



RD782 - Contournement de Le Faouët

Communes de le Faouët et Lanvénegen

Canton de Gourin

Département Morbihan (56)

Pièce G : Avis





Commission Locale de l'Eau du S.A.G.E. Ellé-Isole-Laïta
Querrien – Foyer Rémi Derrien

Dossier RD 782 – Contournement de Le Fauoët

Avis de la CLE suite aux décisions prises le 20 mai 2021

Le document ci-après, pour les points 1 à 8, reprend la rédaction de la note préparatoire à la réunion de la CLE du 20 mai 2021.

1. Contexte et objectifs du projet

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

Les objectifs du projet de contournement, portés par le Conseil Départemental du Morbihan sont les suivants :

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

L'objet du dossier est de solliciter l'autorisation de réaliser le projet au regard des éléments suivants :

- Dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) ;
- Dossier d'Autorisation Environnementale Unique (DAEU).

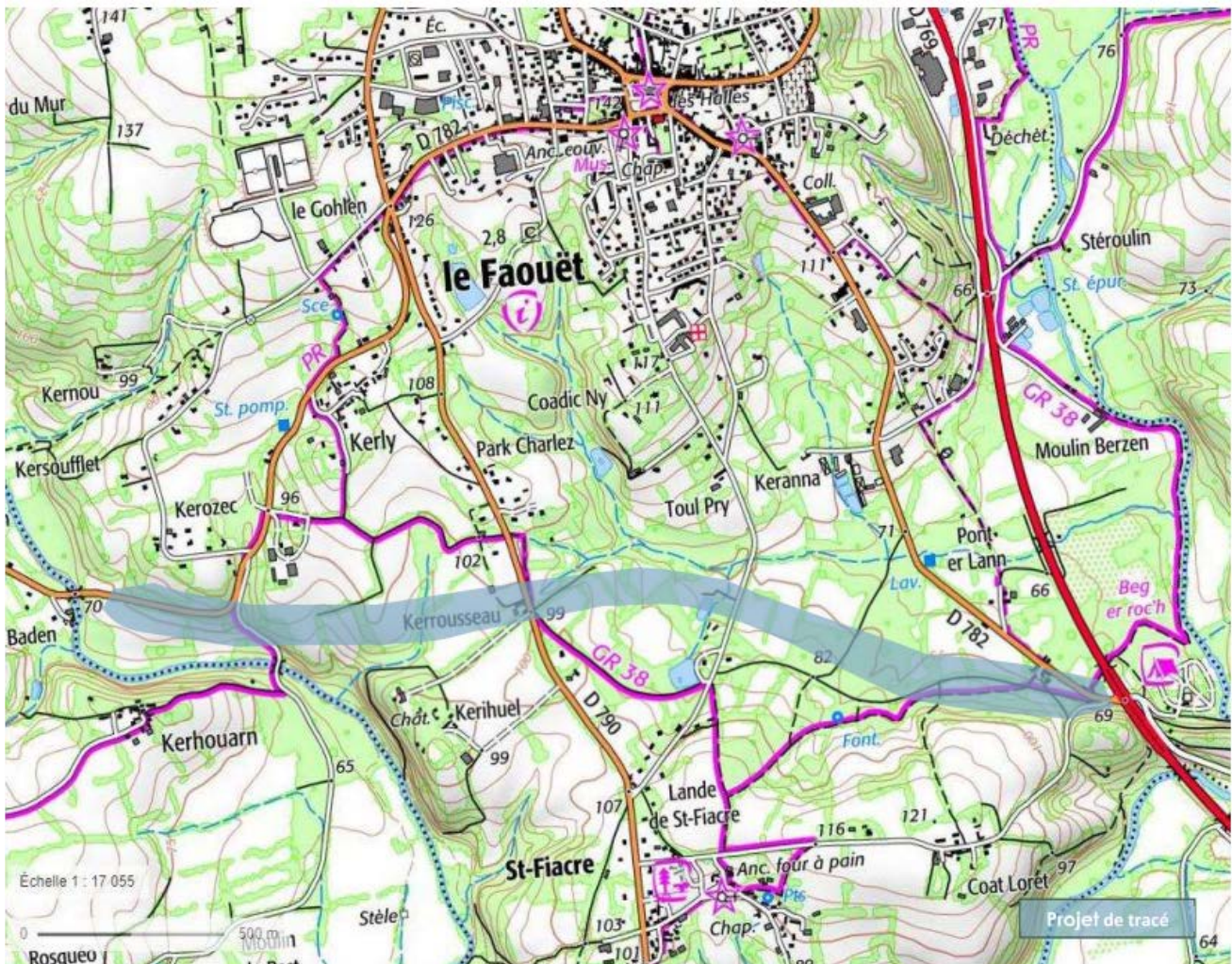
Trois rubriques en régime d'autorisation justifient la décision de soumettre le projet à la demande d'Autorisation au titre de l'article R.214-1 du Code de l'Environnement :

- 2.1.5.0 : le projet conduit à 2 nouveaux rejets, collectant une surface de 6,69 ha et intercepte une surface de bassin versant naturel de 16,23 ha, soit 22,92 ha ;
- 3.1.2.0 : Franchissement de 4 cours d'eau (longueur totale de 112,55 m) et déviation de 52 m de ruisseau (19 m en aval de l'OH1 ; 33 m en amont de l'OH6), soit un total de 164,55 m ;
- 3.3.1.0 : destruction d'1.77 ha de zones humides.

Dans le cadre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale et conformément à la prescription ET-4 du SAGE, l'Administration en charge du dossier (DDTM 56) sollicite un avis de la CLE du SAGE EIL d'ici le 27/05/2021.

Pour rappel, un avis de la CLE avait été rendu en janvier 2015 sur un projet plus vaste (réfection RD 782 et contournement), abandonné fin 2015. Les études du projet de contournement de Le Fauoët ont été relancées en 2017, avec remise à plat complète du dossier, s'appuyant sur une démarche d'analyse de scénarios, puis de variantes au sein du fuseau retenu (décembre 2017), ainsi qu'une concertation large du public et des communes (2018-2019). Ceci afin d'affiner au mieux le tracé par rapport aux différents enjeux.

En 2020, 2 réunions techniques entre les services (CD56, bureaux d'études, SMEIL) se sont déroulées (30/06/20 et 06/10/20), pour échanger sur les impacts du projet sur l'eau et les milieux aquatiques, et les mesures compensatoires envisagées.



Carte 6 : Plan de situation du site de l'étude

2. Les caractéristiques du projet au regard de l'enjeu eau et milieux aquatiques

Le projet routier de contournement de Le Fauët s'étend sur un linéaire d'environ 3 km au sud de la commune. Il permet de raccorder la RD 782 au niveau de Moulin Baden à l'ouest à la RD 769 au niveau de Beg er Roc'h à l'est en évitant le passage dans le centre bourg de Le Fauët. Trois giratoires seront construits : le premier au niveau de Kerrousseau, un second entre Pont er Lann et le Petit Coat Loret et un troisième sur la RD 769 à proximité de Beg er Roc'h. Le franchissement de la vallée de l'Inam est à noter à proximité de Moulin Baden. Enfin, deux bassins de gestion des eaux pluviales sont prévus, l'un à proximité directe de l'Inam et le second à l'extrémité est du tracé au niveau du carrefour entre la RD 769 et la RD 782.

L'aménagement de la RD 782 conduit à des impacts sur l'eau et les milieux aquatiques en phase travaux et après aménagement. Il s'agit principalement :

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

L'ensemble du projet, tracé neuf et sécurisation de la RD 782 à l'approche de l'ouvrage d'art sur l'Inam conduit à une perte de surface de zone inondable de 1 577 m² et une perte de volume de 1 580 m³ de Zones d'Expansion des Crues. Le projet possède une emprise totale sur 17 704 m² de zones humides soit 1,77 ha.

Après analyse technique des éléments du dossier, voici les principaux points soulevés par les services du SMBSEIL (Animation du SAGE, du PAPI EIL et du site Natura 2000 Rivière Ellé).

3. L'impact hydraulique des travaux

Pour les travaux sur l'ouvrage d'art de l'Inam à Moulin Baden, **il est positif de voir l'étude « Zones d'Expansion des Crues (ZEC) », actuellement en cours, être reprise dans cette réflexion, au même titre que les Atlas de Zones Inondables (AZI). Bien que le niveau de précision de cette première ait été jugé insuffisant, des calculs plus fins ont été menés pour délimiter précisément la zone inondable et estimer les hauteurs de crues. Ces valeurs semblent ainsi cohérentes avec l'AZI, ce qui permet de mieux justifier leur prise en compte pour le dimensionnement des compensations de ZEC détruites.**

Tome 1, p.64 : « *La fiche relative au Moulin Baden réalisée dans le cadre de l'AZI indique une hauteur d'eau d'environ 1 m dans le sous-sol (rez de jardin) de l'habitation du Moulin lors de la crue du 13 décembre 2000 (crue de fréquence de retour supérieure à 20 ans).* »

Tome 1, p.66 : « *Le résultat obtenu pour la crue vicennal en aval de la RD 782 de 66,40 m NGF est conforme au constat réalisé lors de la crue du 13 décembre 2000 qui indiquait une hauteur d'eau d'environ 1 m dans le sous-sol (rez de jardin) de l'habitation du Moulin. Les altitudes devant l'entrée du garage sont comprises entre 65,19 et 65,48 m NGF, ce qui fait un niveau d'eau compris entre 92 cm à 1,21 m.* »

Il est à signaler que la crue 2000 est supérieure à une Q50 (et non seulement supérieure à une Q20). Si la crue vicennale estimée est conforme à la crue de 2000 tel qu'écrit, n'y a-t-il pas surestimation de la crue centennale ?

A signaler quelques petites incohérences :

T1, p.64 : **dans le tableau : le Q10 à l'endroit du projet ne peut être identique au Q10 à Pont Priant.**

T2, p.15 : la réduction du volume de stockage concerne 2 secteurs principaux, pour un total de 1 580 m³ :

- Au niveau de l'OH1 sur le ruisseau de Kerozec : réduction du volume de stockage du ruisseau d'environ 230 m³ ;
- Au niveau de l'OA sur l'Inam : perte de volume de stockage estimée à 1 350 m³.

A ce titre la légende de la figure 2 présente une incohérence : 1 350 m³ et non pas 1 580 m³.

Pour la bonne compréhension, il aurait été utile de nommer le ruisseau de la même manière (tantôt ruisseau de Kerly tantôt ruisseau de Kerozec).

T2, p.120 : en mesures compensatoires, il est prévu 1 620 m³ de stockage ZEC sur le site SC_9, par restauration de zone humide en amont immédiat des remblais.

Le projet intercepte 13 bassins-versants, dont :

- 4 cours d'eau à écoulement intermittent ;
- 5 vallons drainés par des fossés (talweg) ;
- 5 écoulements provenant de ruissellements diffus (nappe).

Afin de rétablir ces écoulements superficiels, le projet prévoit d'implanter 14 ouvrages de rétablissements hydrauliques (OH).

Les écoulements interceptés par le projet collectent une surface totale de bassin versant de 115,26 ha.

Les ouvrages hydrauliques de franchissement de cours d'eau sont conçus pour une crue d'occurrence centennale, avec un tirant d'air de 20 cm. A signaler également (p.112) que les pentes de lits des cours d'eau sont très fortes (de 4 à 13% selon les cas).

4. L'impact sur les cours d'eau

Quatre cours d'eau sont interceptés, avec 4 ouvrages hydrauliques : OH-1 / OH-3 / OH-6 / OH-10.

Par ailleurs, le calage technique des ouvrages hydrauliques OH-1 et OH-6 conduit à dévier les ruisseaux sur une longueur totale d'environ 52 m.

Bien qu'il soit à souligner une approche de moindre impact et de compensation, plusieurs points d'attention peuvent être soulevés, par ailleurs évoqués lors des échanges avec les services du CD 56.

Globalement à l'échelle des 4 cours d'eau interceptés, **on peut regretter un manque de diagnostic hydromorphologique des cours d'eau concernés. Les ponts cadre sont dimensionnés pour des crues centennales, en se calant sur la largeur des cours actuels. Or, les cours d'eau, en amont et en aval des OH sont-ils recalibrés ? Sont-ils dans leur lit d'origine ? Sont-ils déjà trop larges ? Les fortes pentes et l'accélération des écoulements faisant suite aux travaux vont impacter le milieu et pourraient même fragiliser les infrastructures en place (incision, érosion). Des alternatives aux ponts cadres ont-elles été étudiées (ponts en arche...) ?**

Les mesures et les tracés proposés ne semblent guider que par l'angle d'entrée dans l'ouvrage et la limitation de sa longueur. Or, la méthodologie aurait dû être détaillée en prenant en compte également les contraintes du milieu naturel, pour proposer des tracés justifiés et des mesures de restauration à l'échelle de tronçons (amont-aval des OH).

Cas de l'OH-1 : « *le ruisseau de Kerly est dévié sur une longueur d'environ 19 m en aval de l'OH-1. La volonté d'améliorer l'angle d'entrée dans l'ouvrage et de limiter la longueur de l'ouvrage et donc l'impact sur la luminosité du cours d'eau implique un calage perpendiculaire à la chaussée. Le décalage entre la sortie d'ouvrage et le ruisseau (décalage d'environ 13,90 m par rapport à l'axe actuel) sera rattrapé grâce à la restauration du lit de celui-ci sur environ 22 m. En sortie de l'ouvrage hydraulique, il est également prévu de réaliser un passage à gué de 3 m de largeur pour permettre l'accès à la prairie en rive droite du ruisseau. La très faible profondeur du ruisseau ne permet pas la pose d'un pont-cadre dont les terrassements conséquents auraient eu un impact important sur la zone humide limitrophe.* »

Cas de l'OH-6 : « *Afin de limiter la pente dans OH-6, il est nécessaire d'approfondir le ruisseau en augmentant sa pente sur environ 33 m. Le tronçon de ruisseau en amont de l'ouvrage de franchissement ayant été déplacé et recalibré dans le cadre d'aménagement antérieur, cette opération permet de restaurer un lit fonctionnel avec une granulométrie appropriée et des méandres.* »

Les schémas montrent des enrochements sur berge sur les tronçons aménagés, ce qui interroge. Il serait souhaitable que les travaux de restauration soient plus détaillés, définis et affinés en concertation avec les acteurs (DDTM, OFB, Roi Morvan Communauté...), afin de proposer les bonnes mesures en réponse au bon diagnostic hydromorphologique et aux désordres éventuels constatés.

Concernant le ruisseau de Kerly, la création d'un passage à gué de 3m (minimum !) en aval de l'OH-1 interroge également. Alors que depuis de nombreuses années les collectivités mettent en place des actions dans le cadre des CTMA pour supprimer les abreuvements directs aux cours d'eau et les passages à gués, action renforcée par la réglementation (Directive Nitrates), cette mesure s'avère difficilement compréhensible. Quelle est l'utilisation de la prairie, en partie seulement en zone humide ? Cet accès est-il à destination d'animaux ou de matériels agricoles ? L'accès à cette parcelle existe-t-il déjà ou s'agit-il d'une création nouvelle ? Y-a-t-il eu une alternative étudiée ?...

Si aucune alternative n'existe à cette création de passage à gué – non interdite par le SAGE EIL – il s'agit a minima de protéger le cours d'eau (lit et berges) en limitant son accès à ce seul point, et en clôturant le reste du linéaire.

Certaines mesures de réduction d'impacts sur les ruisseaux sont bien détaillées dans le dossier, notamment : le respect des pentes longitudinales et des sections d'origine, l'enfoncement des ouvrages de 30cm par rapport au fond du lit pour faciliter la reconstruction d'un lit naturel...

Cependant, le SAGE Ellé-Isole-Laïta préconise de « Garantir le bon état hydromorphologique des cours d'eau et notamment celui du chevelu » (objectif E3-A). Au vu des impacts sur les 4 cours d'eau et des surfaces artificialisées (2 bassins, plateforme routière...), les mesures de compensation ne semblent pas à la hauteur des enjeux sur ce volet.

Afin d'améliorer la continuité écologique et sédimentaire du ruisseau Park Charles, le Département du Morbihan se propose de réaliser 2 actions identifiées dans le CTMA géré par Roi Morvan Communauté.

Ces mesures pragmatiques sont pertinentes et permettent de traiter des points de blocage localisés.

Or, la CLE, le SMBSEIL et les intercommunalités mettent en avant une stratégie reposant sur une logique de sous-bassin versant, pour mettre en œuvre des actions multi-thématiques sur des secteurs restreints pour plus d'efficacité, au détriment d'un éparpillement des mesures. C'est pourquoi il semblerait judicieux de combiner restauration de la continuité écologique et restauration de l'hydromorphologie, ceci afin de maintenir une ligne d'eau et ne pas déstabiliser les infrastructures et le milieu naturel.

Le Park Charles est un affluent direct à l'Ellé. C'est pourquoi les mesures compensatoires suivantes pourraient être proposées :

- **Les 2 buses sous le chemin agricole situé à environ 60 m en amont de l'ouvrage identifié près du lavoir, sont à traiter également, car elles constituent un point de blocage important qui annihile les travaux de restauration envisagés en aval.**
- **Une réflexion doit être menée avec les acteurs locaux pour accompagner ces actions de continuité avec des mesures de restauration hydromorphologique, sur le tronçon principal du Park Charles, a minima compris entre les buses en question et l'ouvrage en aval sous la RD782.**

5. L'impact sur les zones humides

29 ha de zones humides sont présents sur la zone d'étude, avec une destruction de 1,77 ha (6%) dans l'emprise directe du projet.

Plusieurs points positifs sont à souligner :

- **En phase de concertation, recherche de variantes permettant de minimiser les impacts sur les milieux naturels et aquatiques, en particulier les zones humides ;**
- **Expertise d'un bureau d'études pour affiner la délimitation des zones humides inventoriées à l'échelle communale en 2012 ;**
- **Application de la méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides (ONEMA, 2016) complétée d'une analyse chiffrée développée par le CD56 pour réaliser un état des lieux poussé, estimer si les mesures compensatoires envisagées sont suffisantes et permettre de démontrer l'équivalence fonctionnelle de la compensation à l'échelle globale du projet ;**
- **4 sites de compensation à proximité immédiate du projet sur 4,79 ha de prairie et boisement humide. A ce titre, on respecte la prescription E.3-10 du PAGD et l'article 6 du règlement du SAGE EIL, qui vise des mesures sur le même bassin versant, sur plus du double de la surface perdue (2,7) et à fonctionnalités équivalentes.**
- **La majeure partie des sites de compensation prévoit le comblement de rigoles et fossés qui amélioreront les fonctions hydrologiques et biogéochimiques des zones humides. Ceci est cohérent avec les deux enjeux prioritaires du SAGE (« Gestion quantitative » et Inondation »).**

Plusieurs remarques sont à soulever :

T2, p.22 : il est indiqué que les zones humides sont déconnectées du réseau hydrographique, hormis le site ZH_6. **Or, il convient de rappeler que même si elles ne sont pas connectées directement au réseau hydrographique, les zones humides participent tout de même à plusieurs niveaux à la recharge du cours d'eau et à la rétention des eaux en période de crue (particulièrement les ZH_2, 4 et 6 ici).**

T2, p.130 à 149 : mesures de compensation et diagnostic fonctionnel :

- **Si ce n'est essayer de revenir à un état « originel » tel que le démontre les anciennes photos aériennes, le gain fonctionnel de recréer le bosquet de saules sur la SC-1 semble nul à quasi-nul (sauf dans une faible mesure pour le volet biodiversité et stockage de carbone). La réhabilitation de la zone humide cultivée en prairie pourrait s'avérer suffisante.**
- **Les mesures de gestion ultérieures sont présentées succinctement et devraient être précisées dans le dossier d'étude d'impact : acquisition foncière, convention avec le propriétaire, entretien par des entreprises privées ou des agriculteurs, modalités et financements... Le suivi annuel de mesures compensatoires est prévu sur 5 ans. Quid de l'évolution ultérieure des zones humides restaurées en l'absence de suivi sur du long terme ? Possibilité de fermeture des milieux humides qui ont fait l'objet d'une réouverture ?**
- **A signaler que le même site SC_9 près de l'Inam est comptabilisé 2 fois : en compensation pour les Zones d'Expansion des Crues et en compensation des Zones Humides. Bien que cette approche vise une mutualisation des mesures, en combinant des travaux tant favorables pour le fonctionnement de la ZH que pour la ZEC (dessouchage, étrépage, comblement des rigoles et défrichage de la prairie), la compensation en termes de surfaces peut être discutée.**

Par ailleurs, on peut regretter que la description des mesures de réduction des impacts en phase chantier sur les zones humides soit très peu détaillée.

T2, p.147 à 149 : complément au diagnostic fonctionnel

Malgré un réel effort de pédagogie et de synthèse, la présentation de la méthode complémentaire développée par le CD56 reste opaque pour tout un chacun.

Pour une bonne compréhension des 2 tableaux de synthèse (N°78 et N°79), il aurait pu être opportun de détailler les liens entre les fonctions, les sous-fonctions et les indicateurs correspondants. Plus globalement l'explication de la méthodologie utilisée aurait permis de gagner en clarté.

6. L'impact sur la qualité des eaux

Deux réseaux distincts seront mis en place, l'un pour les eaux extérieures à la plate-forme routière (eaux du bassin versant naturel interceptées), l'autre pour les eaux ruisselant sur la plate-forme routière. Il s'agira donc d'un système séparatif.

Par ailleurs, 2 bassins situés aux 2 extrémités, seront créés, avec mise en place, pour chaque rejet, d'une chaîne de traitement propre à protéger les exutoires naturels (bassins de traitement de rétention/décantation).

« L'entretien de la couverture végétale des bas-côtés sera réalisé par des coupes mécaniques. L'emploi des produits phytopharmaceutiques (désherbants, ...) est proscrit à proximité des cours d'eaux, fossés et bassins tampons, conformément à la réglementation en vigueur (p.126). »

Vu qu'à aucun moment, les pollutions par pesticides ne sont mentionnées dans les produits pouvant générer des pollutions, a-t-on la confirmation qu'aucun produit phytosanitaire ne sera utilisé pour l'entretien des ronds-points et des accotements éloignés des fossés et cours d'eau ? En effet, les eaux pluviales seront collectées dans les bassins puis rejetés dans l'Inam et l'Ellé, sans abattement possible.

7. L'impact sur le milieu naturel et les espèces protégées ou remarquables

L'aire d'étude immédiate se situe dans la ZNIEFF de type 2 « Bassin versant de l'Ellé » et à quelques mètres de la ZNIEFF de type 1 « Inam ». Les espèces d'intérêt relevées dans ces ZNIEFF ont donc fait l'objet de recherches attentives lors des inventaires.

Par ailleurs, le nouveau périmètre du site Natura 2000 « Rivière Ellé » a été pris en compte.

T2, P57 à 59 : tableau synthétique des impacts :

Selon le dossier, la majorité des impacts se déroule en phase travaux (impact temporaire) : 5 espèces sont concernées par un impact brut potentiel fort : saumon atlantique ; lamproie marine ; bouvreuil pivoine ; barbastelle d'Europe ; murin à oreilles échancrées.

Pour ce qui concerne les impacts en phase d'exploitation (impact permanent), 2 espèces sont concernées avec un impact modéré : loutre d'Europe ; grand rhinolophe.

Ceci révèle une incohérence entre la page 47 et le tableau récapitulatif p.57 : dans ce dernier, le saumon atlantique et la lamproie ne sont pas fléchés en rouge (impact fort) en phase exploitation, alors qu'ils le sont dans les descriptions aux pages antérieures.

L'étude conclue que le projet aura un impact non significatif sur la flore et les habitats. Aucune mesure de compensations n'est donc envisagée.

T1, p.105 et T2, p.39 : espèces invasives.

« Sur l'aire d'étude, des espèces invasives ont été relevées en de nombreux points. Le projet va impacter certaines zones à Renouée du Japon (à l'est de l'Inam notamment) et Laurier palme. Ces espèces sont considérées comme des invasives avérées. En ce qui concerne la Renouée du Japon surtout, les remaniements et les exports de terre causent une dissémination rapide de l'espèce à partir de fragments (rhizomes ou tiges). Il est donc important de bien localiser les zones infestées par cette espèce et de prendre les mesures nécessaires pour éviter son développement. »

Aucune précision n'est apportée sur les mesures qui seront mises en place pour éviter la propagation des fragments et éviter la prolifération de ces espèces le long du réseau hydrographique aval des cours d'eau.

T2, p. 197 : MC7 – rédaction d'un plan de gestion :

Cette mesure concerne la gestion de toutes les mesures compensatoires en faveur des milieux naturels et doit définir les modalités de gestion et de suivi à long terme des actions réalisées.

Il aurait été utile de détailler plus précisément la nature des suivis ainsi que la façon d'évaluer les résultats obtenus sur les différents compartiments impactés, notamment pour le « suivi des zones humides compensatoires » et « les hais, vergers, délaissés boisés et boisement spontanés ».

A ce titre, alors que plusieurs suivis sont prévus, avec une évaluation des actions en N+1, N+3, N+5, N+10 et N+20, **il est regrettable que le suivi des zones humides compensatoires ne soit envisagé que sur 5 ans.**

8. L'impact sur les boisements et le maillage bocager

Le SAGE Ellé-Isole-Laïta interdit la destruction de haies et talus stratégiques vis-à-vis de la limitation du ruissellement (prescription E2-9). Sinon des mesures compensatoires doivent être mises en place avec la reconstruction de bocage ayant les mêmes fonctions, sans indication de ratio.

T2, p.39 : « Afin de mieux évaluer les incidences sur les haies, l'impact a été évalué en mètres linéaires par type de haies. Au total, presque 2 kilomètres (1 980 mètres) sont impactés par le projet. Cela représente environ 8% du linéaire inventorié sur l'aire d'étude. Il s'agit pour les ¾ de haies multistrates (1 549 mètres). »

T2, p.119 : « En plus de l'impact paysager, une étude fonctionnelle des haies impactées a été réalisée en mettant en enjeu prioritaire la fonction hydraulique.

Afin de favoriser le ralentissement des écoulements, toutes les haies compensatoires sont plantées sur talus et toutes les haies perpendiculaires à la pente sont compensées à hauteur d'un ratio de 1,33.

Au final le projet prévoit de planter 2 980 m de haie sur talus dont 1 202 m seront perpendiculaires à la pente. »

Il est donc à noter que les compensations semblent assurées au niveau du rôle hydraulique. Cette caractérisation du rôle du bocage (particulièrement du rôle hydraulique) aurait pu être précisée et cartographiée dans la partie correspondante (p.39 et suivantes).

Décision de la CLE

Compte tenu des forts enjeux inondations à l'aval du bassin versant, la CLE rappelle **qu'un des objectifs du SAGE est de poursuivre la réduction des risques d'inondations liés à des événements de faibles périodes de retour (10 à 20 ans)**, et « de freiner les écoulements pour diminuer et étaler les pointes de débit et atténuer ainsi les crues des cours d'eau » (cf. p. 35 du PAGD du SAGE). Dans ce contexte, le projet envisagé et les ouvrages de type pont-cadre et buses, **dimensionnés pour des crues centennales**, semblent aller à l'encontre de cet objectif, avec une artificialisation du milieu, conduisant inévitablement à une accélération des écoulements (parois lisses...) comme cela avait été signalé sur le projet de 2015 et lors des échanges techniques.

Au vu de l'approche globale mise en place (analyse multi-critères de nombreux scénarios et concertation, échanges avec les services en amont notamment sur les mesures compensatoires...), qui est soulignée d'autant plus qu'elle montre une réelle évolution par rapport au dossier de 2015 ;

Au vu de la qualité du dossier, en particulier pour la compensation des zones d'expansion de crues et des zones humides, où l'analyse perte fonctionnelle / gain fonctionnel est poussée ;

Il est proposé de donner un avis favorable, sous réserve de la prise en compte des demandes suivantes sur les cours d'eau, dans la continuité de la co-construction positive mise en place :

- **Associer les acteurs locaux (DDTM, OFB, Roi Morvan Communauté, SMBSEIL...) lors des phases d'études précises à venir concernant les mesures « milieux aquatiques » : continuité écologique, restauration morphologique des cours d'eau, alternative au passage à gué, zones humides, bassins d'eau pluviale ;**
- **Porter une réflexion collective sur des mesures de restauration morphologique sur les 2 cours d'eau déviés et sur le tronçon principal du Park Charles, en lien avec la continuité écologique. En effet, il est opportun de mener ces 2 mesures complémentaire en même temps, avec une éventuelle répartition des rôles qui resterait à statuer ;**
- **Traiter les buses sous le chemin agricole situé à environ 60 m en amont de l'ouvrage identifié près du lavoir du Park Charles.**

Pour la CLE
La Présidente Danièle KHA



DIRECTION DES ROUTES
ET DE L'AMÉNAGEMENT

Dossier suivi par : Xavier DOMANIECKI – poste 8360
Xavier.domaniecki@morbihan.fr

Vannes, le 16 NOV. 2021

Monsieur Joël MATHURIN
Préfet du Morbihan
DDTM - Service eau, nature et biodiversité
Unité gestion des procédures environnementales
Pôle eau
1, allée du général Le Troadec
BP520
56019 VANNES Cedex

**Objet : RD782 – Contournement de Le Fauët - Communes de Le Fauët et Lanvégen
Compléments à la demande d'autorisation environnementale**

N/Réf. : R2021.606 EL/CL

P.J. : dossier modifié + tableau des réponses

Monsieur le Préfet,

Le département du Morbihan a déposé le 21 avril 2021 une demande d'autorisation environnementale pour le projet cité en objet.

Dans le cadre de l'instruction, le dossier a fait l'objet d'une demande de compléments par courrier en date du 16 juillet 2021.

Je vous prie donc de trouver en pièces jointes le dossier modifié comprenant toutes les précisions demandées ainsi qu'un tableau récapitulant les réponses apportées destiné à en faciliter l'appropriation. Ces éléments vous permettront de reprendre l'instruction.

