



RD782 – Contournement de Le Faouët

Commune de Le Faouët

Département du Morbihan (56)



**Bilan de la concertation du public et des communes
au stade des études préliminaires**



**AEPE
Gingko**

Atelier d'écologie paysagère
& environnementale

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

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

Octobre 2019

SOMMAIRE

I. GENESE ET HISTORIQUE DE LA CONCERTATION.....	4
II. PRINCIPES DE CONTOURNEMENT PRESENTES.....	6
II.1. OBJECTIFS VISES DU PROJET.....	6
II.2. ETUDE D'OPPORTUNITE PREALABLE A LA CONCERTATION.....	6
II.3. VARIANTES DE TRACE AU SEIN DU FUSEAU RETENU.....	10
III. MOYENS MIS EN PLACE POUR INFORMER.....	13
III.1. ETAPES DE LA CONCERTATION ENTRE 2016 ET 2019.....	13
III.2. PUBLIC VISE.....	14
III.3. MOYENS DE LA CONCERTATION : REUNIONS, COMITES, ATELIERS ET EXPOSITION.....	14
IV. BILAN DE LA CONCERTATION.....	22
IV.1. ETUDE D'UNE PROPOSITION DE TRACE.....	22
IV.2. CONFIRMATION DU PERIMETRE DU FUSEAU SUD.....	23
IV.3. TRACES ETUDIES AU COURS ET A LA SUITE DE LA CONCERTATION.....	24
IV.4. REPONSES AUX PRINCIPALES INTERROGATIONS.....	35
V. CONCLUSION.....	39

LISTE DES CARTES

Carte 1 : Fuseaux étudiés à l'échelle communale	8
Carte 2 : Fuseau retenu (sud du centre-ville de Le Faouët)	9
Carte 3 Variantes à l'ouest du fuseau.....	11
Carte 4 : Variantes au centre et à l'est du fuseau	12
Carte 5 : Tracé de principe du scénario O3	22
Carte 6 : Variantes présentées lors de la concertation	24
Carte 7 : Desserte de l'hôpital via un tourner à droite sur la rue Saint-Fiacre.....	29
Carte 8 : Principe initialement envisagé pour la zone Est du projet	30
Carte 9 : contraintes spécifiques prises en compte pour les réflexions de l'aménagement à l'Est	32

LISTE DES PHOTOGRAPHIES

Photo 1 : Affichage public de 6 panneaux d'information sur le projet	17
--	----

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : La présentation de type « Radar » synthétisant la comparaison des fuseaux de contournement sud.....	7
Figure 2 : Différentes actions mises en place pour informer et impliquer les acteurs du territoire autour du projet	13
Figure 3 : Information de la tenue de la réunion publique du 20 décembre 2017	14
Figure 4 : Actualité du projet relayée sur le site internet du CD 56.....	16
Figure 5 : Extrait de l'information diffusée sur le site internet Morbihan.fr : calendrier des réunions.....	16
Figure 6 : fiche d'information publiée sur le site internet de la commune de Le Faouët.....	16
Figure 7 : Extraits de l'information relayée sur le site internet de la commune de Le Faouët	17
Figure 8 : La coupure de journal Ouest France datée du Vendredi 22 juin 2018	20
Figure 9 : La coupure de journal Le Télégramme datée du 29 juin 2018.....	20
Figure 10 : Schémas de principe des 6 variantes étudiées à l'issue de la concertation.....	31

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : La synthèse des analyses techniques et environnementales des scénarios de contournement sud.....	7
--	---

I. GENESE ET HISTORIQUE DE LA CONCERTATION

CADRE REGLEMENTAIRE ET DEMARCHE VOLONTAIRE

Selon l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme, entré en vigueur le 1er janvier 2016, et notamment le « 3° Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'État », le projet de contournement de Le Faouët serait soumis à concertation « obligatoire » dans le cas d'une solution en réaménagement de la RD782 en traversée urbaine.

➔ Le projet de contournement de Le Faouët envisagé ne comprend pas de traversée urbaine, il n'est donc pas soumis à concertation « obligatoire ».

Selon l'article L.121-15-1 du Code de l'environnement, entré en vigueur le 1er janvier 2017, et notamment le « 2° Les projets assujettis à une évaluation environnementale en application de l'article L.122-1 et ne donnant pas lieu à saisine de la Commission nationale du débat public en application de l'article L.121-8 », la concertation est facultative.

➔ **Le projet de contournement de Le Faouët est concerné par une concertation « facultative ».**

La concertation préalable à l'enquête publique est mise en place à l'initiative du maître d'ouvrage, à la demande le cas échéant de l'autorité décisionnaire, et associe le public pendant toute la durée d'élaboration du projet.

➔ Le Conseil départemental du Morbihan (56) s'inscrit dans une démarche volontaire en décidant de réaliser une concertation préalable à l'enquête publique.

CONCERTATION PREALABLE A L'ENQUETE PUBLIQUE

Dans le cadre de la Loi n° 2018-148 du 2 mars 2018 ratifiant les ordonnances n° 2016-1058 du 3 août 2016 relative à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes et n°2016-1060 du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement, la concertation publique prévoit d'associer les citoyens à l'élaboration des projets d'infrastructures afin d'en améliorer la qualité et d'en assurer la compréhension.

Le décret n°2017-626 du 25 avril 2017 a renforcé les dispositions relatives à la concertation préalable (articles L. 121-15 et suivants et R121-19 et suivants du Code de l'Environnement).

Les procédures introduites au fil des réformes dans le code de l'environnement ont vocation à s'appliquer de façon proportionnée aux enjeux et à des stades distincts de la procédure d'autorisation ou d'approbation.

Certaines de ces procédures de participation s'appliquent en phase dite amont, c'est-à-dire préalablement à la finalisation de l'étude d'impact ou du rapport sur les incidences environnementales, tandis que les autres interviennent en phase dite aval, c'est-à-dire après la réalisation de ces documents dans le cadre des procédures d'autorisation du projet ou d'approbation du plan/programme.

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

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

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

Les modalités d'une concertation publique ne sont pas complètement définies par la loi.

Néanmoins, le renforcement introduit par le décret n°2017-626 du 25 avril 2017 a encadré la procédure de concertation préalable : elle a une durée comprise entre 15 jours et trois mois, et prévoit la publication d'un bilan de concertation dans un délai de 3 mois après la fin de la concertation (R.121-21 du Code de l'environnement). C'est le maître d'ouvrage du projet, ici le Conseil Départemental du Morbihan, qui a la charge de concevoir les modalités et de les mettre en œuvre en répondant aux principes et objectifs suivants :

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

Ainsi, un processus de concertation a été mis en place au stade des études préalables du projet, afin de définir les fuseaux et exposer les différents tracés alors envisagés à cette étape du développement du projet.

Le présent bilan de la concertation est rendu public au deuxième semestre 2019. Il fera par ailleurs partie des pièces du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

CONCERTATION DES ACTEURS LOCAUX

Article L103-2 du code de l'urbanisme dispose que :

Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées :

- 1° L'élaboration ou la révision du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme ;
- 2° La création d'une zone d'aménagement concerté ;
- 3° Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat ;
- 4° Les projets de renouvellement urbain.

Article L103-2, Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.

L'article L.300-2 du Code de l'urbanisme, modifié par l'ordonnance n°2012-11 du 5 janvier 2012 - art. 6, stipule quant à lui que la concertation associe, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.

L'objectif de la concertation préalable est d'associer, d'informer et de recueillir les remarques et suggestions du public, au sens large, sur la définition du projet de contournement de Le Faouët.

La concertation publique a pour objet d'informer, de recueillir les avis, questionnements et propositions du public sur la solution préférentielle d'aménagement et ses variantes afin que le conseil départemental du Morbihan arrête un projet compatible aux attentes locales et conforme réglementairement aux attentes des services de l'État.

II. PRINCIPES DE CONTOURNEMENT PRESENTES

II.1. OBJECTIFS VISES DU PROJET

Le territoire d'étude rencontre de réelles difficultés économiques, excentré par sa situation géographique en centre Bretagne. L'accessibilité est l'enjeu principal de développement du territoire.

Le contournement de Le Faouët s'intègre dans le processus de désenclavement de la Bretagne intérieure. Il s'agit principalement de mettre en rapport la commune de Scaër et les communes de l'intérieur, à savoir : Guisriff, Lanvénegen avec le réseau majeur à 2 x 2 voies du réseau national ou les grands axes départementaux tels que la RD769 (Lorient/Roscoff).

Le contournement du centre-ville de Le Faouët permettra de réduire les problèmes de sécurité engendrés par le trafic de la RD 782 actuelle. La déviation du trafic des poids-lourds hors de cette zone d'habitation améliorera la sécurité et le cadre de vie des riverains. Il renforcera par ailleurs une sécurisation de l'itinéraire.

L'objectif est de dimensionner la route afin qu'elle puisse assurer une accessibilité suffisante en termes de déplacements tout en assurant l'aspect sécurité sur l'itinéraire.

L'action engagée par le Département au travers de ce projet, s'inscrit dans un projet d'ensemble de développement et d'aménagement du territoire.

La route doit garantir le service à l'utilisateur notamment en matière d'accessibilité, temps de transport, confort, sécurité, tout en s'intégrant à son environnement dans une logique de moindre impact. L'approche globale doit donc être adaptée aux différents acteurs amenés à se prononcer sur le projet afin d'obtenir un consensus le plus large possible sur le projet de contournement de Le Faouët.

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

En résumé, les objectifs visés du projet consistent à :

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

II.2. ETUDE D'OPPORTUNITE PREALABLE A LA CONCERTATION

II.2.1. UNE ETAPE PRESENTEE EN CONCERTATION

Une étude d'opportunité a été réalisée en 2017 sur une aire d'étude élargie à la commune de Le Faouët. L'étude avait pour but d'identifier les enjeux du territoire communal, et de rechercher les fuseaux d'études possibles pour l'aménagement d'un contournement routier du centre-ville de Le Faouët.

Ainsi, un nombre significatif de fuseaux a été retenu afin de rechercher la solution qui réponde au mieux aux objectifs du projet et à la préservation de l'environnement naturel, paysager et patrimonial. Plusieurs fuseaux de passages ont été analysés (Nord et Sud) et sont présentés sur la carte en page 8.

Certains fuseaux de passages ont été retenus à ce stade pour définir une nouvelle aire d'étude (fuseau Sud). Celle-ci a été validée par un COPIL en juin 2017.

Cette étape détaillée ci-dessous a également été présentée au public lors de la réunion de démarrage de la concertation en décembre 2017.

II.2.2. SYNTHESE DE L'ETUDE D'OPPORTUNITE

Les études avaient pour but d'identifier les enjeux du territoire communal, et de rechercher les fuseaux d'études possibles pour l'aménagement d'un contournement routier du centre-ville de Le Faouët.

Ainsi, un nombre significatif de fuseaux a été retenu afin de rechercher la solution qui réponde au mieux aux objectifs du projet et à la préservation de l'environnement. Tous les fuseaux ont été analysés et comparés selon les critères suivants : « réponse aux objectifs », « technique », « niveau de service », « coûts », et cinq critères relatifs aux enjeux environnementaux : milieu physique, milieu naturel, paysage et patrimoine, milieu humain, et bâti.

FUSEAUX NORD

La faisabilité et l'efficacité des fuseaux Nord a été analysée en tenant compte des critères précités. (Cf. carte page 8.)

- le scénario N1+O2, qui envisage la création d'un axe au nord et à l'ouest du bourg de Le Faouët, présente un coût très important alors que les objectifs visés ne sont que partiellement atteints ;
- le scénario N2-1+O2, qui envisage une réutilisation de la RD 790 au nord du bourg de Le Faouët et une création d'axe à l'ouest du bourg, ne répond que très partiellement aux objectifs principaux visés par le projet ;
- le scénario N2-2+O2, qui envisage la création d'une rocade autour du bourg de Le Faouët, présente le niveau de service le plus médiocre pour un coût très important.

À la suite de cette analyse, un premier arbitrage du comité de pilotage a permis d'écartier ces trois scénarios Nord.

L'analyse des scénarios Sud a permis ensuite de resserrer encore le fuseau d'études.

FUSEAUX SUD

Le tableau suivant synthétise les analyses techniques et environnementales des scénarios de contournement sud. Plus la couleur est vert foncé, plus la variante est favorable sur le critère, plus la case est rouge foncé, plus la variante de fuseau est défavorable pour le critère étudié.

Tableau 1 : La synthèse des analyses techniques et environnementales des scénarios de contournement sud

		Scénarios envisageables					
		S0 + O1	S0 + O2	S1 + O1	S1 + O2	S2 + O1	S2 + O2
Réponse aux objectifs		Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé
Technique		Orange	Vert foncé	Orange	Vert foncé	Rouge foncé	Orange
Niveau de service		Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Orange	Orange
Coûts		Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
Enjeux environnementaux	Milieu physique	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé
	Milieu naturel	Orange	Orange	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé
	Paysage et patrimoine	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
	Milieu humain	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé
	Bâti	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé	Vert foncé

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

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

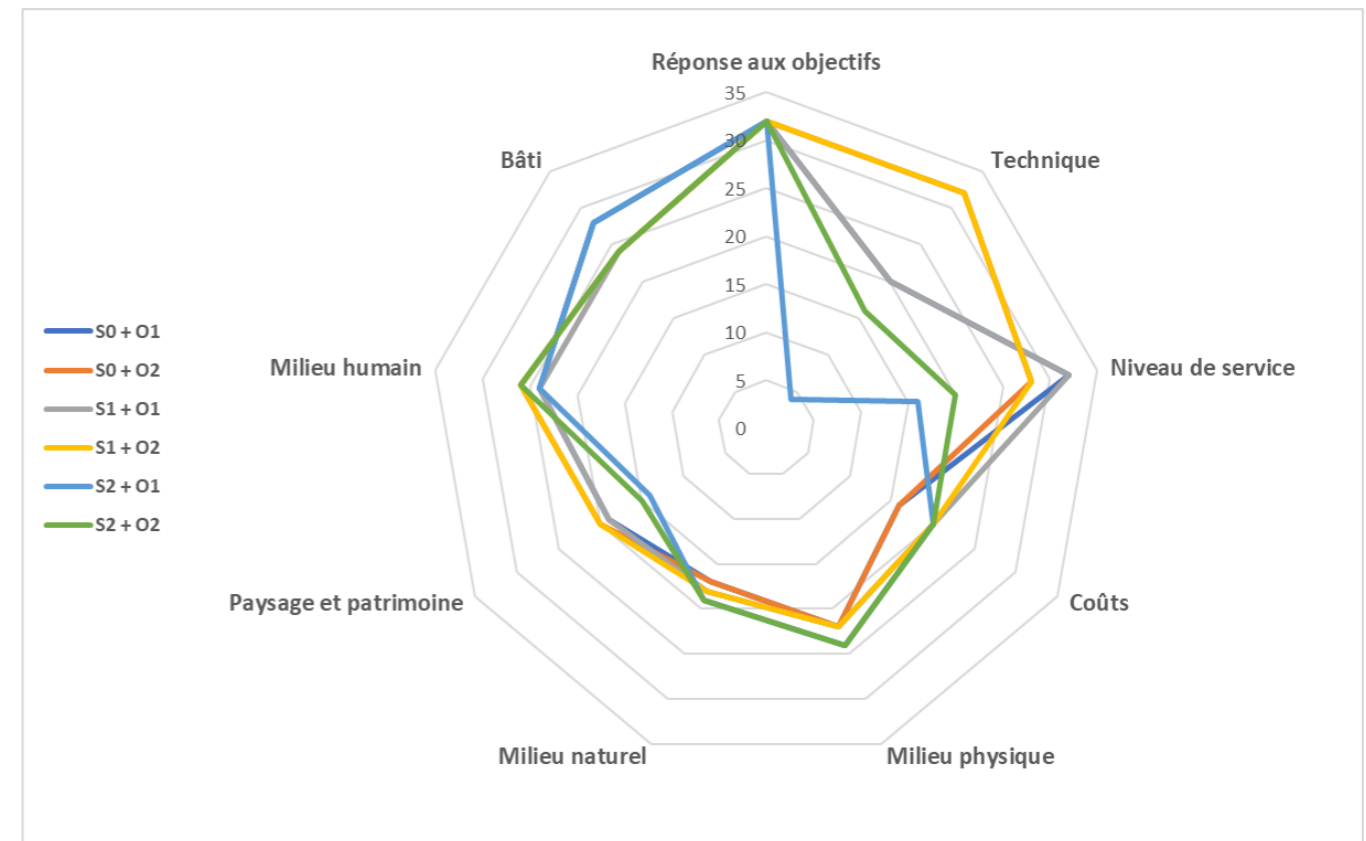


Figure 1 : La présentation de type « Radar » synthétisant la comparaison des fuseaux de contournement sud

Cette représentation en « Radar » montre que :

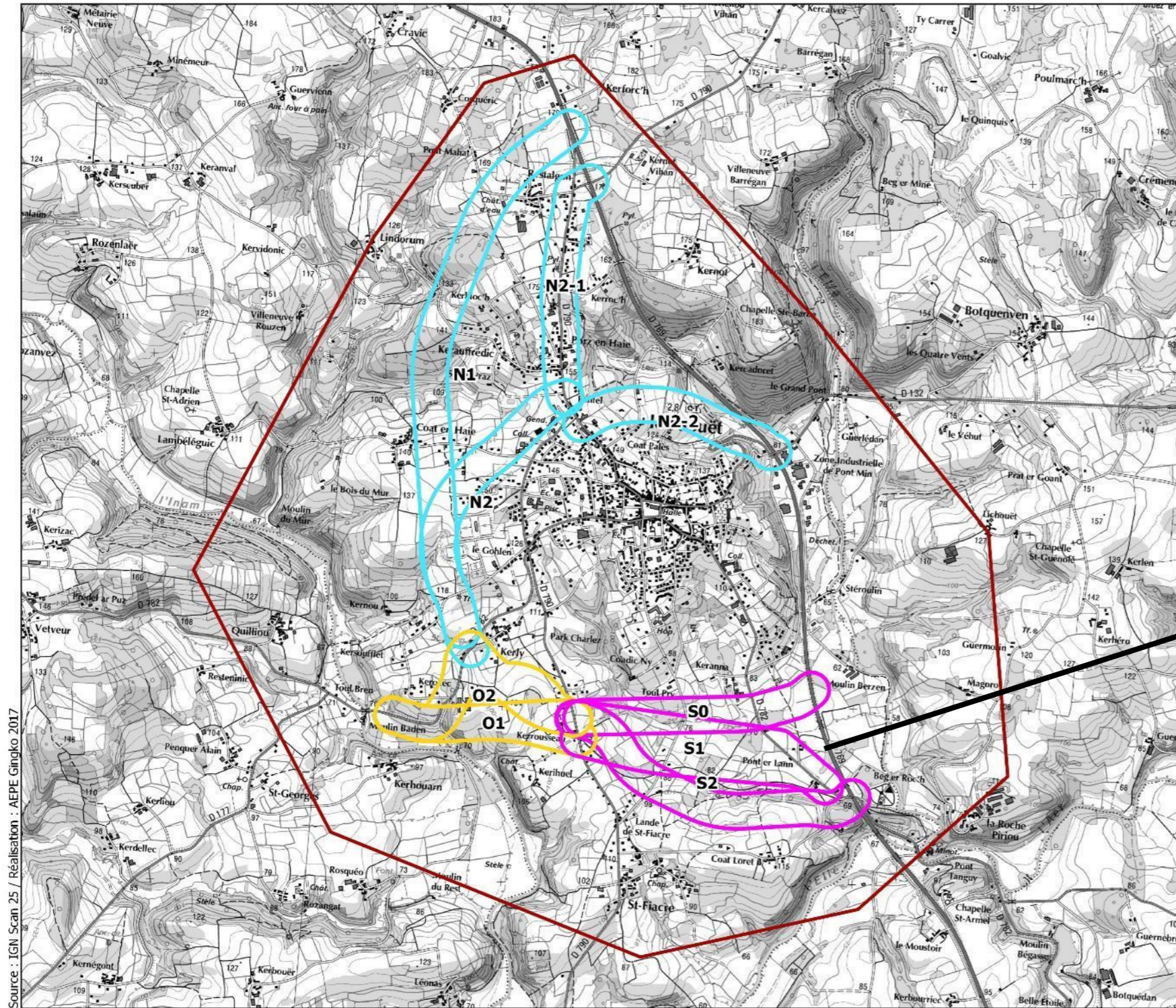
- le scénario S0 + (O1 ou O2) est le plus impactant sur le milieu naturel (zones humides et Natura 2000) et le plus coûteux ;
- le scénario S2 + (O1 ou O2) est le plus impactant sur le paysage et le patrimoine et S2 + O1 est le plus défavorable sur le plan technique ;
- le scénario S1 + (O1 ou O2), qui occupe la plus grande surface du radar est le plus pertinent.

