impact).

Le niveau d'impact prévisible de la variante sur l'environnement				
Non évitement d'impact majeur	Impact fort	Impact moyen	Impact faible	Absence d'impact
0	1	2	3	4

- Note = 0 : la variante 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 : le niveau d'impact prévisible du fuseau sur l'environnement est faible ;
- Note = 4 : le fuseau n'impact pas l'environnement.

Cette notation est effectuée pour chaque thème de l'analyse comparative.

V.5.2. ANALYSE FONCTIONNELLE DES VARIANTES

V.5.2.1. LES CRITÈRES FONCTIONNELS

Lors de l'étude d'opportunité et de faisabilité, aucune différence n'a été relevée entre les scénarios retenus S1+O1 et S1+O2.

Enjeu technique :

Pas de différence particulière hormis l'ouvrage d'art pour O1.

Un rejet pluvial supplémentaire à traiter pour les variantes O2-2 et O2-3.

Niveau de service : Analyse issue de la description de la géométrie et des différences en termes de traitement d'accès

Rétablissement des accès agricole : première approche fonctionnelle de l'impact sur les exploitations agricoles et forestières, à affiner avec l'étude agricole

Nuisances sonores : analyse macroscopique à confirmer avec une étude acoustique.

V.5.2.2. COMPARAISON FONCTIONNELLE DES VARIANTES À CE STADE

Contraintes / effets Variantes	Technique	Niveau de service	Rétablissement des accès agricoles	Nuisances sonores à évaluer	Synthèse
O1	2	4	3	3	Variante Ouest la plus fonctionnelle, elle intègre un ouvrage d'art de type passage inférieur à gabarit réduit. C'est également la variante qui perturbe le moins les accès agricoles
O21	3	2	2	1	Variante Ouest la moins fonctionnelle, elle est également la plus proche des habitations de Kerly et de Kerrousseau
O22	2	3	2	2	Ces 2 variantes présentent des niveaux de service satisfaisants et semblables, elles présentent des différences du point de vue du morcellement des parcelles agricoles qui reste à évaluer. On note la présence d'un point bas supplémentaire qui nécessite un traitement des eaux avant rejet (bassin supplémentaire).
O23	2	3	2	2	
S11	3	4	3	1	Ces 2 variantes présentent des niveaux de service satisfaisants et semblables, S11 passe au plus près des habitations.
S12	3	4	3	3	On ne note pas de différence significative du point de vue des accès agricoles.
S13	3	3	3	3	S13 présente moins de possibilité de dépassement.

V.5.3. LES CRITÈRES ENVIRONNEMENTAUX D'ANALYSE DES VARIANTES DE TRACÉ

Le tableau ci-après présente la structure de l'analyse comparative et les critères étudiés.

Sur la base des notes attribuées aux différents critères, une comparaison globale des variantes est possible. Dans un premier temps une synthèse est réalisée par thème sur la base d'une somme des notes des différents critères propres à chacun des thèmes ; **plus la note est élevée plus la variante est favorable.**

Thème	Sous-thème	Enjeu identifié	Note Variante
REPONSE AUX OBJECTIFS	Améliorer la desserte des territoires en confortant un itinéraire prioritaire		4
	Améliorer la sécurité des usagers en agglomération		3
	Améliorer la sécurité dans les hameaux		2
	Améliorer le cadre de vie des riverains		1
ANALYSE FONCTIONNELLE	Difficultés techniques	Ouvrages d'art, principe d'assainissement	0
	Niveau de service	Géométrie	
	Coût		
MILIEU PHYSIQUE	Climat		
	Qualité de l'air		
	Géologie et les sols		
	Topographie, relief		
	Hydrologie		
	Hydrogéologie		
	Zones humides (fonctions hydrauliques)		
	Risques naturels		
MILIEU NATUREL	Patrimoine naturel répertorié		
	Habitats naturels		
	Flore		
	Zones humides (fonctions écologiques)		
	Avifaune		
	Chiroptères		
	Amphibiens		
	Autre faune	Escargot de Quimper	
	Corridors écologiques		
	Site Natura 2000	Rivière Ellé	
MILIEU HUMAIN	Contexte administratif		
	Population		
	Habitat - bâti		
	Acoustique		
	Voies de communication, desserte locale		
	Activités économiques		
	Parcellaire agricole		
	Risques industriels et technologiques		
	Règles d'urbanisme		
	Contraintes et servitudes techniques		
PAYSAGE & PATRIMOINE	Unités paysagères		
	Structures biophysiques (haies, relief...)		
	Lieux de vie et d'habitat		
	Liaisons douces et axes de découverte		
	Sites patrimoniaux remarquables	Fontaine Saint-Fiacre	
	Sites inscrits et classés		
	Monuments historiques		