Les services techniques départementaux se tiennent bien entendu à votre disposition pour toute information.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président du Conseil départemental

David LAPPARTIENT



RD782 - Contournement de Le Faouët

Communes de le Faouët et Lanvénegen - Canton de Gourin

Département Morbihan (56)

Dossier de demande d'autorisation environnementale unique

Tableau de réponse à la demande de compléments du 16 juillet 2021



Thématiques	Sous-thématiques	Demande écrite	Eléments de réponse CD56, AEPE, Pierres & Eau, Gamba	Partie concernée	Pages concernées
ANNEXE – Compléments demandés					
Remarques préalables		Le projet correspond à la création d'une infrastructure routière pour continuer la commune du Faouët par le sud. Ce tronçon va s'insérer sur la RD782 au niveau du pont surplombant l'Inam au lieu-dit du moulin Baden, pont qui va devoir faire l'objet d'une remise en état et de travaux importants. L'impact de ces travaux n'est pas étudié dans le dossier qui est proposé. Il serait pourtant utile d'avoir une vision globale, d'une part car ces deux projets sont intimement liés et devraient faire l'objet d'une enquête publique unique et d'autre part pour en analyser les impacts cumulés, en particulier au droit de l'Inam, dont le cours et les rives sont inclus dans le site Natura 2000 Ellé Isolé Laïta et qui présente des enjeux majeurs en termes de biodiversité.	<p>Les travaux d'entretien du pont sur l'Inam sont complètement indépendants des travaux du contournement de Le Faouët.</p> <p>Une nouvelle configuration des travaux d'entretien est à l'étude pour réduire l'impact temporaire sur le lit de l'Inam et conforte la dissociation avec le projet du contournement.</p> <p>A noter que cette réduction de l'impact devrait conduire à un dossier soumis à déclaration, donc non soumis à enquête, son dépôt est envisagé pour engager les travaux en 2023.</p> <p>Ce dossier fera donc l'objet d'un arrêté indépendant du projet du contournement.</p> <p>Le dossier du contournement intègre les travaux d'élargissement du tablier existant de cet ouvrage, opération sans impact sur le lit de l'Inam.</p> <p>L'impact des remblais pour l'élargissement des accotements sur la zone d'expansion des crues de l'Inam est intégré au dossier du contournement.</p>	Toutes	/
	Les milieux aquatiques	Zones inondables	La compatibilité avec le plan de gestion des risques inondation du bassin Loire-Bretagne (PGRI) approuvé le 23 novembre 2015 n'est pas évoquée dans le chapitre XXI.3 conformément à l'article R.181-14 du code de l'environnement. Celle-ci doit être démontrée dans le dossier.	<p>Conformément au Plan de gestion des risques d'inondation du bassin Loire-Bretagne 2016-2021, la définition de la zone inondable de l'Inam a été définie par la modélisation d'une crue d'occurrence centennale.</p> <p>Le Projet est compatible avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La disposition 1-1 : « les ouvrages, installations, aménagements d'infrastructures et réseaux d'intérêt général sans alternative à l'échelle du bassin de vie et réalisés selon une conception résiliente à l'inondation ». - La disposition 1-1 : Préservation des zones d'expansion des crues et capacités de ralentissement des submersions marines. <p>« en dehors d'une même unité foncière, les mouvements de terre, y compris avec des apports extérieurs [sont autorisés], ... s'ils sont liés à la construction d'une infrastructure d'intérêt général admise au titre de la disposition 1-1. »</p> <p>Le projet répond à l'objectif 1 en évitant la zone inondable du ruisseau Park Charles et en préservant les capacités d'écoulement et d'expansion des crues de l'Inam. Prise en compte du PAPI en cours d'élaboration, par la mise en œuvre de mesure de ralentissement de la dynamique des crues.</p>	XXI.3. Compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Loire-Bretagne
L'agrandissement du tablier du pont de la RD782 franchissant l'Inam impactera les zones inondables de ce cours d'eau par la présence de remblais.					
Dans l'étude d'impact, plusieurs valeurs de surface et volumes soustraits en zone inondable ne sont pas cohérentes. En effet, en p.28 du tome 2 de l'étude d'impact, il est indiqué un remblai en zone inondable d'une surface de 2 080 m². Or, en p.15, p.97, p.217, la surface de remblais sur ce même secteur est indiquée à 1 577 m². De même, cette réflexion est menée pour l'estimation du volume soustrait au stockage des eaux de la zone inondable. En p.15, il est estimé à 1 350 m³ contre 1 580 m³ en p.97 et p.217.			Il y a à une erreur dans le tableau des rubriques en p 28. La surface de zone inondable remblayée est de 1577 m².	XXIII.6. Rubriques de la nomenclature et procédures concernées par le projet et autres pièces	
Une mesure compensatoire SC-9 est prévue en amont immédiat du pont sur l'Inam en rive gauche de celui-ci en mutualisation avec la restauration de la fonctionnalité d'une zone humide. Avec les actions d'étrépage sur 0,20 m et d'enlèvement des souches sur les parcelles concernées, le volume de stockage restitué est estimé à environ 4 620 m³. Si la perte de champ d'expansion de crues est compensée quantitativement par cette mesure, il est nécessaire de garantir la maîtrise foncière sur le long terme de ces parcelles afin de conserver la topographie intacte du site compensatoire sans remblaiement futur.			Toutes les surfaces de compensations sont intégrées aux emprises DUP, ces surfaces seront soit acquises à l'amiable ou par expropriation. Le parti pris par le département pour garantir la gestion des mesures compensatoires est généralement d'acquiescer le foncier. Cependant une Obligation Réelle Environnementale telle que codifiée par le code de l'environnement pourra également être étudiée lors des négociations amiables.	XXXI.3. Zones humides	
Même si la mutualisation de cette mesure compensatoire SC-9 pour les zones d'expansion des crues et les zones humides peut convenir, il convient de justifier la surface de zone humide compensée retenue (8 831 m²) au regard des travaux prévus pour la compensation hydraulique.			L'étrépage est réalisé sur environ 85 % de la surface de prairie humide restaurée dans le cadre de la mesure SC-9, soit 7650 m². Les surfaces de fossé à combler (environ 300 ml x 3 m de large = 900 m²) et de dessouchage (environ 70 souches x 4 m² = 280 m²) ne sont pas comprises.	XXXI.3. Zones humides	
Afin de rétablir les écoulements interceptés par le projet de contournement du Faouët, 14 ouvrages hydrauliques (OH) sont prévus. Pour les 4 cours d'eau interceptés, les ouvrages hydrauliques spécifiques (pont cadre) sont prévus (OH1, OH3, OH6 OH10) représentant un linéaire total de couverture de cours d'eau de 85,55 ml. Pour ces 4 cours d'eau, le diagnostic hydromorphologique -doit être complété dans le dossier notamment des tronçons situés dans l'emprise du projet routier.		Une étude hydromorphologique des tronçons de cours d'eau traversés par le projet a été réalisée à l'automne 2021. Cette étude et ses résultats ont été intégrés à l'évaluation des impacts sur les cours d'eau et la faune associée.	Annexe 12		
	Sur ces cours d'eau, les OH sont dimensionnés pour une occurrence centennale avec un tirant d'air de 20 cm. Le calage technique des OH1 (ruisseau du Kerly) et OH6 (affluent du ruisseau du Park Charles) entraînent une dérivation des cours d'eau existants en aval sur	Des mesures de réduction sont déjà intégrées au dossier (augmentation de la hauteur des ouvrages, réduction de la longueur), justifiant ainsi un impact résiduel très faible.	/		

Thématiques	Sous-thématiques	Demande écrite	Éléments de réponse CD56, AEPE, Pierres & Eau, Gamba	Partie concernée	Pages concernées
		<p>une longueur totale de 52 ml. Les tronçons aval des cours d'eau seront restaurés sur une longueur de 55 ml.</p> <p>Ces ouvrages de franchissement sont modifiés, changés (positionnement de ponts-cadres en lieu et place de busages ou ponceaux) et allongés, et pour les cours d'eau franchis, la mise en place de banquettes permet d'en réduire l'impact sur la faune notamment pour l'espèce Loutre d'Europe. Si la mise en place de ponts-cadre adaptés au niveau de la pente et des dimensions et débits des cours d'eau aura un impact favorable sur l'ichtyofaune, aucune mesure de réduction d'impact ou compensatoire concernant la perte de luminosité induite par l'allongement des ouvrages n'est intégrée dans le dossier. Il pourrait s'agir de mesures de type débusage ou réouverture à ciel ouvert de cours d'eau en lien avec le présent projet, voire sur le même bassin versant (en lien avec le diagnostic et les actions envisagées dans le cadre du contrat territorial milieux aquatiques (CTMA) du bassin versant de l'Ellé et ses affluents), d'équipements de type création de puits de lumière. De même, des alternatives aux ponts cadres ont-elles été étudiées (ponts en arche...) ?</p>			
		<p>En aval de l'OH-1, un passage à gué est prévu sur une largeur de 3 m : même si le SAGE Ellé-Isole-Laiïta (EIL) ne l'interdit pas, vous veillerez à justifier celui-ci au regard des accès nécessaires aux parcelles agricoles exploitées et indiquant des mesures de protection du lit et des berges prévues en limitant l'accès en un seul point et en clôturant le reste du linéaire.</p>	<p>Le projet rétablit l'usage existant sur la parcelle privée. Le projet ne prévoit pas d'intégrer l'ensemble du cours d'eau dans ses emprises DUP.</p> <p>Ajout d'une mesure d'accompagnement pour financer auprès de l'exploitant des clôtures protégeant le ruisseau des dégradations liées au passage des bovins et des engins agricoles ;</p> <p>A noter que la déviation du cours d'eau en aval de l'OH constituera une restauration du cours d'eau aujourd'hui très dégradé.</p>	XXXI.2.3. Mesures pour la morphologie des cours d'eau	
		<p>Des mesures de restauration de cours d'eau sont proposées dans le dossier et consistent en 2 actions afin d'améliorer la continuité écologique et sédimentaire du ruisseau du Park Charles, affluent direct de l'Ellé aux lieux-dits Moulin de Berzen et sous la RD782. Ces mesures même si elles peuvent être intéressantes, sont présentées comme des mesures compensatoires (MC3) sur la base des fiches travaux du CTMA de l'Ellé et de ses affluents. Sauf à considérer qu'il s'agit de compenser les impacts résiduels sur les franchissements de cours d'eau (perte de luminosité, déviation de cours d'eau), ces mesures à plus-value écologique ne peuvent être considérées que comme des mesures d'accompagnement dans le dossier. Le cas échéant, il faudra justifier cette compensation au regard de l'impact résiduel significatif du projet sur les cours d'eau concernés après application des mesures de réduction prévues. Celui-ci n'est estimé dans le dossier.</p>	<p>Le complément de diagnostic hydromorphologique a permis de confirmer un impact résiduel du projet sur les cours d'eau non significatif.</p> <p>Les mesures présentées permettront de viser un gain de biodiversité, dans une démarche volontaire du maître d'ouvrage. Bien que non réglementairement nécessaires, ces actions remplissent les 3 conditions définissant une mesure compensatoire (guide Thema) : disposer d'un site par la propriété ou par contrat, déployer des mesures techniques, déployer des mesures de gestion.</p>	Annexe 12	
	Les frayères	<p>La rubrique 3150 est visée dans le chapitre XXIII.6 du dossier avec une surface estimée de 122 m² de lit de cours d'eau détruit sur les 4 franchis et les 2 déviations aval (OH1 et OH6). Cette surface impactée est-elle compensée pour les tronçons de cours d'eau aval des OH et OH6 restaurés sur un linéaire de 55 ml notamment au niveau des radiers recréés ou des mesures compensatoires spécifiques sont-elles prévues ?</p>	<p>Une étude géomorphologique des cours d'eau traversés a été réalisée et intégrée au dossier. Il en résulte une absence d'habitats potentiels de frayères au droit des ouvrages et déviations du projet. La surface impactée de cours d'eau n'a donc pas besoin d'être compensée au titre des frayères.</p> <p>Par ailleurs, le diagnostic a permis d'identifier un gain de frayères potentielles après la suppression de plusieurs chutes existantes et la restauration des cours d'eau déviés.</p>	Annexe 12	
	Les eaux pluviales	<p>2 bassins (Est 1 200 m² et Ouest 850 m²) sont créés afin de traiter uniquement les eaux issues de la plateforme routière avant rejet au milieu récepteur, un 2ème réseau séparé permettant la collecte des eaux des bassins versants naturels).</p> <p>Pour ces 2 bassins, les coordonnées X.Y projection Lambert 93 des rejets doivent être complétées dans le dossier. Pour le bassin Ouest, le point de rejet précis, en aval du pont de l'Inam, n'est pas indiqué. Dans la mesure du possible, le rejet en aval du seuil du Moulin Baden est à privilégier pour ne pas aggraver le risque d'inondation auquel celui-ci est déjà soumis.</p> <p>Dans le dossier, l'utilisation de produit phytosanitaire n'est pas mentionnée pour l'entretien des ronds-points et des accotements éloignés des fossés et cours d'eau. Si tel était le cas, les eaux pluviales seront collectées dans les bassins puis rejetées dans l'Inam et l'Ellé, sans abatement possible : confirmez-vous l'absence d'utilisation de produits phytosanitaires pour l'entretien courant de ce projet routier ?</p>	<p>Ajout des coordonnées X.Y projection Lambert 93 des rejets.</p> <p>Le rejet du bassin Ouest est réalisé en aval du pont de la RD 782. Le seuil du Moulin Baden commençant au pied de cet OA, le rejet sera réalisé en aval de celui-ci.</p>	XXXI.2.5. Assainissement des eaux ruisselées sur les plateformes routières	
	Les zones humides	<p>Compte tenu de la qualité et des enjeux des cours d'eau du secteur du projet (bon état écologique des masses de l'Ellé et de l'Inam), les mesures de réduction des impacts en phase chantier notamment sur les zones humides et les cours d'eau ne sont pas assez détaillées dans le dossier au chapitre XXXI. Vous veillerez à les développer davantage en numérotant la mesure MR et en vous référant au guide de l'AFB de 2018 sur les bonnes pratiques environnementales en phase chantier.</p>	<p>Evolution récente dans nos dossiers, le dossier fait justement référence à ce document avec un engagement du MOA sur le dimensionnement et les équipements des bassins provisoires. La localisation des bassins provisoires ne peut pas être détaillée à ce stade des études.</p>	XXXI. Mesures pour le milieu aquatique XXXI.1. Pendant les travaux	
		<p>29 ha de zones humides sont présents sur la zone d'étude, avec une destruction de 17 704 m² (6%) dans l'emprise directe du projet répartis sur 6 sites traversés par le projet. 4 sites de compensation (SC-1, SC-4, SC-8, SC-9) ont été retenus pour une surface totale de 47 922 m².</p>	<p>Le tableau est complété avec les surfaces concernées et les mesures associées (gestion et suivi).</p>	XII.3.3.4. Synthèse du diagnostic fonctionnel des zones humides	

Thématiques	Sous-thématiques	Demande écrite	Éléments de réponse CD56, AEPE, Pierres & Eau, Gamba	Partie concernée	Pages concernées
		La méthode utilisée est celle du guide de l'ONEMA de 2018 permettant d'évaluer avant et après les actions écologiques, les fonctionnalités de zones humides et de pouvoir comparer les gains attendus aux pertes estimées. A la lecture de cette analyse, cela permet au regard des sites compensatoires retenus et de leur surface de respecter le SAGE EIL (article 6 du règlement). Le tableau 73 (T2 p146) devra être complété des surfaces concernées (sites impactés/compensés) et des mesures de gestion et de suivi prévues pour chaque site compensé.		impactées et des sites compensatoires Tableau 76	
		Les mesures compensatoires devant être garanties à long terme et effectives dès l'impact conformément à la disposition 8B-1 du SDAGE Loire-Bretagne, le dossier devra détailler et préciser les mesures de gestion ultérieures présentées succinctement dans le dossier d'étude d'impact : acquisition foncière, convention avec le propriétaire, entretien par des entreprises privées ou des agriculteurs, modalités et financements... Un plan de gestion pour tous les sites compensatoires devra être établi avant le démarrage des travaux.	Etant donnée l'absence de DUP en amont de la présente d'autorisation, il est impossible de préciser à ce stade les modalités d'acquisition-conventionnement et de gestion des parcelles compensatoires.	/	
		De plus, les mesures de suivi des zones humides figurant dans la MC7 : rédaction d'un plan de gestion devraient être numérotées en MS. Celles-ci semblent insuffisantes : suivi une fois par an pendant 5 ans notamment pour les sites compensatoires avec des boisements humides pour lesquels une évaluation jusqu'à 10 ans devrait être proposée. De plus, les indicateurs de suivi des zones humides devront être précisés dans la fiche correspondante.	Les mesures de suivi figurant dans la MC7 ont été requalifiées en mesure de suivi MS3. Le suivi des zones humides compensatoires a été étendu à 20 ans comme les autres suivis (haies, boisements, banquettes et gîtes à chiroptères) et des indicateurs de suivi ont été précisés dans la fiche mesure.	XXXII.5.3.2. Les fiches mesures compensation/accompagnement	
		Les coordonnées en Lambert 93 des zones de compensation devront figurer dans le dossier avec les parcelles cadastrales concernées, leur type (code EUNIS) ainsi que leur superficie exacte afin qu'il soit possible de renseigner GéoMCE en vue d'une mise en ligne accessible au public.	Les coordonnées géographiques et les surfaces des sites compensatoires ont été précisées dans la fiche mesure MR3 concernant le suivi des sites compensatoires.	XXXII.5.3.2. Les fiches mesures compensation/accompagnement	
	Lutte contre les espèces invasives	Il est fait mention dans le dossier, T1, p.105 et T2, p.39 : espèces invasives de la présence avérée de Laurier palme et de Renouée du Japon dans l'emprise du projet routier. Aucune précision n'est apportée dans le dossier sur les mesures à prendre pendant le chantier pour éviter la propagation de ces espèces invasives le long du réseau hydrographique. Un protocole de lutte contre les espèces invasives, sera transmis au Service de Police de l'Eau de la DDTM avant le début des travaux pour validation.	Une mesure de réduction (mesure MR5) visant à réduire la propagation des plantes invasives au moment des travaux a été ajoutée.	XXXII.5.3.1. Les fiches mesures évitement/réduction	
La flore et la faune	Dérogation aux espèces protégées	Une dérogation à la protection stricte des espèces ne peut être octroyée, dans le cadre d'un tel aménagement que si celui-ci répond à une raison impérative d'intérêt public majeure et qu'il peut justifier de l'absence d'alternative. Afin de pouvoir correctement l'apprécier, le pétitionnaire se doit de construire un argumentaire détaillé permettant d'aboutir à cette conclusion.			
		- La justification repose essentiellement sur la déviation du trafic des poids lourds du bourg de Le Faouët, une partie de celui-ci passant notamment devant des secteurs particulièrement sensibles comme un collège. Ces arguments, s'ils peuvent permettre de justifier une raison impérative d'intérêt public majeur doivent être mieux étayés. En effet, en l'état, il n'y a pas d'éléments permettant de comprendre les flux sur les itinéraires aujourd'hui empruntés ni les effets attendus de la déviation en termes de volume qui seront effectivement déviés. Des cartes avec le n° des routes citées dans les argumentaires du chapitre correspondant faciliteraient également la compréhension globale de la situation. Les cartes des entreprises et zones communales ne permettent pas de comprendre comment le projet répondra aux problèmes de desserte de ce territoire.	Les n° de routes ont été précisés dans les cartes, un extrait de l'étude de circulation (déjà en annexe de l'étude d'impact) a été ajouté.	XVII.1. Justification de l'intérêt public majeur du projet	
	- Concernant l'absence d'alternative, de même, si le choix entre les différents tracés passant au sud sont bien détaillés, ce n'est pas le cas des alternatives Nord ou passant par le village. L'argumentaire qui a abouti à rejeter ces options devrait être plus développé et une réelle analyse multicritère développée dans l'étude d'impact.	Une synthèse de la première comparaison réalisée lors de l'étude d'opportunité a été ajoutée.	XVII.1. Justification de l'intérêt public majeur du projet		
	Etat initial et enjeux	- Le diagnostic sur les chiroptères doit être complété d'une analyse fonctionnelle de l'utilisation du site par ce groupe : gîtes connus (sur l'aire d'étude élargie), territoire de chasse, et routes de vol doivent être identifiés. Cette approche est d'autant plus importante que l'infrastructure va fractionner le territoire et certainement couper des corridors de chasse et route de vol et pourra induire des phénomènes de mortalité accrue si les points de passage ne sont pas connus et traités. De plus, il existe des colonies importantes connues pouvant utiliser ce secteur comme territoire de chasse (colonie de grand rhinolophe de Kernascléden par exemple) qui doivent être mentionnées et pour lesquelles l'impact potentiel de la route doit être pris en compte. Cette colonie fait de plus partie du site Natura 2000 "chiroptères du Morbihan", site qui doit aussi être analysé dans l'évaluation des incidences Natura 2000.	La cartographie des habitats pour les chiroptères a été complétée par la localisation des corridors potentiels sur le site. Concernant les gîtes connus dans l'aire d'étude élargie, les recherches bibliographiques réalisées (sites Natura 2000, ZNIEFF, arrêtés de protection de biotope) sont considérées comme suffisantes pour mettre en évidence la présence ou l'absence de gîtes importants à cette échelle. La colonie de Grand rhinolophe de Kernascléden (correspondant au gîte le plus proche du site Natura 2000 « Chiroptères du Morbihan ») n'a pas été mentionnée initialement sachant que cette espèce chasse dans un rayon moyen de 3,5 kilomètres autour de son gîte avec des maximum de 9km en Bretagne (Arthur & Lemaire, 2009 ; GMB, 2020) et que l'église de Notre-Dame de Kernascléden se situe à plus de 11 kilomètres du site d'étude. La présence de ce gîte a toutefois été ajoutée aux recherches bibliographiques, à la fiche espèce du Grand rhinolophe et dans l'évaluation des incidences Natura 2000.	XI.1.1.2. Sites Natura 2000 XI.10.3.2. Le Grand rhinolophe XXIV.2. Incidences Natura 2000	

Thématiques	Sous-thématiques	Demande écrite	Éléments de réponse CD56, AEPE, Pierres & Eau, Gamba	Partie concernée	Pages concernées
		<p>- l'état initial sur la mulette perlière, espèce à enjeux majeur, extrêmement sensible aux phénomènes d'apport de sédiment dans le cours d'eau, est trop succinct. L'étude d'impact ne propose ni d'analyse des secteurs pouvant présenter des potentialités d'accueil, ni d'inventaire. Or, le projet aura un impact brut potentiel sur l'Inam, le Park Charles et même l'Ellé (via les mesures de restauration sur le Park Charles qui sont situées très proches de la confluence). L'analyse doit être renforcée et des prospections de contrôle de présence sont nécessaires.</p>	<p>Des inventaires spécifiques de Mulette perlière ont été réalisés sur l'Inam au niveau du pont de Moulin Baden et sur l'ensemble du ruisseau de Park Charles afin de mettre en avant l'absence de l'espèce sur le site et à proximité directe.</p>	<p>VII.1.3. Méthodologies d'inventaires XI.4.2. Résultats des inventaires pour les invertébrés XXIV.2. Incidences Natura 2000</p>	
		<p>- L'évaluation du niveau d'enjeux des espèces entraîne une sous-évaluation de celui-ci pour plusieurs espèces en ne retenant que le statut de conservation régional ou national : par exemple, la mulette perlière fait l'objet d'une évaluation au niveau européen et mondial uniquement et est évalué CR (danger critique d'extinction), ce qui correspond au plus haut niveau de menace sur une espèce avant l'extinction. L'enjeu lié à cette espèce doit être réévalué à la hausse. De même le lucane cerf-volant, s'il n'est pas évalué sur les listes rouges nationale et régionale, a un statut défavorable à l'échelle européenne. Enfin, ce niveau d'enjeu doit être pondéré, pour toutes les espèces concernées, avec le critère de « responsabilité régional » quand il est connu. Ainsi la Bretagne a un niveau de responsabilité très élevée pour la conservation de truite, de la lamproie de planer ou du grand rhinolophe, majeur pour le saumon atlantique, élevé pour le bouvreuil pivoine...</p>	<p>Les niveaux de patrimonialité d'enjeu des 3 espèces ne présentant pas de liste rouge régionale et nationale (Lucane cerf-volant, Mulette perlière et Escargot de Quimper) ont été réévalués en fonction de la nouvelle liste rouge des mollusques de France (juin 2021) et des listes rouges européennes. Le critère de "responsabilité biologique régionale" n'a pas été utilisé car l'évaluation de la patrimonialité des espèces prend déjà en compte leur état de conservation à l'échelle régionale avec le critère listes rouges de Bretagne. Cependant, le calcul du niveau de patrimonialité des espèces a été légèrement revu afin de davantage prendre en compte l'échelle régionale lorsque la liste rouge de Bretagne est plus récente que la liste rouge nationale.</p>	<p>XI.1.1. Enjeux pour la faune XIV. Synthèse des enjeux et recommandations d'aménagement</p>	
		<p>Enfin, le niveau d'enjeux est qualifié de très faible pour l'ensemble des haies en tant qu'habitat naturel (y compris les haies anciennes multi strates connectées), alors qu'il s'agit d'habitats ayant un rôle majeur pour la bonne fonctionnalité écologique des milieux traversés. Un travail plus fin de qualification de l'enjeu des différentes haies traversées en fonction de leur fonctionnalité en tant qu'habitat d'espèces, rôle comme corridor écologique, mais aussi rôle anti-érosif dans un secteur où les milieux aquatiques présentent des enjeux très forts, leur ancienneté et leur niveau de conservation permettrait de mieux appréhender les impacts potentiels du projet...</p>	<p>Le niveau d'enjeux des haies est qualifié de faible en tant que continuités écologiques (hors ripisylves qui sont à enjeu très fort, fort ou moyen selon l'importance du cours d'eau). Il est considéré comme très faible en tant qu'habitat floristique (du fait de l'absence d'espèces patrimoniales). Enfin, le niveau d'enjeu des vieilles haies sur talus a été évalué comme fort en tant qu'habitat d'espèces animales. Les haies ont donc bien été évaluées selon leurs différentes fonctionnalités (corridors, habitats floristiques et habitats faunistiques). Toutefois, afin d'éviter une confusion entre habitats floristiques et habitats faunistiques, le terme « habitats » a été supprimé ou remplacé par « habitats floristiques » dans les parties concernant la flore. Le rôle anti-érosif des haies n'a pas été considéré comme une fonctionnalité relevant des enjeux de faune et flore.</p>	/	
		<p>- la méthodologie pour fixer le niveau d'enjeu des corridors n'est pas explicitée.</p>	<p>Le niveau d'enjeu des continuités écologiques a été explicité.</p>	<p>XI.2.3. Les enjeux concernant les continuités écologiques</p>	
		<p>- l'absence de rapaces nocturnes au sein de l'aire d'étude est surprenante.</p>	<p>Des rapaces nocturnes ont bien été inventoriés sur le site lors des inventaires nocturnes (présence de l'Effraie des clochers et la Chouette hulotte) et listés dans les résultats.</p>	<p>XI.8. Avifaune</p>	
	Impacts potentiels	<p>Évaluation du niveau d'impacts brut potentiel lié à la mortalité en phase travaux d'individus : la méthodologie appliquée aux invertébrés est différente de celle des autres groupes. En effet, pour ces espèces, le niveau d'impact est systématiquement pondéré en fonction de la proportion de la population qui sera potentiellement directement impactée par des destructions directes lors des travaux. Ce n'est pas le cas pour les autres groupes, pour lesquels le niveau d'impact est directement corrélé au niveau d'enjeu dès lors qu'il y a une mortalité potentielle. Ce point est donc à corriger. A titre d'exemple, pour l'escargot de Quimper, la destruction de 2000 ml de haies et 1,5 ha de boisements et friches où il est présent aura pour impact la mortalité de quasi tous les individus présents, s'agissant d'une espèce très peu mobile présente toute l'année. Il y a donc un effet significatif sur l'espèce et l'impact potentiel de destruction des individus doit être considéré comme fort. Le niveau d'impact brut de la destruction directe en phase travaux est donc à réviser pour tous les invertébrés, ainsi que pour l'hirondelle rustique puisqu'un nid est détruit. Le tableau 28 est également à reprendre (saumon et lamproie marine : niveau d'impact phase travaux indiqué comme fort, alors que négligeable dans le texte).</p>	<p>Le niveau d'impact concernant la mortalité des invertébrés a été réévalué sur la même base que l'évaluation des vertébrés et en fonction des niveaux d'enjeux réévalués. Le niveau d'impact potentiel brut sur les habitats de l'Hirondelle rustique a été réévalué étant donnée la destruction d'un nid. Le tableau 28 a été corrigé.</p>	<p>XXIV.6.2. Les impacts potentiels sur les espèces patrimoniales</p>	
	Impacts potentiels	<p>La méthode d'évaluation du niveau des impacts concernant la destruction des habitats n'est pas suffisamment explicite. Le niveau est systématiquement abaissé par rapport à l'enjeu et cette baisse est justifiée très succinctement par le fait qu'une faible proportion de l'habitat est détruit à l'échelle de l'aire d'étude. Ce raisonnement, dépendant de la taille de l'aire d'étude choisie par rapport au projet, n'est pas suffisamment robuste. Il devrait être renforcé en proposant des seuils et d'autres critères (capacité de report des espèces, capacité d'accueil des milieux favorables à proximité...). A titre d'exemple, qualifier la destruction de 10 % de l'aire de répartition locale du Mélampyre, espèce classée en danger d'extinction sur la liste rouge des espèces menacées, et inféodée à des habitats en forte régression est sujet à discussion.</p>	<p>La proportion des habitats détruits à l'échelle de l'aire d'étude est simplement indiquée afin d'illustrer la part que cela représente à l'échelle locale et donc indirectement la capacité de report des espèces sur les habitats favorables à proximité. Cependant, la capacité de report des espèces vers d'autres habitats proches a été davantage détaillée dans l'évaluation des impacts pour la faune et le niveau d'impact a été ajusté pour la Mélitée du Mélampyre et l'Escargot de Quimper étant donné leur faible mobilité.</p>	<p>XXIV.6.2. Les impacts potentiels sur les espèces patrimoniales</p>	