Le travail mené sur les fuseaux à l'échelle communale, a permis d'aboutir au choix d'un fuseau passant au sud du centre-ville de La Faouët. Cf. Carte 2 Ci-après.

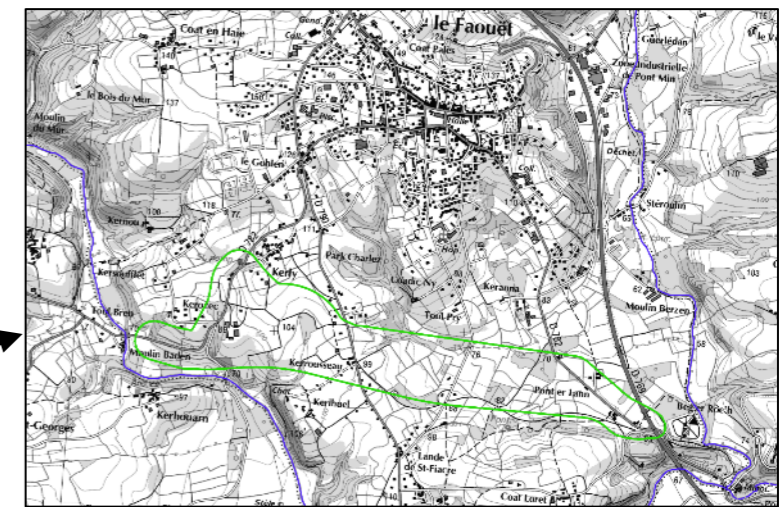
Pour la poursuite des études, les combinaisons de fuseaux S1+O1 ou S1+O2 ont donc été retenues pour aboutir au choix d'un fuseau englobant les fuseaux S1, O1 et O2. Ainsi, les études de détail et inventaires précis se sont ensuite poursuivis au sein de ce fuseau.

Ainsi, au sein du fuseau sud, plusieurs variantes de tracé ont été étudiées et envisagées. Ces variantes ont été présentées au public à travers un processus mis en place pour la concertation.

Ces variantes sont présentées ci-après au paragraphe II.3. Variantes de trace au sein du fuseau retenu.



Choix d'un fuseau au sud du centre-ville
 (Présenté en page suivante)



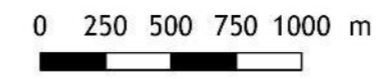
Légende

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

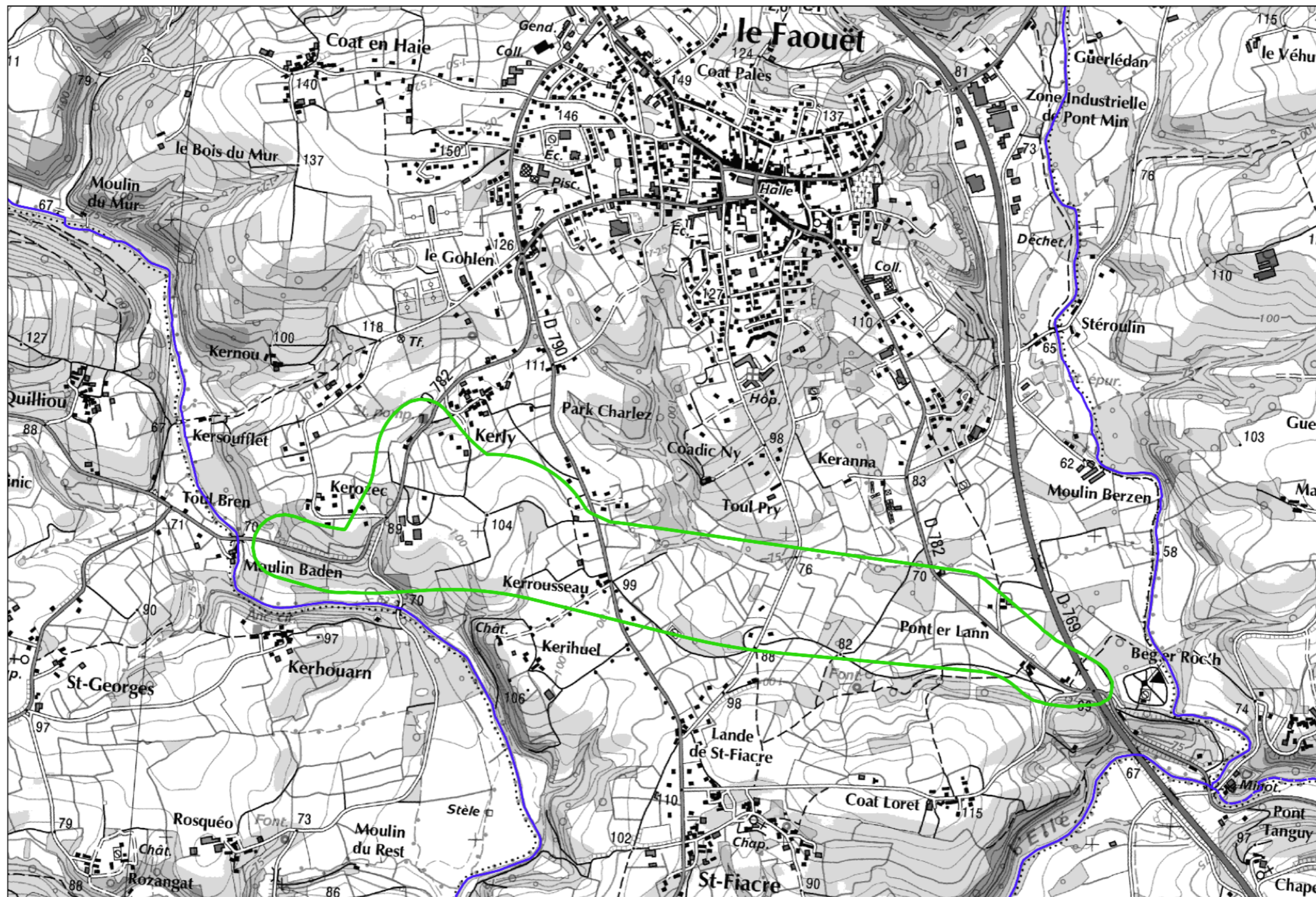
Source : IGN Scan 25 / Réalisation : AEPE Gingko 2017



Fuseaux d'étude



Carte 1 : Fuseaux étudiées à l'échelle communale

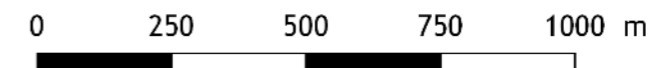


Source : IGN Scan25 / Réalisation : AEPE Gingko 2019



- Fuseau d'étude
- Limites communales

Fuseau d'étude retenu



Carte 2 : Fuseau retenu (sud du centre-ville de Le Faouët)

II.3. VARIANTES DE TRACE AU SEIN DU FUSEAU RETENU

Au sein de ce fuseau retenu plusieurs variantes de tracé ont été mises à l'étude et ont été présentées lors de la concertation. Ces variantes sont présentées sur les cartes suivantes.

La concertation a permis de :

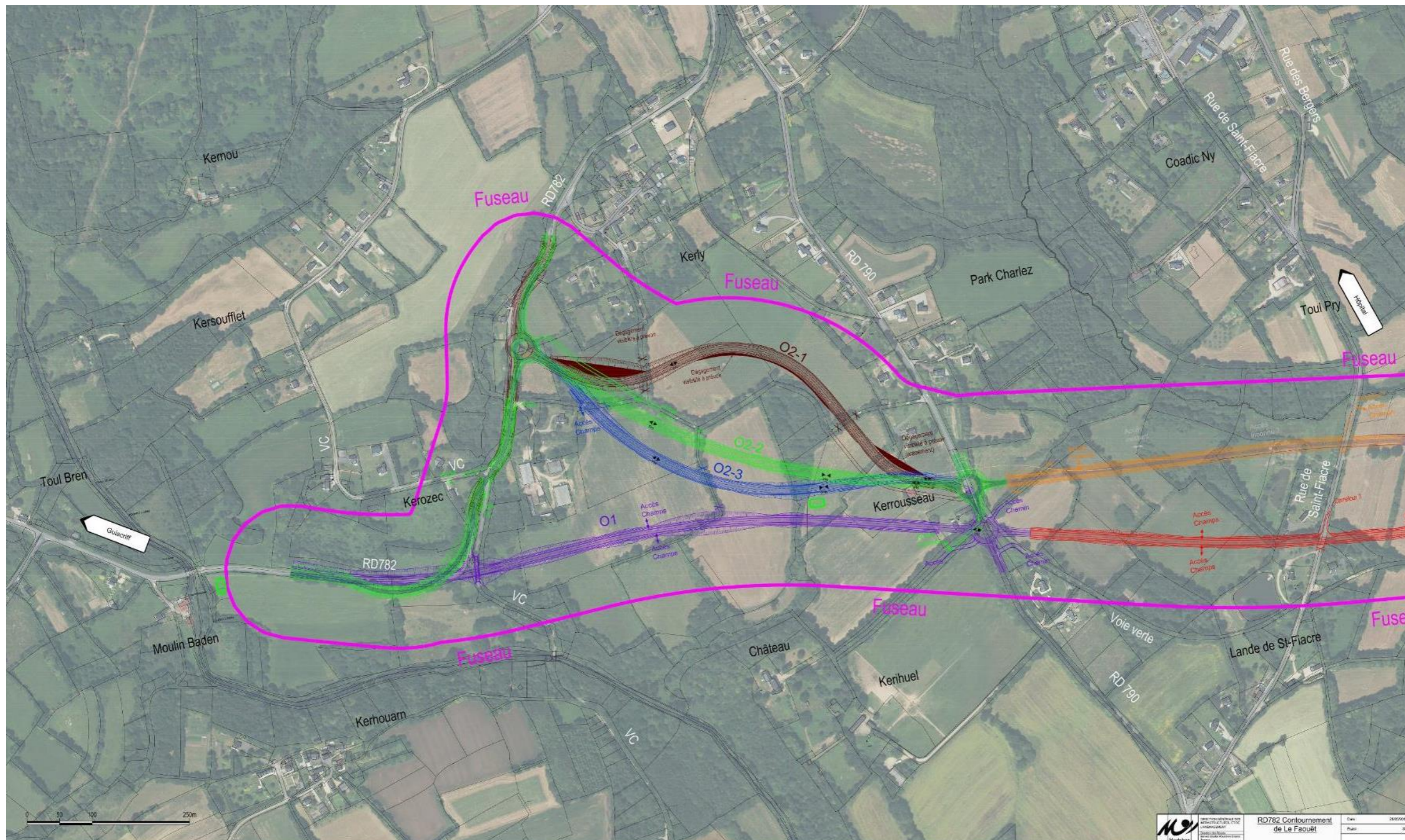
- Présenter les différentes variantes envisagées au sein du fuseau choisi,
- Recueillir les avis des différents acteurs du territoire sur ces variantes de tracé.

Il est à noter que la concertation a porté en 2018 sur le choix de principes généraux d'aménagements (tracés provisoires et à préciser). Les études de détail et de faisabilité sont menées en parallèle sur les années 2018 et 2019.

Les cartographies ci-après présentent les principes de tracé qui ont été envisagés au sein du fuseau retenu, et qui ont été présentés lors de la concertation. A l'ouest, quatre principes de variantes ont été étudiés et présentés : O1, O2-1, O2-2, O2-3. A l'est trois principes de variantes ont été étudiés et présentés : S1-1, S1-2, S1-3.

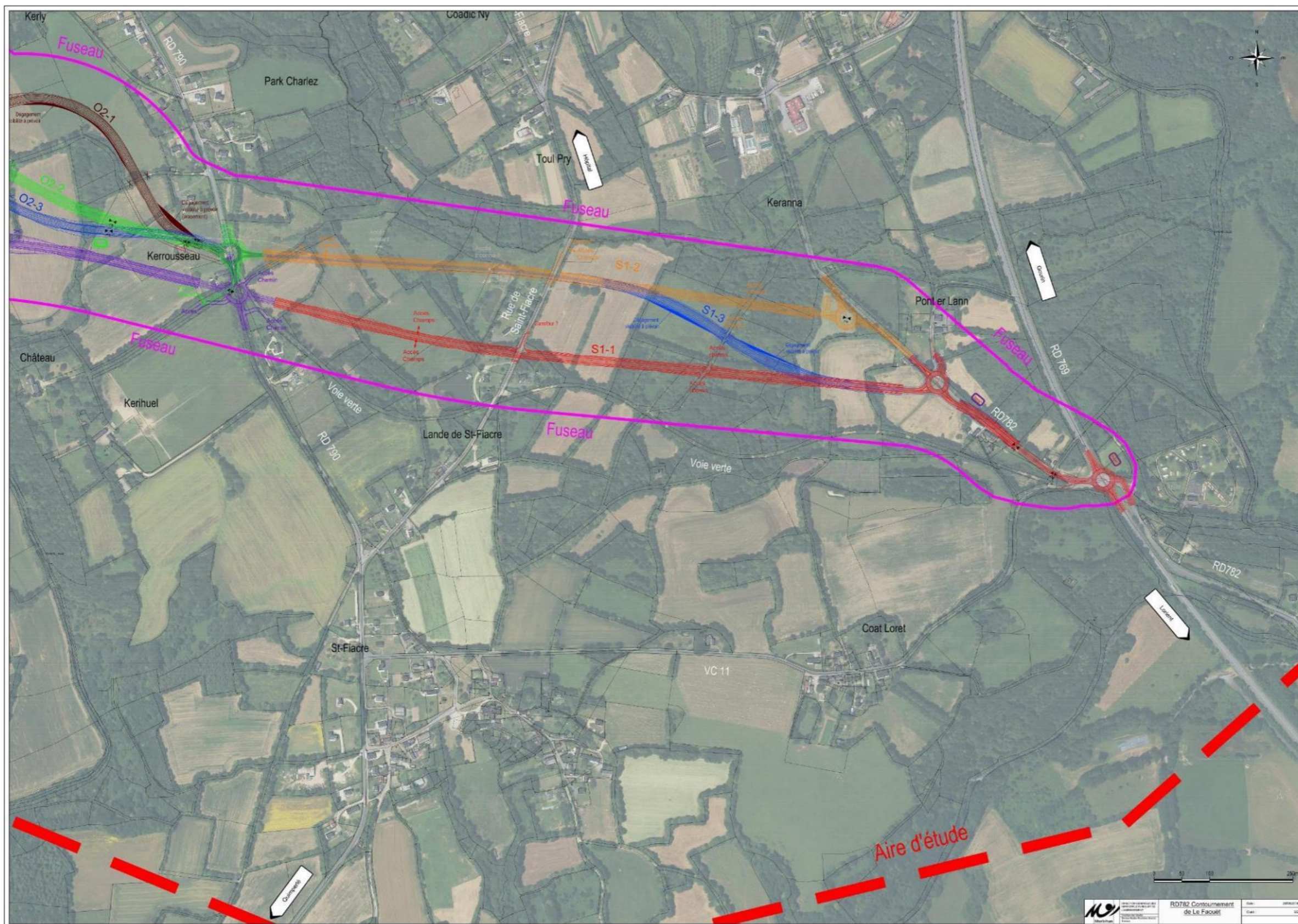
C'est donc lorsque le tracé final sera arrêté que les études de détail seront menées pour évaluer les impacts précis du projet sur l'environnement.

VARIANTES PRESENTES A L'OUEST DU FUSEAU



Carte 3 Variantes à l'ouest du fuseau

VARIANTES PRESENTES AU CENTRE ET A L'EST DU FUSEAU



Carte 4 : Variantes au centre et à l'est du fuseau

III. MOYENS MIS EN PLACE POUR INFORMER

III.1. ETAPES DE LA CONCERTATION ENTRE 2016 ET 2019

Le graphique ci-après présente les différentes actions mises en place pour informer et impliquer les acteurs du territoire autour du projet de contournement du centre-ville de Le Faouët.