Afin de présenter une lecture globale aisée, permettant d'apprécier l'intérêt des variantes envisagées pour l'ensemble des thèmes, un graphique de type « Radar » est proposé, comme ci-après. Il permet de mettre en exergue les points forts et les points faibles propres à chaque variante.

Pour chaque thème, plus la note est importante meilleure est la variante ; **la variante qui obtient le plus de notes importantes et qui occupe ainsi la surface la plus grande sur l'image radar est donc à privilégier pour le choix de la solution à retenir.** En première approche, l'analyse se fait sans pondération mais que chaque projet étant particulier, une pondération pourra être étudiée pour aider à un arbitrage. Le projet sera, in fine, validé par le comité de pilotage.

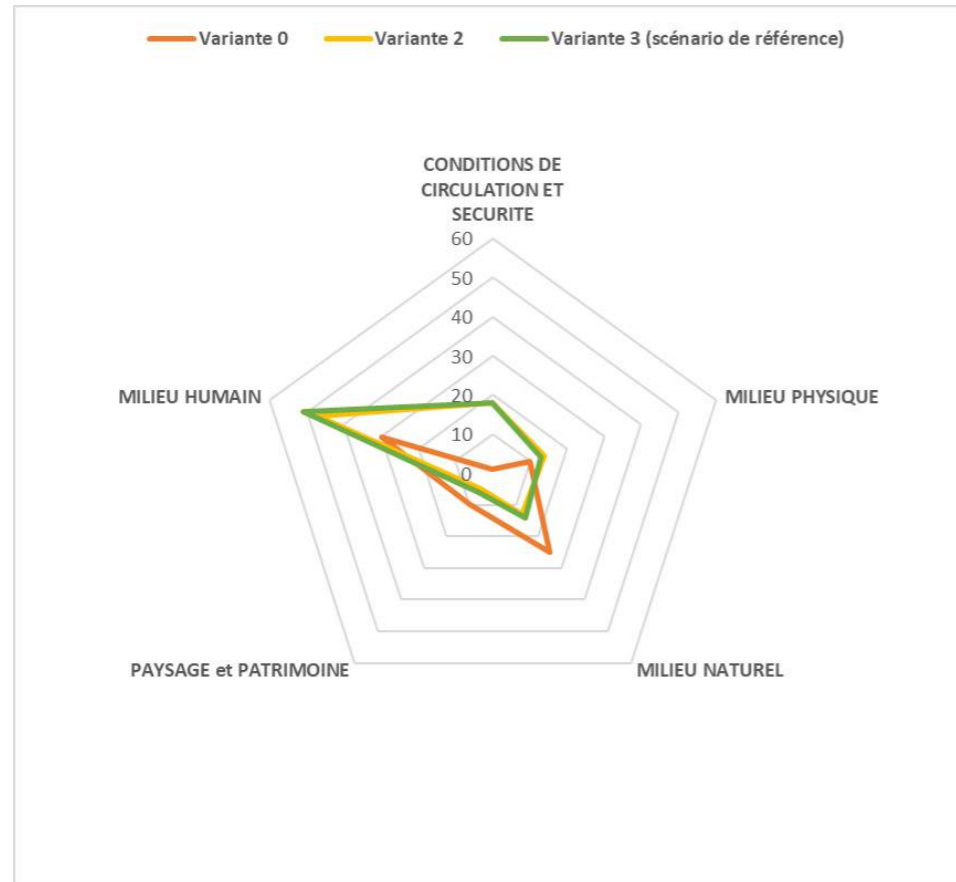
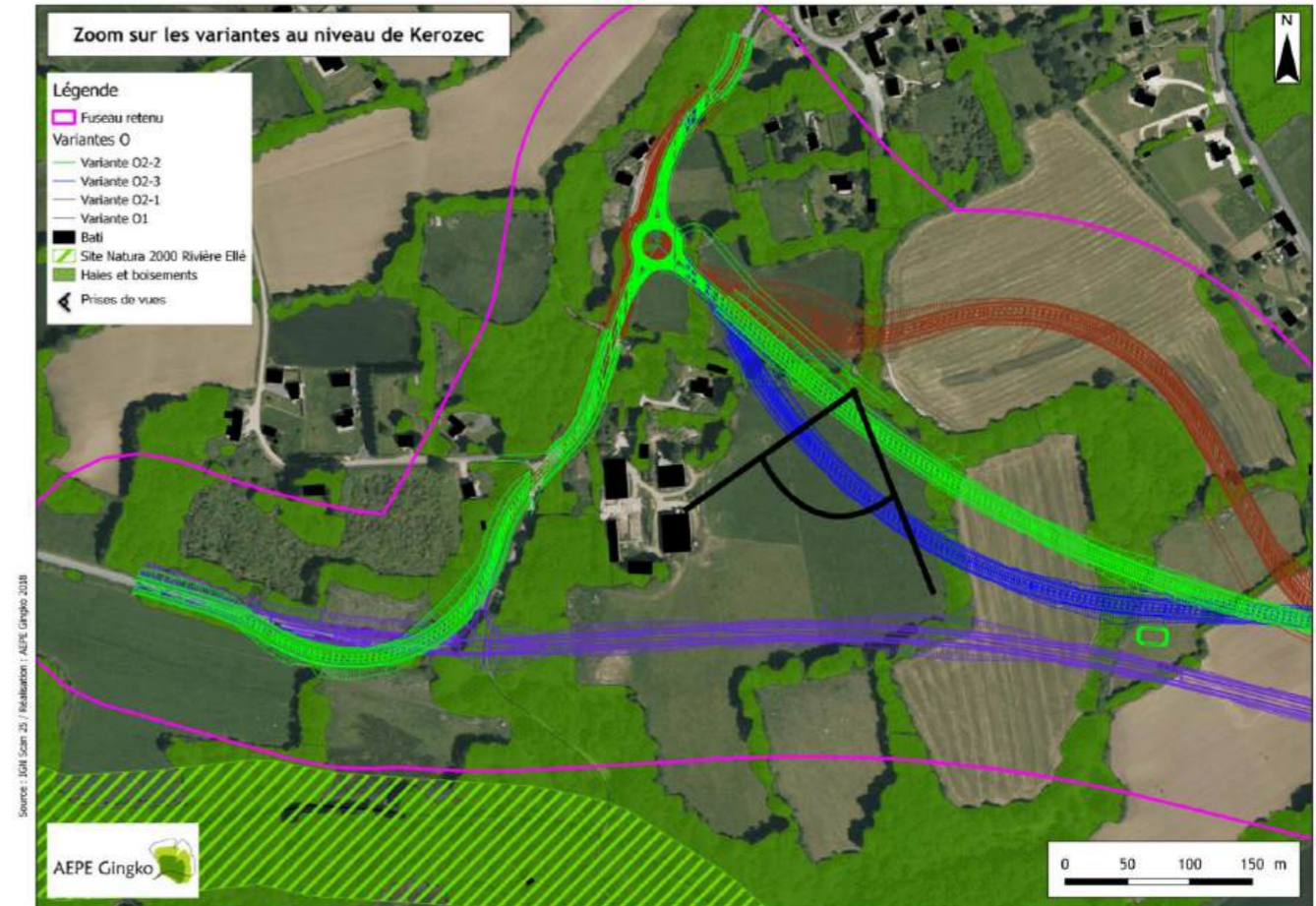


Figure 23 : Figure 1 : La présentation de type « Radar » synthétisant l'analyse comparative des variantes de tracé