Thématiques	Sous-thématiques	Demande écrite	Éléments de réponse CD56, AEPE, Pierres & Eau, Gamba	Partie concernée	Pages concernées
		Le niveau d'impact de la route sur les chiroptères est qualifié de négligeable en raison du faible niveau de trafic attendu. Ce raisonnement doit également être étayé en précisant les niveaux de trafic attendus à court, moyen et long terme, mais aussi en analysant les impacts sur les routes de déplacement et zone de chasse des chiroptères.	Les niveaux de trafic attendus à court et moyen terme (2045) ont été détaillés dans l'évaluation des impacts pour les chiroptères à partir de l'étude de circulation réalisée en 2017 (présente en annexes). Pour les espèces concernées, l'évaluation des impacts a également été complétée par l'analyse des corridors de déplacement traversés.	XXIV.6.2. Les impacts potentiels sur les espèces patrimoniales	
		Concernant les impacts potentiels, il n'apparaît pas clairement dans le dossier si le projet pourrait être suivi d'un aménagement foncier connexe susceptible de générer des effets cumulés sur les habitats et espèces.	Le projet ne nécessite pas un aménagement foncier.		
		De même, le projet prévoit des mesures compensatoires, notamment au titre des zones humides qui pourront avoir un impact sur la faune et la flore. Leurs effets sur la faune et la flore doivent être analysés, et notamment les potentiels impacts cumulés.	Les impacts indirects liés à la compensation ont été ajoutés à l'analyse des impacts potentiels sur les habitats de la faune.	XXIV.6.2. Les impacts potentiels sur les espèces patrimoniales	
	Séquence ERC	Suite aux remarques précédentes, les niveaux d'enjeux et des impacts potentiel sont à réévaluer sur la base de méthodologie mieux explicitée ou plus robuste. Les mesures proposées devront être alors réexaminées afin de s'assurer que le projet ne porte pas atteinte à la biodiversité et justifier que les populations d'espèces protégées seront maintenues dans un état de conservation favorable.	Les niveaux d'enjeux et d'impacts potentiels ont été réévalués pour les espèces concernées par les remarques précédentes. La mesure de réduction MR6 a dans ce sens été ajoutée pour réduire le risque de mortalité de la Mélitée du Mélampyre qui est devenu un impact significatif.	XXIV.6.2. Les impacts potentiels sur les espèces patrimoniales	
		Cependant, les propositions appellent d'ores et déjà les remarques suivantes : - MC1 : concernant les haies — l'ensemble des linéaires détruits seront compensés par un ratio de 2 pour 1. Un tableau d'équivalence écologique est proposé. Il est cependant difficilement vérifiable puisque les fonctionnalités détruites et compensées ne sont pas cartographiées. Le positionnement des haies compensatoires, exclusivement le long de l'infrastructure limite la plus-value attendue de cette mesure. Enfin, l'intérêt de positionner des haies au niveau des zones déjà boisées (haies 169, 109, 57, 64, 132...) semble limité dans l'objectif de compenser la destruction des linéaires détruits.	Des cartographies des fonctionnalités des haies impactées et compensatoires ont été ajoutées à la fiche de la mesure compensatoire MC1. Les haies compensatoires ont été positionnées le long de l'infrastructure pour des raisons de gestion foncière mais également dans l'objectif de reconnecter au réseau bocager les haies perpendiculaires à l'infrastructure afin d'inciter la faune (et plus particulièrement les chiroptères) à longer l'aménagement jusqu'à un ouvrage sécurisé. Cette mesure de réduction a donc été ajoutée aux mesures pour les Chiroptères. Par ailleurs, effectivement, plusieurs haies compensatoires sont situées en contexte boisé ou en cours de boisement sur un de leur côté. Cependant, plusieurs haies impactées sont également situées « en contexte boisé » à la suite du reboisement naturel d'anciennes parcelles agricoles. Au final, environ 600 mètres de haies en contexte boisé sont impactés et environ 600 mètres de haies compensatoires seront également en contexte boisé.	XXXII.5.3.2. Les fiches mesures compensation/accompagnement XXXII.4.7. Mesures pour les Chiroptères	
		- MC3, MC4 : il s'agit de mesures envers la loutre et les poissons pour lesquels les impacts ont été évalués négligeables. Si ce niveau d'impact attendu est maintenu, ces mesures doivent être requalifiées en mesure d'accompagnement.	Ces mesures permettent de viser un gain de biodiversité, dans une démarche volontaire du maître d'ouvrage. Bien que non réglementairement nécessaires, ces actions remplissent les 3 conditions définissant une mesure compensatoire (guide Thema) : disposer d'un site par la propriété ou par contrat, déployer des mesures techniques, déployer des mesures de gestion.	XXXII.4. Mesures pour la faune	
		- MC6 : les mesures localisées à Langonnet, prévues pour la compensation au titre du défrichage, devraient être dissociées de la partie compensation pour les habitats et espèces protégées et proposées comme des mesures d'accompagnement.	La fiche présente l'ensemble des reboisements en détaillant déjà ceux visant l'arrêté de défrichage.	XXXII.4. Mesures pour la faune	
		- MC8 et 9 : suivi des mesures en phases chantier et plan de gestion. Ces mesures doivent être requalifiées en mesures d'accompagnement.	Remarque prise en compte	XXXII.4. Mesures pour la faune	
		- S'agissant d'une espèce fidèle à son nid, la destruction d'un nid d'hirondelle rustique doit faire l'objet de compensation.	La destruction d'un nid représente un faible nombre de nids à l'échelle locale. De plus, comme la grande majorité des oiseaux, sa capacité de report sur d'autres habitats favorables proches est très bonne étant donné sa facilité de déplacement. La destruction d'habitats représentant un enjeu de niveau moyen, l'impact potentiel du projet sur les habitats de cette espèce a été considéré comme faible. Etant donné qu'il ne s'agit pas d'un impact significatif (moyen ou fort), la destruction de ce nid ne doit pas nécessairement faire l'objet d'une compensation.	/	
	Evaluation d'incidence Natura 2000	Cette évaluation est très succincte, pour un projet qui se trouve au droit d'un site Natura 2000. Il faudra d'une part, approfondir l'analyse des incidences pour les travaux ayant lieu sur le site lui-même : travaux sur le pont enjambant l'Inam, y compris les travaux de remise en état du pont non présentés dans ce dossier initial, mais aussi analyse de l'impact de la mesure de compensation des zones humides SC-9 localisé dans le site Natura 2000, en bordure immédiate de la rivière et prévoyant notamment des travaux de nivellement du terrain.	Les impacts indirects liés au site de compensation SC-9 ont été ajoutés à l'évaluation des incidences Natura 2000. Les travaux de remise en état du pont seront présentés dans un dossier indépendant (cf réponse aux remarques préalables).	XXIV.2. Incidences Natura 2000	
		Concernant les espèces d'intérêt communautaire concernées, le raisonnement doit être repris : comparer les 0,2 ha d'habitat à escargots de Quimper au 3 900 ha du site Natura 2000 n'a pas de sens, puisque toute cette superficie n'est évidemment pas favorable à l'escargot de Quimper. De même, pour la mulette perlière, le fait qu'il n'y ait pas eu de vérification de terrain, ni d'étude des potentialités d'habitats favorables rend la conclusion proposée peu robuste.	Concernant l'Escargot de Quimper, la surface d'habitats favorables à l'espèce au sein du site Natura 2000 a été précisée. Concernant, la Mulette perlière, des recherches spécifiques à l'aquascope ont été réalisées en septembre 2021 afin de confirmer l'absence de l'espèce sur l'Inam au niveau du pont de Moulin Baden.	XXIV.2. Incidences Natura 2000	

Thématiques	Sous-thématiques	Demande écrite	Éléments de réponse CD56, AEPE, Pierres & Eau, Gamba	Partie concernée	Pages concernées
Diagnostic archéologique		Compte tenu de l'emprise du projet et de la forte sensibilité archéologique du secteur, une opération de diagnostic archéologique sera prescrite sur l'ensemble du tracé en préalable aux travaux. Vous veillerez à saisir le service de la DRAC-Sra Bretagne en précisant l'emprise exacte des travaux de voirie et travaux connexes (données cadastrales, superficies.)	Le maître d'ouvrage saisira le service de la DRAC-Sra Bretagne en temps utile.	/	
	Avis CLE SAGE EIL	Dans le cadre de l'instruction du dossier, un avis de la CLE du SAGE EIL a été sollicité conformément à l'article R.181-22 du code de l'environnement. Celle-ci a émis un avis favorable sous réserve de la prise en compte des demandes suivantes : - associer les acteurs locaux (DDTM, OFB, Roi Morvan Communauté, SMBSEIL...) lors des phases d'études précises à venir concernant les mesures «milieux aquatiques» : continuité écologique, restauration morphologique des cours d'eau (Kerly, Park Charles et affluent dévié), alternative au passage à gué, zones humides, bassins d'eaux pluviales,	Une validation par la DDTM étant habituellement prévue dans l'arrêté préalable au démarrage des travaux , la sollicitation des autres acteurs locaux est plutôt soumise à l'appréciation de la DDTM qui arbitre le cas échéant entre les différents avis.	/	
		- porter une réflexion collective sur des mesures de restauration morphologique sur les 2 cours d'eau déviés et sur le tronçon principal du Park Charles, en lien avec la continuité écologique. En effet, il est opportun de mener ces 2 mesures complémentaires en même temps, avec une éventuelle répartition des rôles qui resterait à statuer,	Cette demande sort du champ de compétence du maître d'ouvrage dans le cadre d'une opération routière.	/	
		- traiter les buses sous le chemin agricole situé à environ 60 m en amont de l'ouvrage identifié près du lavoir du Park Charles.	Cette action n'avait pas été retenue dans le CTMA par Roi Morvan Communauté, il s'agit de plus d'un ouvrage hydraulique sous un chemin communal qui ne constitue pas une discontinuité majeure. Le département privilégie les 2 actions identifiées au CTMA mais non réalisées, celles-ci sont bien prévues au projet.	/	
		Vous indiquerez dans quelle mesure ces réserves peuvent être prises en compte dans le dossier complété.		/	

Objet : Dossier RD 782 – Contournement de Le Faouët : Avis complémentaire du Bureau de CLE suite aux compléments apportés par le CD56

Contact : sage.eil@bseil.fr

Monsieur le Directeur,

Dans le cadre de l'instruction du dossier cité en objet, vous sollicitez un avis complémentaire de la CLE du SAGE Ellé-Isole-Laïta, suite au dépôt d'éléments complémentaires par le Département du Morbihan. Malgré les échéances très courtes, un échange a pu avoir lieu lors de la réunion du Bureau de CLE du 2 décembre 2021. Vous trouverez ci-après les éléments importants que l'on souhaite transmettre.

De nombreux compléments ont été apportés, notamment liés à nos demandes :

1/ Sur le volet cours d'eau :

- Etude hydromorphologique réalisée à l'automne 2021 intégrée au dossier (annexe 12). L'étude montre notamment que les cours d'eau sont déjà altérés et que l'impact résiduel du projet après travaux est qualifié de négligeable voire positif. Les mesures compensatoires et d'accompagnement (continuité sur le Park Charles) permettent des gains en termes de potentialités de frayères (82m sur les cours d'eau déviés et 700m sur le Park Charles).
- Projet de passage à gué : un financement de clôtures est prévu, mais pas d'étude d'une alternative (« maintien de l'usage existant »). **Bien qu'étant en présence d'une propriété privée, une réflexion aurait tout de même pu être engagée avec le propriétaire pour le supprimer.**

2/ Sur le volet Zones humides :

- Mesures de suivi : étendues sur 20 ans au lieu de 5 ans, ce qui est positif.

3/ Sur le volet « milieu naturel » :

- Plusieurs prospections et précisions ont été apportés, par exemple sur les impacts indirects liés au site de compensation SC-9, la surface d'habitats favorables à l'Escargot de Quimper, ou encore l'évaluation des impacts de la circulation sur les chiroptères en s'appuyant sur l'analyse des corridors de déplacement traversés.
- Mesures de réduction pour limiter la propagation des espèces invasives ajoutées, mais seulement en phase travaux. **Le protocole demandé par les services de l'Etat devrait également intégrer une gestion et un entretien adaptés des accotements et des milieux naturels pour réduire leur développement et éviter leur propagation après travaux.**
- Pas de frayères impactées par le projet, mais mise en évidence d'un gain potentiel lié aux travaux de restauration (continuité sur le Park Charles et restauration des cours d'eau déviés).
- Prospections pour la mulette perlière réalisées sur l'Inam (Moulin Baden) et sur le Park Charles, qui concluent à une absence de celle-ci au droit du projet.

Cependant, pour l'évaluation d'incidence Natura 2000 (tome 2 – p.34) : il y a 20 espèces d'intérêt communautaire et non pas 12 sur le site Natura 2000 « Rivière Ellé » (Cf. Formulaire standard de données disponible en ligne <https://inpn.mnhn.fr/site/natura2000/FR5300006>). Il manque donc une partie de l'analyse des évaluations d'incidence sur les chiroptères notamment, même s'il en est fait mention dans la partie « prise en compte de la faune ».

4/ Sur le volet qualité :

- Pas d'usage de produits phytosanitaires pour l'entretien des routes.

Malgré ces nombreuses améliorations apportées au dossier, **2 points majeurs restent sans suite (réserves de la CLE exprimées en mai 2021), appuyés à nouveau par le Bureau de CLE, au regard de l'article 4 du règlement et en lien avec la prescription E.3.3. du SAGE sur la gestion des cours d'eau (respecter les objectifs de continuité écologique et ne pas dégrader les habitats aquatiques dans le cadre des projets et aménagements sur le BV EIL) :**

- **Restauration morphologique en compensation des cours d'eau déviés : l'angle de l'étude hydromorphologique vise essentiellement l'aspect gain en termes de potentialités de frayères. Or les impacts générés sont plus larges (ponts cadre qui couvrent la surface et figent les berges, accélération des écoulements...). Bien que les cours d'eau ne soient pas en bon état avant-projet, il n'est pas satisfaisant de se contenter de compensations minimalistes, d'autant plus que leur capacité de résilience semble être faible à nulle pour la majorité. La CLE formule la demande de participer aux échanges et demande plus spécifiquement la mise en place d'un comité technique de suivi des mesures « milieux aquatiques », constitué notamment du Département, des services de l'Etat, de RCom et du SMBSEIL (en lien avec les mesures MS1 et MS3 (p215/217, tome 2).**
- **Restauration de la continuité sur les 2 buses situées sous le chemin agricole en amont du Park Charles : cette action renforcerait l'efficacité des mesures proposées sur les 2 ouvrages situés plus en aval. S'il ne s'agit pas pour le Département « d'une discontinuité majeure », il faudrait que cela soit démontré dans le dossier (aucun ajout dans l'étude d'impact sur cette question).**

Je vous prie de croire, **Monsieur le Directeur**, en l'assurance de mes sentiments distingués.

**La Présidente de la CLE du SAGE EIL
Danièle KHA**



Copie :

- *David LAPPARTIENT, Président du Département 56*
- *Françoise BALLESTER, représentante du Département 56 à la CLE du SAGE EIL*
- *Christian FAIVRET, Maire de Le Faouët*
- *Renée COURTEL, Présidente de Roi Morvan Communauté*
- *Jean-Charles LOHE, Vice-président en charge de la gestion des ressources en eau à Roi Morvan Communauté et VP de la CLE*



Mission régionale d'autorité environnementale

BRETAGNE

**Avis délibéré de la Mission régionale
d'autorité environnementale de Bretagne sur le projet de
contournement routier du Faouët (56)**

n° MRAe 2021-009088

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Bretagne s'est réunie le 18 janvier 2022 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de contournement routier de la commune du Faouët (56).

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Françoise Burel, Alain Even, Antoine Pichon, Jean-Pierre Thibault et Philippe Viroulaud.

En application du règlement intérieur de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Bretagne adopté le 24 septembre 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

* *

Le projet a été soumis à évaluation environnementale par décision n°2020-007962 du préfet de région, aux motifs de la potentielle destruction d'étendues importantes de milieux naturels sensibles amenant à des possibles mesures de compensation, ainsi qu'au motif de modifications paysagères importantes.

Par courriel du 18 novembre 2021, le préfet du Morbihan a transmis pour avis à la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Bretagne le dossier de demande d'autorisation environnementale concernant le projet de contournement routier de la commune du Faouët (56), porté par le département du Morbihan.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 et du I de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception par le service d'appui de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne.

La MRAe a pris connaissance de l'avis des services consultés dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale, dont celui de l'agence régionale de santé en date du 26 avril 2021.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL Bretagne, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » (Ae) désignée par la réglementation doit donner son avis. Cet avis doit être mis à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité ou des autorités compétentes pour autoriser le projet, et du public.

L'avis de l'Ae ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable ; il vise à permettre d'améliorer le projet et à favoriser la participation du public. À cette fin, il est transmis au maître d'ouvrage et intégré au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public, conformément à la réglementation. La décision de l'autorité ou des autorités compétentes pour autoriser la réalisation du projet prend en considération cet avis (article L. 122-1-1 du code de l'environnement).

Synthèse de l'avis

Le Faouët est une commune du nord-ouest du Morbihan située sur l'axe Lorient – Morlaix. Elle compte 2 790 habitants en 2018.

Le projet de contournement routier, porté par le département du Morbihan, vise à détourner une partie du trafic traversant le bourg, où plusieurs routes départementales se rejoignent. L'objectif est d'améliorer la sécurité routière et le cadre de vie au sein du bourg. Le contournement est prévu au sud de celui-ci, et reliera la RD 769 à la RD 782 par un tracé de 2,8 km.

Les enjeux environnementaux du projet identifiés par l'Ae sont la préservation de la biodiversité remarquable et ordinaire du site, ainsi que des milieux aquatiques superficiels, la qualité des paysages, l'exposition de la population à des nuisances sonores, enfin la préservation, voire l'amélioration, du cadre de vie des riverains du bourg et des hameaux.

L'étude d'impact du projet est très détaillée. Le volet biodiversité bénéficie de nombreux approfondissements : description proportionnée et utile de l'état initial du site, bonne caractérisation des sous-enjeux environnementaux associés, analyse précise des incidences, description précise et détaillée des mesures environnementales, et dispositif de suivi sur 20 ans développé dans plusieurs fiches (travaux, exploitation, mesures compensatoires). Ces dispositifs méritent néanmoins d'être approfondis en termes d'analyses, de références bibliographiques et de retours d'expérience. La réduction de la zone d'expansion des crues de l'Inam amène le maître d'ouvrage à prévoir la compensation d'un volume d'expansion équivalent, mesure qui mérite une attention particulière du fait de sa situation en zone Natura 2000.

Pour les autres enjeux environnementaux, l'analyse est moins fouillée et plusieurs points devraient être notablement améliorés : simulation des effets paysagers du projet, caractérisation des niveaux sonores actuels, mesures compensatoires sur les milieux aquatiques, absence quasi-systématique de dispositif de suivi.

Les justifications apportées au projet de contournement routier ne montrent pas clairement les effets positifs de celui-ci, notamment en termes de transit facilité et de sécurité routière. L'analyse des variantes de fuseaux et de tracés est trop faiblement détaillée pour justifier suffisamment le tracé retenu par le conseil départemental. Cette analyse mérite d'être revue afin de démontrer que les effets environnementaux positifs ont été maximisés et les incidences négatives minimisées.

Le conseil départemental devrait saisir ici l'occasion d'un travail de mise en synergie entre urbanisme et mobilités en profitant de l'élaboration concomitante du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Roi Morvan Communauté dont fait partie Le Faouët.

L'ensemble des observations et recommandations de l'autorité environnementale sont présentées dans l'avis détaillé ci-après.

Avis détaillé

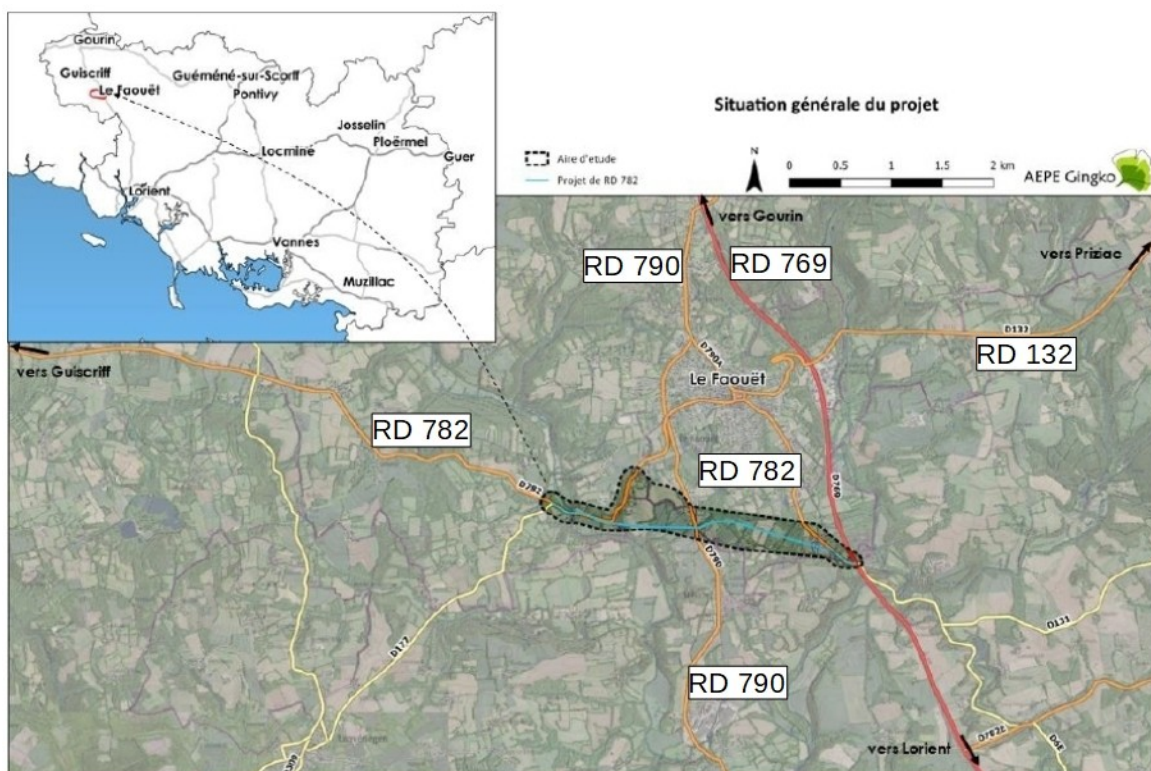
I - Présentation du projet et de son contexte

Présentation du projet

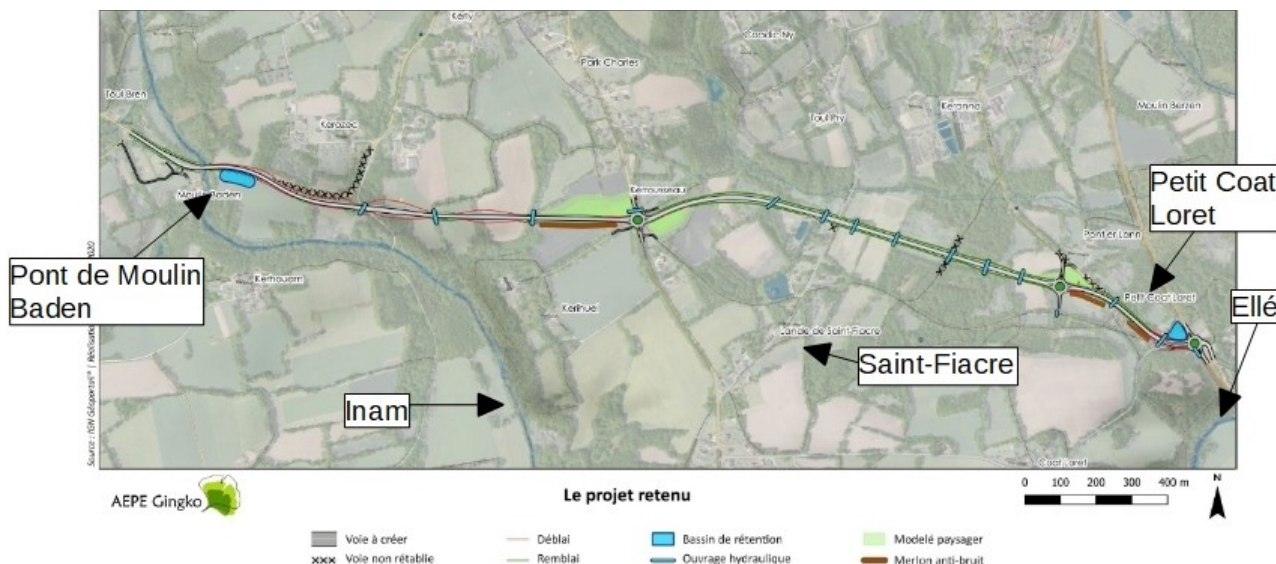
Le Faouët est une commune du nord-ouest du Morbihan située sur l'axe Lorient – Morlaix. Elle fait partie de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) Roi Morvan Communauté, et compte 2 790 habitants (Insee, 2018).

Le projet de contournement routier, porté par le département du Morbihan, vise à détourner une partie du trafic traversant le bourg, où les RD 790, 782 et 132 se rejoignent. Le trafic y est estimé de 2 790 à 3 500 véhicules/jour selon l'axe routier, dont environ 200 poids lourds.

Le contournement est prévu au sud du bourg. Il reliera la RD 769 à la RD 782 par une nouvelle route de 2,8 km à 2 x 1 voie comportant deux giratoires. L'emprise totale du contournement est estimée à 10,95 ha. 1,42 ha de cultures seront impactées temporairement durant les travaux. Deux bassins de rétention, un à l'ouest et l'autre à l'est, recueilleront les eaux pluviales. Onze ouvrages hydrauliques, dont six avec passages à faune, seront créés pour rétablir les continuités des cours d'eau. Plusieurs démolitions de bâtiments sont nécessaires dans le hameau de Petit Coat Loret.



Situation géographique du projet et fuseau d'étude pour le choix du tracé (tiré de l'étude d'impact)



Tracé du contournement routier (extrait de l'étude d'impact)

Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE)¹ situe la commune dans la zone de perméabilité écologique « de l'Isle au Blavet », avec l'objectif de préservation des fonctionnalités des milieux naturels. Le cours d'eau Ellé, ainsi que ses affluents, sont situés dans un site Natura 2000 désigné au titre des habitats naturels, qui entoure le projet routier. Le bassin versant associé se trouve dans une zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique (Znieff) de type 2, tandis que le cours d'eau Inam, un affluent de l'Ellé, est concerné par une Znieff de type 1². L'Ellé et l'Inam sont en bon état écologique sur la période 2014-2018.

Ces deux cours d'eau sont repérés dans l'atlas des zones inondables. Depuis 1995, la commune a fait l'objet de sept arrêtés de catastrophes naturelles, dont six dûs à des inondations et des coulées de boue.

Le paysage est boisé, bocager et vallonné, avec une altitude variant de 30 à 145 m et de nombreuses vues lointaines depuis le bourg et les hameaux. Le hameau de Saint-Fiacre et le bourg comportent des monuments historiques inscrits et classés³.

Deux habitations situées dans le hameau de Petit Coat Loret sont proches du tracé proposé.

Documents de cadrage

L'urbanisme de la commune du Faouët est régi par le règlement national d'urbanisme depuis le 1^{er} janvier 2021, date à laquelle son plan d'occupation des sols (POS) est devenu caduc. Le Roi Morvan Communauté a prescrit en 2015 l'élaboration d'un plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi).

L'ajout dans le dossier d'éléments issus des réflexions menées dans le cadre de l'élaboration du PLUi, en cours de finalisation, permettrait de rechercher des synergies urbanisme et mobilités.

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

Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de Roi Morvan Communauté a été approuvé en 2018, sur le périmètre de l'EPCI. Il identifie Le Faouët comme un des trois pôles du territoire avec

- 1 Aujourd'hui intégré au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de Bretagne.
- 2 Cours d'eau à grands migrateurs, cours d'eau salmonicole - « zone exceptionnellement dense en saumons et truites fario, frayères à saumons, lamproies marines » -, présence de loutres sédentaires.
- 3 Classés : « vieilles halles », « chapelle Saint-Fiacre » ; inscrits : « Église Notre-Dame de l'Assomption », « couvent des Ursulines », « maison (15 rue Victor Robic) », et une « maison en face du portail sud de la chapelle St-Fiacre ».

Guéméné-sur-Scorff et Gourin. Bien que la sécurité routière soit un enjeu souligné dans celui-ci, le contournement routier du Faouët n'y est pas mentionné.

Le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) de l'intercommunalité est en cours d'élaboration.

Procédure et périmètre de l'évaluation

Le projet relève de certaines rubriques de la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) susceptibles de porter atteinte aux milieux aquatiques selon les dispositions des articles L214-1 et R214-1 du code de l'environnement.

Il doit faire l'objet d'une dérogation au titre des espèces protégées⁴, pour destruction d'habitats. Le porteur de projet justifie celle-ci par l'amélioration de la sécurité routière dans le bourg, obtenue en détournant une partie du transit qui y circule actuellement, notamment devant un collège.

Le projet fait également l'objet d'une demande de défrichement, pour 1,1 ha de bois réparti en plusieurs sites, demande menée en parallèle de la procédure d'autorisation. Une enquête publique unique est prévue pour les deux procédures.

Des travaux importants de remise en état du pont de la RD 782 sur l'Inam au niveau du lieu-dit du Moulin Baden, à l'ouest du tracé, sont actuellement prévus. Le maître d'ouvrage affirme que ces travaux sont indépendants du projet de contournement routier, qui prévoit quant à lui l'élargissement du tablier (dont les effets sont pris en compte dans l'étude d'impact). Il conviendrait d'être plus précis sur la nature de ces travaux de remise en état, d'en démontrer l'indépendance, et de montrer la manière dont le projet de contournement routier et ces travaux s'articuleront en termes de calendrier.

Principaux enjeux identifiés par l'Ae

Compte-tenu de la nature du projet et des caractéristiques de son site d'implantation, l'Ae relève les principaux enjeux suivants :

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

L'enjeu concernant le changement climatique doit également être pris en compte au travers de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre.

II - Qualité de l'évaluation environnementale

Qualité formelle

Le dossier est particulièrement détaillé. De nombreuses cartes permettent une bonne appropriation de l'étude d'impact par le lecteur⁵. Le résumé non technique permet un accès facilité aux éléments saillants du projet.

⁴ Chauves-souris, oiseaux, espèces liées aux milieux aquatiques (poissons, loutre d'Europe, amphibiens).

⁵ Carte de synthèse des enjeux environnementaux, des effets, des mesures environnementales, etc.

La multiplicité des mesures envisagées et certaines incohérences entre les chapitres de l'étude d'impact rendent parfois difficile la compréhension du projet (en particulier concernant les actions sur les continuités piscicoles, les boisements).

État initial du site

La description de l'état initial de l'environnement est menée selon plusieurs périmètres (immédiat, rapproché, éloigné, périmètre de l'étude préalable). L'aire d'étude immédiate correspond au fuseau retenu pour le projet. La description est faite thématique par thématique. Pour chacune, une caractérisation du niveau d'enjeu⁶ est donnée. **La description de l'état initial de l'environnement est très détaillée et rendue accessible aux lecteurs par de nombreuses explications.**

Si globalement le niveau d'analyse est correctement proportionné à chacune de ses échelles, la caractérisation des enjeux environnementaux gagnerait à être améliorée par un renforcement des éléments concernant les peuplements piscicoles, les nuisances sonores, les trafics et l'accidentologie des axes routiers traversant le bourg. C'est d'ailleurs sur ces trois dernières données que repose la justification du contournement routier.