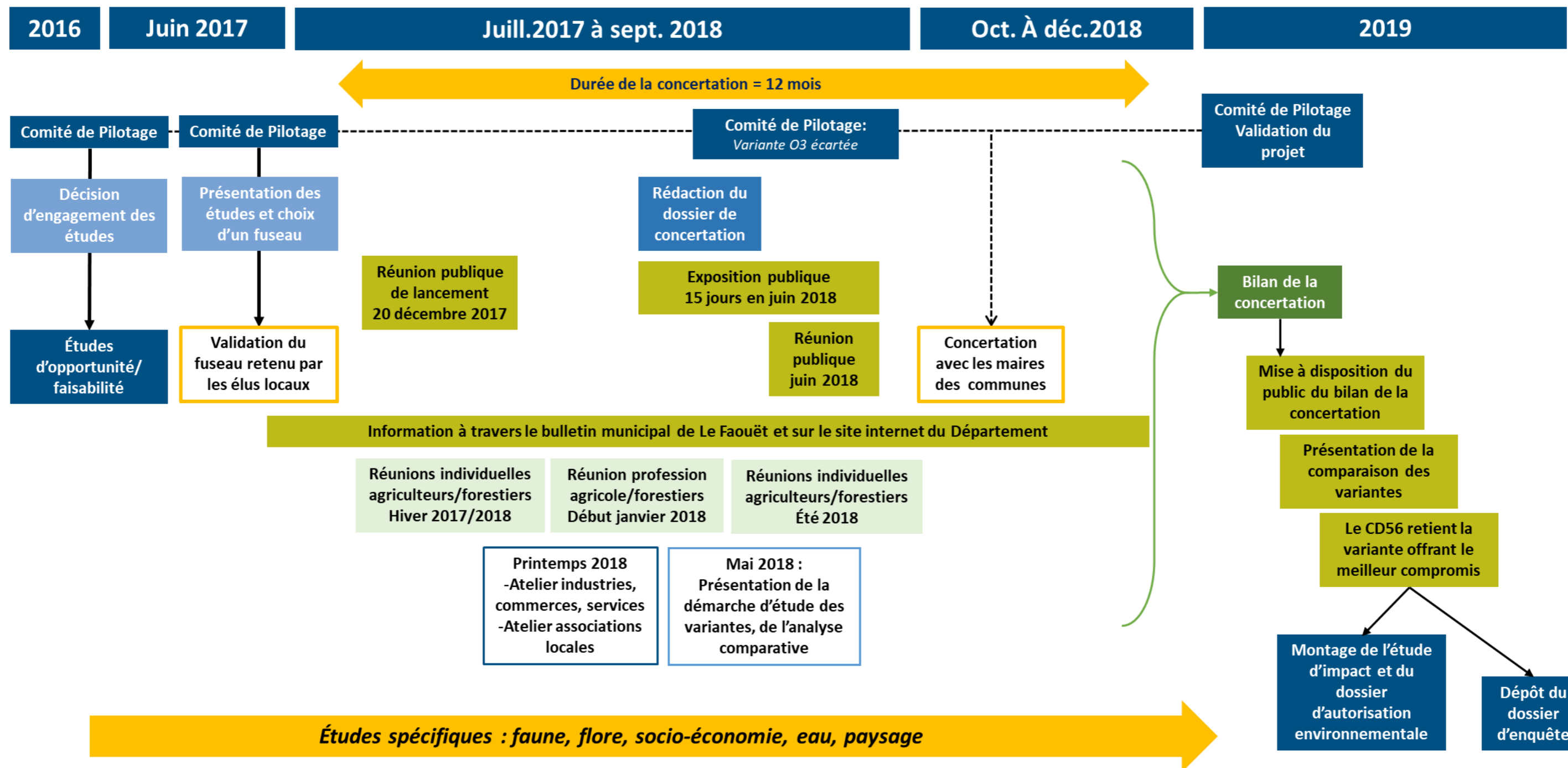


Figure 2 : Différentes actions mises en place pour informer et impliquer les acteurs du territoire autour du projet

III.2. PUBLIC VISE

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

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

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

III.3. MOYENS DE LA CONCERTATION : REUNIONS, COMITES, ATELIERS ET EXPOSITION

Les bureaux d'études intervenant sur les études préalables ont produit un ensemble de documents visuels permettant au public de mieux appréhender les enjeux du territoire et visualiser les solutions envisagées. Ainsi les cartographies, blocs diagrammes, maquettes 3D ont pu être produites et ont alimenté les panneaux d'affichages, le site internet de la commune, et les documents de présentation de l'avancement des études liées au projet.

III.3.1. REUNION PUBLIQUE DE LANCEMENT : REUNION 1

La concertation s'est ouverte par une réunion publique de lancement qui a eu lieu le 20 décembre 2017 à Le Faouët.

Cette réunion a eu pour objet :

- La présentation des objectifs généraux visés par le projet,
- La présentation du résultat de la phase d'études de faisabilité et d'opportunité qui s'est achevée en septembre 2017
- La présentation de l'avancement des études sur le nouveau projet, les fuseaux étudiés,
- La présentation du processus qui a permis d'arrêter un fuseau de passage au sud de Le Faouët (Cf. Carte 2, page 8).
- La présentation du plan de concertation envisagé.

Cette première réunion a permis de recueillir les questionnements des riverains et des associations locales. Les thématiques abordées concernaient essentiellement : le trafic actuel, la sécurité/dangerosité, les procédures réglementaires, le calendrier des travaux, les impacts sonores.

Certaines réponses ont été apportées lors de la réunion.

Selon les différentes interventions, la salle est plutôt favorable au projet de contournement et prête à s'impliquer dans la démarche de concertation.

A titre informatif, les personnes invitées à l'animation de cette réunion sont listées ci-après.

- Public : (cf. feuilles de présence)
- André LE CORRE – Maire de Le Faouët
- Marie -José CARLAC - Maire de Lanvénegen, excusée.
- Gérard PIERRE – Vice-Président du Département, délégué aux routes, aux transports, à la mer et au littoral
- Christian DERRIEN – Conseiller départemental du canton de Gourin
- Ghislaine LANGLET – Conseillère départemental du canton de Gourin, excusée.
- Xavier DOMANIECKI – CD56 - Directeur des routes
- Patrice ROY – CD56 – chargé de projet d'infrastructures
- Florence FOUSSARD – AEPE GINGKO – Chef de projet
- Alain DUCRET – AEPE GINGKO – Chef de projet



Figure 3 : Information de la tenue de la réunion publique du 20 décembre 2017

Les supports de présentation ont été mis à disposition du public sur le internet www.morbihan.fr.

III.3.2. MISE EN PLACE DE 3 ATELIERS THEMATIQUES

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

1/ATELIER AGRICULTEURS ET SYLVICULTEURS

Pour cet atelier du 7 février 2018 à destination des agriculteurs et sylviculteurs propriétaires et/ou exploitants concernés par le fuseau d'étude, 6 exploitants agricoles, 2 propriétaires forestiers (sapinière) assistés d'une autre personne, ont participé à cette réunion.

Les thèmes suivants étaient à l'ordre du jour :

- Présentation de l'opération et du fuseau retenu
- Présentation de la méthode d'enquête menée par la chambre d'agriculture
- Rappel des principes d'indemnisation
- Recueil des interrogations des agriculteurs et forestiers

Des rendez-vous individuels avec les exploitants et propriétaires présents lors de la réunion ont été pris sur place par la Chambre d'Agriculture afin d'approfondir le diagnostic et préciser les enjeux du territoire.

2/ATELIER ARTISANAT, COMMERCES, INDUSTRIE

Pour cet atelier du 19 mars 2018 les thèmes suivants étaient à l'ordre du jour :

- Présentation de l'opération et du fuseau retenu
- Présentation du contexte routier local
- Présentation du contexte économique
- Recueil des interrogations/remarques des participants

La réunion avait lieu à 10h un lundi matin pour permettre à un maximum de professionnels, notamment commerçants, de pouvoir y assister.

A 10h15, face à l'absence de public, Mr LE COURTOIS du Conseil Départemental du Morbihan a décidé de lever la séance. De ce fait, aucune remarque n'a été recueillie.

3/ATELIER PATRIMOINE, ESPACES NATURELS, LOISIRS

Pour cet atelier organisé le 22 mars 2018, les thèmes suivants étaient à l'ordre du jour :

- Présentation de l'opération et du fuseau retenu
- Présentation du volet Paysage et Patrimoine : études, résultats, enjeux
- Présentation du volet Milieux naturels : inventaires terrains, résultats, enjeux et mesures préconisées
- Présentation du volet Zones Humides et explications du fonctionnement des zones humides
- Recueil des interrogations/remarques des participants

Lors de cet atelier, une habitante, et deux associations étaient représentées : Ar Gaouenn et Nature et patrimoine en Centre-Bretagne.

III.3.3. DISPOSITIFS D'INFORMATION : PRESSE, INTERNET ET EXPOSITION PUBLIQUE

Une exposition publique organisée devant la mairie de Le Faouët, s'est traduite au travers de panneaux, d'un dossier de concertation et d'un registre de dépôt.

COMMUNICATION VIA EXPOSITION SUR L'ESPACE PUBLIC

Une exposition publique a été mise en place et 6 panneaux expliquant le travail mené sur le projet ont été affichés sur des supports extérieurs devant la mairie de Le Faouët du 15 au 29 juin 2018 inclus. Cela a permis aux habitants de pouvoir librement consulter les avancements des études et des tracés envisagés à ce stade du développement du projet.

Les photos ci-après en témoignent. Le contenu des affiches est intégralement disponible en Annexe 7 de la présente pièce.

MISE A DISPOSITION DU DOSSIER DE CONCERTATION EN MAIRIE

Par ailleurs, le dossier de concertation a été mis à disposition du public en mairie de Le Faouët.

COMMUNICATION VIA INTERNET ET LA PRESSE

Le dossier de concertation est mis à disposition sur le site Internet du Conseil Départemental www.morbihan.fr rubrique déplacements/Route/Etude du contournement de Le Faouët.

L'actualité du projet a régulièrement été relayée sur le site internet du conseil départemental, et a notamment informé du calendrier des réunions de concertations à venir suite à la première réunion du 20 décembre 2017.

A titre d'exemples, des extraits du site Morbihan.fr figurent en Annexe 1 et Annexe 3 et consistent à :

- Informer des dates des ateliers et des réunions de concertation,
- Informer de la tenue de l'exposition publique suivie d'une réunion publique le 28 juin 2018.

La presse a relayé les principales étapes de la concertation dans les journaux Ouest France et Le Télégramme. L'essentiel des articles parus sont intégralement consultables en Annexes du présent dossier et certains extraits dans les pages qui suivent.

Le site internet de la commune de Le Faouët a relayé plusieurs informations, notamment une fiche d'information a été publiée sur le site internet de la commune de Le Faouët en janvier 2018, son contenu figure en Annexe 2 du présent dossier.



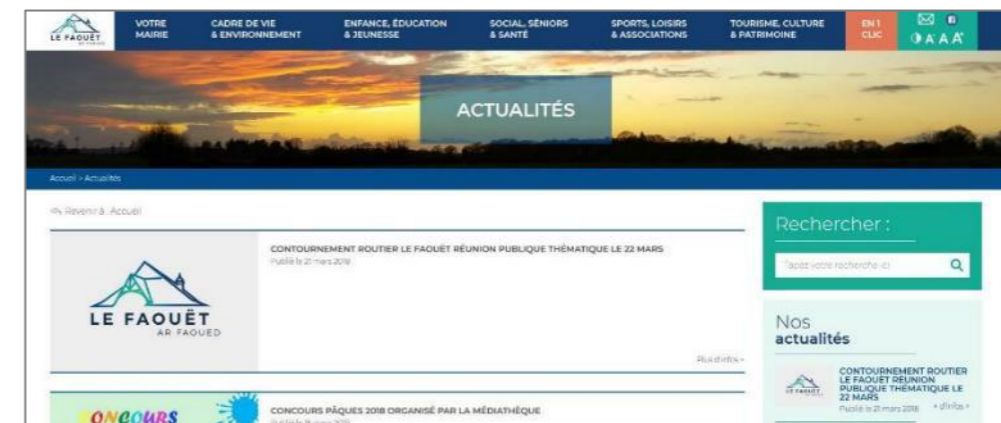
Figure 4 : Actualité du projet relayée sur le site internet du CD 56



Figure 6 : fiche d'information publiée sur le site internet de la commune de Le Faouët



Figure 5 : Extrait de l'information diffusée sur le site internet Morbihan.fr : calendrier des réunions



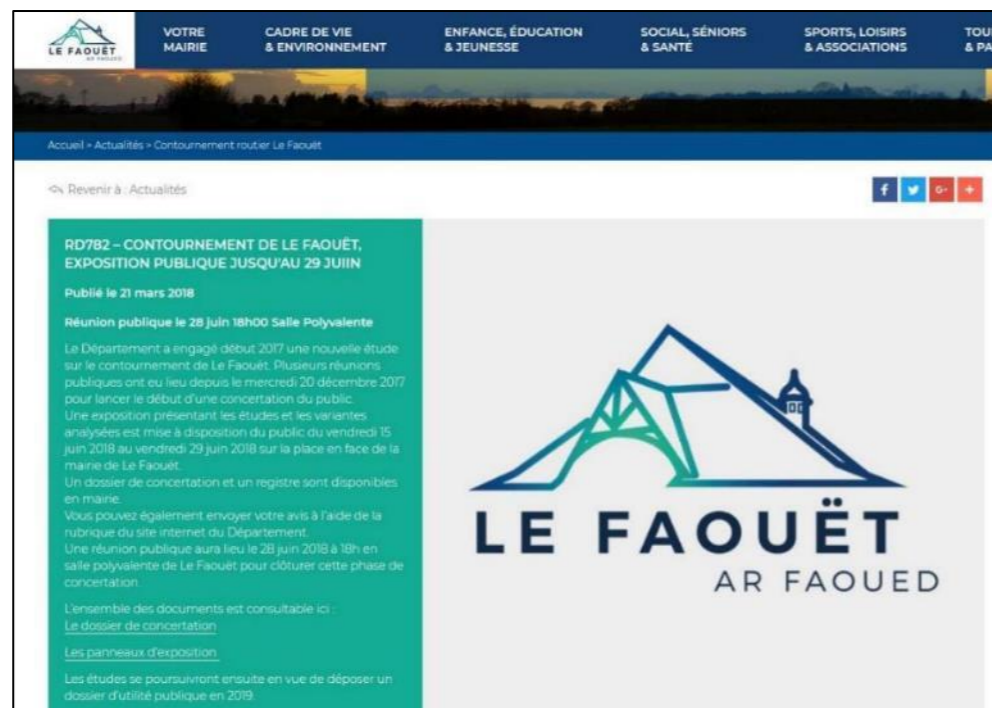


Figure 7 : Extraits de l'information relayée sur le site internet de la commune de Le Faouët

Les photographies ci-après présentent l'exposition public des enjeux et variantes alors envisagées sur la commune.



Photo 1 : Affichage public de 6 panneaux d'information sur le projet

ARTICLES DE JOURNAUX ET INFORMATION DU PUBLIC SUR LE PROJET

Information des dates d'ateliers et réunions de concertation sur Morbihan.fr

RD782 - Contournement de Le Fauouët, calendrier des réunions de concertation

Le Département a engagé début 2017 une nouvelle étude sur le contournement de Le Fauouët. Une réunion publique a eu lieu le mercredi 20 décembre 2017 pour lancer le début d'une concertation du public.



Après une réunion avec les agriculteurs et les exploitants forestiers qui a eu lieu le 7 février, plusieurs d'ateliers sont programmés au cours du mois de mars à la salle polyvalente de la mairie de Le Fauouët.

Médecins: Transports routiers

Information relayée sur le site internet de la mairie de Le Fauouët



Objet de l'opération: Le Département a engagé début 2017 une nouvelle étude sur le contournement de Le Fauouët, une réunion publique a eu lieu le mercredi 20 décembre 2017 pour lancer le début d'une concertation du public.



Timeline of public consultation events: Réunion publique (20 Dec 2017), 3 réunions publiques thématiques (19 Mar 2018, 16 Mar 2018, 22 Mar 2018), Exposition (19 Mar 2018), Réunion publique (19 Jun 2018), Bilan de concertation (19 Jun 2018).

Article de journal Ouest France du 15/11/2017



Le Fauouët Déviation: le public peut donner son avis

La route départementale 782 reliant les communes de Fauouët, Lanvégen et Guissac anime les débats depuis une vingtaine d'années. Les élus du contournement de l'agglomération faouëtaise ont demandé en Mars, Aujourd'hui, le Département engage une phase de concertation du public, pendant l'élaboration de la phase avant projet.

Article de journal Ouest France du 11/12/2017



Le Fauouët Déviation Sud. Début de la concertation

Le mardi 20 décembre, à la salle des fêtes, une réunion publique est organisée sur le contournement de la déviation sud de Le Fauouët. L'objectif est d'associer, d'informer et de recueillir les remarques et suggestions du public sur la déviation sud.



Article de journal Ouest France du 19/12/2017



Le Fauouët Contournement sud. Des habitants mobilisés

Mardi 19 décembre, à 18 h, à la salle des fêtes, une réunion publique est organisée sur le contournement de la déviation sud de Le Fauouët. L'objectif est d'associer, d'informer et de recueillir les remarques et suggestions du public sur la déviation sud.



Article de journal Ouest France du 20/12/2017



Le Fauouët Déviation sud: la concertation continue

Le Fauouët - Ce mercredi 20 décembre, à 18 h, à la salle des fêtes, une réunion publique est organisée par les services du département. L'objectif est de recueillir les remarques et suggestions du public sur la déviation sud.



Article de journal Télégramme du 22/12/2017



Déviation sud. De Pont Er Lann à Pont Baden

C'est dans ce cadre que se déroulent les réunions publiques. L'objectif est d'associer, d'informer et de recueillir les remarques et suggestions du public sur la déviation sud.



Article de journal Ouest France du 23/12/2017



Un projet de déviation du Fauouët par le sud

Le Fauouët - Diverses réunions sont organisées concernant le projet de la modification de la D782 reliant Le Fauouët à Guissac par le sud. L'objectif est de recueillir les remarques et suggestions du public sur la déviation sud.



Article de journal Ouest France du 22/06/2018



Déviations, une réunion d'utilité publique le 28 juin

Le Fauoët — En 2017, le département du Morbihan a lancé une nouvelle étude de contournement de l'agglomération faouëtaise par la départementale 782, reliant Guiteuff à Fauoët.



Place Plantie Sur la place, le feu des panneaux de signalisation... La circulation par la route 782... Réunion publique le jeudi 28 juin à 18h salle polyvalente de Le Fauoët

Article de journal Télégramme du 29/06/2018

Déviations Sud. 50 personnes à la réunion publique - Le Fauoët - Le Télégramme.fr



50 personnes à la réunion publique de mardi 28 juin à Fauoët.

Plus de 50 personnes ont participé à la réunion publique de mardi 28 juin à Fauoët, pour discuter de la déviation sud de la route départementale 782.

Le point est de 30 personnes à la réunion publique de mardi 28 juin à Fauoët, pour discuter de la déviation sud de la route départementale 782. Le projet de déviation sud de la route départementale 782, reliant Guiteuff à Fauoët, a été présenté à la réunion publique de mardi 28 juin à Fauoët.

Le budget de l'État est de 100 milliards d'euros en 2018. Dans les prochains mois, ce chiffre sera porté à 110 milliards d'euros. Le budget de l'État est de 100 milliards d'euros en 2018. Dans les prochains mois, ce chiffre sera porté à 110 milliards d'euros.

https://www.letelegramme.fr/morbihan/le-fauoet/deviation-sud-50-personnes-a-la-reun-1.1111111

Déviations Sud. 50 personnes à la réunion publique - Le Fauoët - Le Télégramme.fr



50 personnes à la réunion publique de mardi 28 juin à Fauoët.

Plus de 50 personnes ont participé à la réunion publique de mardi 28 juin à Fauoët, pour discuter de la déviation sud de la route départementale 782.

Le point est de 30 personnes à la réunion publique de mardi 28 juin à Fauoët, pour discuter de la déviation sud de la route départementale 782. Le projet de déviation sud de la route départementale 782, reliant Guiteuff à Fauoët, a été présenté à la réunion publique de mardi 28 juin à Fauoët.

Le budget de l'État est de 100 milliards d'euros en 2018. Dans les prochains mois, ce chiffre sera porté à 110 milliards d'euros. Le budget de l'État est de 100 milliards d'euros en 2018. Dans les prochains mois, ce chiffre sera porté à 110 milliards d'euros.

Article de journal Ouest France du 30/06/2018



Une déviation pour redynamiser et désengorger

Le Fauoët — Les services de conseil départemental étaient de retour au Fauoët, jeudi. Le projet de la déviation Sud est à l'étude et suscite bon nombre d'interrogations de la part des riverains.