V.5.4. QUELQUES EXTRAITS D'ANALYSE PAR ITEM

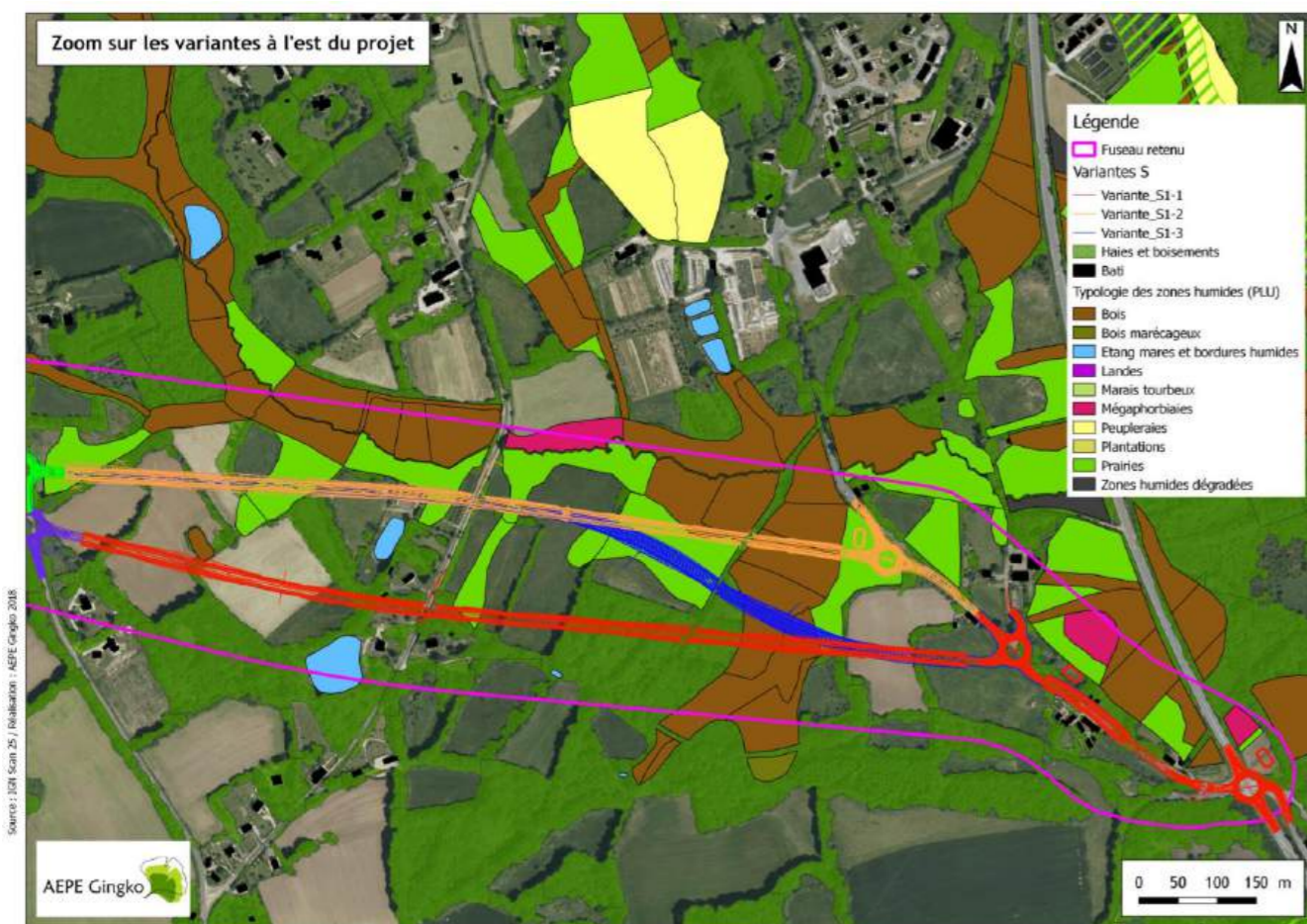
À ce stade, l'ensemble de l'analyse n'est pas réalisé. Ici sont présentés quelques points identifiés sur la base des premiers éléments issus des études de terrain.



O1, UNE VARIANTE OUEST QUI TRAVERSE LE VALLON DE KEROZEC :

À ce stade des études, si la variante O1 apparaît plus fonctionnelle au plan routier et du niveau de service, elle traverse le vallon de Kerozec et apparaît donc très impactante du point de vue de la topographie et du paysage. Elle intercepte également des corridors écologiques qui relient la vallée de l'Inam au reste de la trame verte et bleue environnante.

Les variantes O2, géométriquement plus contraignantes, permettent d'éviter une partie des impacts.



3 VARIANTES EST S1 POUR RECHERCHER UN COMPROMIS ENTRE ZONES HUMIDES ET ZONES BÂTIES

S1-1 est une variante qui évite davantage de zones humides mais impacte les zones bâties, alors que S1-2 évite les habitations mais impacte les zones humides de manière importante.

S1-3 apparaît être un compromis entre zones humides et habitations mais le niveau de service est dégradé.

L'analyse comparative globale et détaillée reste à finaliser.