Le détail de ces enjeux est formulé dans la troisième partie de l'avis.

Justification des choix et solutions alternatives

Les justifications apportées au projet, en termes d'opportunité, sont l'amélioration de la sécurité au sein du bourg du Faouët, et l'amélioration de la desserte du territoire avec la situation de la commune au centre d'un nœud routier reliant des zones d'activités économiques d'importance intercommunale, avec en outre des projets de développement de celles-ci⁷. **Si une étude de circulation routière est jointe en annexe, elle n'apporte pas de conclusions claires quant aux gains attendus en termes de report du trafic dans le bourg.** Le motif de l'insécurité de la traversée du trafic dans le bourg devrait également être étayé par des éléments d'accidentologie, s'ils existent.

L'analyse des choix des solutions alternatives est menée en trois temps, à un niveau de plus en plus fin : aménagement des voiries existantes ou nouvelle voirie ; comparaison de fuseaux ; comparaison de tracés au sein des fuseaux retenus.

- Le choix de ne pas élargir l'actuelle voie de déviation est justifié par l'impossibilité d'atteindre le « niveau de service » fixé par le département du fait des contraintes imposées par la traversée des hameaux de Saint-Fiacre et de Coat Loret.
- Les fuseaux ont été étudiés dans le cadre d'une étude d'opportunité dont les résultats sont présentés succinctement dans l'étude d'impact. Il conviendrait d'apporter des explications quant aux « raisons environnementales », « techniques » et « agricoles » évoquées (chapitre XVII.2.2 de l'étude d'impacts) ayant conduit à retenir certains fuseaux. **Le format de l'analyse multicritères mérite d'être discuté d'un point de vue méthodologique (choix des critères et pondération), et les coefficients affectés aux fuseaux devraient être justifiés.**
- Au sein du fuseau retenu, plusieurs tracés sont envisagés. La concertation avec le public a conduit à modifier ces tracés, **mais aucune information du dossier ne permet de saisir les motifs de ces modifications.** Les plans des tracés des variantes sont difficilement lisibles (échelle, choix de couleurs), et les plans des schémas O1a et O1b sont identiques, ce qui relève probablement d'une erreur dans le dossier (rétablissement de l'actuelle RD 782). Les différences entre les tracés sont parfois difficiles à identifier (non rétablissement de voiries, création d'ouvrages d'art).

Comme pour la comparaison des fuseaux, il convient de justifier l'analyse multicritères d'un point de vue méthodologique (choix des critères et pondération). Le niveau d'information

6 Par exemple page 223 pour la faune (chauves-souris, oiseaux, etc.) notamment en termes de vulnérabilité des espaces par rapport au projet.

7 Le dossier cite le projet d'agrandissement du site industriel de la Conserverie Morbihannaise (localisation non précisée), qui génère un trafic estimé à 60 poids lourds, sans en préciser l'effet au niveau du Faouët.

fourni devrait être renforcé, en fournissant des informations telles que les profils en long des différents tracés, les niveaux sonores au niveau des hameaux et habitations isolées, des photomontages montrant les effets en termes de vues lointaines depuis le bourg et les hameaux concernés.

Pour les effets sur les milieux naturels, des schémas devraient accompagner les explications fournies pour les rendre plus compréhensibles (effets sur la trame verte et bleue, zones humides impactées).

Pour les éléments techniques et économiques, les notes données ne sont pas justifiées, alors que les variantes les plus favorables pour l'environnement sont écartées du fait d'un coût jugé « réhibitoire ».

La faible description environnementale, technique et économique ne permet donc pas de justifier correctement le choix du fuseau retenu.

L'Ae recommande, afin de mieux justifier le fuseau retenu pour le tracé, de consolider la présentation de l'analyse des variantes en :

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

Analyse des incidences et mesures de la séquence éviter-réduire-compenser (ERC)⁸

Bien que certains aspects méritent d'être améliorés, comme pour la dimension paysagère, l'analyse des incidences du projet sur l'environnement est très détaillée et de bonne qualité générale. Les incidences sont correctement identifiées. Une synthèse des impacts est fournie en pages 239 à 242 du tome 2 de l'étude d'impact. Le niveau d'impact y est qualifié (positif, nul, faible, modéré, fort), la définition de mesures supplémentaires (réduction et compensation) y est mentionnée. Des commentaires justifient utilement les niveaux d'impact retenus.

Une carte de synthèse des mesures ERC permet utilement la localisation de l'ensemble de ces mesures vis-à-vis du projet. Des fiches détaillent le contenu des mesures de réduction et de compensation, leurs objectifs et leurs modalités de mise en œuvre. Ces fiches sont très précises et rendent l'ensemble du dispositif opérant. Pour garantir la pérennité des mesures de compensation, le maître d'ouvrage propose d'acquiescer le foncier concerné par les mesures, ou de passer par des « obligations réelles environnementales »⁹.

Ce travail, très poussé pour les milieux naturels, devrait être étendu aux autres enjeux environnementaux qui le méritent.

Des observations plus précises sont formulées dans la partie 3 de l'avis.

Dispositif de suivi

Le dispositif de suivi des effets du projet sur la biodiversité et les milieux aquatiques fait l'objet de plusieurs fiches. A l'instar de celles dédiées aux mesures ERC, ces fiches sont particulièrement détaillées et devraient permettre un suivi adéquat sur des milieux naturels (bois, haies, zones humides, gîtes à chauves-souris) sur une durée de 20 ans. Il mériterait d'être renforcé par un suivi de la mortalité de la faune par collision.

8 La « séquence » ERC est introduite dans les principes généraux du droit de l'environnement. Elle vise une absence d'incidences environnementales négatives, en particulier en termes de perte nette de biodiversité, dans la conception puis la réalisation de plans, de programmes ou de projets d'aménagement du territoire. Elle repose sur trois étapes consécutives, par ordre de priorité : éviter les atteintes à l'environnement, réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, compenser les effets résiduels.

9 Une protection environnementale inscrite au sein d'un contrat avec un propriétaire foncier.

Pour les autres aspects environnementaux, le dossier ne prévoit aucun dispositif. Il est indispensable de définir des indicateurs concernant les milieux aquatiques, les nuisances sonores et l'évolution de l'accidentologie.

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

III - Prise en compte de l'environnement

Consommation d'espaces agricoles

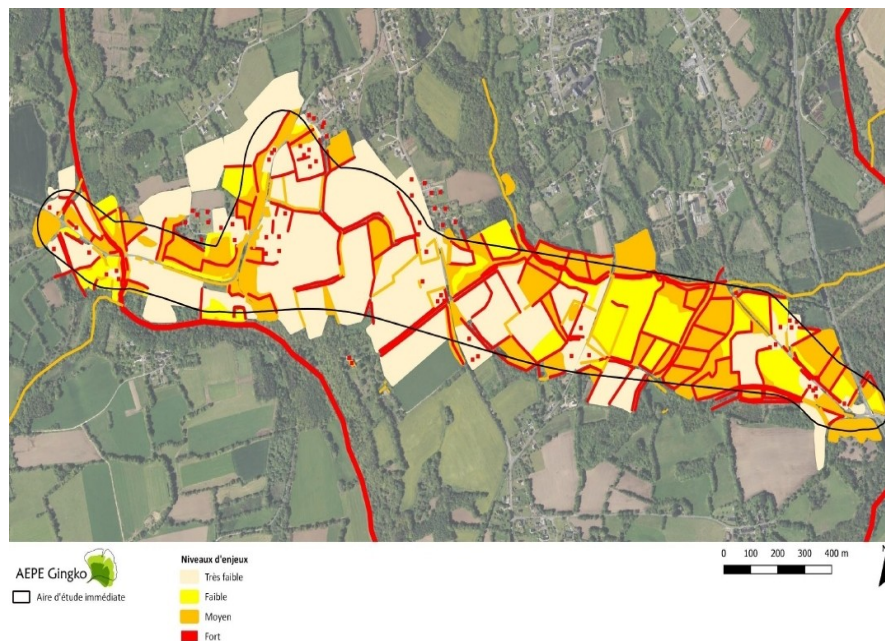
Le parcellaire agricole comprend principalement des cultures de céréales et des prairies temporaires. La plupart des exploitations sont engagées dans des *mesures agro-environnementales et climatiques* (MAEC)¹⁰, notamment en systèmes de polyculture élevage (favoriser les fourrages par rapport aux maïs, conversion en agriculture biologique...). Huit exploitations agricoles sont concernées par le projet.

Le dossier présente à l'échelle parcellaire les incidences du projet sur chacune d'entre elles (espaces agricoles et accès impactés). Environ 10 ha seront concernés du fait des travaux et de la réalisation de mesures compensatoires. Des rétablissements d'accès sont prévus pour les enclaves agricoles créées. Des compensations sont prévues par la réalisation d'échanges parcellaires, d'indemnités financières, de travaux comme la réalisation de passages aménagés (boviducs), etc.

Plus généralement, la consommation foncière liée au projet mérite d'être analysée dans l'étude des variantes, dans une optique de sa limitation.

Préservation des milieux naturels et de la biodiversité

Le projet de contournement routier est susceptible d'avoir des incidences sur les milieux naturels et la biodiversité à plusieurs titres : mortalité de faune durant le chantier puis l'exploitation de l'infrastructure, dérangement d'espèces pendant les travaux, destruction d'habitats, de gîtes et de milieux naturels, atteintes aux continuités identifiées dans la trame verte et bleue, dégradation et pollution accidentelle et chronique des milieux terrestres et aquatiques.



Carte de sensibilité de la biodiversité et des milieux naturels (p. 229 du tome 1 de l'étude d'impact)

¹⁰ Mesures déployées par l'Union européenne dans le cadre de la politique agricole commune, visant à accompagner les exploitants agricoles qui s'engagent dans le développement de pratiques combinant performances économiques et performance environnementales.

Une trentaine de visites de terrain ont permis d'étudier la présence de faune protégée ou non (avifaune, escargot de Quimper, amphibiens, chauves-souris, mammifères, reptiles, etc.). Un inventaire spécifique a été réalisé concernant la muette perlière sur l'ensemble du ruisseau Park Charles et dans l'Inam, au niveau du pont de Moulin Baden. Les inventaires ont mis en évidence la présence de la loutre d'Europe, du grand rhinolophe (espèce de chauve-souris), de l'escargot de Quimper. Plusieurs espèces aquatiques (à l'exception de la muette perlière) sont régulièrement observés dans l'Inam (lamproie de Planer, lamproie marine, saumon atlantique, chabot).

L'étude des effets sur la biodiversité est particulièrement détaillée. Elle porte sur plusieurs aspects (floristique, faunistique, espèces protégées, continuités écologiques). Une synthèse « milieu naturel » est finalement formulée. Le dossier prévoit deux mesures d'évitement, douze mesures de réduction¹¹ et neuf mesures compensatoires¹². Trois mesures de suivi sont en outre prévues¹³.

- Trame verte

Le dossier présente quelques incohérences, avec des absences de report sur la carte des continuités écologiques (tome 2 de l'étude d'impact) de haies identifiées comme à enjeu fort. 2 km de haies seront détruites, jugées d'importance « *négligeable* », appréciation en contradiction avec la description qui en est faite dans l'état initial du site. Un total de 2 980 ml de nouvelles haies seront plantées au plus près du tracé, avec un suivi pendant 20 ans. Cette compensation est issue de l'application de ratios de remplacement de 1 à 2 des linéaires perdus, selon leur valeur écologique.

1,1 ha de boisement sera défriché. Un reboisement de 5,5 ha est envisagé en compensation sur une parcelle agricole de la commune voisine de Langonnet. Par ailleurs, la fiche MC6 détaille une action de boisement de 3,44 ha dans le fuseau du contournement. Il conviendrait de préciser les liens entre ces deux actions. Par ailleurs, **cette compensation à vocation forestière devrait être analysée aussi sur le plan environnemental**, à la fois en termes de paysage et de biodiversité (cf. ci-après concernant les zones humides).

Au-delà des critères purement linéaires et surfaciques, l'analyse gagnerait à porter sur les fonctionnalités écologiques (valeur d'habitat, lieux de reproduction, hibernation, etc.), ce qui offrirait une caractérisation plus fine des enjeux liés à la biodiversité et de l'adéquation des mesures de compensation prévues.

Il serait aussi utile d'avoir un regard sur les effets de cloisonnement induits par le nouvel ouvrage sur les milieux naturels au nord du tracé. Compte-tenu de la faible fragmentation des milieux du territoire et de la richesse en biodiversité (tête de bassin versant), le nombre de franchissements (une quinzaine au total) apparaît peu élevé.

L'Ae recommande de justifier davantage les mesures de compensation à partir d'une analyse des fonctionnalités de la trame verte concernée au-delà des critères purement linéaires et surfaciques.

- Faune

Pour la faune, l'étude est menée espèce par espèce, en fonction de la nature de l'impact (destruction d'habitats, mortalité d'individus en phase travaux, en phase exploitation). Les impacts par espèce sont jugés forts pour certaines espèces. La capacité de report de la faune vers d'autres milieux est étudiée et mise en avant notamment pour l'avifaune et les chauves-souris.

11 « Abattage spécifique et déplacement des arbres favorables aux chauves-souris et au lucane cerf-volant », « mise en place d'ouvrages au niveau des ruisseaux », « mise en place de clôture autour des zones de chantier », etc.

12 « Plantation de haies bocagères », « déplacement et conservation du bois non valorisable issu du défrichement », « fiches travaux du CTMA Ellé et ses affluents pour 2 ouvrages passant sur le ruisseau du Park Charles », « aménagement de passage à loutre sur des ouvrages existants », « pose de gîtes à chiroptères dans les ouvrages » (chauves-souris), « mesures de reboisement », « rédaction d'un plan de gestion », « suivi des mesures pour le milieu naturel en phase chantier ».

13 « MS1 – Suivi des mesures pour le milieu naturel en phase chantier », « MS2 – Rédaction d'un plan de gestion », « MS3 – Suivi des sites compensatoires (zones humides, haies, boisements et ouvrages hydrauliques) ».

Pour les chauves-souris, les niveaux d'impacts sont estimés « modérés » (Grand Rhinolophe, Murin de Natterer, Pipistrelle commune, Pipistrelle de Nathusius, Sérotine commune, Noctule de Leisler), à « forts » (Barbastelle d'Europe, Murin à oreilles échancrées). L'étude d'impact y répond par diverses mesures de compensation et d'accompagnement : création de haies, absence d'éclairage sur le contournement routier limitant la mortalité, installation de gîtes sur les quatre ouvrages hydrauliques, avec un suivi pendant 20 ans.

Pour l'avifaune, 14 inventaires ont été réalisés (hivernage, migration pré-nuptiale, nidification, migration post-nuptiale). Les impacts liés à la mortalité du trafic sont identifiés. La plantation de haies et de boisements est présentée comme une mesure compensatoire, ce qui mérite d'être mieux justifié en raison de leur proximité avec la nouvelle route.

Pour les amphibiens, les bassins de rétention seront aménagés sans bâche plastique et un système d'échappatoire y sera prévu pour éviter d'y piéger des individus. Le dossier conclut à une absence d'impact sur les amphibiens du fait d'une absence de destruction d'habitat de reproduction. Cette conclusion mériterait d'être étayée par une carte présentant la localisation des habitats et les déplacements probables des amphibiens.

La démarche « ERC » qui consiste à éviter prioritairement les impacts, notamment par la préservation des milieux de vie les plus riches, revêt toute son importance dans le cadre d'un projet nécessitant une demande de dérogation au titre des espèces protégées¹⁴.

L'Ae recommande de montrer que la connaissance des milieux de vie des espèces a pu effectivement permettre de prioriser l'évitement des impacts du projet et que les mesures retenues suffisent à l'obtention d'un effet résiduel négligeable.

En outre, plusieurs mesures sont destinées à limiter les effets des travaux sur la faune : chantiers en dehors des périodes d'hivernation des amphibiens et reptiles, et des périodes de nidification des oiseaux, pose de 4 500 ml de clôtures pour limiter la présence de la faune sur le chantier.

- Zones humides

Les inventaires communaux et des visites de terrain ont conduit à identifier environ 30 ha de zones humides¹⁵ dans le fuseau.

Des ajustements de tracés ont été réalisés pour limiter les effets directs sur ces zones. Le projet conduit cependant à la destruction de 1,8 ha de celles-ci.

Les articles 5 et 6 du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) Ellé-Isolé-Laita prévoient que les surfaces de compensation soient égales au double de celles détruites. L'évaluation des fonctionnalités des zones humides est réalisée selon la méthode préconisée par l'ONEMA¹⁶, ce qui amène le porteur de projet à la remise en état d'un total de 4,79 ha de zones humides, dans quatre sites considérés comme humides au sens pédologique et jouxtant le tracé. Les travaux consistent en la remise en état de milieux dégradés¹⁷. Le conseil départemental s'est déjà porté acquéreur d'une partie des sites nécessaires à ces compensations. Un entretien des milieux restaurés aura lieu une fois par an pendant 5 ans.

La comparaison des zones humides détruites avec celles restaurées montre un gain pour les fonctions relatives à l'hydrologie et à la biogéochimie, et une perte pour les fonctions biologiques.

La justification concernant l'insuffisance des compensations sur ce point repose sur le nombre insuffisant de zones humides dégradées sur la zone d'étude et la volonté de limiter

14 La procédure est requise lorsque la présence de telles populations est constatée si leurs habitats sont touchés ou si elles subissent des dérangements.

15 22,7 ha sur critère floristique, 6,5 ha sur critère pédologique.

16 L'office national de l'eau et des milieux aquatiques est un ancien établissement public intervenant dans la mise en œuvre de la politique publique de l'eau. Il fait désormais partie de l'OFB (office français de la biodiversité).

17 Réalisation d'une prairie humide sur une culture, défrichement d'une saulaie, défrichement de deux sites en cours de boisement, avec amélioration du régime hydrologique.

la consommation de terres agricoles au titre des mesures compensatoires. Il serait approprié de poursuivre cette analyse en termes d'effets sur la trame verte et bleue, et d'insertion de ces zones au sein du réseau de trames.

Les incidences indirectes, par modifications des écoulements des eaux superficielles et de nappe sont estimées négligeables suite à un raisonnement qualitatif sur la position des déblais et remblais. Il conviendrait de détailler et rendre plus lisible celui-ci par l'ajout de cartes ou de schémas figurant les modifications des écoulements.

Parmi les mesures de compensation, le nouveau boisement prévu sur la commune de Langonnet (mesure de compensation mentionnée précédemment) est susceptible d'avoir des incidences sur des zones humides jouxtant la zone par la modification des régimes hydrologiques. Le choix des essences doit faire l'objet d'un soin particulier et être d'ores et déjà décrit dans le projet.

- Natura 2000

0,38 ha et 40 ml de haies du site Natura 2000 « Rivière Ellé » seront impactés par le projet, bien qu'aucun milieu concerné ne soit identifié comme habitat d'intérêt communautaire. Des espèces seront perturbées par la destruction de milieux favorables, comme l'escargot de Quimper et le Grand Rhinolophe. Le dossier conclut à l'absence d'incidence résiduelle sur ces espèces du fait des faibles surfaces concernées (0,2 ha pour l'escargot de Quimper) ou du faible nombre de Grands Rhinolophes détectés lors des écoutes, et du fait que les gîtes connus sont situés à des distances importantes.

Deux banquettes en encorbellement seront réalisées sous le pont enjambant l'Inam (aménagement facilitant les déplacements à contre-courant des loutres) afin de limiter le risque de collision de loutres avec des véhicules. Pour les poissons (lamproie de Planer, lamproie marine, saumon atlantique, chabot), les travaux sur les cours d'eau seront réalisés en dehors des périodes de reproduction (de juillet à octobre).

Les trois espèces floristiques protégées repérées sur le site Natura 2000 ne sont pas présentes au sein des surfaces affectées par le projet. Il convient de développer le raisonnement d'un point de vue des habitats susceptibles d'accueillir ces espèces pour démontrer l'absence d'incidences à long terme.

0,82 ha de zones humides restaurées dans le cadre des mesures compensatoires seront enfin incluses dans le site Natura 2000.

L'Ae recommande d'étayer l'analyse des incidences sur les zones Natura 2000 par des éléments permettant l'appréciation des effets du projet et montrant l'efficacité des mesures prévues (retours d'expérience sur projets similaires, bibliographie...).

Eau, aspect qualitatif et quantitatif

- Eaux superficielles

Les cours d'eau de la vallée de l'Ellé ont été notablement modifiés du point de vue hydromorphologique par des travaux au fil des siècles. La description de l'état initial des cours d'eau dans l'étude d'impact gagnerait à faire apparaître l'état des connaissances sur ces évolutions afin de montrer les possibilités de restauration et les gains de fonctionnalités potentiels lorsqu'ils existent.

Une étude hydromorphologique des cours d'eau est jointe au dossier. Celle-ci vise à estimer les potentialités de quatre ruisseaux en termes piscicoles, avec comme objectif d'évaluer le degré d'altération dans le cadre d'une restauration. **Cependant, les ruisseaux n'ont pas fait l'objet d'inventaire piscicole, point qu'il est nécessaire de corriger en vue de disposer d'une description de l'état initial du site suffisante.** S'agissant des petits cours d'eau, indépendamment de la présence ou de l'absence de poissons, il convient de prendre en compte la contribution de ces milieux au cycle de vie des espèces et à la production alimentaire pour l'aval, **à l'inverse de l'affirmation « d'intérêt inexistant » avancée dans le dossier.**

Le dimensionnement des ouvrages hydrauliques permettant la traversée des quatre ruisseaux principaux est fait de manière à ne pas en modifier les caractéristiques morphologiques. Le dossier estime que les ouvrages de franchissement des cours d'eau sont suffisamment lumineux pour limiter l'effet de rupture sur les déplacements de la faune piscicole, affirmation qu'il sera utile d'étayer d'éléments bibliographiques.

En guise de mesures compensatoires aux effets potentiels du projet routier sur les ruisseaux (destruction de milieux naturels, fragmentation de la trame bleue), trois aménagements sur des ouvrages existants sont prévus pour améliorer la circulation de la faune dans l'Inam et le ruisseau Park Charles au nord du tracé (réalisation de banquettes pour la Loure d'Europe, et réduction de deux chutes d'eau sur la RD 782 et la RD 769 pour la circulation des poissons).

Pendant les travaux, des pêches de sauvegarde sont prévues pour éviter une mortalité piscicole.

L'Ae recommande de joindre au dossier des éléments (bibliographie, retours d'expérience) permettant d'apprécier l'efficacité des mesures compensatoires sur la faune aquatique et piscicole (compléments à apporter à l'état initial, évaluation du maintien effectif des continuités notamment).

- Eaux pluviales

Des mesures sont prévues pour limiter le risque de pollutions des milieux aquatiques pendant le chantier : récupération et traitement des eaux de ruissellement dans des bassins provisoires puis dans les bassins définitifs, mise en place de barrières à sédiments en amont des zones humides.

Deux bassins de rétention et décantation sont prévus à l'est et à l'ouest du projet. Ils devront permettre une décantation de 90 % des matières en suspension dans les eaux de ruissellement, et contiendront un système de déshuilage des eaux. La dégradation de la qualité des milieux aquatiques récepteurs est évaluée pour les paramètres MES, DCO, Zn, Cu, Cd, hydrocarbures¹⁸ lors d'un événement pluvieux « de pointe », qu'il convient de préciser. L'analyse montre que les rejets respecteront les critères de très bon état chimique. Pour plus de précision, le dossier gagnerait à mettre en regard la qualité de ces effluents avec la qualité des cours d'eau dans une perspective de cumul. Les effets du salage hivernal sur les milieux récepteurs ne sont pas évalués.

L'Ae recommande d'intégrer le suivi de la qualité des rejets des bassins de rétention au dispositif de suivi.

Pendant les travaux, plusieurs dispositifs seront mis en œuvre pour éviter les rejets de polluants dans les milieux naturels, avec notamment la réalisation de bassins provisoires dans l'attente de la réalisation des bassins définitifs, la mise en place de filtres pour limiter les apports de sédiments (y compris lors de la réalisation de mesures compensatoires sur le ruisseau Park Charles).

- **Qualité des paysages**

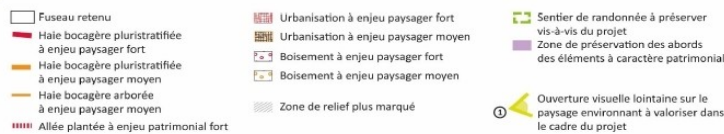
La description de l'état paysager initial du site présente des informations utiles et proportionnées, qui permettent une bonne caractérisation des enjeux. On trouve notamment une présentation des sites touristiques environnants (musées, monuments patrimoniaux, sentiers de randonnée), de leur sensibilité paysagère vis-à-vis du projet (jugée forte pour les éléments patrimoniaux), une description paysagère du fuseau, une carte des ouvertures visuelles en direction de ce dernier. Le bocage et les bois ont un effet de filtre depuis les vues lointaines. ***Le choix des vues lointaines, utilisées pour l'étude des incidences du projet, n'est cependant pas assez justifié, et il est nécessaire de montrer la pertinence de ce choix vis-à-vis d'autres vues envisageables.***

18 Matières en suspension, demande chimique en oxygène, zinc, cuivre, cadmium.



AEPE Gingko

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



Carte des sensibilités paysagères (tirée du tome 1 de l'étude d'impact, p299)

Les effets sur le paysage sont évalués selon différents aspects : relief, végétation structurante, urbanisation, éléments touristiques et patrimoniaux, ouvertures visuelles depuis et vers le tracé. Le porteur de projet identifie notamment des impacts paysagers forts sur la « végétation structurante » (destruction de haies à proximité de hameaux, destruction d'un verger), modéré à fort sur l'urbanisation et les axes de communication (vues depuis des lieux de vie), fort pour les « éléments touristiques et patrimoniaux » (interception de chemins de randonnée). Ce travail demeure cependant limité. **Les éléments patrimoniaux (monuments historiques) ne sont pas pris en compte dans l'analyse. Aucune simulation de type photomontage ou simulation en trois dimensions n'est présentée. Elles permettraient au public d'évaluer l'effet paysager du projet, notamment depuis le bourg et les hameaux : destruction et remplacement d'éléments paysagers potentiellement structurants, modifications topographiques induites par les passages en déblais et remblais.**

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

Six zones du tracé routier font l'objet d'un approfondissement des mesures paysagères envisagées. Pour chacune, le dossier comprend des croquis figurant les futurs aménagements. Des recommandations accompagnent ces croquis¹⁹. Celles-ci gagneraient en efficacité opérationnelle en étant présentées comme des mesures d'encadrement des futurs aménagements plutôt que comme de simples recommandations. Elles pourraient faire l'objet de fiches comme celles réalisées pour la biodiversité.

L'Ae recommande de renforcer les mesures paysagères du projet et d'en faire de véritables engagements du maître d'ouvrage plutôt que de simples recommandations.

¹⁹ Du type « Préserver au maximum les structures arborées et bocagères longeant l'Inam », « signaler le passage du GR sur la voie », « plantation d'un merlon pour éviter les perceptions trop franches sur le projet ». Une attention spécifique est prévue pour les bassins de rétention.

Risque d'inondation

La voirie ne traverse aucune zone inondable. Des remblais seront aménagés à proximité de l'Inam, ce qui conduira à une diminution estimée de 1 577 m³ de volume de stockage du champ d'expansion des crues. La hausse du niveau de crue résultant de cette modification devrait être d'environ 2,5 cm, ce qui apparaît comme faible.

Le porteur de projet prévoit, en guise de compensation de cet impact, l'abaissement du niveau du sol de 20 cm dans une ancienne peupleraie abattue en 2019, actuellement prairie humide en cours de reboisement naturel, ainsi que le retrait des souches et le comblement des fossés. Cette compensation vise à restaurer 1 620 m³ de stockage en cas de crue de l'Inam, tout en permettant la restauration d'une zone humide en site Natura 2000. Le retrait de la couche superficielle du sol peut néanmoins avoir des effets négatifs sur la biodiversité de la zone humide, qu'il conviendrait de prendre en compte dans l'analyse.

Les bassins de rétention et de décantation sont dimensionnés pour une crue décennale. En outre, la création de haies et de zones humides sur le site d'étude, comme mesures compensatoires à la destruction de milieux naturels, aura un effet positif sur le ralentissement de l'écoulement des eaux pluviales. Les haies perpendiculaires aux pentes seront favorisées.

Les ouvrages hydrauliques de franchissement des cours d'eau sont dimensionnés pour permettre l'écoulement d'une crue centennale.

Toutes ces mesures contribuent à la réduction du risque d'inondation, en limitant les effets d'imperméabilisation (accélération des écoulements) et d'obstacle liés au projet.

Nuisances sonores, qualité de l'air

Dans le fuseau retenu, les niveaux de bruits actuels sont estimés à l'aide d'une modélisation. Il convient d'indiquer les marges d'incertitude des résultats obtenus. Pour plus de précision, des mesures de terrain alimenteraient utilement la description de l'état initial des niveaux de bruit.

L'étude des effets du projet porte sur les hameaux et habitations du tracé, ainsi que le long de la RD 790 pour laquelle une augmentation de la circulation est prévue du fait d'un report de trafic. Les données du dossier montrent un respect des seuils réglementaires de 60 dB(A) diurne et 55 dB(A) nocturne au droit des habitations, et une augmentation des niveaux sonores moyens inférieure à 2 dB, ce qui paraît suffisamment faible, dans tous les cas sauf au niveau du hameau du Petit Coat Loret, où l'impact pourra être plus important.

Afin de limiter le bruit dans ce hameau, un merlon acoustique de 3 m est prévu entre les habitations et l'infrastructure afin de réduire significativement les niveaux sonores. Une limitation des vitesses à 50 km/h est également envisagée.

À l'inverse, les aspects très positifs liés au détournement d'une partie du trafic du bourg méritent également d'être évalués, puisque le nouveau tracé contribuera à réduire le trafic, dont les poids lourds, transitant dans le bourg du Faouët.

L'Ae recommande d'indiquer la précision de la modélisation des niveaux de bruit, quitte à l'étayer de mesures sur le terrain, et de renforcer l'étude des effets globaux du projet sur le bruit et le cadre de vie en évaluant également les effets positifs au niveau du centre-bourg dévié.