Sur la RD782, il y a souvent des poids lourds qui passent. Le projet de déviation sud de la route départementale 782, reliant Guiteuff à Fauoët, a été présenté à la réunion publique de mardi 28 juin à Fauoët.

Le point est de 30 personnes à la réunion publique de mardi 28 juin à Fauoët, pour discuter de la déviation sud de la route départementale 782. Le projet de déviation sud de la route départementale 782, reliant Guiteuff à Fauoët, a été présenté à la réunion publique de mardi 28 juin à Fauoët.

Le budget de l'État est de 100 milliards d'euros en 2018. Dans les prochains mois, ce chiffre sera porté à 110 milliards d'euros. Le budget de l'État est de 100 milliards d'euros en 2018. Dans les prochains mois, ce chiffre sera porté à 110 milliards d'euros.

Article de journal Ouest France du 02/07/2018

Une déviation pour redynamiser et désengorger Page 1 sur 5



Une déviation pour redynamiser et désengorger

Le Fauoët — Les services de conseil départemental étaient de retour au Fauoët, jeudi. Le projet de la déviation Sud est à l'étude et suscite bon nombre d'interrogations de la part des riverains.



Sur la RD782, il y a souvent des poids lourds qui passent. Le projet de déviation sud de la route départementale 782, reliant Guiteuff à Fauoët, a été présenté à la réunion publique de mardi 28 juin à Fauoët.

Le point est de 30 personnes à la réunion publique de mardi 28 juin à Fauoët, pour discuter de la déviation sud de la route départementale 782. Le projet de déviation sud de la route départementale 782, reliant Guiteuff à Fauoët, a été présenté à la réunion publique de mardi 28 juin à Fauoët.

Le budget de l'État est de 100 milliards d'euros en 2018. Dans les prochains mois, ce chiffre sera porté à 110 milliards d'euros. Le budget de l'État est de 100 milliards d'euros en 2018. Dans les prochains mois, ce chiffre sera porté à 110 milliards d'euros.

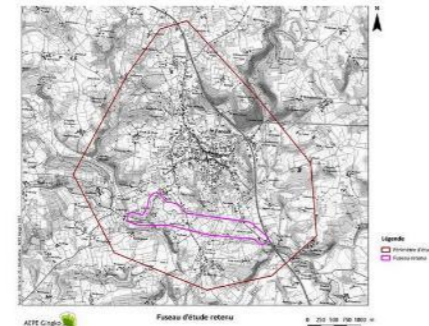
https://www.ouest-france.fr/morbihan/le-fauoet/deviation-pour-redynamiser-et-desengorger-1.1111111

Extrait du site Morbihan.fr : information de la tenue de l'exposition publique suivie d'une réunion publique le 28 juin 2018

- TOUTES LES ACTUALITES
Toute notre actualité
Toutes les séries
Recherche thématique
'Morbihan', le magazine
Une question?
Exposition des études et variantes du 15 au 29 juin - Face à la mairie de Le Fauoët
Réunion publique le jeudi 28 juin à 18h salle polyvalente de Le Fauoët
Téléchargez le dossier de concertation

RDV 782 - Contournement Le Fauoët, exposition et réunion publique - Fin de la phase de concertation

Le Département a entamé début 2017 une nouvelle étude sur le contournement de Le Fauoët. Plusieurs réunions publiques ont eu lieu depuis le mercredi 20 décembre 2017 pour lancer le début d'une concertation du public.



Une exposition présentant les études et les variantes analysées est mise à disposition du public du vendredi 15 juin 2018 au vendredi 29 juin 2018 sur la place en face de la mairie de Le Fauoët.

Un dossier de concertation et un registre sont disponibles en mairie.

Vous pouvez également envoyer votre avis à l'adresse de la rubrique contact contact@morbihan.fr.

Une réunion publique aura lieu le 28 juin 2018 à 18h en salle polyvalente de Le Fauoët pour clôturer cette phase de concertation.

Les études de concertation amènent en vue de déposer un dossier d'utilité publique en 2019. Pour plus d'informations, consultez la page https://www.morbihan.fr/fr/services/dep/plan-de-travail/contournement-de-le-fauoet/ Aucune page d'avisable

III.3.4. REUNION PUBLIQUE 2 : CLOTURE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

À la suite de l'exposition publique, une réunion publique d'information a été organisée le jeudi 28 juin 2018 à Le Faouët.

Cette réunion publique de clôture a eu pour objectif de présenter la recherche de tracés en cours d'étude ainsi que les critères retenus pour réaliser une analyse comparative.

Comme le montre la photo de presse aux pages suivantes, une cinquantaine de personnes dont 20 ont accepté de signer la feuille de présence insérée en Annexe 6 du présent document.

Les journaux locaux ont relayé l'information avant et après la tenue de cette réunion :

- La coupure de journal Ouest France datée du Vendredi 22 juin 2018, informant de l'organisation d'une réunion publique le 28 juin 2018 à 18h.
- La coupure de journal Le Télégramme datée du 29 juin 2018, relate la tenue de la réunion du 28 juin 2018, à laquelle une cinquantaine de riverains ont participé.

Les extraits d'articles de journal figurent ci-après.



Figure 8 : La coupure de journal Ouest France datée du Vendredi 22 juin 2018



Figure 9 : La coupure de journal Le Télégramme datée du 29 juin 2018

III.3.5. CONCERTATION AVEC LES COMMUNES

Les représentants des communes de Le Faouët et de Lanvénegen ont été rencontrés au cours de 2 réunions d'échanges les 8 novembre 2018 et 31 janvier 2019 pour évoquer 3 sujets principaux qui ont amené à retravailler les variantes à l'issue de la concertation du public :

- **1/ Le tracé d'O1 en traversée du vallon de la route du Pont Neuf** qui constitue un enjeu environnemental (zone humide et corridor écologique) et un enjeu de desserte locale en extrémité Ouest du projet.
- **2/ Le rétablissement de la rue Saint Fiacre**, avec une problématique de desserte logistique de l'hôpital de Le Faouët.
- **3/ Le tronçon Est nommé E** présenté lors de la concertation qui a généré de l'incompréhension et des inquiétudes chez les habitants du hameau de Pont er Lann et le hameau de Petit Coat Loret.

III.3.6. COMITES DE PILOTAGE

Un comité de pilotage a été constitué afin de valider les grandes étapes de l'opération et cadrer le calendrier des études. Plusieurs réunions de ce comité de pilotage ont ponctué le processus de développement du projet et rythmé les temps de concertation.

Ces Comités de Pilotage ont été présidés par le vice-président en charge des infrastructures du conseil départemental du Morbihan (CD 56) représentant l'instance de décision, dans le cadre de la gouvernance du projet de contournement de Le Faouët.

Les maires des communes de Le Faouët et de Lanvénegen et les conseillers départementaux du canton de Gourin font également partie de ce comité.

Le dernier COPIL du 27 février 2019 a permis de faire un point d'avancement sur la comparaison des variantes et choisir un tracé préférentiel.

IV. BILAN DE LA CONCERTATION

THEMATIQUES RESSORTIES DE LA CONCERTATION

Sept grandes thématiques sont ressorties de la concertation, à savoir :

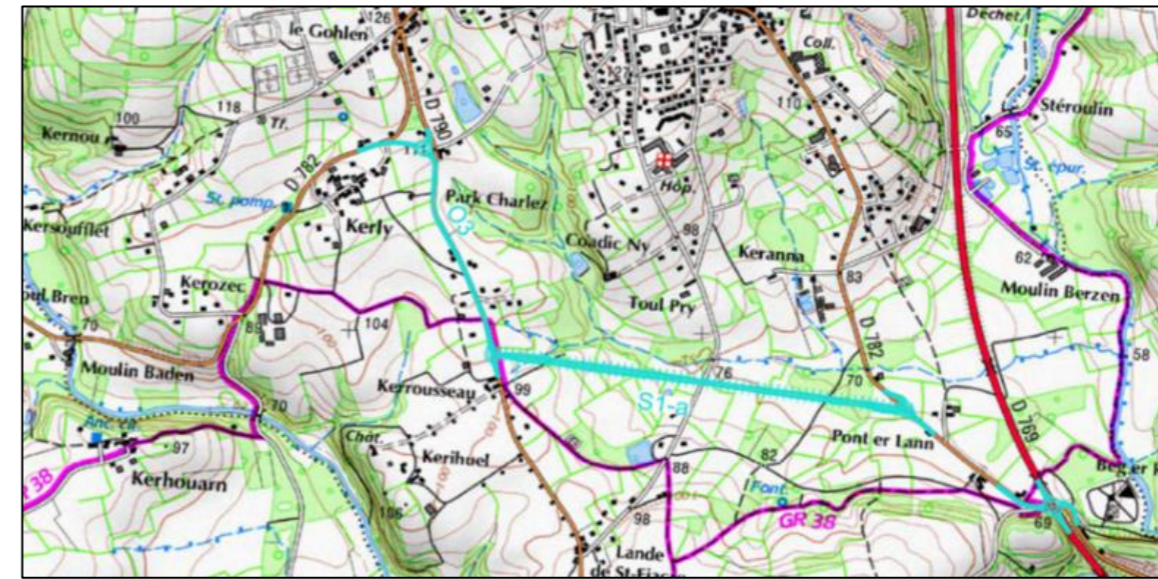
- Echéance des travaux
- Impact sur le bâti :
- Impact sur l'activité économique du centre-ville
- Données accidents :
- Trafics poids lourds :
- Mise en valeur du patrimoine
- Impact sur les exploitations agricoles, accès, parcelles...)

Ces thématiques sont abordées ci-après au travers d'une présentation des tracés étudiés et d'un tableau de synthèse précisant les réponses apportées en partie « IV. Réponses aux principales interrogations ».

IV.1. ETUDE D'UNE PROPOSITION DE TRACE

Un scénario de fuseau alternatif, dit O3, a été proposé par les associations Ar Gouenn et Nature et Patrimoine Centre Bretagne lors de l'atelier de concertation du 22 mars 2018.

Ce scénario consiste à étendre le fuseau d'étude vers le nord (en jaune sur la carte en page suivante), au-dessus du hameau de Kerly. Le département a analysé cette proposition selon la même démarche suivie en 2017.



Carte 5 : Tracé de principe du scénario O3

Le scénario O3 a plus tard été écarté en COPIL car il ne répondait que partiellement aux objectifs visés par le projet et que son impact sur le bâti est tel qu'il ne peut pas être retenu malgré des avantages environnementaux pourtant indéniables.

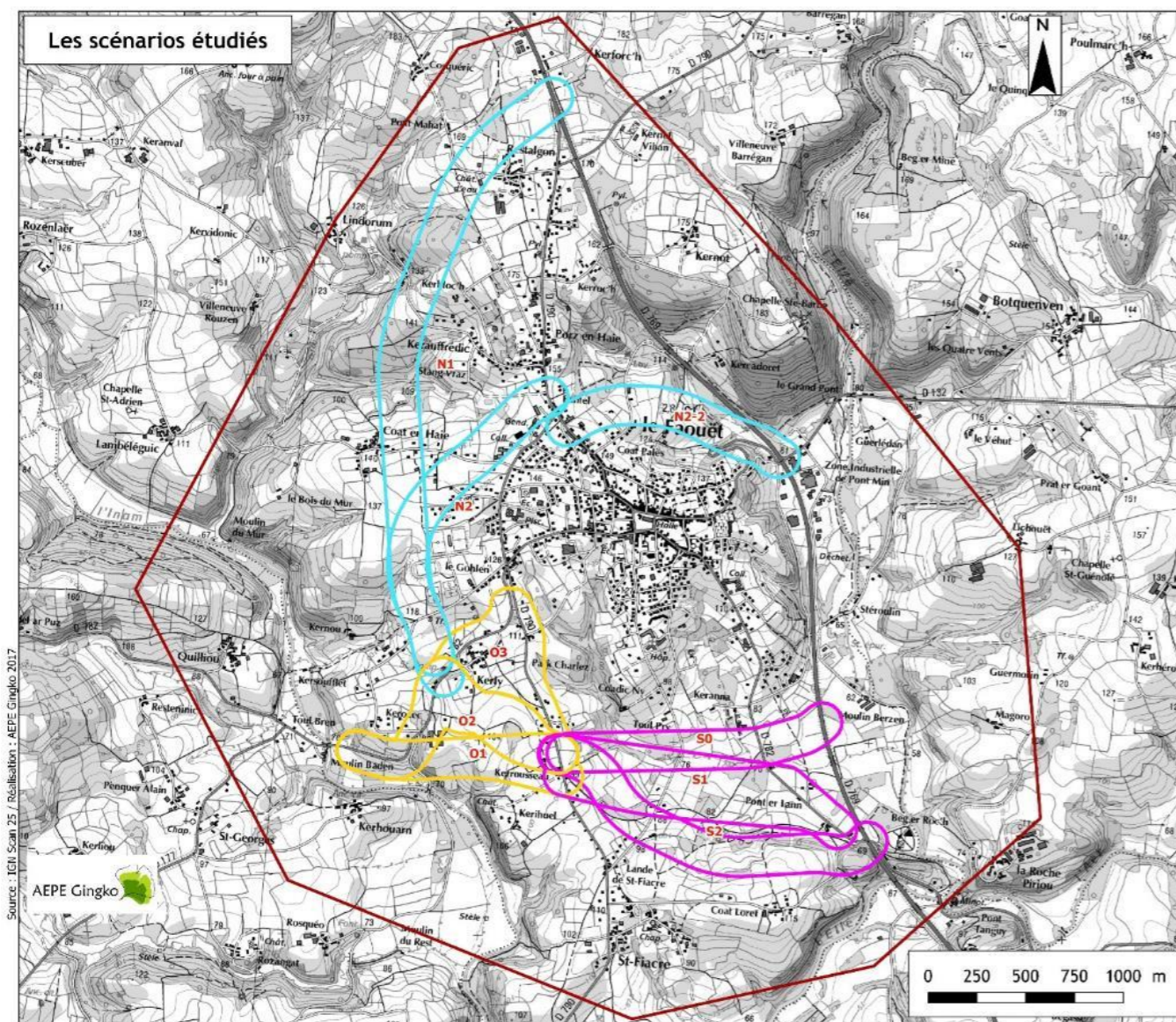
IV.2. CONFIRMATION DU PERIMETRE DU FUSEAU SUD

Le travail d'études préalables à l'échelle communale a permis d'orienter le choix en COPIL sur un principe de déviation du bourg par le sud du centre-ville de le Faouët, en amont de la concertation.

Lors de la concertation, les fuseaux qui ont été étudiés ont été présentés afin de permettre la compréhension du cheminement qui a mené à ce choix. La proposition O3 a été écartée lors du COPIL du 24 mai 2018, et le choix du fuseau Sud comprenant O1, O2, S1 et S2 a été conforté par la présentation en concertation.

Les études de détail ont ensuite dès lors été menées au travers d'un travail assidu d'élaboration de variantes de tracé au sein de ce fuseau sud retenu.

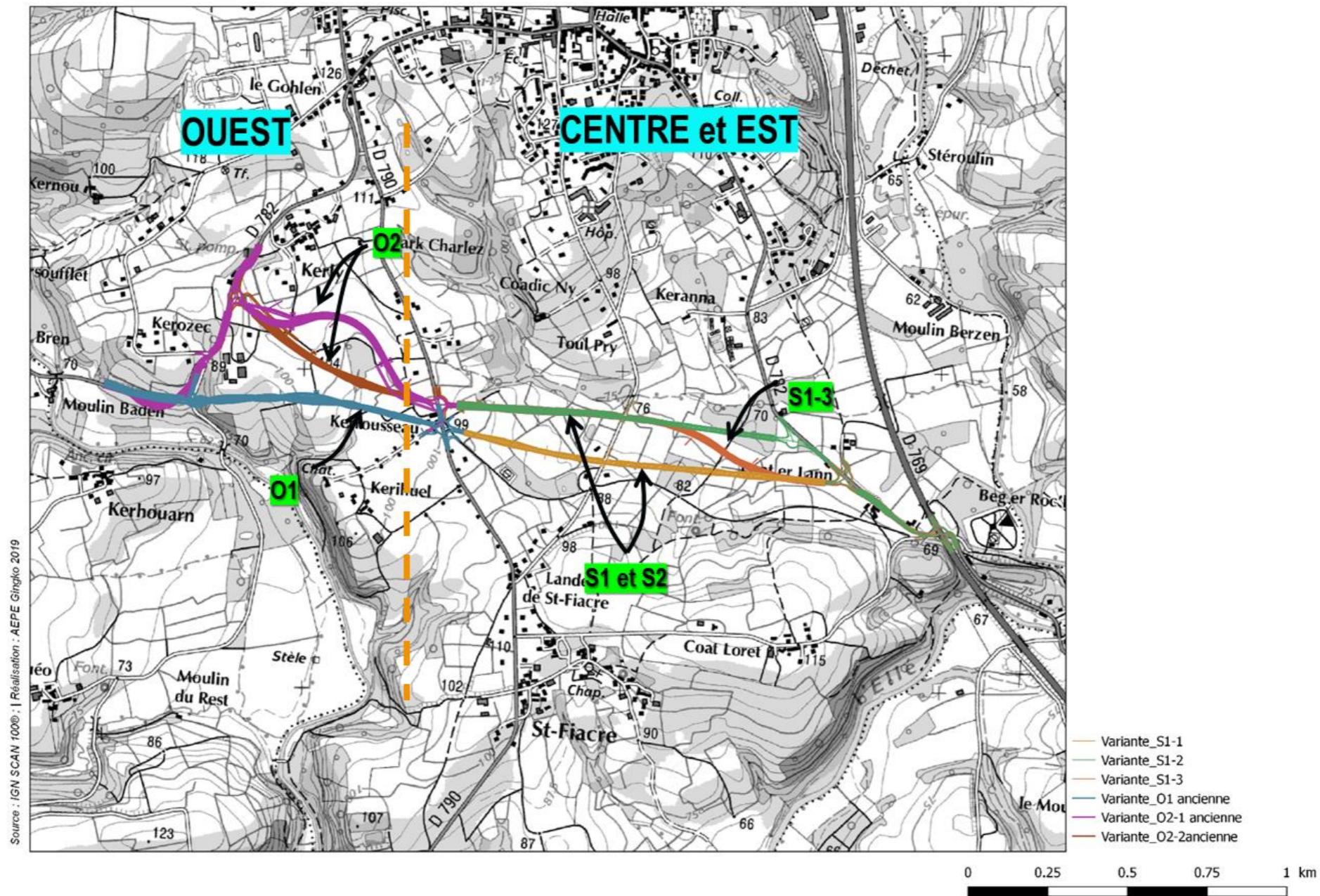
Ces variantes de tracé au sein du fuseau tiennent compte de l'ensemble des enjeux en vue de définir le projet de contournement final.



IV.3. TRACES ETUDIÉES AU COURS ET A LA SUITE DE LA CONCERTATION

Au même titre que les différents fuseaux, les variantes qui ont été étudiées ont été présentées lors de la concertation. Elles sont représentées sur la carte suivante. Pour une meilleure compréhension le fuseau d'étude a été découpé en 2 portions.

- Variantes Ouest : de Moulin de Baden à Kerrousseau ;
- Variantes Centre et Est : De Kerrousseau au niveau du hameau de Pont-er-Lann, puis la connexion à la RD 769 qui mène au centre-ville de Le Fauët.



Carte 6 : Variantes présentées lors de la concertation

Le cheminement de comparaison et de sélection des variantes est retracé dans les pages suivantes.

VARIANTES OUEST : DE MOULIN DE BADEN A KERROUSSEAU

LORS DE LA CONCERTATION : 3 VARIANTES PRESENTEES

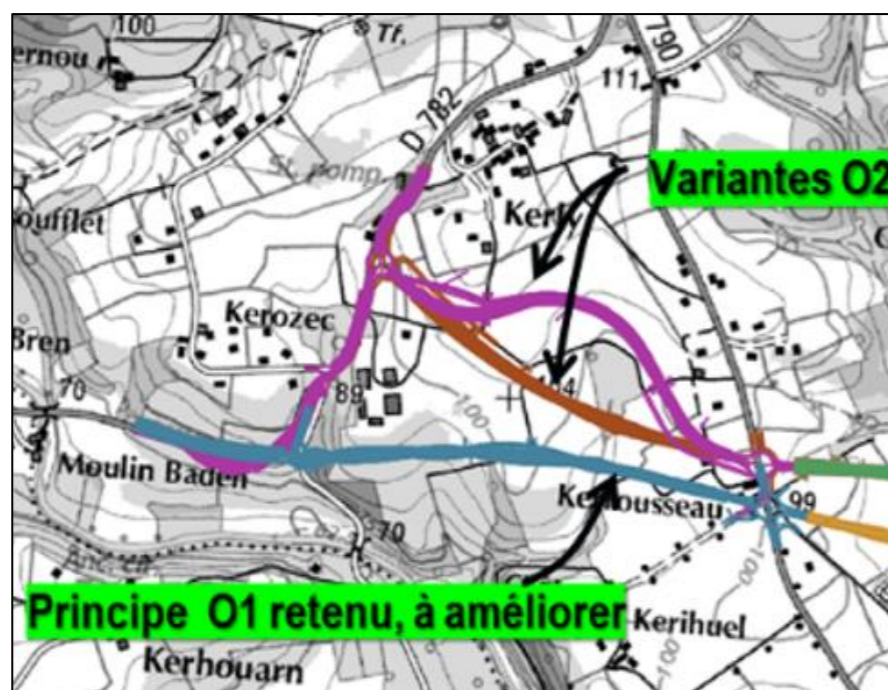
Les variantes Ouest présentées en concertation étaient au nombre de 3 :

- O1 : (en bleu) liaison quasi-rectiligne entre Moulin de Baden et Kerrousseau, passant au-dessus du vallon
- O2-1 : (en rose) relie le hameau de Moulin Baden à Kerrousseau en contournant le vallon et un petit boisement par le nord et passant par le hameau de Kerozec, et au sud du hameau de Kerly et créant un giratoire
- O2-2 (en marron) : relie le hameau de Moulin Baden à Kerrousseau en contournant le vallon et un petit boisement par le sud passant par le hameau de Kerozec, et au sud du hameau de Kerly et créant également un giratoire

Ces trois variantes se connectent aux variantes « Centre » par un giratoire qui sera créé au niveau de la RD 790 ouest.

Au moment de la concertation publique, les enjeux importants ressortis ont été la desserte locale pour Lanvengen, la circulation des engins agricoles et la recherche du niveau de service routier.

A l'issue de la concertation publique, le morcellement agricole ainsi que la perturbation des accès agricoles générés par les variantes O2-1 et O2-2 ont conduit à privilégier la variante O1, se révélant plus acceptable. D'autre part, le niveau de service routier visé par le conseil départemental a été évalué comme étant moins satisfaisant pour les variantes O2 qui posent des difficultés techniques. Cela a conforté le choix de poursuivre la réflexion en se basant sur le principe O1.



A L'ISSUE DE LA CONCERTATION DU PUBLIC

La variante O1 n'étant pas tout à fait satisfaisante en l'état, elle a nécessité un travail d'ajustements pour limiter les impacts sur l'environnement naturel : vallon, continuités écologiques, haies, relief...

A l'issue de la concertation du public, le conseil départemental a donc mis à l'étude différentes sous-variantes déclinant le principe O1.

LA CONCERTATION AVEC LES COMMUNES

Les opportunités de tracé ont également été travaillées en concertation avec les communes avec pour principaux sujets d'étude :

- Les besoins de rétablir les voies interceptées par le projet ont été discutés
- Le rétablissement de la branche Sud de la route du Pont Neuf
- Le rétablissement du flux de véhicules au moins dans le sens sortant du centre-ville

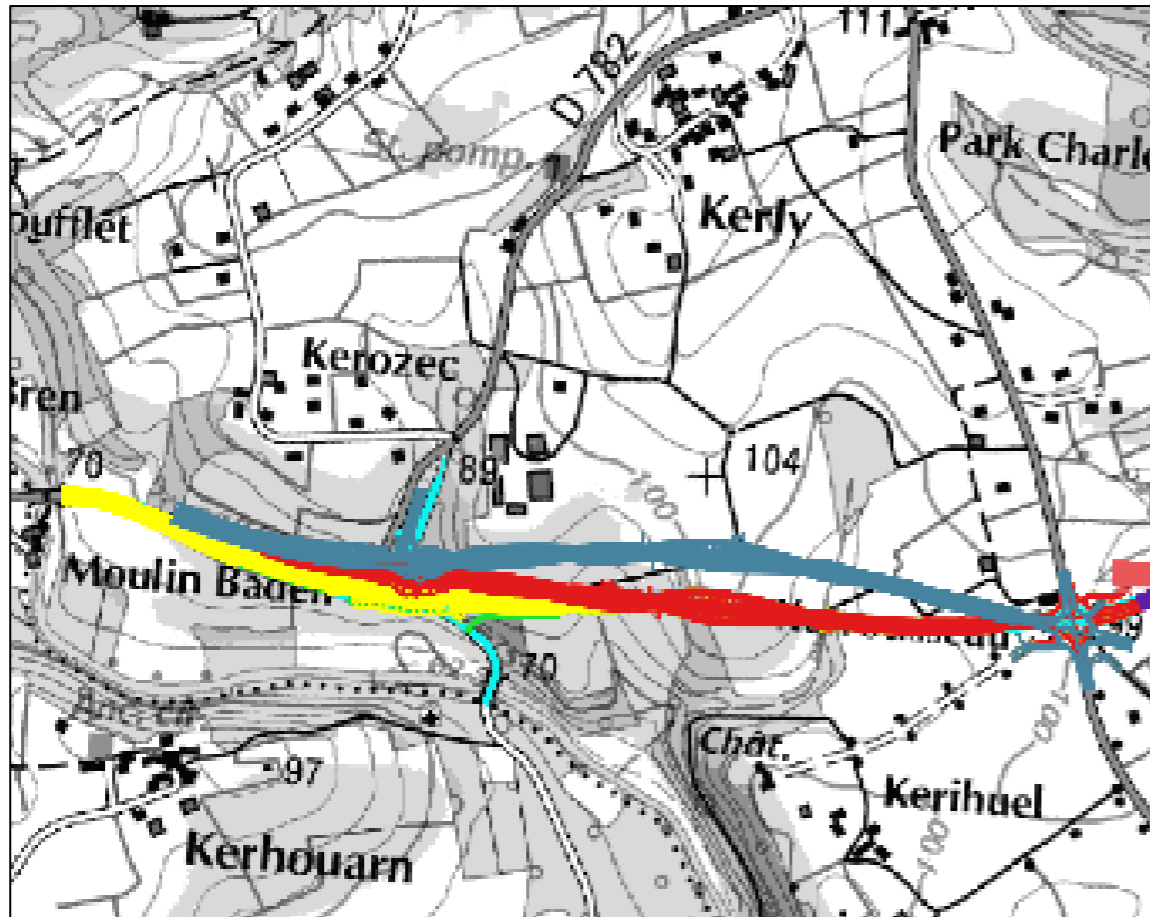
AFFINAGE DE LA VARIANTE O1 EN 5 SOUS-VARIANTES

Les sous-variantes issues de la concertation sont au nombre de 5 nommées ainsi : O1b, O1c1, O1c2, O1d, O1e.

Elles envisagent une traversée du vallon selon plusieurs modalités s'appuyant sur les contraintes techniques complexes du territoire : viaduc, pont-cadre, déblai, remblai, ainsi que plusieurs tentatives de rétablissements de voiries communales. Ces tracés étudiés à l'issue de la concertation sont représentés schématiquement ci-après.

Le meilleur compromis est apparu comme étant un demi-carrefour à niveau pour rétablir la voie sud de la route du Pont Neuf. Cette configuration ne permet pas le rétablissement du flux de véhicules sortant du centre-ville de Le Faouët comme l'aurait souhaité la commune de la Faouët.

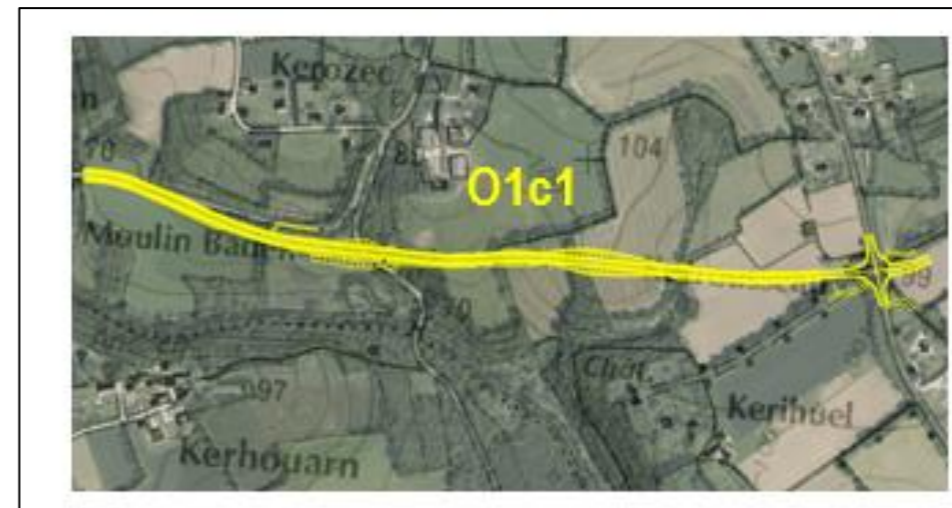
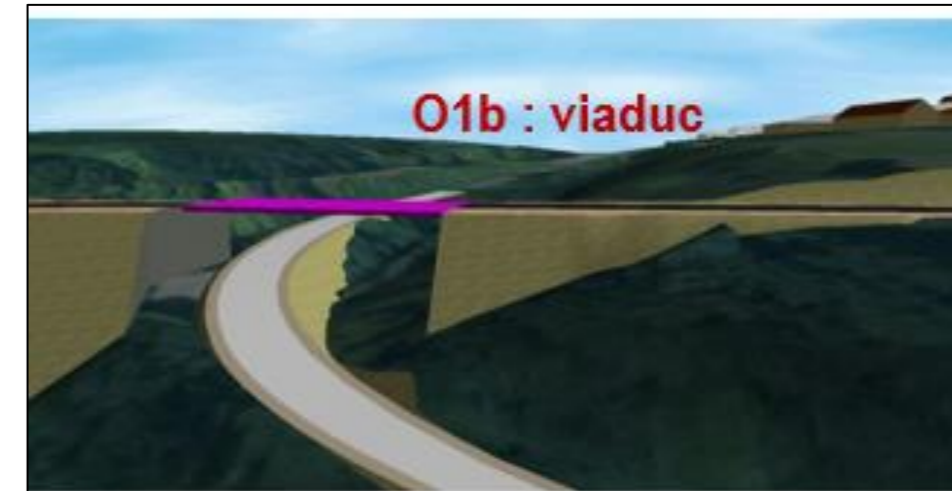
La deuxième réunion avec les mairies a permis d'expliquer les contraintes techniques et environnementales qui se présentent sur ce secteur, et de conforter cette solution O1 avec les communes, et d'étudier les 5 sous-variantes présentées sur les figures ci-après.



Variantes Ouest

- Variante O1b
- Variante_O1c1
- Variante_O1c2
- Variante_O1dPR
- Variante_O1e

Chaque variante étudiée est représentée ci-après séparément.



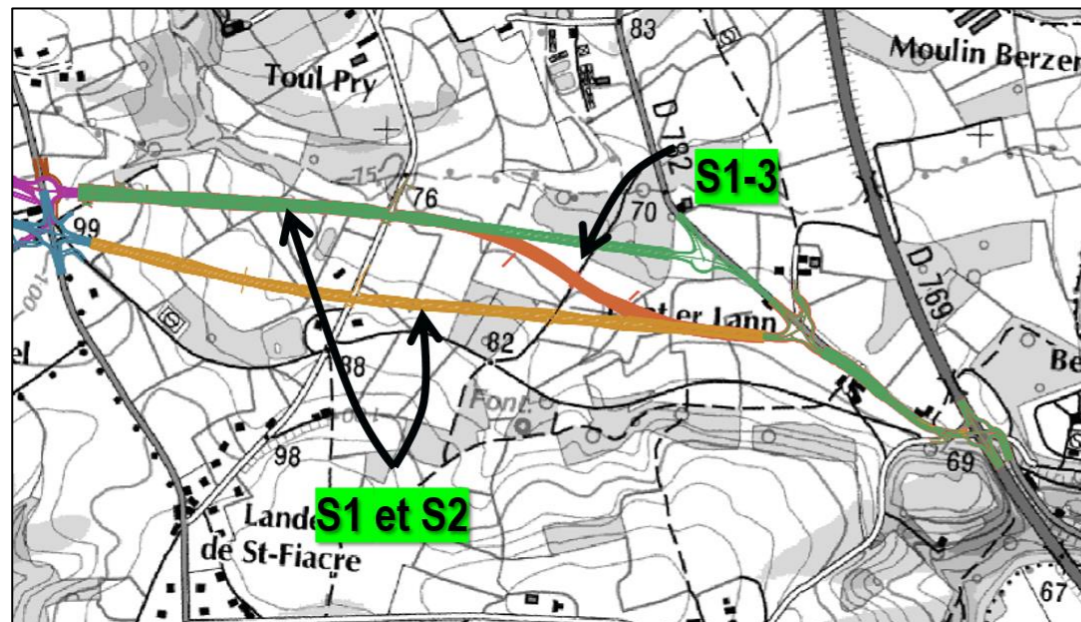


VARIANTES CENTRE « S » : DE KERROUSSEAU A PONT-ER-LANN ET LA RD 769 EST

LORS DE LA CONCERTATION : 3 VARIANTES PRESENTEES

Les variantes « centre » et « est » présentées en concertation étaient au nombre de 3, traversant au nord du hameau de la Lande St-Fiacre :

- S1-1 (en orange clair) : Tracé relativement rectiligne qui traverse entre deux habitations isolées de la rue St-Fiacre
- S1-2 (en vert) : tracé relativement rectiligne qui traverse plus au nord, s'écartant des habitations le long de la rue St-Fiacre ;
- S1-3 (en orange foncé) : tracé adapté qui suit le tracé S1-2 pour sa partie ouest, et qui rejoint la RD 782 au niveau du hameau de Pont-er-Lann.



- Variante_S1-1
- Variante_S1-2
- Variante_S1-3

Les enjeux suivants sont ressortis de la concertation :

- Limiter l'impact humain notamment sur le bâti
- Préserver le niveau de service du projet
- Eviter les mouvements traversant sur le projet
- Limiter le report de véhicules sur la VC (faible largeur)
- Faciliter les traversées piétons/cycles avec un ilot percé

- Conserver une desserte logistique de l'hôpital de Le Fauët pour les poids lourds
- Etudier la possibilité de rétablir les accès entre le nouvel axe et la rue Saint-Fiacre.

A L'ISSUE DE LA CONCERTATION DU PUBLIC

Les principales remarques concernant ce tronçon portaient sur :

- la vitesse des véhicules circulant sur la RD790 ;
- le bruit généré notamment par les poids lourds ;

Les réponses apportées en réunion publique de clôture ont été :

- la réalisation d'un giratoire sur la RD790 va permettre d'apaiser les vitesses ;
- le projet va abaisser fortement le trafic poids lourds sur la RD790 au Nord du projet, le trafic de transit étant reporté sur le projet ;
- concernant une remarque sur la mise en valeur du patrimoine local de Saint Fiacre et de la sécurisation des piétons et cycles sur la VC11, il est évoqué que la réalisation de giratoires sur la RD769 et sur la RD790 sera l'occasion d'étudier le jalonnement touristique.
- le trafic poids lourds actuel sur la voirie communale VC11 traversant le hameau de Saint Fiacre sera lui aussi reporté sur le projet ;
- une liaison douce pour les piétons et cycles pourrait être étudiée sur la rue Saint Fiacre reliant le hameau au centre-ville de Le Fauët.

LA CONCERTATION AVEC LES COMMUNES

L'enjeu principal sur lequel la concertation a porté avec les communes est la desserte logistique de l'hôpital de Le Fauët pour les poids lourds. Actuellement les échanges avec Quimperlé ont lieu via la rue Saint-Fiacre.

A l'issue de la concertation, le département a donc pris en compte la desserte logistique de l'hôpital en rétablissant uniquement les mouvements de tourne-à-droite de la branche Nord de la rue Saint Fiacre et en mettant en impasse la branche Sud.

Ce principe permet également de limiter le report de véhicule léger sur cette voie communale de faible largeur.

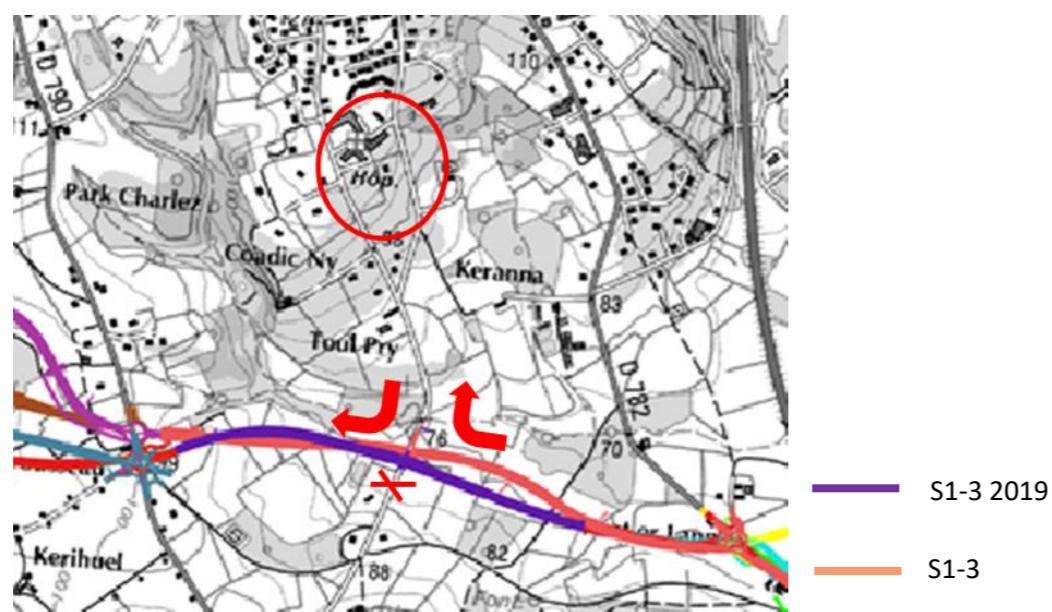
AFFINAGE DE LA VARIANTE S1-3

Ainsi, la concertation a permis de travailler sur un tracé tenant compte du rétablissement d'une desserte vers l'hôpital en positionnant des « tourner à droite » au nord de l'axe vers la rue Saint-Fiacre. Les mouvements de tourne à gauche sont reportés sur les 2 giratoires encadrant ce demi-carrefour, au niveau du raccordement à la RD 782 à l'est et au niveau du raccordement avec la RD790 à l'ouest (Cf. image ci-dessous).