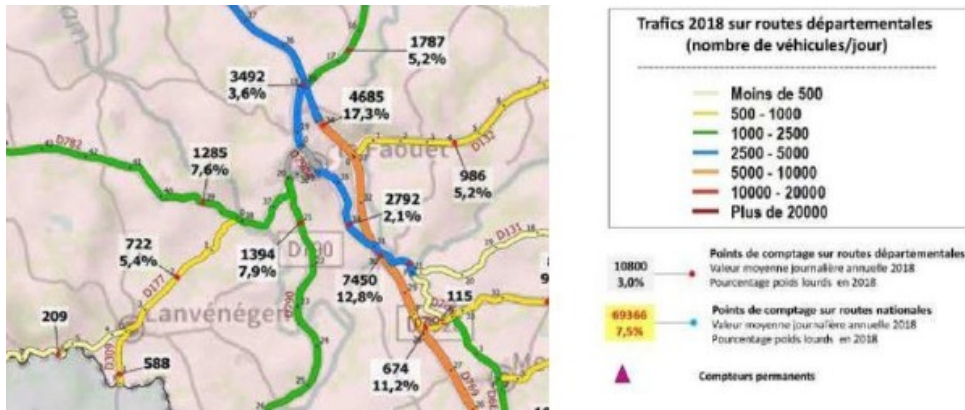
Le dispositif de suivi, absent du dossier, devra être adapté en conséquence, y compris vis-à-vis du ressenti des riverains.

L'enjeu de dégradation de la qualité de l'air mériterait a minima d'être étudié du fait de la création d'un trafic automobile à proximité d'habitations : mention des trafics, possible estimation des quantités de polluants locaux émis. De même, les effets positifs dus au détournement du trafic du centre-ville méritent d'être explicités.

Evolution du cadre de vie

- Accidentologie et trafics

Le dossier évoque plusieurs accidents sur la RD 782. Il est utile de compléter le dossier par des informations sur ces accidents (localisations, causes).



Extrait de la carte des TMJA en 2019 (source dossier)

Une étude de circulation est jointe en annexe de l'étude d'impact. Les gains apportés par le projet sont difficilement lisibles, avec des chiffres différents dans le dossier (page 283 et carte page 285 du tome 2 de l'étude d'impact). À l'horizon 2045, la carte p 285 montre une diminution de trafic de 3 582 à 3 246 veh/j sur la partie est de la RD 782, et de 2 674 veh/j à un trafic très faible sur sa partie ouest, ce qui semble montrer que le contournement routier n'aura d'effet que sur une partie du linéaire de la RD 782.

L'Ae recommande de montrer et décrire les gains en termes de trafic et de sécurité routière apportés par le projet vis-à-vis d'une situation sans projet.

Une analyse socio-économique évalue les coûts et les avantages induits pour la collectivité par l'infrastructure (comme requis par la réglementation). La ligne « confort », présentant le bénéfice socio-économique le plus élevé, est la seule pour laquelle le calcul n'est pas explicité.

Émissions de gaz à effet de serre :

Le dossier comporte une évaluation de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre induite par le projet. Cette évaluation montre une réduction de ces émissions par rapport à la situation sans projet, grâce aux rejets de trafic. Cependant, elle ne prend pas en compte les émissions liées à la réalisation des travaux, ni les trafics supplémentaires éventuellement induits par le projet.

En phase de travaux

Comme évoqué précédemment, le dossier prévoit plusieurs mesures pour limiter les effets du chantier sur les milieux naturels. Toutefois, aucune précision n'est apportée concernant les mesures à mettre en œuvre pour limiter les atteintes au cadre de vie des riverains durant les travaux.

L'Ae recommande de préciser quelles seront les mesures mises en œuvre pour limiter les atteintes au cadre de vie des riverains durant les travaux.

Fait à Rennes, le 18 janvier 2022

Le Président de la MRAe de Bretagne

Philippe VIROULAUD



RD782 - Contournement de Le Faouët

Communes de le Faouët et Lanvénegen - Canton de Gourin

Département Morbihan (56)

Etude d'impact

Tableau de réponse à l'avis MRAe



PREAMBULE DU MAITRE D'OUVRAGE

La MRAe a rendu un avis le 18 janvier 2022 sur le dossier de demande d'autorisation environnementale déposé par le Département.

Le Département avait déposé de manière conjointe un dossier de demande de déclaration d'utilité publique.

L'avis de la MRAe porte sur l'étude d'impact, pièce commune à ces deux dossiers.

Suite à un avis défavorable du Conseil National de la Protection de la Nature le 24 février 2022, le dossier de demande d'autorisation environnementale nécessite un complément de l'étude d'impact avant sa mise à l'enquête.

La MRAe a apprécié l'étude d'impact comme « **très détaillée. Le volet biodiversité bénéficie de nombreux approfondissements** ».

« Pour les autres enjeux environnementaux, l'analyse est moins fouillée et plusieurs points devraient être notablement améliorés : simulation des effets paysagers du projet, caractérisation des niveaux sonores actuels, mesures compensatoires sur les milieux aquatiques, absence quasiment systématique de dispositif de suivi. »

Le maître d'ouvrage répond à la plupart des remarques dans le présent mémoire en réponse. **Quelques remarques de la MRAe vont également conduire le maître d'ouvrage à préciser certains points de l'étude d'impact.**

Cependant, le maître d'ouvrage considère que ces précisions et ces compléments ne sont pas de nature à remettre en cause la mise à l'enquête du dossier de demande de déclaration d'utilité publique avec l'étude d'impact initiale.

Le présent mémoire en réponse précise **en bleu les remarques de la MRAe qui feront l'objet d'un complément de l'étude d'impact dans le dossier de demande d'autorisation environnementale.**

Thématiques	Sous-thématiques	Extrait des recommandations de la MRAe	Eléments de réponse du maître d'ouvrage	Partie concernée	Pages concernées
Documents de cadrage	Urbanisme	L'ajout dans le dossier d'éléments issus des réflexions menées dans le cadre de l'élaboration du PLUi, en cours de finalisation, permettrait de rechercher des synergies urbanisme et mobilités. L'Ae recommande d'inclure dans le dossier du contournement routier des éléments d'analyse issus du PLUi en cours d'achèvement, afin de mettre le cas échéant en valeur les cohérences ou même les synergies entre ces deux projets.	Le Département partage cette analyse sur la cohérence entre le projet et le PLUi. Un échange est toujours en cours entre les services pour assurer une compatibilité du projet avec le PLUi. L'incertitude sur les calendriers et le statut provisoire des documents du PLUi non arrêté au moment du dépôt du dossier du Département, ont conduit le département à ne pas inclure d'élément du PLUi.	XIII.2.3. PLUi de Roi Morvan Communauté	Tome 1 : page 307
Procédures et périmètre de l'évaluation	Les cours d'eau	Des travaux importants de remise en état du pont de la RD 782 sur l'Inam au niveau du lieu-dit du Moulin Baden, à l'ouest du tracé, sont actuellement prévus. Le maître d'ouvrage affirme que ces travaux sont indépendants du projet de contournement routier, qui prévoit quant à lui l'élargissement du tablier (dont les effets sont pris en compte dans l'étude d'impact). Il conviendrait d'être plus précis sur la nature de ces travaux de remise en état, d'en démontrer l'indépendance, et de montrer la manière dont le projet de contournement routier et ces travaux s'articuleront en termes de calendrier.	Le projet de remise en état de l'ouvrage d'art a fait l'objet d'un dossier Loi sur l'eau indépendant du projet de contournement et autorisé en date du 23/05/2022. La nature de ces travaux est définie par un diagnostic réalisé en 2015, elle reste identique avec ou sans le projet du contournement et ces travaux d'entretien sont prévus en 2023. Ces travaux d'entretien vont occasionner un impact temporaire du lit de l'Inam, alors que le projet du contournement n'impacte pas celui-ci. C'est pourquoi le département considère ces travaux indépendants du contournement.	XXIV.2.4. Les incidences potentielles du projet et les mesures associées & XXXII. Mesures pour le milieu naturel	Tome 2 : pages 35, 154 et 167
Qualité formelle		Le dossier est particulièrement détaillé. De nombreuses cartes permettent une bonne appropriation de l'étude d'impact par le lecteur. Le résumé non technique permet un accès facilité aux éléments saillants du projet. La multiplicité des mesures envisagées et certaines incohérences entre les chapitres de l'étude d'impact rendent parfois difficile la compréhension du projet (en particulier concernant les actions sur les continuités piscicoles, les boisements).			
Etat initial	Appréciation générale	La description de l'état initial de l'environnement est très détaillée et rendue accessible aux lecteurs par de nombreuses explications. Si globalement le niveau d'analyse est correctement proportionné à chacune de ses échelles, la caractérisation des enjeux environnementaux gagnerait à être améliorée [...].	L'amélioration de la caractérisation des enjeux est détaillée dans les thématiques du milieu naturel et du milieu humain présentées ci-après.		
Justification des choix et solutions alternatives	Trafic routier	Si une étude de circulation routière est jointe en annexe, elle n'apporte pas de conclusions claires quant aux gains attendus en termes de report du trafic dans le bourg. Le motif de l'insécurité de la traversée du trafic dans le bourg devrait également être étayé par des éléments d'accidentologie, s'ils existent.	L'étude de circulation a permis de quantifier le trafic de transit, reportable sur le projet et en particulier le trafic poids lourds. Les gains que la carte de synthèse met en évidence sont : une baisse du trafic poids lourds sur la RD790 qui traverse l'agglomération sur un linéaire important (2,5km) ainsi qu'une suppression du trafic poids lourds sur la voie communale traversant le hameau de Coat Loret. L'étude a conclu que le projet allait permettre de sortir un trafic d'environ 200 poids lourds par jour au sein de l'agglomération.	Annexe 8 – Etude de circulation	Tome 2 : page 273
	Comparaison des fuseaux	Les fuseaux ont été étudiés dans le cadre d'une étude d'opportunité dont les résultats sont présentés succinctement dans l'étude d'impact. Il conviendrait d'apporter des explications quant aux « raisons environnementales », « techniques » et « agricoles » évoquées (chapitre XVII.2.2 de l'étude d'impacts) ayant conduit à retenir certains fuseaux. Le format de l'analyse multicritères mérite d'être discuté d'un point de vue méthodologique (choix des critères et pondération), et les coefficients affectés aux fuseaux devraient être justifiés Au sein du fuseau retenu, plusieurs tracés sont envisagés. La concertation avec le public a conduit à modifier ces tracés, mais aucune information du dossier ne permet de saisir les motifs de ces modifications. Les plans des tracés des variantes sont difficilement lisibles (échelle, choix de couleurs), et les plans des schémas O1a et O1b sont identiques, ce qui relève probablement d'une erreur dans le dossier (rétablissement de l'actuelle RD 782). Les différences entre les tracés sont parfois difficiles à identifier (non-rétablissement de voiries, création d'ouvrages d'art).	Le chapitre cité est une synthèse de l'analyse réalisée dans le cadre de l'étude d'opportunité et de faisabilité, cette analyse fait l'objet d'une présentation plus détaillée dans le bilan de concertation annexé à l'étude d'impact. Il est précisé que les critères couvrent l'ensemble des thématiques de l'état initial. Pour chaque thématique, le nombre de critères peut différer mais la note de chaque thème a été ramenée de telle sorte qu'aucune pondération n'a été prise en compte entre les thèmes. Le bilan de concertation annexé à l'étude d'impact présente une analyse plus détaillée et des plans des tracés plus grands que dans l'étude d'impact qui s'est voulue synthétique. Les plans des schémas O1a et O1b sont bien identiques, c'est le type d'ouvrage d'art qui diffère : un cadre complexe pour O1a et un ouvrage d'art non courant (viaduc) pour O1b, cette différence est explicitée dans la description et par une illustration 3d pour O1b.	XIII.8.6. Accidents de la route	Tome 1 : pages 333 et 334
				Partie 4 - Scénario de référence et comparaison des solutions de substitution raisonnables	Tome 1 : page 345

Thématiques	Sous-thématiques	Extrait des recommandations de la MRAe	Eléments de réponse du maître d'ouvrage	Partie concernée	Pages concernées
		Comme pour la comparaison des fuseaux, il convient de justifier l'analyse multicritères d'un point de vue méthodologique (choix des critères et pondération). Le niveau d'information fourni devrait être renforcé, en fournissant des informations telles que les profils en long des différents tracés, les niveaux sonores au niveau des hameaux et habitations isolées, des photomontages montrant les effets en termes de vues lointaines depuis le bourg et les hameaux concernés.	D'un point de vue méthodologique, l'analyse multicritères des variantes au sein du fuseau retenu a suivi le même principe que lors de l'étude d'opportunité et de faisabilité et suivant les mêmes thématiques : réponses aux objectifs du maître d'ouvrage, difficultés techniques, niveaux de service, milieu physique, milieu naturel, milieu humain, paysage et patrimoine. La méthodologie intègre une illustration "radar" qui permet de visualiser la solution retenue par sa plus grande aire.		
	Choix du fuseau retenu	Pour les effets sur les milieux naturels, des schémas devraient accompagner les explications fournies pour les rendre plus compréhensibles (effets sur la trame verte et bleue, zones humides impactées). Pour les éléments techniques et économiques, les notes données ne sont pas justifiées, alors que les variantes les plus favorables pour l'environnement sont écartées du fait d'un coût jugé « rédhitoire ». La faible description environnementale, technique et économique ne permet donc pas de justifier correctement le choix du fuseau retenu.	La description des nombreuses variantes s'est voulue être la plus synthétique et la plus lisible possible. Les variantes O1a et O1b sont effectivement écartées, l'ouvrage d'art évoqué ci-avant présentant une complexité et un coût démesurés par rapport à un rétablissement d'une voie communale secondaire mais dont le maintien a été réaffirmé en concertation avec les communes. En outre, l'analyse des variantes démontre que O1a est potentiellement l'une des variantes, si ce n'est la variante, la plus impactante vis-à-vis du milieu physique, du paysage et patrimoine, ainsi que du milieu naturel. Le choix du fuseau retenu lors de l'étude d'opportunité et de faisabilité et l'analyse des variantes au sein de ce fuseau sont également présentés dans le bilan de concertation annexé à l'étude d'impact.	XVIII.2. Analyse de chaque variante	Tome 1 : page 370
		L'Ae recommande, afin de mieux justifier le fuseau retenu pour le tracé, de consolider la présentation de l'analyse des variantes en : <ul style="list-style-type: none">montrant les évolutions de flux engendrées par le projet et leur caractère positif pour l'environnement (moindre bruit, pollutions atténuées, cadre de vie amélioré),détaillant les méthodes de calcul des impacts pour s'assurer d'une suffisante qualification des impacts potentiels de chacune des variantes,justifiant les notes attribuées aux critères techniques et économiques.	L'évolution de flux engendré par le projet est présentée dans l'étude de circulation annexée à l'étude d'impact et sur laquelle s'est basée la modélisation acoustique. La justification du fuseau retenu et l'analyse des variantes ont respecté la démarche éviter réduire compenser de façon progressive et itérative depuis l'étude d'opportunité et de faisabilité, la phase de concertation du public et les études d'avant-projet. L'étude d'impact est une synthèse de ces études, le bilan de concertation en annexe de l'étude d'impact permet également d'illustrer et de compléter les justifications. Dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale, le maître d'ouvrage développera davantage la justification des raisons impératives d'intérêt public majeure exigée pour la demande de dérogation à l'atteinte aux espèces protégées.	Pièce X : Bilan de la concertation	Toutes
				Annexe 8 – Etude de circulation	Tome 2 : page 273
Milieu naturel	Faune	Pour l'avifaune, 14 inventaires ont été réalisés (hivernage, migration pré-nuptiale, nidification, migration post-nuptiale). Les impacts liés à la mortalité du trafic sont identifiés. La plantation de haies et de boisements est présentée comme une mesure compensatoire, ce qui mérite d'être mieux justifié en raison de leur proximité avec la nouvelle route.	Les haies et boisements compensatoires ont été positionnées le long de l'infrastructure pour des raisons de gestion foncière mais également dans l'objectif de reconnecter au réseau bocager les haies perpendiculaires à l'infrastructure afin d'inciter la faune (et plus particulièrement les chiroptères) à longer l'aménagement jusqu'à un ouvrage sécurisé. Par ailleurs, la proximité directe entre les haies/boisements impactés et les haies/boisements compensatoires permet aux espèces avec une faible capacité de déplacement (reptiles, invertébrés, amphibiens, micro-mammifères) de se reporter plus facilement vers les milieux compensatoires.	XXX.4. Mesures pour la faune	Tome 2 : pages 161 à 171
		Pour les amphibiens, les bassins de rétention seront aménagés sans bache plastique et un système d'échappatoire y sera prévu pour éviter d'y piéger des individus. Le dossier conclut à une absence d'impact sur les amphibiens du fait d'une absence de destruction d'habitat de reproduction. Cette conclusion mériterait d'être étayée par une carte présentant la localisation des habitats et les déplacements probables des amphibiens.	Une carte sera ajoutée dans le dossier de demande d'autorisation environnementale. Elle reprendra la carte de l'état initial p. 153 du tome 1 de l'étude d'impact et y superposera les OH prévus.	Demande d'autorisation environnementale	

Thématiques	Sous-thématiques	Extrait des recommandations de la MRAe	Eléments de réponse du maître d'ouvrage	Partie concernée	Pages concernées
		L'Ae recommande de montrer que la connaissance des milieux de vie des espèces a pu effectivement permettre de prioriser l'évitement des impacts du projet et que les mesures retenues suffisent à l'obtention d'un effet résiduel négligeable.	La synthèse des enjeux pour les milieux naturels présente dans l'état initial explique la démarche utilisée afin de hiérarchiser et cartographier les enjeux concernant les milieux naturels (Tome 1 chapitre XI.12. pages 226 à 228). Pour l'analyse de chaque variante (Tome 1 chapitre XVIII.2. pages 367 à 374), la thématique des milieux naturels a été prise en compte afin de retenir la variante évitant le maximum de milieux à enjeux. Enfin, le choix du tracé est la première mesure d'évitement présentée et détaillée pour chacune des thématiques des milieux naturels (Tome 2 chapitre XXXII pages 153 à 170)	XI.12. Synthèse des enjeux pour les milieux naturels & XVIII.2. Analyse des variantes & XXXII. Mesures pour le milieu naturel	Tome 1 : pages 227 à 229 & Tome 1 : pages 370 à 377 & Tome 2 : pages 154 à 171
		Le dossier présente quelques incohérences, avec des absences de report sur la carte des continuités écologiques (tome 2 de l'étude d'impact) de haies identifiées comme à enjeu fort.	Les enjeux et impacts concernant les continuités écologiques et la conservation des habitats pour la faune patrimoniale sont distincts. Comme indiqué dans l'état initial du milieu naturel (partie consacrée aux continuités écologiques et dans la synthèse des enjeux), les haies multistrates représentent un enjeu faible concernant les continuités écologiques à l'échelle locale (comparées aux vallées de l'Inam, de l'Ellé, au vallon du Park Charles et aux ruisseaux et ripisylves associées). Dans la partie consacrée aux impacts sur les continuités écologiques, ce même niveau d'enjeu a donc été présenté. En revanche, les haies multistrates représentent effectivement un enjeu fort concernant la conservation des habitats pour les espèces à l'échelle du site (sites de reproduction pour plusieurs espèces patrimoniales). Les impacts du projet sur cet enjeu fort sont traités dans la partie Impacts sur la faune et non dans la partie Impacts sur les continuités écologiques.	XI.2. Continuités écologiques & XI.12. Synthèse des enjeux pour les milieux naturels & XXIV.3. Impacts sur les continuités écologiques	Tome 1 : pages 96 à 104 & Tome 1 : pages 227 à 229 & Tome 2 : pages 37 et 38
	Trame verte	Au-delà des critères purement linéaires et surfaciques, l'analyse gagnerait à porter sur les fonctionnalités écologiques (valeur d'habitat, lieux de reproduction, hibernation, etc.), ce qui offrirait une caractérisation plus fine des enjeux liés à la biodiversité et de l'adéquation des mesures de compensation prévues.	Pour l'analyse des fonctionnalités des haies et boisements impactés et compensés, les fonctionnalités écologiques ont été prises en compte via les critères "présence de végétation multistrates", "présence de vieux arbres", "présence de talus" et "proximité aux ZH". Ces critères de compensation prennent donc en compte la biodiversité et les espèces à enjeux présentes (chiroptères, avifaune, amphibiens, reptiles, Lucane cerf-volant, Escargot de Quimper...).	XXXII.5.3.2. Fiches mesures compensation/accompagnement	Tome 2 : pages 189 et 212
		Il serait aussi utile d'avoir un regard sur les effets de cloisonnement induits par le nouvel ouvrage sur les milieux naturels au nord du tracé. Compte-tenu de la faible fragmentation des milieux du territoire et de la richesse en biodiversité (tête de bassin versant), le nombre de franchissements (une quinzaine au total) apparaît peu élevé.	Le nombre de franchissements prévu pour la petite faune (en moyenne 1 tous les 200 mètres) paraît suffisant sachant que le Bilan d'expériences « Routes et passages à faune » du SETRA (2006) préconise un passage petite faune « tous les 300m voir moins en fonction de la vulnérabilité des espèces et du site ».		
		L'Ae recommande de justifier davantage les mesures de compensation à partir d'une analyse des fonctionnalités de la trame verte concernée au-delà des critères purement linéaires et surfaciques.	Le critère de connexion à la trame verte locale est pris en compte dans l'analyse des fonctionnalités des haies compensatoires : biodiversité (habitat ou corridor pour les espèces patrimoniales) hydraulique (ralentissement des ruissellements) et biochimique (rétention des sédiments, assimilation végétale azote et phosphate, séquestration du carbone). Ce critère de compensation est détaillé dans le tableau n°87 et les carte n°44 et 45	XXXII.5.3.2. Les fiches mesures compensation/accompagnement	Tome2 : pages 189 à 205
	Zones humides	La comparaison des zones humides détruites avec celles restaurées montre un gain pour les fonctions relatives à l'hydrologie et à la biogéochimie, et une perte pour les fonctions biologiques. La justification concernant l'insuffisance des compensations sur ce point repose sur le nombre insuffisant de zones humides dégradées sur la zone d'étude et la volonté de limiter la consommation de terres agricoles au titre des mesures compensatoires. Il serait approprié de poursuivre cette analyse en termes d'effets sur la trame verte et bleue, et d'insertion de ces zones au sein du réseau de trames.	Les cartes 30 à 32 « Synthèse des principales mesures en faveur des milieux naturels » permettent notamment de visualiser la proximité des sites de compensation avec les trames verte et bleue.	Cartes 30 à 32	Tome 2 : pages 174 à 176

Thématiques	Sous-thématiques	Extrait des recommandations de la MRAE	Eléments de réponse du maître d'ouvrage	Partie concernée	Pages concernées
Milieu naturel		Les incidences indirectes, par modifications des écoulements des eaux superficielles et de nappe sont estimées négligeables suite à un raisonnement qualitatif sur la position des déblais et remblais. Il conviendrait de détailler et rendre plus lisible celui-ci par l'ajout de cartes ou de schémas figurant les modifications des écoulements.	<p>Pour les eaux superficielles, la carte 24 « Bassins versants interceptés et ouvrages hydrauliques à créer » permet de visualiser les multiples ouvrages hydrauliques prévus pour améliorer la transparence du projet et la taille des sous bassins versants récupérés par chacun de ces ouvrages.</p> <p>Pour les eaux souterraines, le dossier indique : « les volumes d'eau interceptée par le projet routier seront minimales. ».</p> <p>Une étude géotechnique viendra confirmer cet impact négligeable lors des études projet.</p>	Carte 24	Tome 2 : pages 26 et 110
		Parmi les mesures de compensation, le nouveau boisement prévu sur la commune de Langonnet (mesure de compensation mentionnée précédemment) est susceptible d'avoir des incidences sur des zones humides jouxtant la zone par la modification des régimes hydrologiques. Le choix des essences doit faire l'objet d'un soin particulier et être d'ores et déjà décrit dans le projet.	<p>Le dossier précise que les zones humides ne seront pas plantées dans le cadre de la compensation, seules les zones en cultures non humides sont visées.</p> <p>Les travaux de reboisement à Langonnet feront l'objet d'études détaillées spécifiques avec le concours de l'ONF, notamment de caractérisation des sols et d'ajustement des essences à planter, qui s'inscrira en cohérence avec la gestion du massif forestier existant, géré et entretenu par le département.</p>	XXXII.3. Mesures pour les boisements soumis à autorisation de défrichement	Tome 2 : pages 157 à 160
	Natura 2000	L'Ae recommande d'étayer l'analyse des incidences sur les zones Natura 2000 par des éléments permettant l'appréciation des effets du projet et montrant l'efficacité des mesures prévues (retours d'expérience sur projets similaires, bibliographie...).	<p>L'analyse des incidences Natura 2000 est détaillée pour chacun des habitats et espèces d'intérêt communautaire ayant servi à la désignation du site Natura 2000 Rivière Ellé dans la partie Impacts. Il en découle une incidence considérée comme négligeable sur ces habitats et espèces. C'est pourquoi aucune mesure n'est spécifiquement liée aux incidences du projet sur le site Natura 2000.</p> <p>Cependant, les impacts du projet en dehors du site Natura 2000 ont nécessité la mise en place de mesures liées en faveur d'espèces ayant servi à la désignation du site Natura 2000 (Loutre, Escargot de Quimper, Grand rhinolophe, Lamproie de Planer, Chabot) : plantation de haies compensatoires, conservation du bois issu du défrichement, ouvrages avec banquettes, périodes de travaux. Ces mesures non liées aux incidences Natura 2000 mais concernant parfois des espèces ayant servi au site Natura 2000 de la Rivière Ellé sont décrites dans la partie Mesures pour la faune.</p>	XXIV.2. Incidences Natura 2000	Tome 2 : pages 33 à 36
	Dispositif de suivi	<p>Le dispositif de suivi des effets du projet sur la biodiversité et les milieux aquatiques fait l'objet de plusieurs fiches. A l'instar de celles dédiées aux mesures ERC, ces fiches sont particulièrement détaillées et devraient permettre un suivi adéquat sur des milieux naturels (bois, haies, zones humides, gîtes à chauves-souris) sur une durée de 20 ans. Il mériterait d'être renforcé par un suivi de la mortalité de la faune par collision.</p> <p>Pour les autres aspects environnementaux, le dossier ne prévoit aucun dispositif. Il est indispensable de définir des indicateurs concernant les milieux aquatiques, les nuisances sonores et l'évolution de l'accidentologie.</p> <p>L'Ae recommande de revoir le dispositif de suivi en y intégrant les enjeux de préservation des milieux aquatiques, d'exposition de la population aux nuisances sonores et d'évolution de l'accidentologie, et de prévoir dès à présent les mesures à mettre en œuvre en cas d'écart par rapport aux objectifs du projet dans ces domaines.</p>	<p>Un suivi de mortalité de la faune par collision est un protocole compliqué et n'apparaît pas comme une mesure proportionnée au trafic attendu sur le projet.</p> <p>Pour rappel, les mesures prévoient déjà un suivi de l'utilisation des passages à faune par piège photo.</p>	XXXII.5. Synthèse des mesures pour le milieu naturel	Tome 2 : pages 172 et 211
Milieu humain	Consommation d'espaces agricoles		<p>Pour les milieux aquatiques il est proposé d'ajouter à la mesures MS3, lors de la rédaction de l'arrêté d'autorisation environnementale, une surveillance du lit reconstitué dans les 2 ouvrages existants sur le Park Charles pour vérifier la capacité de franchissement de la faune piscicole et de la continuité hydrosédimentaire.</p> <p>Pour les nuisances sonores, le suivi concerne en priorité la vérification après travaux du merlon de protection prévu au hameau de Petit Coat Loret.</p> <p>L'évolution de l'accidentologie est bien un objectif du projet, mais le suivi d'un indicateur pour vérifier "l'efficacité" du projet serait difficile à cadrer, l'accidentologie dépendra également des aménagements que pourra réaliser la mairie après travaux sur les tronçons de voiries déclassés dans le domaine communal, et plus globalement de la requalification des espaces publics rendus possibles dans le périmètre urbain qui amélioreront le cadre de vie.</p>	XXXV. Synthèse des mesures	Tome 2 : pages 239 à 242
		Plus généralement, la consommation foncière liée au projet mérite d'être analysée dans l'étude des variantes, dans une optique de sa limitation.	La préservation des activités agricoles a été un critère d'analyse de l'étude d'opportunité et de faisabilité (thématique milieu humain) pour apprécier l'impact sur le fonctionnement de l'exploitation.	XVIII.2. Analyse de chaque variante	Tome 1 : 370

Thématiques	Sous-thématiques	Extrait des recommandations de la MRAe	Eléments de réponse du maître d'ouvrage	Partie concernée	Pages concernées										
	Nuisances sonores, qualité de l'air	L'Ae recommande d'indiquer la précision de la modélisation des niveaux de bruit, quitte à l'étayer de mesures sur le terrain, et de renforcer l'étude des effets globaux du projet sur le bruit et le cadre de vie en évaluant également les effets positifs au niveau du centre-bourg dévié.	Des mesures de bruit ont bien été réalisées elles sont présentées dans la méthodologie de l'étude acoustique en page 40 du tome 1 de l'étude d'impact. Elles ont permis de définir les ambiances sonores actuelles des différentes zones du projet. La précision des calculs est évoquée dans le même chapitre en page 43, + ou - 2 dB (A). Le maître d'ouvrage a déjà élargi la zone de la modélisation au-delà des besoins strictement réglementaires pour apprécier le niveau sonore de la RD790 au Nord du projet.	VII.3. Etude acoustique	Tome 1 : pages 39 à 42										
		Le dispositif de suivi, absent du dossier, devra être adapté en conséquence, y compris vis-à-vis du ressenti des riverains.	L'efficacité d'une protection acoustique est bien une obligation réglementaire, le maître d'ouvrage s'y conformera.	VII.3. Etude acoustique & XXVI.7.4. Environnement sonore	Tome 1 : pages 39 à 43 & Tome 2 : pages 86 à 96										
		L'enjeu de dégradation de la qualité de l'air mériterait a minima d'être étudié du fait de la création d'un trafic automobile à proximité d'habitations : mention des trafics, possible estimation des quantités de polluants locaux émis. De même, les effets positifs dus au détournement du trafic du centre-ville méritent d'être explicités.	Le dossier aborde le sujet de la qualité de l'air au chapitre 7 du tome 2 de l'étude d'impact dans l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances des avantages induits pour la collectivité.	Partie 7 – Analyse spécifique aux infrastructures de transport	Tome 2 : pages 246 à 250										
Milieu humain	Accidentologie et trafics	L'Ae recommande de montrer et décrire les gains en termes de trafic et de sécurité routière apportés par le projet vis-à-vis d'une situation sans projet.	La carte p 283 montre bien la situation 2045 sans projet et avec projet. Seul le trafic de transit a été considéré comme reportable sur le projet. A l'Ouest, la RD782 existante est déclassée en impasse communale, le trafic sur ce tronçon va donc considérablement diminuer pour se réduire aux accès riverains. Dans sa partie Est, la voie garde sa fonction principale de desserte locale du centre-ville de le Faouët. Les gains que la carte de synthèse met en évidence sont : une baisse du trafic poids lourds sur la RD790 qui traverse l'agglomération sur un linéaire important (2,5km) ainsi qu'une suppression du trafic poids lourds sur la voie communale traversant le hameau de Coat Loret. L'étude a conclu que le projet allait permettre de sortir un trafic d'environ 200 poids lourds par jour de l'agglomération.	Annexe 8 – Etude de circulation	Tome 2 : pages 273 à 286										
		Le dossier évoque plusieurs accidents sur la RD 782. Il est utile de compléter le dossier par des informations sur ces accidents (localisations, causes).	Les accidents recensés notamment en agglomération sont bien localisés et contextualisés dans le dossier.	XIII.8.6. Accidents de la route	Tome 1 : page 332-333										
	Une analyse socio-économique évalue les coûts et les avantages induits pour la collectivité par l'infrastructure (comme requis par la réglementation). La ligne « confort », présentant le bénéfice socio-économique le plus élevé, est la seule pour laquelle le calcul n'est pas explicité.	Selon le guide CEREMA « Calcul simplifié de la rentabilité socio-économique de petits projets routiers », la valeur du confort dépend du malus d'inconfort (pénalité donnée aux routes les moins confortables pour la conduite) calculé selon le type de route concerné : <table border="1"> <thead> <tr> <th>Malus d'inconfort (VL uniquement)</th> <th>(€/veh.km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>7 m ordinaire</td> <td>0.069</td> </tr> <tr> <td>7 m express</td> <td>0.041</td> </tr> <tr> <td>Artère interurbaine</td> <td>0.029</td> </tr> <tr> <td>2*2 voies express</td> <td>0.009</td> </tr> <tr> <td>Autoroute</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> La formule pour calculer le gain en confort pour les véhicules légers (VL) est celle-ci : $\Delta \text{Gains Confort}_{VL} = \sum_{\text{trajets}} (\text{Malus}_{\text{projet}_i} - \text{Malus}_{\text{référence}_i}) \left(Q_{\text{VL}}^{\text{réf}} + \frac{Q_{\text{VL}}^{\text{malus}}}{2} \right) \times L \times \prod_{i=1}^n (1 + 0.7 * \text{taux}_{\text{PTE}_{i,j}})$ avec L la longueur de l'itinéraire et Q le trafic.	Malus d'inconfort (VL uniquement)	(€/veh.km)	7 m ordinaire	0.069	7 m express	0.041	Artère interurbaine	0.029	2*2 voies express	0.009	Autoroute	0	XXXIX. Synthèse
Malus d'inconfort (VL uniquement)	(€/veh.km)														
7 m ordinaire	0.069														
7 m express	0.041														
Artère interurbaine	0.029														
2*2 voies express	0.009														
Autoroute	0														
Cadre de vie	Comme évoqué précédemment, le dossier prévoit plusieurs mesures pour limiter les effets du chantier sur les milieux naturels. Toutefois, aucune précision n'est apportée concernant les mesures à mettre en œuvre pour limiter les atteintes au cadre de vie des riverains durant les travaux. L'Ae recommande de préciser quelles seront les mesures mises en œuvre pour limiter les atteintes au cadre de vie des riverains durant les travaux.	Le tome 2 de l'étude d'impact précise en page 86 que les impacts des travaux sur l'environnement sonore sont faibles et que des niveaux sonores maximaux sont régis par des textes réglementaires. Il conviendra d'étudier, lors de la préparation du chantier, les techniques constructives pour les respecter.	XXVI.7.4. Environnement sonore	Tome 2 : pages 86 à 96											

Thématiques	Sous-thématiques	Extrait des recommandations de la MRAe	Eléments de réponse du maître d'ouvrage	Partie concernée	Pages concernées
Milieu physique	Emissions de gaz à effet de serre	Le dossier comporte une évaluation de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre induite par le projet. Cette évaluation montre une réduction de ces émissions par rapport à la situation sans projet, grâce aux reports de trafic. Cependant, elle ne prend pas en compte les émissions liées à la réalisation des travaux, ni les trafics supplémentaires éventuellement induits par le projet.	Le trafic induit auquel nous avons pensé était un éventuel report depuis la RD1, il a été considéré possible mais difficilement estimable aujourd'hui. Les émissions liées à la réalisation des travaux sont considérées faibles car induites essentiellement aux engins de chantier. Ces derniers respecteront par ailleurs les normes antipollution en vigueur.	XXVI.7.1. Qualité de l'air	Tome 2 : pages 85 et 285
Eau, aspect qualitatif et quantitatif	Eaux superficielles	Les cours d'eau de la vallée de l'Ellé ont été notablement modifiés du point de vue hydromorphologique par des travaux au fil des siècles. La description de l'état initial des cours d'eau dans l'étude d'impact gagnerait à faire apparaître l'état des connaissances sur ces évolutions afin de montrer les possibilités de restauration et les gains de fonctionnalités potentiels lorsqu'ils existent.	L'étude hydromorphologique en annexe et son chapitre 2.3 « Indices de modifications morphologiques » présente justement des anciennes cartes cadastrales et anciennes photo aériennes pour apprécier ces évolutions.	Annexe 12 Etude hydromorphologique & 2.3 Indices de modifications morphologiques	Tome 2 : page 339
		Une étude hydromorphologique des cours d'eau est jointe au dossier. Celle-ci vise à estimer les potentialités de quatre ruisseaux en termes piscicoles, avec comme objectif d'évaluer le degré d'altération dans le cadre d'une restauration. Cependant, les ruisseaux n'ont pas fait l'objet d'inventaire piscicole, point qu'il est nécessaire de corriger en vue de disposer d'une description de l'état initial du site suffisante. S'agissant des petits cours d'eau, indépendamment de la présence ou de l'absence de poissons, il convient de prendre en compte la contribution de ces milieux au cycle de vie des espèces et à la production alimentaire pour l'aval, à l'inverse de l'affirmation « d'intérêt inexistant » avancée dans le dossier.	Les cours d'eau principaux identifiés à enjeux sur l'aire d'étude élargie ont été évités lors de l'étude d'opportunité et de faisabilité avec l'analyse de plusieurs fuseaux. Les inventaires détaillés ont eu lieu à l'issue de cette étude avec un fuseau retenu. Une méthodologie adaptée aux petits cours d'eau a été proposée par le bureau d'études, ce diagnostic hydromorphologique a permis de justifier du potentiel frayère des ruisseaux interceptés et du degré de leur altération. Pour le Park Charles, le projet a évité ce cours d'eau, seules 2 mesures de compensation sont prévues avec un impact temporaire sur le lit du cours d'eau, le diagnostic hydromorphologique nous est apparu là aussi comme une méthodologie proportionnée à l'impact, ce diagnostic étant également demandé par le syndicat de bassin versant. Cependant, un inventaire piscicole a été réalisé et sera intégré à l'étude d'impact du dossier de demande d'autorisation environnementale. Le qualificatif d'intérêt inexistant apparait effectivement en page 113 du tome 1 de l'étude d'impact. L'étude hydromorphologique mis en annexe vient toutefois le corriger au moins sur le potentiel frayère. Si le potentiel d'habitat n'est pas détaillé, l'amélioration des continuités piscicoles, présentées dans ce diagnostic, permet d'augmenter, comme pour le potentiel frayère, l'expression du potentiel d'habitat.	Demande d'autorisation environnementale	
	L'Ae recommande de joindre au dossier des éléments (bibliographie, retours d'expérience) permettant d'apprécier l'efficacité des mesures compensatoires sur la faune aquatique et piscicole (compléments à apporter à l'état initial, évaluation du maintien effectif des continuités notamment).	Le maître d'ouvrage préfère prévoir une surveillance du lit reconstitué dans les 2 ouvrages existants sur le Park Charles pour vérifier le "maintien effectif des continuités". La pêche de sauvegarde prévue avant la réalisation des travaux fera l'objet d'un rapport de type inventaire et sera transmis à la DDTM et aux services de Roi Morvan Communauté.	XXXII.4.2. Meures pour les poissons	Tome 2 : page 162	
	Eaux pluviales	L'Ae recommande d'intégrer le suivi de la qualité des rejets des bassins de rétention au dispositif de suivi.	Le bureau d'études n'a pas estimé ce suivi de la qualité nécessaire au vu du niveau de trafic attendu sur le projet, le calcul dans le dossier démontre d'ailleurs que le bassin permet d'obtenir la qualité 1A dès la sortie du bassin sans considérer la dilution à l'exutoire (Inam). Le maître d'ouvrage se conformera à cette recommandation dans le cadre de la mesure de suivi MS3, si la DDTM le juge utile lors de la rédaction de l'arrêté, le suivi de la qualité des rejets se fera alors en référence au tableau 55 du tome 2 de l'étude d'impact.	Tableau 55 : Grille de l'Agence de l'eau des rejets dans le milieu hydrographique	Tome 2 : page 127

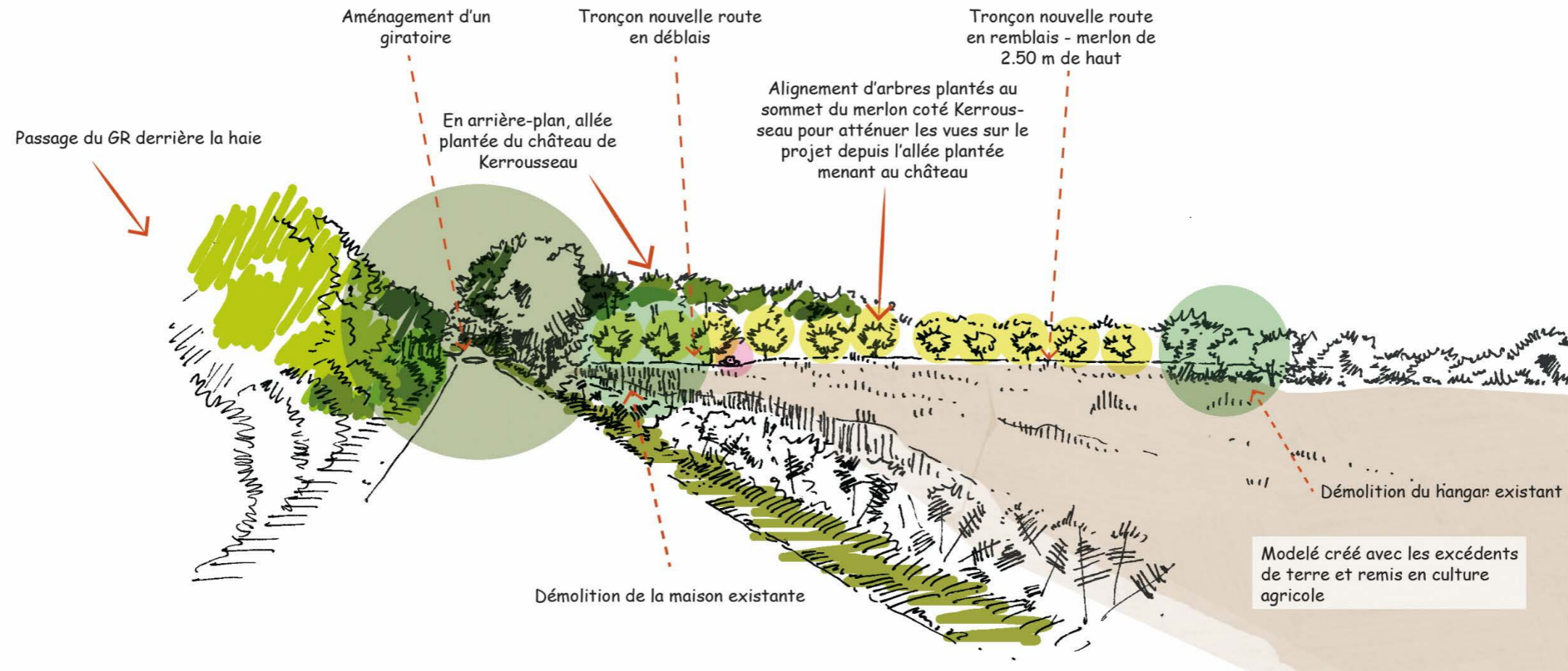
Thématiques	Sous-thématiques	Extrait des recommandations de la MRAe	Eléments de réponse du maître d'ouvrage	Partie concernée	Pages concernées
Le Paysage	Photomontages	<p>Les éléments patrimoniaux (monuments historiques) ne sont pas pris en compte dans l'analyse. Aucune simulation de type photomontage ou simulation en trois dimensions n'est présentée. Elles permettraient au public d'évaluer l'effet paysager du projet, notamment depuis le bourg et les hameaux : destruction et remplacement d'éléments paysagers potentiellement structurants, modifications topographiques induites par les passages en déblais et remblais</p> <p>L'Ae recommande de renforcer la description et l'analyse des incidences du projet sur les paysages par des photomontages ou des simulations en trois dimensions, avec des vues prises depuis et vers le projet, tenant compte des hameaux, du bourg, des éléments patrimoniaux et des éléments naturels structurant le paysage</p>	<p>Les éléments patrimoniaux sont bien répertoriés dans l'état initial de l'étude d'impact, notamment sur la carte n°144 « Enjeux et recommandations paysagères et patrimoniales » de l'état initial à l'échelle de l'aire d'étude rapprochée. Le chapitre « Impact sur le paysage et le patrimoine » précise un impact faible pour l'enjeu fort le plus proche concernant la fontaine Saint Fiacre.</p> <p>Des photomontages des mesures paysagères sont présentés dans le tome 2 p 228, basés sur des prises de vues aériennes. Le contexte bocager dense ne permet pas de perceptions franches et dégagées sur le projet depuis le bourg de Le Faouët. Les hameaux proches ont fait l'objet d'une analyse détaillée afin d'imaginer les perceptions possibles. Ainsi, les points de contact entre le projet et les lieux de vie décelés ont fait l'objet de mesures illustrées par vues aériennes depuis :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le secteur de Beg er Roch' • Le secteur du Petit Coat Loret • Le secteur de Pont er Lann • Le secteur de La Lande Saint Fiacre • Le secteur de Kerrousseau • Le secteur de Moulin Baden <p>Ces points de vue proposent un bon compromis entre des vues depuis le projet et des vues sur le projet, surtout dans un contexte bocager très présent.</p> <p>En annexe, nous vous proposons l'ajout d'un photomontage depuis la RD 790 (route de Quimperlé) pris en direction du projet qui permet de mieux visualiser les effets sur l'allée plantée de Kerrousseau et les modelés de terrain liés au passage de la nouvelle voie.</p>	XII.5. Analyse paysagère et patrimoniale à l'échelle du fuseau retenu & XXXIII. Mesures pour le paysage et le patrimoine	Tome 1 : 270 & Tome 2 : 225 à 234
		<p>L'Ae recommande de renforcer les mesures paysagères du projet et d'en faire de véritables engagements du maître d'ouvrage plutôt que de simples recommandations.</p>	<p>Le maître d'ouvrage confirme que les haies proposées dans les recommandations paysagères ont bien été intégrées aux emprises du projet, sauf la haie champêtre au droit du riverain de Moulin Baden, de même les aménagements qualitatifs aux abords des riverains et les clôtures autour des bassins seront déterminés dans les phases ultérieures, notamment lors de l'étude de détail des dispositifs de retenue.</p>		
	Prises de vue	<p>Le choix des vues lointaines, utilisées pour l'étude des incidences du projet, n'est cependant pas assez justifié, et il est nécessaire de montrer la pertinence de ce choix vis-à-vis d'autres vues envisageables</p>	<p>Le caractère très bocager du paysage conduit à des vues lointaines plutôt rares, il ne s'agit donc pas vraiment d'un choix mais d'opportunité.</p>		

PAYSAGE : Ajout d'un photomontage supplémentaire pris en direction du projet depuis la RD 790 :



AUJOURD'HUI - Vue depuis la RD 790, en direction de Quimperlé

DEMAIN





DIRECTION DES ROUTES
ET DE L'AMÉNAGEMENT

Vannes, le - 2 AOUT 2022

Monsieur le Préfet
Préfecture du Morbihan
Place du Général de Gaulle
BP 501
56019 VANNES cedex

Dossier suivi par :
M Xavier DOMANIECKI - tel : 02 97 54 83 60
Mail : xavier.domaniecki@morbihan.fr

Objet : RD782 – Contournement de Le Fauët - Communes de Le Fauët et Lanvénegen
Mémoire en réponse à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe)
Réf.: D2022/739 – PR/VG
P.J. : 1 Mémoire en réponse

Monsieur le Préfet,

Le département du Morbihan a déposé le 21 avril 2021 une demande de déclaration préalable à l'utilité publique (DUP) pour le projet cité en objet. Un dossier de demande d'autorisation environnementale (AE) avait également été déposé de manière concomitante.

Faisant suite à votre sollicitation du 16 juillet 2021, le dossier DUP a fait l'objet d'une mise à jour en date du 16 novembre 2021.

Le principe envisagé jusqu'alors était de mener parallèlement les deux procédures et d'envisager une seule enquête publique.

Cependant, vos services ont formulé en date du 12 mai 2022 une demande de complément au dossier d'AE, assorti d'un délai de retour de 6 mois. Il s'agira notamment d'apporter des ajustements suite à l'avis émis par le Conseil National de la Protection de la Nature (CNP) le 24 février 2022.

L'instruction et la procédure d'AE ne reprendront donc qu'à cette issue, sans que l'articulation à suivre soit d'ores déjà arrêtée, ni le timing maîtrisé.

Aussi, il convient désormais de ne pas amalgamer ces deux démarches réglementaires et je vous demande de bien vouloir poursuivre la procédure DUP sans attendre, étant entendu que les précisions et compléments à apporter au dossier d'AE ne sont pas de nature à remettre en cause la mise à l'enquête du dossier DUP avec l'étude d'impact initiale.

Pour ce faire et conformément à votre demande du 11 février 2022, vous trouverez en pièce jointe le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) formulé le 18 janvier 2022.

— S. W. H. 5033

Je saisis cette occasion pour rappeler les attentes très fortes du territoire directement concerné par le projet.

Pour votre parfaite information, les acteurs territoriaux ont été marqués par l'abandon en 2015 d'un projet d'infrastructure majeur sur le secteur souhaité de longue date. A l'époque, ils s'étaient d'ailleurs fortement mobilisés auprès de nos prédécesseurs et ce projet attendu comblera au moins pour partie ces attentes.

Mes services se tiennent bien entendu à votre disposition pour toute information complémentaire.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président du Conseil départemental



David LAPPARTIENT

Copie :

DDTM

Direction de la citoyenneté et de la légalité

Bureau de l'intercommunalité et de l'urbanisme

AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE

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

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

Dénomination du projet : Contournement routier de Le Faouët

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

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

Bénéficiaire : Département du Morbihan - Conseil départemental du Morbihan

MOTIVATION ou CONDITIONS

Contexte

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

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

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

La Raison impérative d'Intérêt Public Majeur

Les raisons invoquées dans ce domaine sont :

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

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

Absence de solutions alternatives

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

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

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

L'état initial

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

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

MOTIVATION ou CONDITIONS

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

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

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

Les enjeux et impacts bruts

Les enjeux principaux se concentrent sur :

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

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

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

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

Les mesures d'évitement-réduction et de compensation

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

Les mesures de réduction

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

Les mesures de compensation

Cinq mesures sont envisagées :

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

MOTIVATION ou CONDITIONS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

AVIS : Favorable

Favorable sous conditions

Défavorable

Fait le : 24 février 2022

Signature :



**DIRECTION DES ROUTES
ET DE L'AMÉNAGEMENT**

Vannes, le **16 JAN. 2023**

**Monsieur Pascal BOLOT
Préfet du Morbihan
Préfecture du Morbihan
10 Place du Général de Gaulle
56000 VANNES**

Dossier suivi par :
Xavier DOMANIECKI – poste : 83.60
xavier.domaniecki@morbihan.fr
Patrice ROY – poste 8341
patrice.roy@morbihan.fr

Objet : RD782 – Contournement de Le Faouët – mise à jour autorisation environnementale
V/Réf : Votre courrier du 12 mai 2022
N/Réf : R2022/512b – PR/SS

Monsieur le Préfet,

Suite à votre courrier du 12 mai 2022, vous trouverez ci-joint le dossier de demande d'autorisation environnementale mis à jour.

Des inventaires complémentaires pour les reptiles et les poissons ont été réalisés. Si l'inventaire piscicole a confirmé une présence très faible au regard des obstacles existants, des reptiles ont été ajoutés à l'état initial du dossier ainsi que deux nouvelles espèces protégées détectées de façon opportune : la libellule agrion de mercure et le campagnol amphibie. Les enjeux des habitats de ces nouvelles espèces ont été réévalués et des mesures ont été ajoutées.

La mesure principale ajoutée est la plantation de haies en recul du projet sur un linéaire de 2 km qui vient s'ajouter à la mesure déjà prévue de plantation le long du projet pour un linéaire de presque 3 km.

Cette mesure doit encore faire l'objet d'une recherche auprès des exploitants et propriétaires agricoles que nous allons engager avec la Chambre d'agriculture.

Ce complément vise principalement à répondre aux remarques de la Commission Nationale de la Protection de la Nature, en particulier en développant les trois critères permettant de déroger à la protection des espèces:

- Les raisons impératives d'intérêt public majeur ont été développées, mieux explicitées et replacées dans le contexte communal de Le Faouët et le contexte intercommunal (Roi Morvan Communauté) ;
- Les solutions alternatives ont été détaillées, notamment celles étudiées lors de l'étude d'opportunité, renforçant ainsi le choix du parti d'aménagement ;
- Une évaluation du dimensionnement des mesures compensatoires a également été ajoutée, permettant d'estimer l'état de conservation des populations des espèces protégées concernées à l'issue des travaux ;

Les réponses du maître d'ouvrage à l'avis du CNPN sont présentées dans un tableau de synthèse en pièce G2 et les modifications du dossier sont présentées dans un tableau en pièce G3.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président du Conseil départemental



David LAPPARTIENT



RD782 - Contournement de Le Faouët

Communes de le Faouët et Lanvénegen

Canton de Gourin

Département Morbihan (56)

Pièce G2 : Réponse du maître d'ouvrage à l'avis du CNPN du 24 février 2022

AEPE Gingko 




GAMBA

Partie	Motivations ou conditions de l'avis du CNPN	Réponses ou modifications apportées à l'étude d'impact	Tome	Partie	Chapitre
Intégration de la demande à l'étude d'impact	Le CNPN regrette que le dossier qui lui est soumis ne soit pas conçu sous forme de dossier consacré spécifiquement à la dérogation "espèces protégées" et qu'il faille rechercher les éléments de la demande au fil de l'eau à l'intérieur d'un volumineux dossier, ce qui nuit à sa compréhension et ajoute à la lourdeur, la confusion et la difficulté de compréhension.	Le Département a effectivement fait le choix de présenter l'étude d'impact globale seule, sans décomposer en sous dossiers la demande d'autorisation environnementale. Cette démarche n'avait pas vocation à compliquer l'instruction mais à éviter les doublons lors de l'enquête publique et démontrer aux services instructeurs et au public la volonté du maître d'ouvrage d'aborder l'ensemble des thématiques de façon transversale.			
Raison impérative d'Intérêt Public Majeur	Le CNPN estime que la RIIPM n'est pas correctement démontrée en l'absence de considération vis-à-vis des enjeux environnementaux et notamment de ceux qui concernent la biodiversité protégée.	Les raisons impératives d'intérêt public majeur ont été développées, mieux explicitées et remises dans le contexte communal de Le Faouët et le contexte intercommunal (Roi Morvan Communauté). Les enjeux environnementaux et ceux de la biodiversité protégée sont bien présentés dans l'étude d'impact.	Tome 1	Partie 4	XVII. Justification du projet
		Un tableau de synthèse des enjeux par espèce a été rajouté au chapitre XXXII dédié à la synthèse de la dérogation espèces protégées.	Tome 2	Partie 6	XXXII.9. Dérogation espèces protégées
		Par ailleurs, une évaluation du dimensionnement des mesures compensatoires selon « l'Approche standardisée du dimensionnement de la compensation écologique » (OFB & Cerema, 2021) a également été intégrée afin de vérifier que les gains de biodiversité sont au moins égaux aux pertes de biodiversité engendrées par le projet.	Tome 2	Partie 6	XXXII.7. Evaluation des mesures de compensation
Absences de solutions alternatives	Le CNPN considère que les impacts sont considérés comme forts et non pas modérés, notamment dans sa partie est et que le pétitionnaire aurait dû justifier de l'absence de solution alternative à la traversée ou contournement de l'agglomération pour les seuls camions.	L'étude d'impact complétée détaille les solutions alternatives, notamment celles étudiées lors de l'étude d'opportunité.	Tome 1	Partie 4	XVIII. Comparaison des variantes
Etat initial	Le CNPN regrette que les références bibliographiques utilisées dans le texte et les figures ne soient pas correctement citées et la bibliographie soit très incomplète et partielle.	La bibliographie a été complétée.	Tome 1	Partie 2	VI. Recueil des informations bibliographiques
	Le CNPN fait part également de sa surprise du manque total d'effectifs et populations concernés dans les aires d'étude, du manque de représentation cartographique des espèces contactées, du manque de rapaces nocturnes pourtant présents, des inventaires des reptiles très insuffisants du fait du manque de pose de plaques pour les repérer, de la connaissance des poissons dans les cours d'eau secondaires affectés, dont l'anguille, le Chabot commun, les lamproies, la truite et le saumon. Ils sont qualifiés d'insuffisants eu égard à la valeur patrimoniale des habitats naturels touchés par les travaux et la présence d'espèces bénéficiant de PNA.	Une estimation des effectifs de chaque espèce protégée sur l'aire d'étude a été ajoutée au chapitre dédié à la dérogation espèces protégées.	Tome 2	Partie 6	XXXII.9. Dérogation espèces protégées
		Les rapaces nocturnes ont bien été inventoriés avec des écoutes spécifiques et deux espèces ont été inventoriées (Effraie des clochers et Chouette hulotte) mais la prise en compte des listes rouge nationales et régionales conduit à considérer des enjeux faibles pour ces 2 espèces. Elles sont comprises dans les 34 espèces protégées considérées comme non patrimoniales.	Tome 1	Partie 3	XI.4.5. Avifaune
		L'inventaire des reptiles a été complété en 2022 avec la pose de plaques. La Vipère péliade, la Couleuvre helvétique, le Léopard des murailles et l'Orvet fragile ont été ajoutés à l'étude (enjeux, impacts et mesures) et à la demande de dérogation espèces protégées.	Tome 1 Tome 2	Partie 3 Partie 6	XI.4.4. Reptiles XXXII.4.4. Mesures pour les Reptiles XXXII.9. Dérogation espèces protégées
		Un inventaire piscicole a été réalisé en 2022 sur les quatre petits cours d'eau interceptés par le projet. Seules deux anguilles ont pu être identifiées, confirmant le très faible peuplement piscicole de ces cours d'eau pressenti par l'étude hydromorphologique de ces mêmes cours d'eau et une absence de frayères au droit des aménagements prévus.	Tome 1	Partie 3	XI.4.2. Poissons
		Lors de l'inventaire piscicole, deux petites populations de Campagnol amphibie et Agrion de Mercure ont été repérés sur le ruisseau de St-Fiacre. Le niveau d'enjeu des ruisseaux a donc été réévalué et des mesures de réduction et de compensation ont été ajoutées (mesures MR7, MR8 et MC7).	Tome 1 Tome 2	Partie 3 Partie 6	XI.4.8. Enjeux pour la faune XXXII.4. Mesures pour la faune
Enjeux et impacts bruts	Comme indiqué ci-dessus, rien n'est indiqué sur les effectifs d'espèces affectés par les travaux. Le pétitionnaire précise seulement les surfaces des milieux détruits, ce qui permet pas de juger de la perte nette d'individus et donc d'évaluer le dimensionnement de la compensation écologique. Au titre des impacts directs et potentiels, on note 9,5ha détruits et 7,1ha induits, dont 1,78ha de boisements et habitats d'escargot de Quimper, bouvreuil,... et 3,38ha de prairies bocagères. Au titre des impacts indirects, les cours d'eau reprofiliés et traversés et la faune aquatique qui y transite méritent une attention particulière au titre des mesures de réduction et de compensation.	Il est impossible de savoir combien d'individus de chaque espèce protégée peuvent être concernées étant donné la mobilité de certaines espèces, la discrétion d'autres espèces, la différence d'effectifs d'une année à l'autre et même au cours de la même année. Une estimation des effectifs de chaque espèce protégée sur l'aire d'étude et sur les zones impactées a toutefois été ajoutée au chapitre dédié à la dérogation espèces protégées. Cette estimation est au conforme au guide "Espèces protégées, aménagements et infrastructures", indiquant que "la fourniture d'un ordre de grandeur est admis" afin de quantifier le nombre d'individus concernés (page 32).	Tome 2	Partie 6	XXXII.9. Dérogation espèces protégées
	Enfin, au titre des impacts indirects, deux éléments ne sont pas pris correctement en considération : > la réflexion sur les collisions est quasiment absente. Or, le trafic routier dans des espaces naturels habituellement sans perturbation va générer une forte mortalité nouvelle de chiroptères, oiseaux, d'écrasement de reptiles et d'amphibiens qu'il faut anticiper et évaluer pour y apporter un correctif sous forme de mesure de réduction et de compensation	L'impact potentiel lié au risque de mortalité en phase exploitation (mortalité routière) a été évalué pour toutes les espèces protégées d'amphibiens, de reptiles, de chiroptères et pour les espèces patrimoniales d'oiseaux. Cette évaluation des impacts par espèce a été complétée en analysant les corridors de déplacement traversés et en indiquant les niveaux de trafic attendus à court et moyen terme (2045) détaillés dans l'évaluation des impacts à partir de l'étude de circulation réalisée en 2017 (présente en annexes). Par ailleurs, la longueur des clôtures petite faune installées de part et d'autres des principaux ouvrages a été allongée (allongement de 10 à 50 mètres de chaque côté de la route et de l'ouvrage).	Tome 2	Partie 5	XXIV.6. Impacts potentiels sur la Faune
	> l'impact environnemental des deux exploitants cultivant intensivement les coteaux du secteur ouest va se poursuivre dans le cadre des mesures connexes futures sur les milieux bocagers dans le cadre du redéploiement probable de ces exploitations. Ces effets sur les espèces protégées ne sont pas pris en considération dans les mesures ERC.	Le projet intègre déjà un Passage Inférieur à Gabarit réduit pour permettre le passage des bovins sous l'aménagement en partie ouest du projet. Par ailleurs, la nouvelle mesure MC2 visant à planter des haies complémentaires à distance de l'aménagement, permet de compenser ces potentiels impacts indirects sur les milieux bocagers.	Tome 2	Partie 6	XXXII.4. Mesures pour la Faune
	L'opérateur précise qu'au titre des mesures d'évitement, il a procédé à des ajustements relatifs à des variantes de moindre impact et à la suppression de la pollution lumineuse. Or, le CNPN ne considère pas qu'elles correspondent à des mesures d'évitement.	La suppression de la pollution lumineuse a été reconsidérée comme une mesure de réduction.	Tome 2	Partie 6	XXXII.4. Mesures pour la Faune