Ce compromis entre sécurité et desserte locale permet également de limiter le trafic sur cette voie communale dont le gabarit réduit ne permettrait pas d'envisager une augmentation de trafic.

La Variante S1-3 a dans le même temps été améliorée en une seconde variante S1-3-2019 afin de limiter les impacts sur les zones humides du secteur et les haies bocagères.

Les deux variantes issues de la concertation (en rose S1-3 initiale et en violet S1-3-2019 réadaptée, issue de la concertation).



Carte 7 : Desserte de l'hôpital via un tourner à droite sur la rue Saint-Fiacre

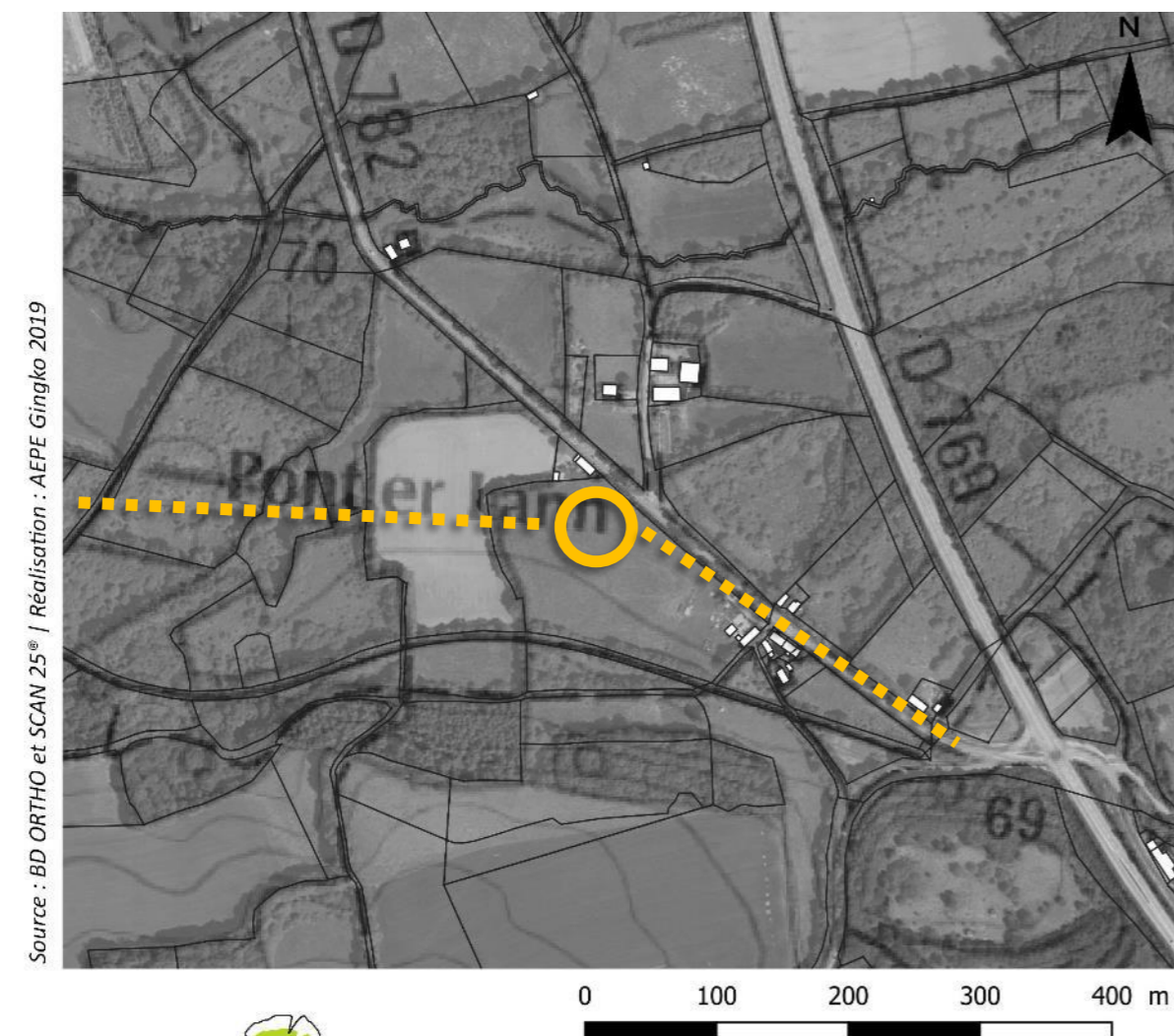
Ces deux variantes S1 3 sont connectées aux variantes Est par un giratoire permettant de raccorder le projet à la RD 782-est, qui mène au centre-ville de Le Faouët.

Les variantes à l'est de ce giratoire au sud du hameau de Pont-er-Lann ont fait l'objet d'un travail approfondi à la suite de la concertation. Les réflexions qui ont été menées sont présentées dans la partie suivante.

VARIANTES A L'EST « E »

LORS DE LA CONCERTATION

Le tronçon situé entre le giratoire RD782 Est et le giratoire RD769 n'avait pas fait l'objet de variantes lors de la concertation du public et s'appuyait sur un aménagement en place de la RD782 existante.



Principe initialement envisagé pour la zone Est du projet

Carte 8 : Principe initialement envisagé pour la zone Est du projet

L'impact humain de cette unique proposition sur les habitations riveraines de la RD782 (hameau de Petit Coat Loret) et sur le hameau de Pont er Lann a généré une forte inquiétude et de l'incompréhension de la part des riverains notamment vis à vis des moyens mis en œuvre pour la faune et la flore.

Cela a mené à une réflexion spécifique sur les alternatives possible de cette partie Est du projet.

A L'ISSUE DE LA CONCERTATION : 6 VARIANTES « EST » ETUDIÉES

L'enjeu principal dans cette partie Est du fuseau, est la présence de bâtiments d'habitations. L'importance de l'impact sur le milieu humain et l'expression qui en a été faite lors de la concertation a conduit à l'étude de plusieurs variantes pour éviter ou réduire cet impact.

C'est à la suite de la concertation que 6 alternatives à l'Est du giratoire ont été étudiées afin de connecter la RD 769 actuelle avec le tracé envisagé pour le projet. Ces alternatives sont nommées « E », suivies du numéro de la variante étudiée.

Ainsi, l'attention a essentiellement été portée sur la thématique des riverains, à savoir sur l'impact visuel, le bruit, ainsi que la dangerosité de l'aménagement en cas de conservation d'accès riverains sur l'axe de la nouvelle route. Le travail des variantes Est s'est concentré sur les questions d'accès à sécuriser ou au contraire à supprimer en détournant le trajet des riverains vers un nouvel aménagement, tout en tenant compte des contraintes paysagères et environnementales (zones humides, haies à enjeux forts).

Voici les premiers éléments d'analyses des sous variantes Est (présentées en page suivante):

- E0 (variante présentée en concertation) n'est pas acceptable du point de vue de l'impact humain (proximité du bâti), le maintien d'accès directs sur la nouvelle voie ne répond pas non plus aux objectifs du projet.
- E1 et E1b consistent à éviter le hameau de Petit Coat Loret par le Nord, mais le projet se rapproche alors du hameau de Pont er Lann et l'impact environnemental est très fort.
- E4 consiste à éviter les riverains par le Sud, mais la topographie et la présence du GR conduit à conserver un projet proche des habitations.
- Les variantes E2 et E3 sont considérées équivalentes du point de vue environnemental. L'étude de l'impact humain reste encore à affiner au vu des contacts avec les propriétaires concernés et des négociations amiables.

→ Les figures en page suivante présentent ces 6 solutions étudiées à l'issue de la concertation. Le travail réalisé sur cette portion a été centré sur la recherche d'un compromis entre la limitation de l'impact sur les zones humides et la limitation de l'impact sur le bâti.

SCHEMAS DE PRINCIPE DES 6 VARIANTES ETUDIEES A L'ISSUE DE LA CONCERTATION

E0 : Conserver la RD 782
(impact bâti)



E1 : Evitement des habitations par le nord



E1b : évitement des habitations avec maintien d'un demi-carrefour sur RD769



E2 : tracé neuf en // de la RD782 existante
déclassée en VC (continuité avec VC11)



E3 : Elargissement de la RD782 existante.



Evitement des habitations par le Sud

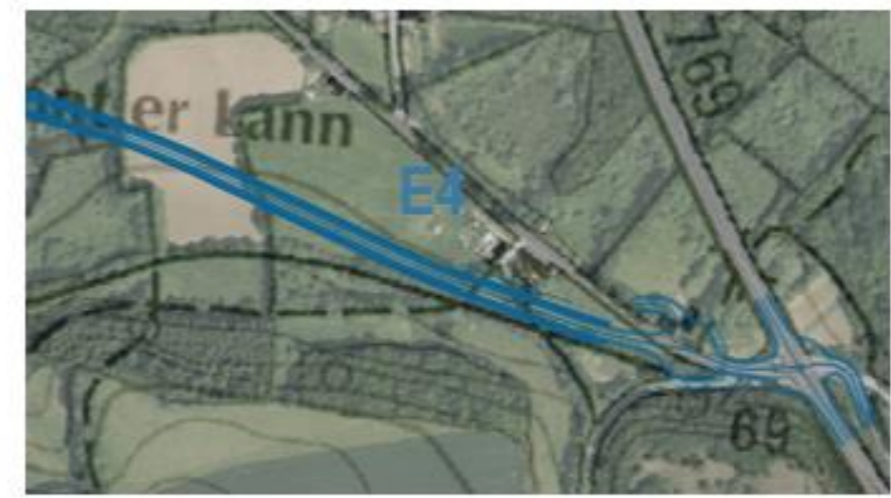


Figure 10 : Schémas de principe des 6 variantes étudiées à l'issue de la concertation

Les études de comparaison de variantes ont abouti au choix du principe E3 à affiner, c'est-à-dire élargir la RD 782 actuelle.

AFFINAGE DE LA VARIANTE EST (EN COURS D'ETUDE)

La cartographie ci-contre présente les principales contraintes prises en compte à ce jour dans les études de définition du tracé final (décliné du principe E3) actuellement toujours à l'étude.

Les principaux enjeux et contraintes qui ont guidé les réflexions de définition du tracé de la variante Est sont :

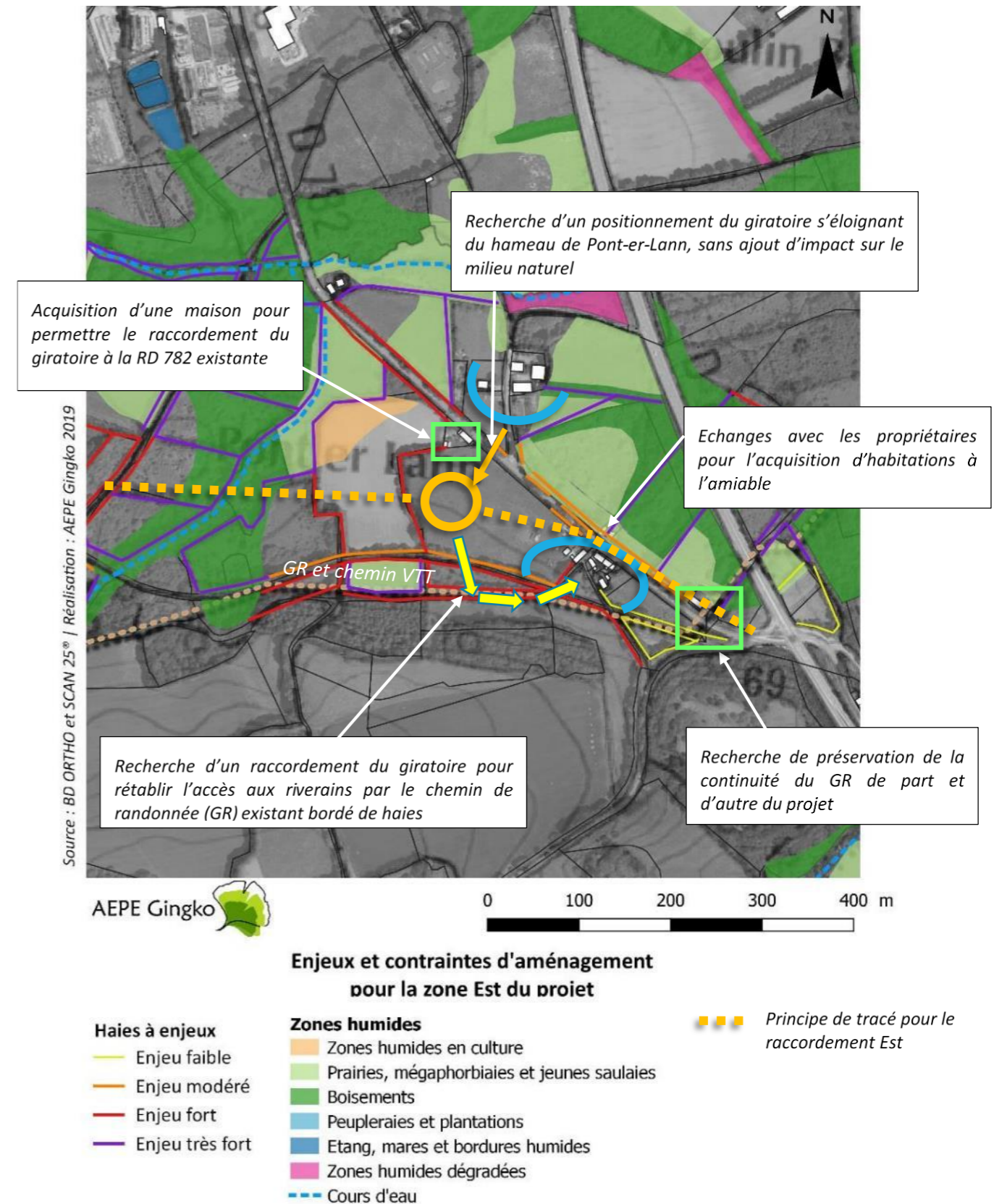
- la limitation des impacts sur les habitations : bruit, accessibilité, sécurité ;
- le raccordement du chemin de randonnée et de cyclisme au giratoire qui sera créé,
- la préservation des haies à fort enjeu pour la faune ;
- la préservation des zones humides au nord de la RD 782 existante ;
- l'éloignement du giratoire vis-à-vis du hameau de Pont-er-Lann

Dans le cadre de la recherche d'un impact minimum sur le bâti, des contacts ont été pris par le conseil départemental avec les propriétaires et occupants des maisons riveraines les plus proches des variantes envisagées et situées dans le fuseau d'étude.

Cela a permis l'acquisition d'une maison au sud de Pont-er-Lann, en vue de sa démolition. D'autres acquisitions de propriétés bâties dans ce secteur sont en cours de négociation. La libération de ces espaces bâtis permettra de limiter l'impact humain et de positionner de façon optimale, les connexions des routes départementales (RD) au giratoire.

Pour les habitations conservées, la recherche de solutions de raccordement direct au giratoire et de sécurisation des accès restent prioritaires et sont à l'étude.

Toutes les habitations feront l'objet d'une étude acoustique assortie de mesures compensatoires, si cela s'avérait nécessaire.