Mesures	Le CNPN note que les durées des mesures de compensation ne sont pas en lien avec le caractère définitif de la destruction des habitats et de l'imperméabilisation des sols. Il juge que la durée des mesures de compensation devrait être prolongées au moins à 50 ans eu égard au temps mis aux haies et milieux boisés à recouvrir leurs fonctions écologiques.	Les mesures de compensation ont été intégrées aux emprises du dossier de déclaration préalable à l'utilité publique de manière à garantir leur pérennité. Le Département a également mis en place une organisation interne pour assurer une gestion pérenne de ces espaces en mutualisant les moyens de sa compétence Espace Naturel Sensible. La mesure de suivi MS2 précise que les parcelles compensatoires devront être gérées pendant toute la vie de l'aménagement routier.	Tome 2	Partie 6	XXXII.6. Fiches mesures
	Les choix techniques de franchissement des cours d'eau par passage ouverts PIPO sont à privilégier pour éviter des phénomènes d'érosion en amont et en aval des aménagements. Sur ce point les conseils et la validation techniques des ouvrages par l'OFB seraient les bienvenus.	Considérant l'évitement des enjeux principaux pour les cours d'eau de l'aire d'étude, considérant la section des quatre petits cours d'eau interceptés, et considérant le caractère intermittent pour l'un d'entre eux, le Département a retenu la solution technique des cadres fermés pour leur rétablissement. Les conditions de dimensionnement et de mise en œuvre de ces ouvrages respectent les arrêtés de prescriptions générales, repris et détaillées dans la note d'information du SETRA de 2013 « Petits ouvrages hydrauliques et continuités écologiques - Cas de la faune piscicole ».	Tome 2	Partie 6	XXXI.2. Mesures pour les eaux superficielles
	Les mesures de plantation devraient s'élargir pour concentrer les circulations d'oiseaux et de chiroptères le long des nouvelles voies de transit des poids lourds.	Les haies prévues le long du projet permettent de favoriser une continuité vers les ouvrages de rétablissement hydraulique, vers des configurations en déblai ou vers les giratoires où les vitesses sont moindres. Elles constituent une alternative à la traversée de la route lorsque celle-ci intercepte une haie existante.	Tome 2	Partie 6	XXXII.4. Mesures pour la Faune
	Le dimensionnement des mesures compensatoires n'est pas correctement exposé et m le bilan des pertes et gains insuffisant, d'autant que les effectifs par espèce ne sont pas estimés.	Une évaluation du dimensionnement des mesures compensatoires selon « l'Approche standardisée du dimensionnement de la compensation écologique » (OFB & Cerema, 2021) a été intégrée afin de compléter la démonstration pour chaque mesure compensatoire (haies, boisements, prairies humides, ruisseau de St-Fiacre). Une estimation des effectifs de chaque espèce protégée sur l'aire d'étude et sur les zones impactées a toutefois été ajoutée au chapitre dédié à la dérogation espèces protégées.	Tome 2	Partie 6	XXXII.6. Fiches mesures XXXII.7. Evaluation des mesures de compensation
Synthèse de l'avis	En synthèse, le CNPN émet un avis défavorable à cette demande de dérogation pour l'ensemble des raisons précisées ci-dessus, et notamment : Pour les trois critères de dérogation qui ne sont pas remplis selon lui Les nuisances générées par ce projet ne sont pas suffisamment compensées par les mesures de réduction et de compensation proposées et conduiront à coup sûr à une perte des populations animales et végétales impactées par les travaux	En réponse à la synthèse de cet avis, les trois critères ont été développés dans l'étude d'impact : - Les raisons impératives d'intérêt public majeur ont été développées, mieux explicitées et remises dans le contexte communal de Le Faouët et le contexte intercommunal (Roi Morvan Communauté). - les solutions alternatives ont été détaillées notamment celles étudiées lors de l'étude d'opportunité. - l'état initial a été complété par des inventaires, certains impacts ont été réévalués (impacts sur les haies, les prairies humides et les ruisseaux) et des mesures de réduction et de compensation ont été ajoutées, notamment pour 3 espèces nouvellement inventoriées (Vipère péliade, Campagnol amphibie et Agrion de mercure). Une évaluation du dimensionnement des mesures compensatoires a également été ajoutée.			



RD782 - Contournement de Le Faouët

Communes de le Faouët et Lanvénegen

Canton de Gourin

Département Morbihan (56)

Pièce G3 : Réponse du maître d'ouvrage à la demande de la DDTM du 12 mai 2022



Thématiques	Sous-thématiques	Modifications apportées à l'étude d'impact	Tome	Partie	Chapitre
Cadrage préalable		Modification du préambule	Tome 1	Partie 1	II. Préambule
Milieu humain	Urbanisme	Les documents d'urbanisme en vigueur ont été mis à jour (Scot du Pays Centre-Ouest Bretagne, RNU, PLUi Roi Morvan Communauté). Depuis 2021 et dans l'attente de l'entrée en vigueur du PLUi, seul le RNU fait office de document d'urbanisme sur les communes de Roi Morvan Communauté.	Tome 1	Partie 3	XIII. Documents d'urbanisme et de planification
		L'étude mentionne désormais le fait que le département veillera à la compatibilité du projet au PLUi de Roi Morvan Communauté avant le démarrage des travaux.	Tome 2	Partie 5	XXI.2.2. Compatibilité avec le document d'urbanisme en vigueur
Scénario de référence et comparaison des variantes	Démarche d'étude des variantes	Des compléments ont été apportés sur le déroulement des études des fuseaux puis des variantes au sein du fuseau retenu et leur articulation avec la concertation.	Tome 1	Partie 4	XVIII. Comparaison des variantes
		La méthodologie a également été détaillée.	Tome 1	Partie 4	XVIII. Comparaison des variantes
	Justification du projet	Les deux raisons impératives d'intérêt public majeur déjà présentées ont été développées dans le contexte d'un intérêt communal et le contexte d'un intérêt intercommunal.	Tome 1	Partie 4	XVII. Justification du projet
		Des photos et des cartes ont été ajoutées pour mieux expliciter le jalonnement actuel des poids lourds et la description de leur parcours en agglomération.	Tome 1	Partie 4	XVII. Justification du projet
		L'absence d'alternative a été complétée avec le tableau de synthèse de la comparaison des fuseaux extrait de l'étude d'opportunité et illustré par un graphique de type radar.	Tome 1	Partie 4	XVII. Justification du projet
Comparaison des variantes	La comparaison des variantes a été complétée avec notamment un profil en long illustrant les difficultés techniques d'une variante.	Tome 1	Partie 4	XVIII. Comparaison des variantes	
Milieu aquatique	Partie 6 - Mesures	Ajout de précisions concernant le choix des ouvrages hydrauliques	Tome 2	Partie 6	XXXI.2. Mesures pour les eaux superficielles
Milieu naturel	Partie 2 - Méthodes utilisées	Ajout des inventaires spécifiques aux reptiles et aux poissons de 2022 dans le calendrier et les méthodologies d'inventaires	Tome 1	Partie 2	VII. Méthodes propres aux études spécifiques
		Ajout d'un schéma faisant la synthèse des étapes de l'évaluation des enjeux, des impacts et des mesures pour la faune	Tome 1	Partie 2	VII. Méthodes propres aux études spécifiques
		Mise à jour de la bibliographie	Tome 1	Partie 2	VI. VI. Recueil des informations bibliographiques
	Partie 3 - Etat initial	Ajout des résultats des inventaires spécifiques aux reptiles et aux poissons de 2022	Tome 1	Partie 3	XI.4. Faune
		Ajout des résultats des inventaires de Campagnol amphibie et d'Agrion de Mercure de 2022	Tome 1	Partie 3	XI.4. Faune
		Actualisation des enjeux pour la faune avec l'intégration des reptiles, de l'Agrion de Mercure et du Campagnol amphibie	Tome 1	Partie 3	XI.5. Synthèse des enjeux pour les milieux naturels
			Tome 1	Partie 3	XIV. Synthèse des enjeux et recommandations d'aménagement
		Ajout d'explications pour la synthèse des enjeux pour les milieux naturels (regroupement des enjeux par groupes d'espèces, enjeu maximal retenu pour chaque groupe d'espèces)	Tome 1	Partie 3	XI.5. Synthèse des enjeux pour les milieux naturels
	Partie 5 - Effets du projet	Actualisation des surfaces de prairies/friches humides impactées (0,20ha d'impacts indirects en moins du fait de la mesure MC7 maintenant en prairie des zones humides autour du ruisseau de St-Fiacre)	Tome 2	Partie 5	XXIV.4. Impacts potentiels sur la flore
			Tome 2	Partie 5	XXIV.6. Impacts potentiels sur la faune
			Tome 2	Partie 5	XXIV.8. Synthèse des impacts sur le milieu naturel
		Ajout d'explications concernant la méthodologie d'évaluation des impacts potentiels sur les espèces patrimoniales	Tome 2	Partie 5	XXIV.6. Impacts potentiels sur la faune
			Tome 2	Partie 5	XXIV.2. Incidences Natura 2000
			Tome 2	Partie 5	XXIV.6. Impacts potentiels sur la faune
		Actualisation des impacts avec l'ajout des espèces inventoriées en 2022 (reptiles, poissons, Agrion de Mercure et Campagnol amphibie)	Tome 2	Partie 5	XXIV.6. Impacts potentiels sur la faune
			Tome 2	Partie 5	XXIV.7. Impacts potentiels sur les espèces protégées
			Tome 2	Partie 5	XXIV.8. Synthèse des impacts sur le milieu naturel
			Tome 2	Partie 5	XXIV.6. Impacts potentiels sur la faune
		Réévaluation de l'impact potentiel du projet sur la Barbastelle d'Europe de faible à modéré.	Tome 2	Partie 5	XXIV.6. Impacts potentiels sur la faune
		Réévaluation des impacts potentiels du projet sur les vieilles haies (faible à modéré), le ruisseau de St-Fiacre (faible à fort) et les prairies humides (faible à modéré)	Tome 2	Partie 5	XXIV.7. Impacts potentiels sur les espèces protégées
			Tome 2	Partie 5	XXVII. Synthèse des impacts du projet
	Ajout de l'impact positif du projet réduisant le risque de mortalité routière sur un tronçon existant de la RD782 (1600m) grâce un abaissement du trafic routier (invertébrés, reptiles, amphibiens, chauves-souris)	Tome 2	Partie 5	XXIV.6. Impacts potentiels sur la faune	
	Actualisation de la synthèse des impacts du projet (nouvelles espèces)	Tome 2	Partie 5	XXVIII. Synthèse des impacts du projet	
	Partie 6 - Mesures	Ajout d'une mesure de réduction concernant la limitation de la pollution par les hydrocarbures et les matières en suspension	Tome 2	Partie 6	XXXII.4. Mesures pour la faune
			Tome 2	Partie 6	XXXII.5. Synthèse des mesures pour le milieu naturel
			Tome 2	Partie 6	XXXII.6. Fiches mesures
		Ajout d'une mesure de réduction concernant le curage spécifique du ruisseau de Saint-Fiacre (mesure MR7)	Tome 2	Partie 6	XXXII.4. Mesures pour la faune
Tome 2			Partie 6	XXXII.5. Synthèse des mesures pour le milieu naturel	
Tome 2			Partie 6	XXXII.6. Fiches mesures	
Ajout d'une mesure de réduction concernant la capture et le déplacement des individus de Campagnol amphibie sur le ruisseau de St-Fiacre (mesure MR8)		Tome 2	Partie 6	XXXII.4. Mesures pour la faune	
		Tome 2	Partie 6	XXXII.5. Synthèse des mesures pour le milieu naturel	
		Tome 2	Partie 6	XXXII.6. Fiches mesures	

Milieu naturel	Partie 6 - Mesures	Ajout d'une mesure de compensation concernant la restauration et la gestion du ruisseau de Saint-Fiacre (mesure MC7)	Tome 2	Partie 6	XXXII.4. Mesures pour la faune
			Tome 2	Partie 6	XXXII.5. Synthèse des mesures pour le milieu naturel
			Tome 2	Partie 6	XXXII.6. Fiches mesures
		Ajout d'une fiche pour la mesure de compensation concernant la restauration et la gestion de prairies humides (mesure MC8)	Tome 2	Partie 6	XXXII.4. Mesures pour la faune
			Tome 2	Partie 6	XXXII.5. Synthèse des mesures pour le milieu naturel
			Tome 2	Partie 6	XXXII.6. Fiches mesures
		Actualisation de la mesure de réduction MR3 en ajoutant des clôtures petite faune de part et d'autre des 6 principaux ouvrages hydrauliques (2x25m de chaque côté)	Tome 2	Partie 6	XXXII.4. Mesures pour la faune
			Tome 2	Partie 6	XXXII.6. Fiches mesures
		Actualisation de la mesure de phasage des travaux pour les reptiles	Tome 2	Partie 6	XXXII.4. Mesures pour la faune
		Ajout d'une fiche pour la plantation de haies complémentaires à distance de l'aménagement (mesure MC2) avec un objectif de 2000 mètres supplémentaires.	Tome 2	Partie 6	XXXII.4. Mesures pour la faune
			Tome 2	Partie 6	XXXII.6. Fiches mesures
		Actualisation de la mesure de compensation MC5 en ajoutant des gîtes à chiroptères pour les espèces arboricoles le long de la voie verte à proximité du projet	Tome 2	Partie 6	XXXII.4. Mesures pour la faune
			Tome 2	Partie 6	XXXII.6. Fiches mesures
		Actualisation de la mesure de compensation MC7 en ajoutant 1,25ha de boisements humides compensatoires à Langonnet	Tome 2	Partie 6	XXXII.4. Mesures pour la faune
			Tome 2	Partie 6	XXXII.6. Fiches mesures
		Actualisation du calendrier des mesures de phasage des travaux (travaux sur les cours d'eau et les prairies humides)	Tome 2	Partie 6	XXXII.4. Mesures pour la faune
			Tome 2	Partie 6	XXXII.5. Synthèse des mesures pour le milieu naturel
		Actualisation des mesures de suivi (MS1, MS2, MS3) en y intégrant les suivis liés à la présence des reptiles, de l'Agrion de Mercure et du Campagnol amphibie.	Tome 2	Partie 6	XXXII.4. Mesures pour la faune
			Tome 2	Partie 6	XXXII.6. Fiches mesures
		Actualisation des coordonnées géographiques des sites compensatoires à suivre (Mesure de suivi MS3)	Tome 2	Partie 6	XXXII.6. Fiches mesures
		Ajout d'une introduction aux fiches mesures de compensation expliquant le choix de la méthode de dimensionnement des mesures compensatoires	Tome 2	Partie 6	XXXII.6. Fiches mesures
		Actualisation de l'évaluation des fonctionnalités des mesures compensatoires (MC1 haies, MC6 boisements, MC7 ruisseau St-Fiacre, MC8 prairies humides)	Tome 2	Partie 6	XXXII.6. Fiches mesures
		Ajout d'une partie évaluant les mesures compensatoires du projet en s'appuyant les étapes de l'arbre de décision du guide de l'OFB et du CEREMA (Approche standardisée du dimensionnement de la compensation écologique).	Tome 2	Partie 6	XXXII.7. Evaluation des mesures de compensation
		Actualisation de la synthèse ERC du milieu naturel (nouvelles espèces, impacts réévalués, nouvelles mesures)	Tome 2	Partie 6	XXXII.8. Synthèse de la séquence ERC pour le milieu naturel
Actualisation de la partie détaillant la demande de dérogation aux espèces protégées (nouvelles espèces inventoriées en 2022, espèces d'oiseaux protégées non patrimoniales, effectifs concernés, rappel des impacts avant et après mesures pour toutes les espèces protégées)	Tome 2	Partie 6	XXXII.9. Dérogation espèces protégées		
Actualisation de la synthèse des mesures (impacts réévalués, nouvelles mesures)	Tome 2	Partie 6	XXXV. Synthèse des mesures		



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction générale de l'aménagement,
du logement et de la nature

Paris, le 2 MAI 2023

Direction de l'eau et de la biodiversité
Sous-direction de la protection et de la restauration
des écosystèmes terrestres
Bureau de l'encadrement des impacts sur la biodiversité (ET4)

Affaire suivie par : Anne-Colette LANTHEAUME
Anne-colette.lantheaume@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 01.40.81 35 45

Le ministre
à
Monsieur le Préfet du Morbihan

Objet : Avis conforme sur la demande de dérogation relative au projet de contournement routier sur la commune du Faouët, RD782, Morbihan dans le cadre de l'autorisation environnementale délivrée au titre de la loi sur l'eau.

Par courrier du 15 mars 2023 adressé dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale que vous conduisez en vue du contournement routier de la commune du Faouët, vous sollicitez mon avis conforme sur le dossier de demande de dérogation attachée à ce projet en tant qu'elle concerne la protection stricte de la Loutre d'Europe (*Lutra lutra*).

L'article R. 181-28 du code de l'environnement prévoit en effet une procédure d'avis ministériel conforme lorsqu'un projet susceptible d'impacter une espèce protégée figurant sur la liste annexée à l'arrêté du 9 juillet 1999 fait l'objet d'un avis défavorable du Conseil national de protection de la nature (CNPN), ce qui est bien le cas en l'espèce.

La demande de dérogation porte sur la destruction, l'altération ou la dégradation d'aires de repos ou site de reproduction, ainsi que sur la perturbation intentionnelle de la Loutre d'Europe (*Lutra lutra*).

Le projet s'inscrit dans le cœur de l'aire de répartition de l'espèce en Bretagne. Elle est présente de manière certaine sur les deux cours d'eau principaux de l'aire d'étude, le Park Charles et l'Inam, qui sont toutefois évités par le projet. Cette espèce utilise également, très probablement pour se nourrir et se déplacer, les petits cours d'eau et zones humides qui seront affectés par le projet. Des mesures de rétablissement et de compensation des habitats de zones humides sont prévues à cet effet.

Par ailleurs, cette espèce est très sensible aux collisions routières et le tracé retenu, qui va traverser quatre autres cours d'eau et des zones humides, axes de déplacement préférentiels de la Loutre, va créer de nouvelles fragmentations potentiellement dangereuses. Pour limiter ces risques, le projet prévoit que ces cours d'eau seront aménagés avec des banquettes et des clôtures de part et d'autre des ouvrages pour guider la faune, dont la Loutre, ainsi que par des petits ouvrages de type buses le long du tracé au niveau des zones humides, facilitant leurs déplacements et réduisant ainsi les risques de mortalité.

Dans la mesure où les impacts résiduels du projet sont négligeables pour la Loutre d'Europe, compte tenu des mesures d'évitement et de réduction prévues, ce projet recueille un avis favorable de ma part, sous réserve de la mise en place effective des mesures de réduction prévues et de porter la durée des mesures de compensation à 50 ans.

J'attire particulièrement votre attention sur le fait que cet avis ne portant que sur la Loutre d'Europe (*Lutra lutra*), il ne préjuge pas de la décision que vous prendrez pour les autres espèces concernées par le projet, notamment celles relevant d'un plan national d'action, et pour lesquelles les enjeux restent très forts.

Pour le ministre et par déléation
Le Directeur de l'eau et de la biodiversité

Olivier THIBAULT



RD782 - Contournement de Le Faouët

Communes de le Faouët et Lanvéneën, Canton de Gourin - Département Morbihan (56)

Dossier de demande d'autorisation environnementale

Actualisation du tableau de réponses à l'avis de la MRAE



PREAMBULE DU MAITRE D'OUVRAGE

La MRAe a rendu un avis le 18 janvier 2022 sur le dossier de demande d'autorisation environnementale déposé par le Département.

La MRAe a apprécié l'étude d'impact comme « [très détaillée. Le volet biodiversité bénéficie de nombreux approfondissements](#) ».

« Pour les autres enjeux environnementaux, l'analyse est moins fouillée et plusieurs points devraient être notablement améliorés : simulation des effets paysagers du projet, caractérisation des niveaux sonores actuels, mesures compensatoires sur les milieux aquatiques, absence quasiment systématique de dispositif de suivi. »

Le maître d'ouvrage avait transmis le 2 août 2022 un mémoire en réponse à l'avis de la MRAe .

Suite à l'avis défavorable du Conseil National de la Protection de la Nature le 24 février 2022, un complément à l'étude d'impact a été déposé le 11 janvier 2023 pour la demande d'autorisation environnementale du présent dossier.

Aussi le tableau ci-après présente [une actualisation du mémoire en réponse](#) à l'avis de la MRAe pour prendre en compte le [complément du 11 janvier 2023](#) (en bleu dans le tableau) et mettre à jour les références au dossier.

Thématiques	Sous-thématiques	Extrait des recommandations de la MRAe	Eléments de réponse du maître d'ouvrage	Partie concernée	Pages concernées
Documents de cadrage	Urbanisme	L'ajout dans le dossier d'éléments issus des réflexions menées dans le cadre de l'élaboration du PLUi, en cours de finalisation, permettrait de rechercher des synergies urbanisme et mobilités. L'Ae recommande d'inclure dans le dossier du contournement routier des éléments d'analyse issus du PLUi en cours d'achèvement, afin de mettre le cas échéant en valeur les cohérences ou même les synergies entre ces deux projets.	Le Département partage cette analyse sur la cohérence entre le projet et le PLUi. Depuis l'avis de la MRAe, Roi Morvan Communauté a arrêté son projet de PLUi le 2 juin 2022. Une description du projet de règlement du PLUi a été ajoutée sans relever d'incompatibilité, Dans tous les cas, le projet veillera à être compatible avec le PLUi approuvé.	XIII.2.3. PLUi de Roi Morvan Communauté	Tome 1 : page 323
Procédures et périmètre de l'évaluation	Les cours d'eau	Des travaux importants de remise en état du pont de la RD 782 sur l'Inam au niveau du lieu-dit du Moulin Baden, à l'ouest du tracé, sont actuellement prévus. Le maître d'ouvrage affirme que ces travaux sont indépendants du projet de contournement routier, qui prévoit quant à lui l'élargissement du tablier (dont les effets sont pris en compte dans l'étude d'impact). Il conviendrait d'être plus précis sur la nature de ces travaux de remise en état, d'en démontrer l'indépendance, et de montrer la manière dont le projet de contournement routier et ces travaux s'articuleront en termes de calendrier.	Le projet de remise en état de l'ouvrage d'art a fait l'objet d'un dossier Loi sur l'eau indépendant du projet de contournement et autorisé en date du 23/05/2022. La nature de ces travaux est définie par un diagnostic réalisé en 2015, elle reste identique avec ou sans le projet de contournement et ces travaux d'entretien sont prévus en 2023. Ces travaux d'entretien vont occasionner un impact temporaire du lit de l'Inam, alors que le projet de contournement n'impacte pas celui-ci. C'est pourquoi le département considère ces travaux indépendants du contournement.	XXIV.2.4. Les incidences potentielles du projet et les mesures associées & XXXII. Mesures pour le milieu naturel	Tome 2 : pages 39, 161 et 178
Qualité formelle		Le dossier est particulièrement détaillé. De nombreuses cartes permettent une bonne appropriation de l'étude d'impact par le lecteur. Le résumé non technique permet un accès facilité aux éléments saillants du projet. La multiplicité des mesures envisagées et certaines incohérences entre les chapitres de l'étude d'impact rendent parfois difficile la compréhension du projet (en particulier concernant les actions sur les continuités piscicoles, les boisements).			
Etat initial	Appréciation générale	La description de l'état initial de l'environnement est très détaillée et rendue accessible aux lecteurs par de nombreuses explications. Si globalement le niveau d'analyse est correctement proportionné à chacune de ses échelles, la caractérisation des enjeux environnementaux gagnerait à être améliorée [...].	L'amélioration de la caractérisation des enjeux est détaillée dans les thématiques du milieu naturel et du milieu humain présentées ci-après.		
Justification des choix et solutions alternatives	Trafic routier	Si une étude de circulation routière est jointe en annexe, elle n'apporte pas de conclusions claires quant aux gains attendus en termes de report du trafic dans le bourg. Le motif de l'insécurité de la traversée du trafic dans le bourg devrait également être étayé par des éléments d'accidentologie, s'ils existent.	L'étude de circulation a permis de quantifier le trafic de transit, reportable sur le projet et en particulier le trafic poids lourds. Les gains que la carte de synthèse met en évidence sont : une baisse du trafic poids lourds sur la RD790 qui traverse l'agglomération sur un linéaire important (2,5km) ainsi qu'une suppression du trafic poids lourds sur la voie communale traversant le hameau de Coat Loret. L'étude a conclu que le projet allait permettre de sortir un trafic d'environ 200 poids lourds par jour au sein de l'agglomération.	Annexe 8 – Etude de circulation	Tome 2 : page 319
	Comparaison des fuseaux	Les fuseaux ont été étudiés dans le cadre d'une étude d'opportunité dont les résultats sont présentés succinctement dans l'étude d'impact. Il conviendrait d'apporter des explications quant aux « raisons environnementales », « techniques » et « agricoles » évoquées (chapitre XVII.2.2 de l'étude d'impacts) ayant conduit à retenir certains fuseaux. Le format de l'analyse multicritères mérite d'être discuté d'un point de vue méthodologique (choix des critères et pondération), et les coefficients affectés aux fuseaux devraient être justifiés	La méthodologie d'analyse des fuseaux lors de l'étude d'opportunité et de faisabilité a été détaillée en début de partie 4 Scénario de référence et comparaison des solutions de substitution raisonnables. Ainsi la première étape a consisté à vérifier la réponse de ces fuseaux aux quatre objectifs du projet et à vérifier l'absence de caractéristique fonctionnelle réhibitoire. Ensuite les fuseaux sont analysés pour chaque thématique : réponse aux objectifs, difficultés techniques, niveau de service, coût, milieu physique, milieu naturel, paysage et patrimoine, milieu humain et bâti, sans pondération entre elles. Des éléments d'analyse ont également été ajoutés pour chaque fuseau.	XIII.8.6. Accidents de la route Partie 4 - Scénario de référence et comparaison des solutions de substitution raisonnables XVII.2.3 Scénarios en tracés neufs	Tome 1 : pages 351 et 351 Tome 1 : page 364 à 367 et 392 à 397

Thématiques	Sous-thématiques	Extrait des recommandations de la MRAe	Eléments de réponse du maître d'ouvrage	Partie concernée	Pages concernées
		<p>Au sein du fuseau retenu, plusieurs tracés sont envisagés. La concertation avec le public a conduit à modifier ces tracés, mais aucune information du dossier ne permet de saisir les motifs de ces modifications. Les plans des tracés des variantes sont difficilement lisibles (échelle, choix de couleurs), et les plans des schémas O1a et O1b sont identiques, ce qui relève probablement d'une erreur dans le dossier (rétablissement de l'actuelle RD 782). Les différences entre les tracés sont parfois difficiles à identifier (non-rétablissement de voiries, création d'ouvrages d'art).</p> <p>Comme pour la comparaison des fuseaux, il convient de justifier l'analyse multicritères d'un point de vue méthodologique (choix des critères et pondération). Le niveau d'information fourni devrait être renforcé, en fournissant des informations telles que les profils en long des différents tracés, les niveaux sonores au niveau des hameaux et habitations isolées, des photomontages montrant les effets en termes de vues lointaines depuis le bourg et les hameaux concernés.</p>	<p>Le bilan de concertation annexé à l'étude d'impact présente une analyse plus détaillée et des plans des tracés plus grands que dans l'étude d'impact qui s'est voulue synthétique.</p> <p>Les plans des schémas O1a et O1b sont bien identiques, c'est le type d'ouvrage d'art qui diffère : un cadre complexe pour O1a et un ouvrage d'art non courant (viaduc) pour O1b, cette différence est explicitée dans la description et par une illustration 3d pour O1b.</p> <p>D'un point de vue méthodologique, l'analyse multicritères des variantes au sein du fuseau retenu a suivi le même principe que lors de l'étude d'opportunité et de faisabilité et suivant les mêmes thématiques : réponses aux objectifs du maître d'ouvrage, difficultés techniques, niveaux de service, milieu physique, milieu naturel, milieu humain, paysage et patrimoine.</p> <p>La méthodologie intègre une illustration "radar" qui permet de visualiser la solution retenue par sa plus grande aire.</p>		
	Choix du fuseau retenu	<p>Pour les effets sur les milieux naturels, des schémas devraient accompagner les explications fournies pour les rendre plus compréhensibles (effets sur la trame verte et bleue, zones humides impactées).</p> <p>Pour les éléments techniques et économiques, les notes données ne sont pas justifiées, alors que les variantes les plus favorables pour l'environnement sont écartées du fait d'un coût jugé « rédhibitoire ».</p> <p>La faible description environnementale, technique et économique ne permet donc pas de justifier correctement le choix du fuseau retenu.</p>	<p>La description des nombreuses variantes s'est voulue être la plus synthétique et la plus lisible possible.</p> <p>Les variantes O1a et O1b sont effectivement écartées, l'ouvrage d'art évoqué ci-avant présentant une complexité et un coût démesurés par rapport à un rétablissement d'une voie communale secondaire mais dont le maintien a été réaffirmé en concertation avec les communes. En outre, l'analyse des variantes démontre que O1a est potentiellement l'une des variantes, si ce n'est la variante, la plus impactante vis-à-vis du milieu physique, du paysage et patrimoine, ainsi que du milieu naturel.</p> <p>Le choix du fuseau retenu lors de l'étude d'opportunité et de faisabilité et l'analyse des variantes au sein de ce fuseau sont également présentés dans le bilan de concertation annexé à l'étude d'impact.</p> <p>Les profils en long des fuseaux ont été ajoutés pour mieux illustrer les contraintes techniques de l'analyse.</p> <p>L'analyse du coût est principalement liée à la présence ou non d'un ouvrage d'art et à sa typologie.</p>	XVIII.2. Analyse de chaque variante	Tome 1 : page 408
		<p>L'Ae recommande, afin de mieux justifier le fuseau retenu pour le tracé, de consolider la présentation de l'analyse des variantes en :</p> <ul style="list-style-type: none"> montrant les évolutions de flux engendrées par le projet et leur caractère positif pour l'environnement (moins de bruit, pollutions atténuées, cadre de vie amélioré), détaillant les méthodes de calcul des impacts pour s'assurer d'une suffisante qualification des impacts potentiels de chacune des variantes, justifiant les notes attribuées aux critères techniques et économiques. 	<p>L'évolution de flux engendré par le projet est présentée dans l'étude de circulation annexée à l'étude d'impact et sur laquelle s'est basée la modélisation acoustique.</p> <p>La justification du fuseau retenu et l'analyse des variantes ont respecté la démarche éviter réduire compenser de façon progressive et itérative depuis l'étude d'opportunité et de faisabilité, la phase de concertation du public et les études d'avant-projet.</p> <p>L'étude d'impact est une synthèse de ces études, le bilan de concertation en annexe de l'étude d'impact permet également d'illustrer et de compléter les justifications.</p>	Pièce X : Bilan de la concertation XVII.2.3 Scénarios en tracés neufs	Tome 1 p392 à 397
Milieu naturel		Faune	<p>Pour l'avifaune, 14 inventaires ont été réalisés (hivernage, migration pré-nuptiale, nidification, migration post-nuptiale). Les impacts liés à la mortalité du trafic sont identifiés. La plantation de haies et de boisements est présentée comme une mesure compensatoire, ce qui mérite d'être mieux justifié en raison de leur proximité avec la nouvelle route.</p>	<p>Les haies et boisements compensatoires ont été positionnés le long de l'infrastructure pour des raisons de gestion foncière mais également dans l'objectif de reconnecter au réseau bocager les haies perpendiculaires à l'infrastructure afin d'inciter la faune (et plus particulièrement les chiroptères) à longer l'aménagement jusqu'à un ouvrage sécurisé. Par ailleurs, la proximité directe entre les haies/boisements impactés et les haies/boisements compensatoires permet aux espèces avec une faible capacité de déplacement (reptiles, invertébrés, amphibiens, micro-mammifères) de se reporter plus facilement vers les milieux compensatoires.</p> <p>D'autre part le dimensionnement des mesures compensatoires a été complété pour prendre en compte la proximité des haies compensatoires avec la route. Une mesure complémentaire a été ajoutée pour planter des haies en recul du projet routier.</p>	XXX.4. Mesures pour la faune XXXII.6.2 Mesures de compensation et d'accompagnement MC1 et MC2