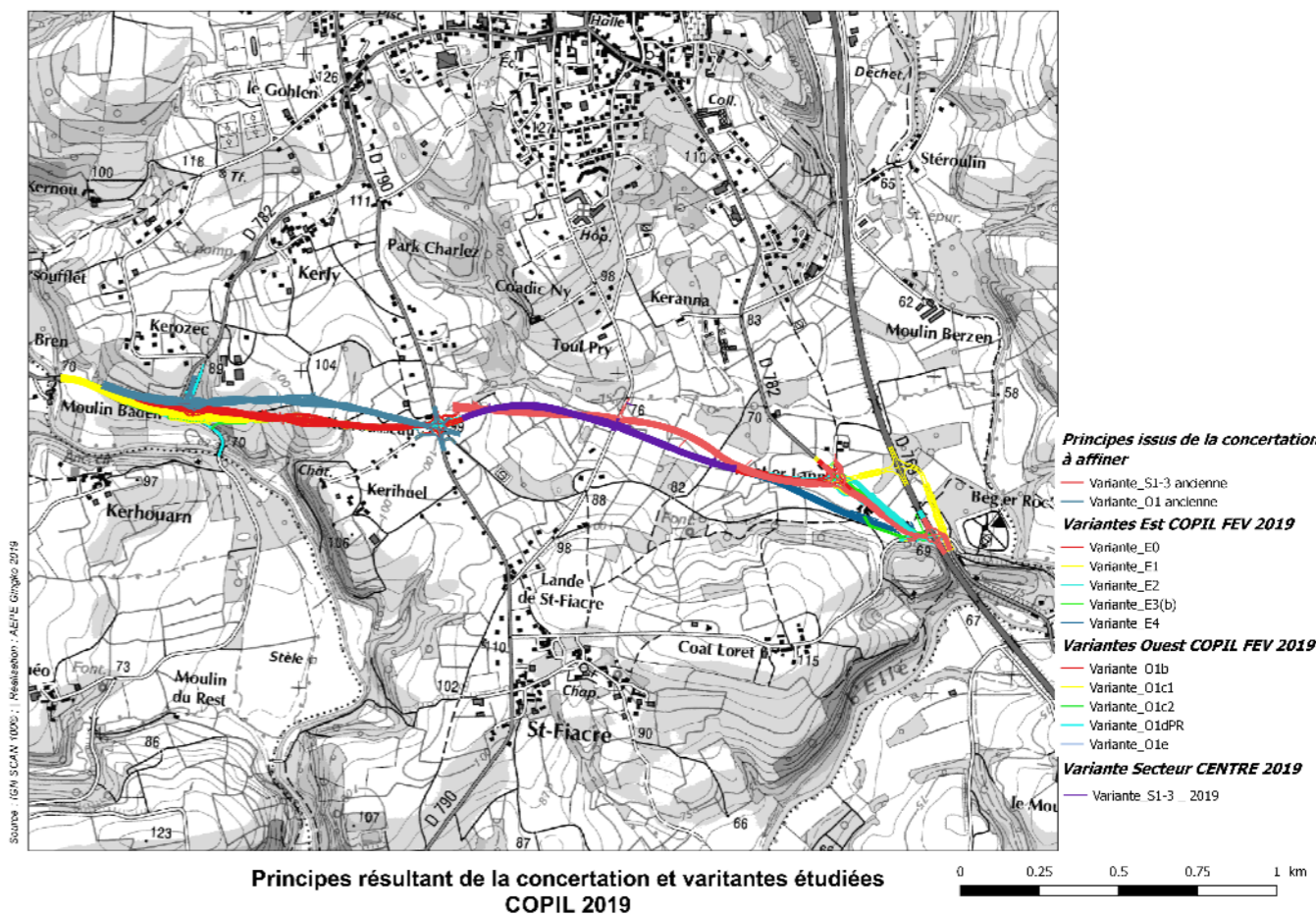
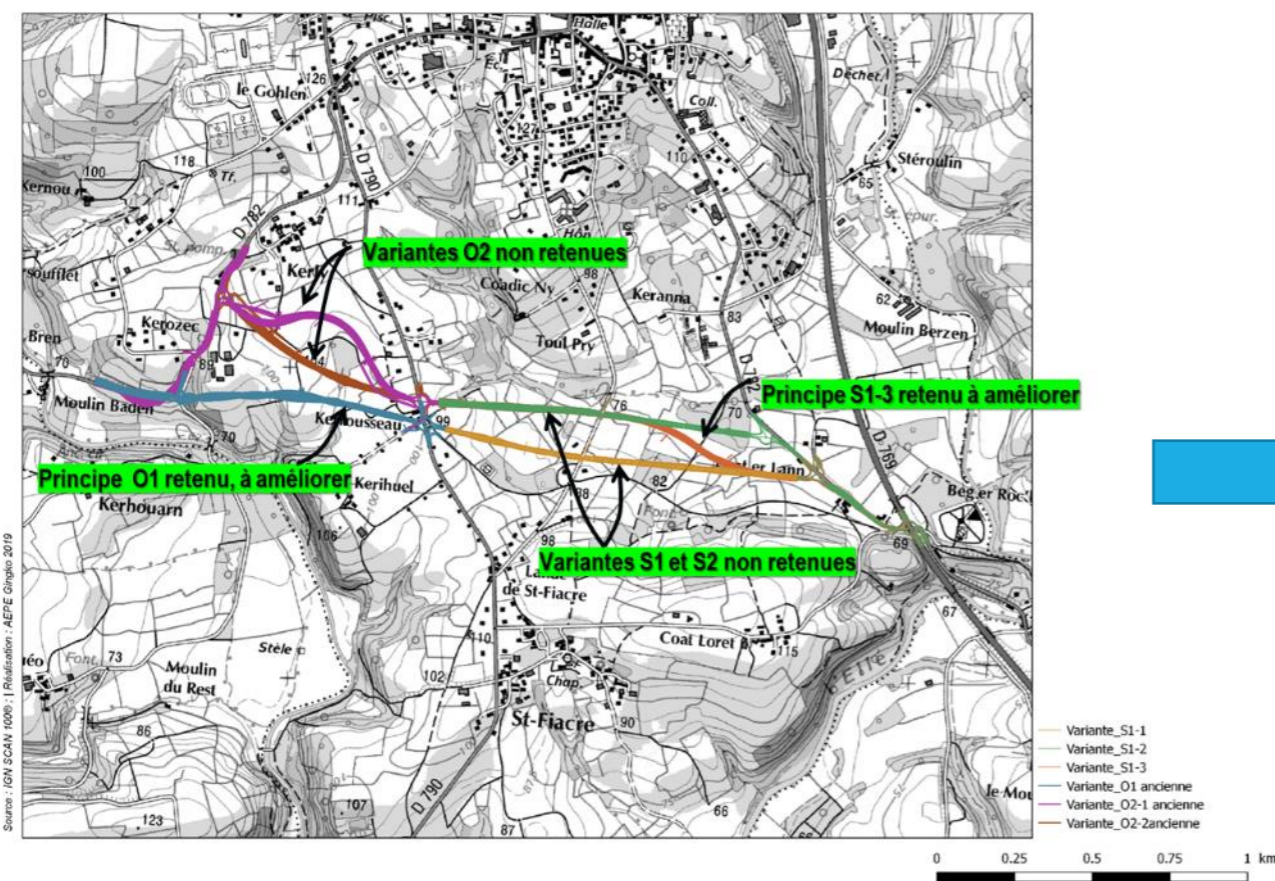


Carte 9 : contraintes spécifiques prises en compte pour les réflexions de l'aménagement à l'Est

SYNTHESE DES TRACES ETUDIES

Avant la concertation

Après la concertation



La concertation a permis d'étudier de nouvelles solutions de tracés, représentées sur la carte-ci-après.

Ces solutions ont été considérées et comparées sur la base de l'ensemble des enjeux et critères déterminés à l'issue des études préalables.

- Variantes Ouest**
- Variante O1b
 - Variante O1c1
 - Variante O1c2
 - Variante O1dPR
 - Variante O1e

En résumé, la concertation a permis de faire ressortir des principes de variantes à l'ouest, au centre et à l'est du tracé, et qui ont à la suite de la concertation, fait l'objet de nombreux ajustements afin de tendre au maximum vers le choix d'un tracé de moindre impact, compromis entre les différents enjeux soulevés par les études et les temps de concertation.

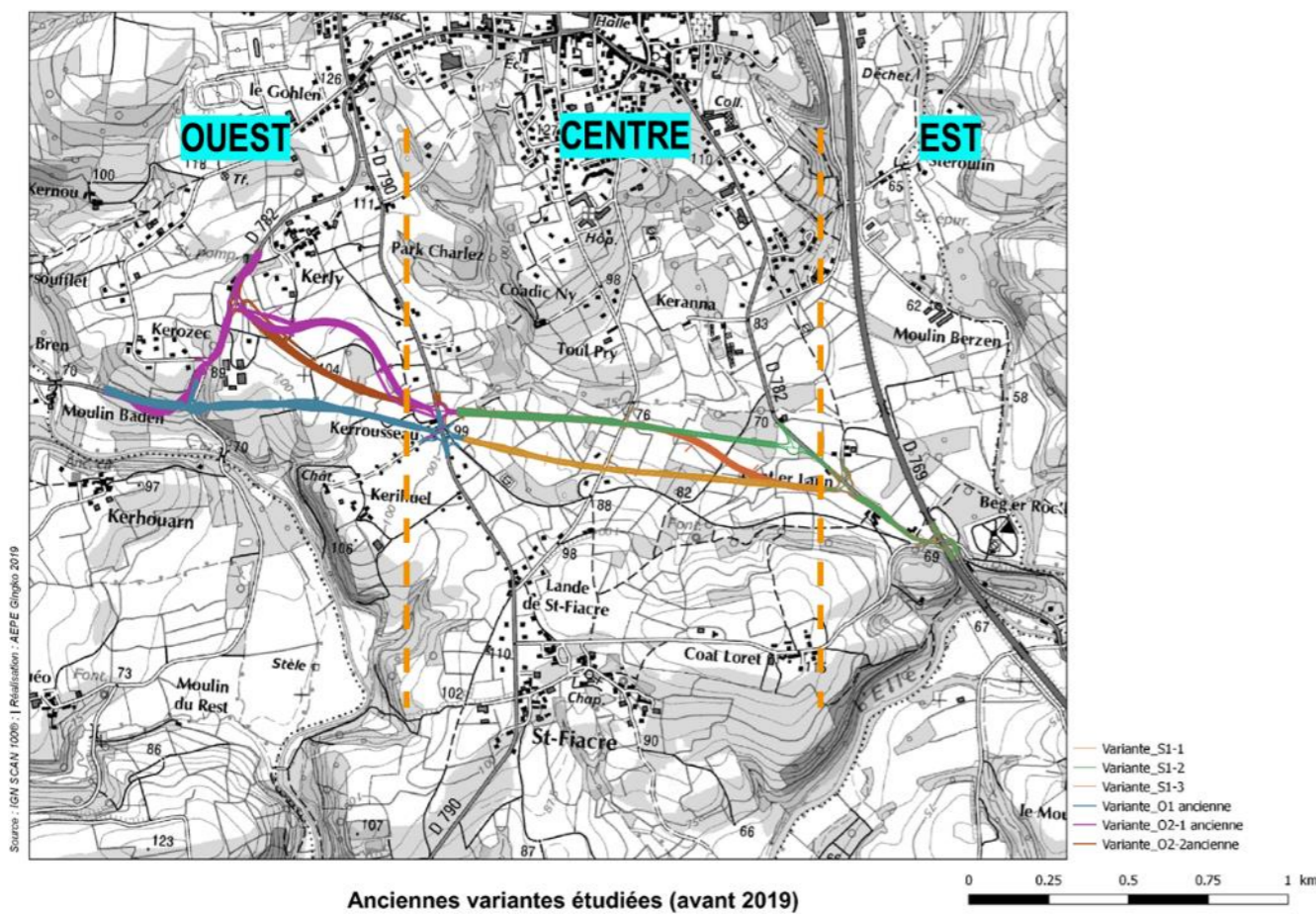
PRESENTATION A VENIR POUR LE DOSSIER FINAL

Lors de la concertation, le fuseau d'étude était séparé en deux parties : la partie Ouest avec les variantes dont le nom commence par « O » et les variantes du Centre et de la partie est du fuseau d'étude, et est groupées avec les variantes commençant par « S ».

A l'issue de la concertation, étant donné que cette-dernière a impliqué d'approfondir la recherche de variantes à l'est, il a été décidé de séquencer le fuseau d'étude en trois morceaux pour la suite des études :

- Ouest,
- Centre,
- Est.

Le dossier final présentera donc le tronçon en trois parties, selon le découpage suivant.



IV.4. REPONSES AUX PRINCIPALES INTERROGATIONS

Plusieurs sujets principaux sont ressortis de la concertation et ont permis d'étudier des solutions de tracé tenant compte d'un maximum de contraintes identifiées.

Thème	Détail des interrogations / souhaits exprimés lors de la concertation	Réponse et arbitrages intervenus durant et à la suite du processus de concertation
Rétablissement d'accès flux sortant de le Faouët à l'ouest du fuseau d'étude	<p>Les besoins de rétablir les voies interceptées par le projet ont été soulevés notamment par les communes, en particulier pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> Flux sortant de Le Faouët Le rétablissement de la branche Sud de la route du Pont Neuf est apparu indispensable pour la commune de Lanvenegen 	<p>Les alternatives étudiées ont dû tenir compte de l'ensemble des enjeux du projet (paysage, milieu naturel, contraintes techniques), et ont été travaillées de façon à essayer d'inclure un maximum de rétablissement d'accès. Il s'est cependant avéré que la topographie ne permettait pas de maintenir les accès au nord et au sud de l'axe, notamment en raison des contraintes de sécurité.</p> <p>Plusieurs sous-variantes ont été étudiées, le meilleur compromis est apparu comme étant un demi-carrefour à niveau pour rétablir la voie sud de la route du Pont Neuf. Une deuxième réunion a permis de conforter ce choix avec les maires.</p>
Choix d'écarter la solution O3	M. Christophe JANNO conteste l'analyse et le choix du COPIL d'écarter ce scénario, il demande à reconsidérer le scénario notamment sur l'avantage qu'il présente pour l'enjeu agricole.	Le bureau d'études confirme que l'ensemble des critères utilisés pour l'étude d'opportunité en 2017 ont été repris pour l'analyse d'O3, et notamment le milieu humain et le paysage comme le montre le tableau de la diapositive 15.
Desserte logistique de l'hôpital : rue St-Fiacre	<p>Rétablir une desserte de l'hôpital pour les poids-lourds : En effet, des difficultés de giration des véhicules de logistique pour accéder à l'hôpital par le centre-ville nécessitent de rétablir à minima un demi-carrefour avec des tournes à droite.</p> <p>Limitier le report de véhicules sur la voirie communale</p>	<p>Cet enjeu a été pris en compte tout en tenant compte des contraintes techniques de préserver le niveau de service du projet et de sécurité consistant à éviter les mouvements traversant sur le projet.</p> <p>Il a été choisi de conserver uniquement la possibilité de rejoindre la rue St-Fiacre par le nord de l'axe en projet et de faciliter les traversées uniquement pour les piétons/cycles avec un îlot percé. Les mouvements de tourne à gauche sont reportés sur les 2 giratoires encadrant ce demi-carrefour. (Cf. Carte 7, page 29)</p> <p>Ce compromis entre sécurité et desserte locale permet également de limiter le trafic sur cette voie communale dont le gabarit réduit ne permettrait pas d'envisager une augmentation de trafic, et permet ainsi d'apporter sécurité et baisse de fréquentation pour les riverains de cet axe.</p>
Desserte locale	<p>Un riverain de la RD790 à Kerrousseau a souligné les difficultés actuelles pour sortir de chez lui et s'insérer sur la RD790, une limitation à 70km/h est suggérée.</p> <p>Le président de l'association Ar Gaouenn a exprimé son incompréhension sur l'intérêt du projet par rapport à la desserte Scaër Pontivy citée dans le dossier de concertation. Il rappelle une remarque déposée au registre. « En quoi une déviation permet de raccourcir les liaisons des centre-ville de Scaër, Guiscriff vers la Rd 769 ? sachant qu'elle ne réduira pas la distance actuelle »</p>	Les objectifs ont été validés par les élus et reprennent les enjeux de sécurité et de desserte des territoires, au-delà de la seule agglomération de Le Faouët. La question sur les difficultés actuelles sur la RD790 a été notée et a été étudiée par l'agence technique à l'issue de la concertation.
Sécurité du centre-ville et trafic de poids lourds	<p>Une attente locale pour sécuriser le centre-ville de Le Faouët et sécuriser le hameau de Coat Loret</p> <p>Interrogations concernant le trafic de poids lourds, et les déplacements doux</p>	La thématique sécurité est un axe essentiel traité par le conseil départemental et les bureaux d'étude à chaque étape du développement du projet.

	<p>Un riverain de la RD790 au nord de Le Faouët demande si le trafic actuel continuera à passer devant chez lui.</p>	<p>Itinéraire aujourd'hui conseillé et jalonné pour le trafic poids lourds de transit, il sera interdit sur ce tronçon après travaux. Le nouvel itinéraire passera par la RD769 et le contournement.</p> <p>Le bureau d'étude invite à consulter une carte des itinéraires PL après travaux qui a été présentée lors de l'atelier thématiques « Commerces, Artisanat, Industrie » et qui est disponible sur le site internet du Département.</p>
	<p>Une riveraine du hameau de Coat Loret exprime l'attente de ce projet qui va permettre de retirer le trafic poids lourds circulant aujourd'hui sur une voie communale inadaptée traversant le hameau.</p> <p>Une riveraine habitant au sud du hameau de Saint Fiacre a posé la question si un aménagement était prévu pour les piétons et les cycles vu le fort trafic poids lourds sur la RD790.</p>	<p>La fonction d'une route départementale est bien avant tout d'assurer le trafic poids lourds de transit. L'objectif du projet est bien de délester ce trafic de transit des voiries communales de Saint Fiacre qui pourront alors faire l'objet d'une réflexion communale pour les usagers de mode doux (cycles et piétons).</p>
Sécurité routière	<p>M. Christophe JANNO (Ar Gouenn) s'interroge sur la localisation des accidents dénombrés dans le dossier et ne voit pas le rapport avec le projet.</p>	<p>Ces accidents ont bien été localisés sur la partie de la RD782 au droit du projet y compris en agglomération. Ils sont donc bien liés au trafic concerné par le projet routier.</p>
Impact sur le Bâti	<p>Inquiétude du public concernant l'impact sur le bâti</p>	<p>Les études acoustiques sont réalisées de façon à identifier les impacts et mettre en place des mesures adaptées permettant respecter la réglementation acoustique (éloignement d'un maximum d'habitations, mise en place de mur anti-bruit, merlons)</p> <p>L'étude paysagère s'intéressera à qualifier l'impact visuel depuis les lieux de vie.</p> <p>L'importance de l'impact sur le milieu humain et l'expression qui en a été faite lors de la concertation a conduit à l'étude de nombreuses variantes présentées dans le présent rapport pour éviter ou réduire cet impact.</p> <p>Pour le hameau de Petit Coat Loret, les variantes d'évitement conduisent à des impacts environnementaux rédhibitoires. Des solutions proches de l'aménagement en place ont donc été étudiées pour réduire l'impact.</p> <p>Des contacts ont également été pris avec les propriétaires et/ occupants des maisons riveraines les plus proches.</p>
	<p>Les habitants du hameau de Pont Er Lan ont exprimé les inquiétudes au vu de la proximité du projet avec habitations. Ils craignent que les problèmes connus aujourd'hui à Coët Loret soient reportés à Pont Er Lan. Un courrier a été déposé dans le registre en mairie.</p>	<p>S'agissant d'un projet collectif, d'intérêt général, les sollicitations individuelles légitimes sont écoutées. De nouvelles variantes ont donc été étudiées à l'issue de la concertation du public pour répondre à cette inquiétude.</p> <p>L'implantation du giratoire sur la RD782 a notamment été éloignée du hameau de Pont er Lann.</p> <p>Les analyses sur les impacts acoustiques et les trafics attendus après la mise en service du projet seront menées sur la base du tracé définitif qui sera retenu.</p>
	<p>Plusieurs riverains concernés par le fuseau d'études ont exprimé leurs inquiétudes, leur incompréhension sur l'absence de rencontre individuelle, le sentiment que les enjeux environnementaux priment sur le bâti.</p> <p>Il semble que des riverains aient manqué l'information des ateliers tenus en début d'année, une personne demande quelles sont les prochaines dates de réunions.</p>	<p>Les exploitants agricoles ont été rencontrés individuellement dans le cadre de l'étude agricole pour recueillir les données économiques de leur exploitation. Les études environnementales qui ont débuté en septembre 2017 et se sont déroulées jusqu'en mai 2019 pour couvrir un cycle annuel complet.</p> <p>Pour l'impact sur le bâti, la phase de la concertation du public n'a pas été une phase permettant de rencontrer les riverains de façon individuelle, les études de tracés étant trop incertaines.</p> <p>Ces rencontres habituellement organisées après l'enquête publique, ont néanmoins pu être engagées en fin d'année 2018 pour les habitations les plus impactées et se poursuivent encore à ce jour.</p>