Thématiques	Sous-thématiques	Extrait des recommandations de la MRAe	Eléments de réponse du maître d'ouvrage	Partie concernée	Pages concernées	
		<p>Pour les amphibiens, les bassins de rétention seront aménagés sans bâche plastique et un système d'échappatoire y sera prévu pour éviter d'y piéger des individus. Le dossier conclut à une absence d'impact sur les amphibiens du fait d'une absence de destruction d'habitat de reproduction. Cette conclusion mériterait d'être étayée par une carte présentant la localisation des habitats et les déplacements probables des amphibiens.</p>	<p>Une carte a été ajoutée dans la fiche de mesure de réduction n°2 Mise en place d'ouvrages au niveau des ruisseaux et des écoulements pour superposer ces ouvrages avec les corridors probables des amphibiens.</p>	<p>XXXII.6. Fiches Mesures Mesure de réduction n°2</p>	<p>Tome 2 : page 195</p>	
		<p>L'Ae recommande de montrer que la connaissance des milieux de vie des espèces a pu effectivement permettre de prioriser l'évitement des impacts du projet et que les mesures retenues suffisent à l'obtention d'un effet résiduel négligeable.</p>	<p>La synthèse des enjeux pour les milieux naturels présente dans l'état initial explique la démarche utilisée afin de hiérarchiser et cartographier les enjeux concernant les milieux naturels Pour l'analyse de chaque variante, la thématique des milieux naturels a été prise en compte afin de retenir la variante évitant le maximum de milieux à enjeux. Enfin, le choix du tracé est la première mesure d'évitement présentée et détaillée pour chacune des thématiques des milieux naturels</p>	<p>XI.5. Synthèse des enjeux pour les milieux naturels & XVIII.2. Analyse des variantes & XXXII. Mesures pour le milieu naturel</p>	<p>Tome 1 : pages 243 à 245 & Tome 1 : pages 408 à 415 & Tome 2 : pages depuis 161</p>	
	Trame verte		<p>Le dossier présente quelques incohérences, avec des absences de report sur la carte des continuités écologiques (tome 2 de l'étude d'impact) de haies identifiées comme à enjeu fort.</p>	<p>Les enjeux et impacts concernant les continuités écologiques et la conservation des habitats pour la faune patrimoniale sont distincts. Comme indiqué dans l'état initial du milieu naturel (partie consacrée aux continuités écologiques et dans la synthèse des enjeux), les haies multistrates représentent un enjeu faible concernant les continuités écologiques à l'échelle locale (comparées aux vallées de l'Inam, de l'Ellé, au vallon du Park Charles et aux ruisseaux et ripisylves associées). Dans la partie consacrée aux impacts sur les continuités écologiques, ce même niveau d'enjeu a donc été présenté. En revanche, les haies multistrates représentent effectivement un enjeu fort concernant la conservation des habitats pour les espèces à l'échelle du site (sites de reproduction pour plusieurs espèces patrimoniales). Les impacts du projet sur cet enjeu fort sont traités dans la partie Impacts sur la faune et non dans la partie Impacts sur les continuités écologiques.</p>	<p>XI.2. Continuités écologiques & XI.5. Synthèse des enjeux pour les milieux naturels & XXIV.3. Impacts sur les continuités écologiques</p>	<p>Tome 1 : pages 101 à 110 & Tome 1 : pages 243 à 245 & Tome 2 : pages 41 et 42</p>
			<p>Au-delà des critères purement linéaires et surfaciques, l'analyse gagnerait à porter sur les fonctionnalités écologiques (valeur d'habitat, lieux de reproduction, hibernation, etc.), ce qui offrirait une caractérisation plus fine des enjeux liés à la biodiversité et de l'adéquation des mesures de compensation prévues.</p>	<p>Pour l'analyse des fonctionnalités des haies et boisements impactés et compensés, les fonctionnalités écologiques ont été prises en compte via les critères "présence de végétation multistrates", "présence de vieux arbres", "présence de talus" et "proximité aux ZH". Ces critères de compensation ont été reliés aux habitats des espèces patrimoniales présentes (chiroptères, avifaune, amphibiens, reptiles, Lucane cerf-volant, Escargot de Quimper...).</p>	<p>XXXII.5.3.2. Fiches mesures compensation/accompagnement</p>	<p>Tome 2 : page 206</p>
			<p>Il serait aussi utile d'avoir un regard sur les effets de cloisonnement induits par le nouvel ouvrage sur les milieux naturels au nord du tracé. Compte-tenu de la faible fragmentation des milieux du territoire et de la richesse en biodiversité (tête de bassin versant), le nombre de franchissements (une quinzaine au total) apparaît peu élevé.</p>	<p>Le nombre de franchissements prévu pour la petite faune (en moyenne 1 tous les 200 mètres) paraît suffisant sachant que le Bilan d'expériences « Routes et passages à faune » du SETRA (2006) préconise un passage petite faune « tous les 300m voir moins en fonction de la vulnérabilité des espèces et du site ».</p>		
			<p>L'Ae recommande de justifier davantage les mesures de compensation à partir d'une analyse des fonctionnalités de la trame verte concernée au-delà des critères purement linéaires et surfaciques.</p>	<p>Le critère de connexion à la trame verte locale est pris en compte dans l'analyse des fonctionnalités des haies compensatoires : biodiversité (habitat ou corridor pour les espèces patrimoniales) hydraulique (ralentissement des ruissellements) et biochimique (rétention des sédiments, assimilation végétale azote et phosphate, séquestration du carbone). Ce critère de compensation est détaillé dans le tableau n°93 et les cartes suivant</p>	<p>XXXII.5.3.2. Les fiches mesures compensation/accompagnement</p>	<p>Tome2 : pages 206 et suivantes</p>
				<p>La comparaison des zones humides détruites avec celles restaurées montre un gain pour les fonctions relatives à l'hydrologie et à la biogéochimie, et une perte pour les fonctions biologiques. La justification concernant l'insuffisance des compensations sur ce point repose sur le nombre insuffisant de zones humides dégradées sur la zone d'étude et la volonté de limiter la consommation de terres agricoles au titre des mesures compensatoires. Il serait approprié de poursuivre cette analyse en termes d'effets sur la trame verte et bleue, et d'insertion de ces zones au sein du réseau de trames.</p>	<p>Les cartes 30 à 32 « Synthèse des principales mesures en faveur des milieux naturels » permettent notamment de visualiser la proximité des sites de compensation avec les trames verte et bleue.</p>	<p>Cartes 30 à 32</p>

Thématiques	Sous-thématiques	Extrait des recommandations de la MRAe	Eléments de réponse du maître d'ouvrage	Partie concernée	Pages concernées
Milieu naturel		Les incidences indirectes, par modifications des écoulements des eaux superficielles et de nappe sont estimées négligeables suite à un raisonnement qualitatif sur la position des déblais et remblais. Il conviendrait de détailler et rendre plus lisible celui-ci par l'ajout de cartes ou de schémas figurant les modifications des écoulements.	<p>Pour les eaux superficielles, la carte 24 « Bassins versants interceptés et ouvrages hydrauliques à créer » permet de visualiser les multiples ouvrages hydrauliques prévus pour améliorer la transparence du projet et la taille des sous bassins versants récupérés par chacun de ces ouvrages.</p> <p>Pour les eaux souterraines, le dossier indique : « les volumes d'eau interceptée par le projet routier seront minimales. ».</p> <p>Une étude géotechnique viendra confirmer cet impact négligeable lors des études projet.</p>	Carte 24 XXIII.4.2.1	Tome 2 : pages 117 Et 30
		Parmi les mesures de compensation, le nouveau boisement prévu sur la commune de Langonnet (mesure de compensation mentionnée précédemment) est susceptible d'avoir des incidences sur des zones humides jouxtant la zone par la modification des régimes hydrologiques. Le choix des essences doit faire l'objet d'un soin particulier et être d'ores et déjà décrit dans le projet.	<p>Le dossier précise que les zones humides ne seront pas plantées dans le cadre de la compensation, seules les zones en cultures non humides sont visées.</p> <p>Les travaux de reboisement à Langonnet feront l'objet d'études détaillées spécifiques avec le concours de l'ONF, notamment de caractérisation des sols et d'ajustement des essences à planter, qui s'inscrira en cohérence avec la gestion du massif forestier existant, géré et entretenu par le département.</p>	XXXII.3. Mesures pour les boisements soumis à autorisation de défrichage	Tome 2 : pages 164 à 167
	Natura 2000	L'Ae recommande d'étayer l'analyse des incidences sur les zones Natura 2000 par des éléments permettant l'appréciation des effets du projet et montrant l'efficacité des mesures prévues (retours d'expérience sur projets similaires, bibliographie...).	<p>L'analyse des incidences Natura 2000 est détaillée pour chacun des habitats et espèces d'intérêt communautaire ayant servi à la désignation du site Natura 2000 Rivière Ellé dans la partie Impacts. Il en découle une incidence considérée comme négligeable sur ces habitats et espèces. C'est pourquoi aucune mesure n'est spécifiquement liée aux incidences du projet sur le site Natura 2000.</p> <p>Cependant, les impacts du projet en dehors du site Natura 2000 ont nécessité la mise en place de mesures liées en faveur d'espèces ayant servi à la désignation du site Natura 2000 (Loutre, Escargot de Quimper, Grand rhinolophe, Lamproie de Planer, Chabot) : plantation de haies compensatoires, conservation du bois issu du défrichage, ouvrages avec banquettes, périodes de travaux. Ces mesures non liées aux incidences Natura 2000 mais concernant parfois des espèces ayant servi au site Natura 2000 de la Rivière Ellé sont décrites dans la partie Mesures pour la faune.</p>	XXIV.2. Incidences Natura 2000	Tome 2 : pages 37 à 40
	Dispositif de suivi	<p>Le dispositif de suivi des effets du projet sur la biodiversité et les milieux aquatiques fait l'objet de plusieurs fiches. A l'instar de celles dédiées aux mesures ERC, ces fiches sont particulièrement détaillées et devraient permettre un suivi adéquat sur des milieux naturels (bois, haies, zones humides, gîtes à chauves-souris) sur une durée de 20 ans. Il mériterait d'être renforcé par un suivi de la mortalité de la faune par collision.</p> <p>Pour les autres aspects environnementaux, le dossier ne prévoit aucun dispositif. Il est indispensable de définir des indicateurs concernant les milieux aquatiques, les nuisances sonores et l'évolution de l'accidentologie.</p> <p>L'Ae recommande de revoir le dispositif de suivi en y intégrant les enjeux de préservation des milieux aquatiques, d'exposition de la population aux nuisances sonores et d'évolution de l'accidentologie, et de prévoir dès à présent les mesures à mettre en œuvre en cas d'écart par rapport aux objectifs du projet dans ces domaines.</p>	<p>Un suivi de mortalité de la faune par collision est un protocole compliqué et n'apparaît pas comme une mesure proportionnée au trafic attendu sur le projet.</p> <p>Pour rappel, les mesures prévoient déjà un suivi de l'utilisation des passages à faune par piège photo.</p> <p>Pour les milieux aquatiques il est proposé d'ajouter à la mesures MS3, lors de la rédaction de l'arrêté d'autorisation environnementale, une surveillance du lit reconstitué dans les 2 ouvrages existants sur le Park Charles pour vérifier la capacité de franchissement de la faune piscicole et de la continuité hydrosédimentaire.</p> <p>Pour les nuisances sonores, le suivi concerne en priorité la vérification après travaux du merlon de protection prévu au hameau de Petit Coat Loret.</p> <p>L'évolution de l'accidentologie est bien un objectif du projet, mais le suivi d'un indicateur pour vérifier "l'efficacité" du projet serait difficile à cadrer, l'accidentologie dépendra également des aménagements que pourra réaliser la mairie après travaux sur les tronçons de voiries déclassés dans le domaine communal, et plus globalement de la requalification des espaces publics rendus possibles dans le périmètre urbain qui amélioreront le cadre de vie.</p>	XXXII.6.3. Mesures de suivi MS3	Tome 2 : page 244
			<p>Pour les milieux aquatiques il est proposé d'ajouter à la mesures MS3, lors de la rédaction de l'arrêté d'autorisation environnementale, une surveillance du lit reconstitué dans les 2 ouvrages existants sur le Park Charles pour vérifier la capacité de franchissement de la faune piscicole et de la continuité hydrosédimentaire.</p> <p>Pour les nuisances sonores, le suivi concerne en priorité la vérification après travaux du merlon de protection prévu au hameau de Petit Coat Loret.</p> <p>L'évolution de l'accidentologie est bien un objectif du projet, mais le suivi d'un indicateur pour vérifier "l'efficacité" du projet serait difficile à cadrer, l'accidentologie dépendra également des aménagements que pourra réaliser la mairie après travaux sur les tronçons de voiries déclassés dans le domaine communal, et plus globalement de la requalification des espaces publics rendus possibles dans le périmètre urbain qui amélioreront le cadre de vie.</p>	XXXII.6.3. Mesures de suivi	Tome 2 : pages 242 et suivantes
Milieu humain	Consommation d'espaces agricoles	Plus généralement, la consommation foncière liée au projet mérite d'être analysée dans l'étude des variantes, dans une optique de sa limitation.	La préservation des activités agricoles a été un critère d'analyse de l'étude d'opportunité et de faisabilité (thématique milieu humain) pour apprécier l'impact sur le fonctionnement de l'exploitation.	XVIII.2. Analyse de chaque variante	Tome 1 : 408

Thématiques	Sous-thématiques	Extrait des recommandations de la MRAe	Eléments de réponse du maître d'ouvrage	Partie concernée	Pages concernées										
	Nuisances sonores, qualité de l'air	L'Ae recommande d'indiquer la précision de la modélisation des niveaux de bruit, quitte à l'étayer de mesures sur le terrain, et de renforcer l'étude des effets globaux du projet sur le bruit et le cadre de vie en évaluant également les effets positifs au niveau du centre-bourg dévié.	Des mesures de bruit ont bien été réalisées elles sont présentées dans la méthodologie de l'étude acoustique en page 40 du tome 1 de l'étude d'impact. Elles ont permis de définir les ambiances sonores actuelles des différentes zones du projet. La précision des calculs est évoquée dans le même chapitre en page 43, + ou - 2 dB (A).	VII.3. Etude acoustique	Tome 1 : pages 45 à 49										
		Le dispositif de suivi, absent du dossier, devra être adapté en conséquence, y compris vis-à-vis du ressenti des riverains.	Le maître d'ouvrage a déjà élargi la zone de la modélisation au-delà des besoins strictement réglementaires pour apprécier le niveau sonore de la RD790 au Nord du projet.	VII.3. Etude acoustique & XXVI.7.4. Environnement sonore	Tome 1 : pages 45 à 49 & Tome 2 : pages 93 à 103										
		L'enjeu de dégradation de la qualité de l'air mériterait a minima d'être étudié du fait de la création d'un trafic automobile à proximité d'habitations : mention des trafics, possible estimation des quantités de polluants locaux émis. De même, les effets positifs dus au détournement du trafic du centre-ville méritent d'être explicités.	L'efficacité d'une protection acoustique est bien une obligation réglementaire, le maître d'ouvrage s'y conformera.	Partie 7 – Analyse spécifique aux infrastructures de transport	Tome 2 : page 297										
Milieu humain	Accidentologie et trafics	L'Ae recommande de montrer et décrire les gains en termes de trafic et de sécurité routière apportés par le projet vis-à-vis d'une situation sans projet.	La carte p 283 montre bien la situation 2045 sans projet et avec projet. Seul le trafic de transit a été considéré comme reportable sur le projet. A l'Ouest, la RD782 existante est déclassée en impasse communale, le trafic sur ce tronçon va donc considérablement diminuer pour se réduire aux accès riverains. Dans sa partie Est, la voie garde sa fonction principale de desserte locale du centre-ville de Le Faouët. Les gains que la carte de synthèse met en évidence sont : une baisse du trafic poids lourds sur la RD790 qui traverse l'agglomération sur un linéaire important (2,5km) ainsi qu'une suppression du trafic poids lourds sur la voie communale traversant le hameau de Coat Loret. L'étude a conclu que le projet allait permettre de sortir un trafic d'environ 200 poids lourds par jour de l'agglomération.	Annexe 8 – Etude de circulation	Tome 2 : pages 319 et suivantes										
		Le dossier évoque plusieurs accidents sur la RD 782. Il est utile de compléter le dossier par des informations sur ces accidents (localisations, causes).	Les accidents recensés notamment en agglomération sont bien localisés et contextualisés dans le dossier.	XIII.8.6. Accidents de la route	Tome 1 : page 350										
	Une analyse socio-économique évalue les coûts et les avantages induits pour la collectivité par l'infrastructure (comme requis par la réglementation). La ligne « confort », présentant le bénéfice socio-économique le plus élevé, est la seule pour laquelle le calcul n'est pas explicité.	Selon le guide CEREMA « Calcul simplifié de la rentabilité socio-économique de petits projets routiers », la valeur du confort dépend du malus d'inconfort (pénalité donnée aux routes les moins confortables pour la conduite) calculé selon le type de route concerné : <table border="1"> <thead> <tr> <th>Malus d'inconfort (VL uniquement)</th> <th>(€/veh.km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>7 m ordinaire</td> <td>0,069</td> </tr> <tr> <td>7 m express</td> <td>0,041</td> </tr> <tr> <td>Artère interurbaine</td> <td>0,029</td> </tr> <tr> <td>2*2 voies express</td> <td>0,009</td> </tr> <tr> <td>Autoroute</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> La formule pour calculer le gain en confort pour les véhicules légers (VL) est celle-ci : $\Delta \text{GainConfort}_{VL} = \sum_{i=1}^n (\text{Malus}_{\text{projet}_i} - \text{Malus}_{\text{situation}_i}) \left(Q_{VL}^{\text{projet}_i} + \frac{Q_{VL}^{\text{situation}_i}}{2} \right) \times L \times \prod_{i=1}^n (1 + 0,7 * \text{max}(0, \text{VL}_i))$ avec L la longueur de l'itinéraire et Q le trafic.	Malus d'inconfort (VL uniquement)	(€/veh.km)	7 m ordinaire	0,069	7 m express	0,041	Artère interurbaine	0,029	2*2 voies express	0,009	Autoroute	0	XXXIX. Synthèse
Malus d'inconfort (VL uniquement)	(€/veh.km)														
7 m ordinaire	0,069														
7 m express	0,041														
Artère interurbaine	0,029														
2*2 voies express	0,009														
Autoroute	0														
Cadre de vie	Comme évoqué précédemment, le dossier prévoit plusieurs mesures pour limiter les effets du chantier sur les milieux naturels. Toutefois, aucune précision n'est apportée concernant les mesures à mettre en œuvre pour limiter les atteintes au cadre de vie des riverains durant les travaux. L'Ae recommande de préciser quelles seront les mesures mises en œuvre pour limiter les atteintes au cadre de vie des riverains durant les travaux.	Le tome 2 de l'étude d'impact précise en page 86 que les impacts des travaux sur l'environnement sonore sont faibles et que des niveaux sonores maximaux sont régis par des textes réglementaires. Il conviendra d'étudier, lors de la préparation du chantier, les techniques constructives pour les respecter.	XXVI.7.4. Environnement sonore	Tome 2 : pages 93											

Thématiques	Sous-thématiques	Extrait des recommandations de la MRAe	Eléments de réponse du maître d'ouvrage	Partie concernée	Pages concernées
Milieu physique	Emissions de gaz à effet de serre	Le dossier comporte une évaluation de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre induite par le projet. Cette évaluation montre une réduction de ces émissions par rapport à la situation sans projet, grâce aux reports de trafic. Cependant, elle ne prend pas en compte les émissions liées à la réalisation des travaux, ni les trafics supplémentaires éventuellement induits par le projet.	Le trafic induit auquel nous avons pensé était un éventuel report depuis la RD1, il a été considéré possible mais difficilement estimable aujourd'hui. Les émissions liées à la réalisation des travaux sont considérées faibles car induites essentiellement aux engins de chantier. Ces derniers respecteront par ailleurs les normes antipollution en vigueur.	XXVI.7.1. Qualité de l'air	Tome 2 : pages 92 et 297
Eau, aspect qualitatif et quantitatif	Eaux superficielles	Les cours d'eau de la vallée de l'Ellé ont été notablement modifiés du point de vue hydromorphologique par des travaux au fil des siècles. La description de l'état initial des cours d'eau dans l'étude d'impact gagnerait à faire apparaître l'état des connaissances sur ces évolutions afin de montrer les possibilités de restauration et les gains de fonctionnalités potentiels lorsqu'ils existent.	L'étude hydromorphologique en annexe et son chapitre 2.3 « <i>Indices de modifications morphologiques</i> » présente justement des anciennes cartes cadastrales et anciennes photo aériennes pour apprécier ces évolutions.	Annexe 12 Etude hydromorphologique & 2.3 Indices de modifications morphologiques	Tome 2 : page 357
		Une étude hydromorphologique des cours d'eau est jointe au dossier. Celle-ci vise à estimer les potentialités de quatre ruisseaux en termes piscicoles, avec comme objectif d'évaluer le degré d'altération dans le cadre d'une restauration. Cependant, les ruisseaux n'ont pas fait l'objet d'inventaire piscicole, point qu'il est nécessaire de corriger en vue de disposer d'une description de l'état initial du site suffisante. S'agissant des petits cours d'eau, indépendamment de la présence ou de l'absence de poissons, il convient de prendre en compte la contribution de ces milieux au cycle de vie des espèces et à la production alimentaire pour l'aval, à l'inverse de l'affirmation « d'intérêt inexistant » avancée dans le dossier.	Les cours d'eau principaux identifiés à enjeux sur l'aire d'étude élargie ont été évités lors de l'étude d'opportunité et de faisabilité avec l'analyse de plusieurs fuseaux. Les inventaires détaillés ont eu lieu à l'issue de cette étude avec un fuseau retenu. Une méthodologie adaptée aux petits cours d'eau a été proposée par le bureau d'études, ce diagnostic hydromorphologique a permis de justifier du potentiel frayère des ruisseaux interceptés et du degré de leur altération. Pour le Park Charles, le projet a évité ce cours d'eau, seules 2 mesures de compensation sont prévues avec un impact temporaire sur le lit du cours d'eau, le diagnostic hydromorphologique nous est apparu là aussi comme une méthodologie proportionnée à l'impact, ce diagnostic étant également demandé par le syndicat de bassin versant. Un inventaire piscicole a cependant été réalisé en 2022 sur les quatre petits cours d'eau interceptés par le projet. Seules deux anguilles ont pu être identifiées, confirmant le très faible peuplement piscicole de ces cours d'eau pressenti par l'étude hydromorphologique de ces mêmes cours d'eau et une absence de frayères au droit des aménagements prévus. Le qualificatif d'intérêt inexistant n'apparaît cependant plus dans le dossier.	XI.4.2 Poissons	Tome 1 : page 146
		L'Ae recommande de joindre au dossier des éléments (bibliographie, retours d'expérience) permettant d'apprécier l'efficacité des mesures compensatoires sur la faune aquatique et piscicole (compléments à apporter à l'état initial, évaluation du maintien effectif des continuités notamment).	Le maître d'ouvrage préfère prévoir une surveillance du lit reconstitué dans les 2 ouvrages existants sur le Park Charles pour vérifier le "maintien effectif des continuités". La pêche de sauvegarde prévue avant la réalisation des travaux fera l'objet d'un rapport de type inventaire et sera transmis à la DDTM et aux services de Roi Morvan Communauté.	XXXII.4.2. Meures pour les poissons	Tome 2 : page 170
	Eaux pluviales	L'Ae recommande d'intégrer le suivi de la qualité des rejets des bassins de rétention au dispositif de suivi.	Le bureau d'études n'a pas estimé ce suivi de la qualité nécessaire au vu du niveau de trafic attendu sur le projet, le calcul dans le dossier démontre d'ailleurs que le bassin permet d'obtenir la qualité 1A dès la sortie du bassin sans considérer la dilution à l'exutoire (Inam). Le maître d'ouvrage se conformera à cette recommandation dans le cadre de la mesure de suivi MS3, si la DDTM le juge utile lors de la rédaction de l'arrêté, le suivi de la qualité des rejets se fera alors en référence au tableau 55 du tome 2 de l'étude d'impact.	Tableau 57 : Grille de l'Agence de l'eau des rejets dans le milieu hydrographique	Tome 2 : page 134

Thématiques	Sous-thématiques	Extrait des recommandations de la MRAe	Eléments de réponse du maître d'ouvrage	Partie concernée	Pages concernées
Le Paysage	Photomontages	<p>Les éléments patrimoniaux (monuments historiques) ne sont pas pris en compte dans l'analyse. Aucune simulation de type photomontage ou simulation en trois dimensions n'est présentée. Elles permettraient au public d'évaluer l'effet paysager du projet, notamment depuis le bourg et les hameaux : destruction et remplacement d'éléments paysagers potentiellement structurants, modifications topographiques induites par les passages en déblais et remblais</p> <p>L'Ae recommande de renforcer la description et l'analyse des incidences du projet sur les paysages par des photomontages ou des simulations en trois dimensions, avec des vues prises depuis et vers le projet, tenant compte des hameaux, du bourg, des éléments patrimoniaux et des éléments naturels structurant le paysage</p>	<p>Les éléments patrimoniaux sont bien répertoriés dans l'état initial de l'étude d'impact, notamment sur la carte n°144 « Enjeux et recommandations paysagères et patrimoniales » de l'état initial à l'échelle de l'aire d'étude rapprochée. Le chapitre « Impact sur le paysage et le patrimoine » précise un impact faible pour l'enjeu fort le plus proche concernant la fontaine Saint Fiacre.</p> <p>Des photomontages des mesures paysagères sont présentés dans le tome 2 p 228, basés sur des prises de vues aériennes. Le contexte bocager dense ne permet pas de perceptions franches et dégagées sur le projet depuis le bourg de Le Faouët. Les hameaux proches ont fait l'objet d'une analyse détaillée afin d'imaginer les perceptions possibles. Ainsi, les points de contact entre le projet et les lieux de vie décelés ont fait l'objet de mesures illustrées par vues aériennes depuis :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le secteur de Beg er Roch' • Le secteur du Petit Coat Loret • Le secteur de Pont er Lann • Le secteur de La Lande Saint Fiacre • Le secteur de Kerrousseau • Le secteur de Moulin Baden <p>Ces points de vue proposent un bon compromis entre des vues depuis le projet et des vues sur le projet, surtout dans un contexte bocager très présent.</p> <p>En annexe, nous vous proposons l'ajout d'un photomontage depuis la RD 790 (route de Quimperlé) pris en direction du projet qui permet de mieux visualiser les effets sur l'allée plantée de Kerrousseau et les modelés de terrain liés au passage de la nouvelle voie.</p>	<p>XII.5. Analyse paysagère et patrimoniale à l'échelle du fuseau retenu & XXXIII. Mesures pour le paysage et le patrimoine</p>	<p>Tome 1 : 286 & Tome 2 : 270 à 279</p>
		<p>L'Ae recommande de renforcer les mesures paysagères du projet et d'en faire de véritables engagements du maître d'ouvrage plutôt que de simples recommandations.</p>	<p>Le maître d'ouvrage confirme que les haies proposées dans les recommandations paysagères ont bien été intégrées aux emprises du projet, sauf la haie champêtre au droit du riverain de Moulin Baden, de même les aménagements qualitatifs aux abords des riverains et les clôtures autour des bassins seront déterminés dans les phases ultérieures, notamment lors de l'étude de détail des dispositifs de retenue.</p>		
	Prises de vue	<p>Le choix des vues lointaines, utilisées pour l'étude des incidences du projet, n'est cependant pas assez justifié, et il est nécessaire de montrer la pertinence de ce choix vis-à-vis d'autres vues envisageables</p>	<p>Le caractère très bocager du paysage conduit à des vues lointaines plutôt rares, il ne s'agit donc pas vraiment d'un choix mais d'opportunité.</p>		

PAYSAGE : Ajout d'un photomontage supplémentaire pris en direction du projet depuis la RD 790 :



DEMAIN