		<p>Enfin, les riverains ont été invités à s'exprimer dans le cadre de la phase de concertation, comme ont pu le faire certains par le biais du site internet du département notamment.</p> <p>M le maire est également intervenu sur cette question, en tant que copropriétaire concerné par le fuseau. Il a rappelé que sa famille avait déjà été impactée par la réalisation de la RD769 sans qu'elle s'y soit opposée. Ce nouveau projet va bénéficier à certains et d'autres vont en subir des nuisances, mais c'est bien l'intérêt général qui doit primer. M le maire a été convaincu par la démarche de concertation proposée par le département mais il restera vigilant sur les compensations proposées pour les nuisances sonores, visuelles et la dépréciation de la valeur des biens. Son intervention a été applaudie par une partie de l'assistance.</p>
Parcelle agricole	Le souhait d'un passage du projet le plus au Sud possible pour limiter l'impact sur l'exploitation agricole la plus concernée par le fuseau.	Le parcellaire de l'exploitation agricole est actuellement réparti autour du siège d'exploitation. Les variantes les plus au Nord ont été écartées de façon à éviter un sectionnement pénalisant pour l'exploitation.
Acoustique	Une inquiétude des riverains sur le bruit qui sera généré notamment par les poids lourds. Les habitants de Pont er Lann ont exprimé leur incompréhension sur le raccordement Est du projet et le sentiment d'un environnement privilégié par rapport à l'impact sur le bâti .	<p>La démarche d'étude d'impact a considéré chaque thématique avec une valeur égale.</p> <p>La thématique environnementale recouvre plusieurs sous-enjeux, ajoutée aux contraintes techniques du contexte très vallonné du secteur, les arbitrages en conséquence ont été opérés. L'impact acoustique n'a pas pour autant été minimisé, les niveaux de bruits sont réglementés et l'étude des impacts acoustique engendreront le cas échéant, la mise en place de mesures correspondant en cas de bruit dépassant les seuils réglementaires.</p>
Environnement	Une inquiétude sur l'impact environnemental du projet exprimée par les associations environnementales, et une justification du projet contestée.	Les variantes ont été en particulier travaillées de façon à limiter l'impact sur les haies et les zones humides présentes au sein du fuseau retenu ; Un travail itératif de comparaison et d'adaptation de chaque variante a été mené afin de limiter au maximum les effets du projet, cela tenant compte d'un maximum de thématiques (milieu naturel, bâti, paysage, niveau de service routier...).
Economie et fréquentation du centre-ville	Plusieurs remarques s'inquiétant de l'impact du projet sur la dynamique du centre-ville et le développement urbain. Notamment au regard du nombre de commerces déjà fermés, l'inquiétude est une désertification du centre-ville au profit d'une « évasion des consommateurs vers les grandes villes ». Il est demandé des exemples de déviation ayant favorisé l'activité économique de centre-ville.	<p>M André LE CORRE, le maire de Le Faouët, a répondu que selon lui les causes de fermetures constatées actuellement sont plus liées aux changements de comportement des clients qui vont notamment de plus en plus sur internet que dans leurs commerces locaux. Il précise que Le Faouët est aujourd'hui plus attractif et plus dynamique que Gourin pour des ménages travaillant sur Lorient, preuve en est l'augmentation d'achats et de construction de maisons, le contournement va au contraire augmenter cette attractivité y compris touristique, favorable au commerce local. Il rappelle aussi que le projet répond à une problématique de sécurité routière en centre-ville, à Coët Loret, devant le collège notamment.</p> <p>Xavier DOMANIECKI, le directeur des routes, explique que l'un des objectifs du projet est de capter le trafic de transit et donc de soulager le centre-ville, ce qui devrait améliorer la qualité et l'attractivité. Il cite des exemples de déviation de Pontivy, de La Gacilly. Le Département a pour volonté de sortir les RD des centres-villes pour permettre le développement urbain et la revitalisation du patrimoine des centres-villes.</p> <p>Ces exemples restent contestés par les intervenants qui jugent pour certains que l'on ne peut pas comparer le Faouët à Pontivy ou La Gacilly.</p>

		<p>Le déplacement du trafic de transit sur la voie de contournement et le déclassement du réseau départemental vers le réseau communal offre de nouvelles possibilités d'aménagements pour dynamiser le centre-ville ; cet enjeu sera mis en évidence dans l'étude d'impact présentée dans le dossier d'enquête publique.</p> <p>Depuis la loi Notre, la clause de développement économique est à la charge de la Région, aussi le Département ne peut plus participer à la (re)dynamisation des commerces à proximité des aménagements routiers réalisés. Gérard Pierre précise que le projet ne pourra pas être sans effet mais que tout sera fait pour aboutir à un projet offrant le meilleur consensus.</p>
Calendrier du projet	Procédures du dossier, échéances des travaux	<p>La concertation est relayée à travers le site internet du département et de la mairie. Les échéances concernant la procédure seront communiquées une fois le dossier finalisé et déposé à l'administration. Par ailleurs le présent dossier fait apparaître en partie « III.1. ETAPES DE LA CONCERTATION ENTRE 2016 ET 2019 », un calendrier prévisionnel de développement du projet.</p>
Paysage	Un riverain de Kerrousseau demande si quelque chose sera fait pour mettre en valeur le patrimoine architectural local. Il suggère notamment un aménagement « culturel » sur le giratoire et inviter les usagers à s'arrêter au hameau de Saint Fiacre.	<p>Il est évoqué que la réalisation de giratoires sur la RD769 et sur la RD790 sera l'occasion d'étudier le jalonnement touristique.</p>
Échéance des travaux	Quelle échéance pour les travaux et de la livraison du projet.	<p>Le département ne peut pas s'engager aujourd'hui sur une date de travaux vu les incertitudes et le travail qui reste à mener.</p> <p>Lors de la réunion publique clôturant la concertation du public en juin 2018, le département envisageait le choix d'un tracé fin 2018 et un dépôt de dossier de déclaration préalable à l'utilité publique en 2019. La concertation s'étant poursuivie jusque début 2019, le département envisage aujourd'hui le dépôt d'un dossier d'enquête d'autorisation unique en 2020 qui couvrira l'utilité publique et les autorisations environnementales.</p>

V. CONCLUSION

Ainsi, le conseil départemental du Morbihan a mis en place un processus de concertation volontaire au cours du développement du projet, depuis les études préalables, le choix des fuseaux d'études, et a informé le public et les acteurs concernés des différentes variantes de tracé qui étaient en cours de réflexion.

Les remarques ou propositions de principes de variantes ont été émises par le public au cours de la concertation, et ont été considérées par les bureaux d'études.

Les conclusions de la concertation ont permis des ajustements du projet en considérant des sous-variantes découlant des principes de variantes retenus, avant d'engager les études approfondies sur la variante privilégiée.

La décision du maître d'ouvrage de retenir une variante comme le meilleur compromis sera donc prise avant la fin de l'année 2019.

Les impacts et les mesures compensatoires à mettre en œuvre seront ensuite identifiés et les éléments techniques et financiers finalisés.

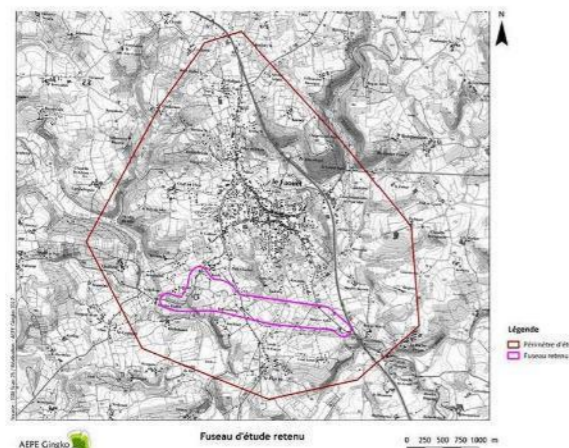
Les procédures réglementaires préalables aux travaux seront ensuite engagées (étude d'impact, dossier « Loi sur l'eau », etc.). Le projet fera l'objet d'un dossier unique et d'une enquête publique unique pour l'obtention des arrêtés préfectoraux de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et d'autorisation environnementale (AE).

Une partie des documents présentés ou évoqués dans le cadre du bilan de concertation sont consultables en annexe.

Annexe 1 Information des dates d'ateliers et réunions de concertation sur Morbihan.fr

RD782 - Contournement de Le Faouët, calendrier des réunions de concertation

Le Département a engagé début 2017 une nouvelle étude sur le contournement de Le Faouët. Une réunion publique a eu lieu le mercredi 20 décembre 2017 pour lancer le début d'une concertation du public.



RD782_MORBIHAN

Après une réunion avec les agriculteurs et les exploitants forestiers qui a eu lieu le 7 février, plusieurs tables d'échanges sont programmés au cours du mois du mars à la **salle polyvalente de la mairie de Le Faouët**.

- **Lundi 19 mars 2018 à 10h** : Acteurs du commerce, des services et de l'industrie.
- **Jeudi 22 mars 2018 à 17h** : Acteurs du patrimoine, des espaces naturels et des loisirs.

Pour ces deux réunions, le public est invité à se préinscrire par mail à l'adresse ci-dessous en précisant son nom, son prénom et sa qualité (commerçant, représentant d'association, ...), ceci afin de faciliter au mieux l'organisation de ces réunions. : **ROUTES-secretariat@morbihan.fr**

Enfin, une exposition présentant les études et les variantes analysées sera réalisée en mairie fin juin avec une réunion publique pour clôturer cette phase de concertation.

Les études se poursuivront ensuite en vue de déposer un dossier d'utilité publique en 2019.

Aucune page disponible

Mots clés :

Transports, routes

Annexe 2 Information relayée sur le site internet de la mairie de Le Fauët



DIRECTION GÉNÉRALE
DES INFRASTRUCTURES
ET DE L'AMÉNAGEMENT
Direction des routes
SERGT

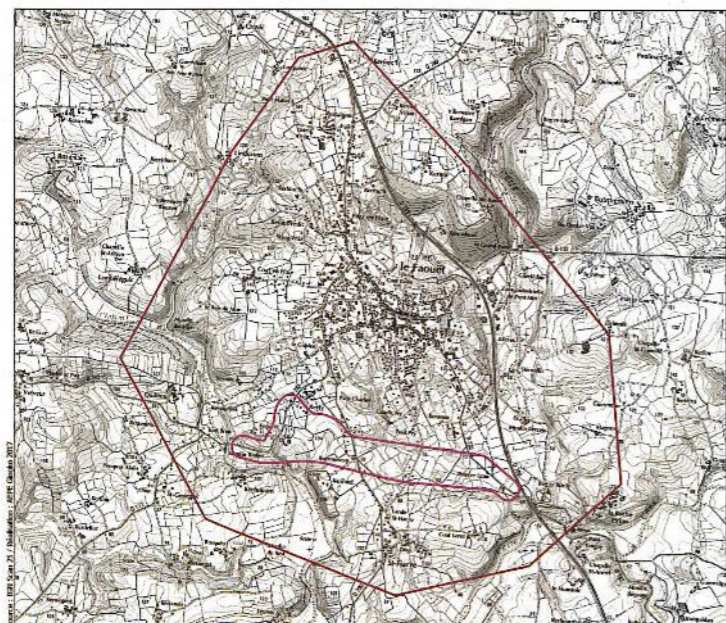
Objet de l'opération

Le Département a engagé début 2017 une nouvelle étude sur le contournement de Le Fauët, une réunion publique a eu lieu le mercredi 20 décembre 2017 pour lancer le début d'une concertation du public.

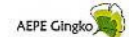
Les objectifs du projet ont été définis par le Département :

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

Une étude d'opportunité et de faisabilité a été réalisée et un **fuseau de passage retenu** en juin 2017.



Légende
 Périmètre d'étude
 Fuseau retenu



Fuseau d'étude retenu

0 250 500 750 1000 m

COMMUNIQUÉ D'INFORMATION

Déroulement de la concertation

Pour les réunions à venir, le public est invité à se préinscrire par mail à l'adresse ci-dessous en précisant son nom, son prénom et sa qualité (commerçant, représentant d'association, ...), ceci afin de faciliter au mieux l'organisation de ces réunions.

ROUTES-secretariat@morbihan.fr

Réunion publique

Le support de la présentation disponible sur le site internet du Département

20 décembre 2017 à 18h

3 réunions publiques thématiques

Exploitants agricoles et forestiers

7 février 2018

Acteurs économiques

19 mars 2018 à 10h,
salle polyvalente de Le Fauët

Acteurs du patrimoine, des
espaces naturels et des loisirs

22 mars 2018 à 17h,
salle polyvalente de Le Fauët

Exposition

Présentation de la recherche de variantes pendant 15 jours avec registre d'observations

Du 15 au 29 juin

Juin 2018

Réunion publique en fin d'exposition

Le 28 juin à la salle polyvalente
de Le Fauët

Bilan de concertation mis à disposition du public

Automne 2018

2019 : Enquête publique

La concertation publique sera intégrée aux dossiers réglementaires dans l'objectif de lancer l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique en 2019.

Contacts

Maîtrise d'ouvrage : Conseil départemental du Morbihan

Maîtrise d'œuvre : D.G.I.A - Direction des routes

Contact avec les élus ou la presse :

Davy DANO (cabinet) : 02 97 54 80 02

Xavier DOMANIECKI (directeur routes) : 02 97 54 83 60 - email : xavier.domaniecki@morbihan.fr

Annexe 3 Extrait du site Morbihan.fr : information de la tenue de l'exposition publique suivie d'une réunion publique le 28 juin 2018

TOUTES LES ACTUALITÉS

[Toute notre actualité](#)

[Toutes les sorties](#)

[Recherche thématique](#)

["Morbihan", le magazine](#)

[Une question ?](#)

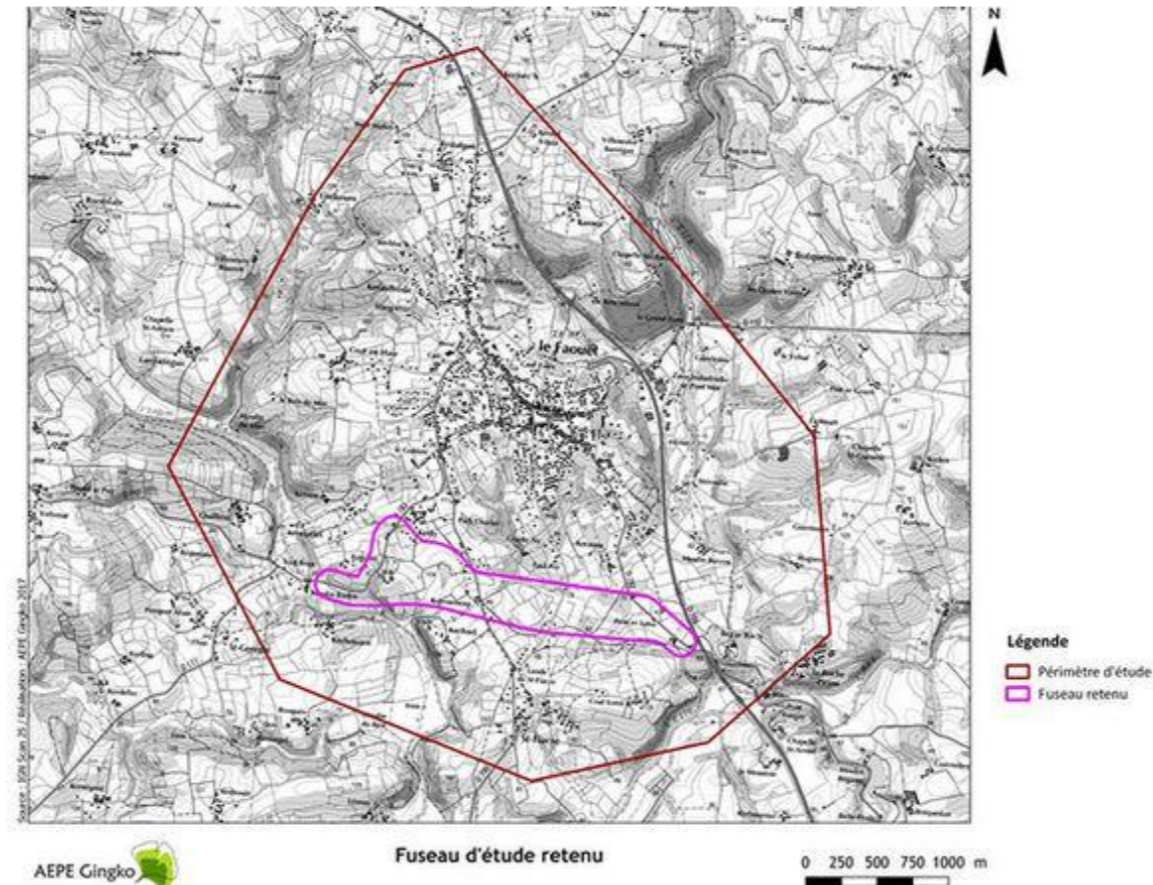
Exposition des études et variantes du 15 au 29 juin - Face à la mairie de Le Faouët

Réunion publique le jeudi 28 juin à 18h salle polyvalente de Le Faouët

[Téléchargez le dossier de concertation](#)

RDV 782 - Contournement Le Faouët, exposition et réunion publique - Fin de la phase de concertation

Le Département a engagé début 2017 une nouvelle étude sur le contournement de Le Faouët. Plusieurs réunions publiques ont eu lieu depuis le mercredi 20 décembre 2017 pour lancer le début d'une concertation du public.



RD782_MORBIHAN

Une exposition présentant les études et les variantes analysées est mise à disposition du public du vendredi 15 juin 2018 au vendredi 29 juin 2018 sur la place en face de la mairie de Le Faouët.

Un dossier de concertation et un registre sont disponibles en mairie.

Vous pouvez également envoyer votre avis à l'aide de la rubrique contact contact@morbihan.fr.

Une réunion publique aura lieu le 28 juin 2018 à 18h en salle polyvalente de Le Faouët pour clôturer cette phase de concertation.

Les études se poursuivront ensuite en vue de déposer un dossier d'utilité publique en 2019.

Pour plus d'informations, consultez la page :

<https://www.morbihan.fr/les-services/deplacements/routes/etude-contournement-de-le-faouet/>

Aucune page disponible



Annexe 4 Lettre de l'association Ar Gouenn datée du 28/06/2018



Objet : Notes sur contournement sud du Faouët.

Le 28 juin 2018.

* Ce sigle correspond à nos annotations.

Voici quelques observations sur le dossier (juin 2018).

P. 4: Il est noté :

-Le contournement de Le Faouët s'intègre dans le processus de désenclavement de la Bretagne intérieure. Il s'agit principalement de mettre rapidement en rapport Scaër et les communes de l'intérieur : Guiscriff, Lanvénegen avec le réseau majeur à 2x2 voies du réseau national ou les grands axes départementaux tels que la RD769 (Lorient/Roscoff).

* En quoi une déviation permet de raccourcir les liaisons des bourgs de Scaër, Guiscriff vers la Rd 769 ? sachant qu'elle ne réduira pas la distance actuelle

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

* En quoi, une diminution de transit de véhicules dans le centre bourg du Faouët et donc de potentiels consommateurs, peut être bénéfique au développement du centre urbain ?

P. 14 : Il est noté concernant la sortie du fuseau, que :

-Un scénario O3a qui appliquerait le profil type du projet sur la RD790 impacterait fortement les parcelles bâties le long de la RD790.

* En quoi l'impact sur les parcelles bâties pose problème, sachant qu'il y a très peu d'habitation à cet endroit ?

P. 15 : Il est noté que :

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

* Sachant que le scénario O3, prévoit de sortir du fuseau pour relier la Rd 782 à la RD 790 en reprenant la route existante jusqu'à la RD 790. Pourquoi le copil se contente de parler d'avantages environnementaux sans aborder l'avantage du maintien du foncier agricole et du Gr 38 ? C'eux sont des aspects économiques et touristiques non négligeables pourtant ? Le COPIL doit revoir ce point en tenant compte de tous les avantages de la sortie du fuseau !

P. 17 :

-Le tableau du trafic annuel de 2016 montre sur la RD 782 (ouest du Faouët) 1271 V/J avec 7 % poids lourds.

* Le tableau du trafic d'avril et juin 2017, montre sur la RD 782 (B2) deux chiffres différents (1087 et 1110) à quoi correspond ces 2 chiffres ?

* Pourquoi mentionner des chiffres de 2016 sur le trafic de la RD 782, puisqu'il n'ont pas été pris au même endroit et aux mêmes périodes ?

P. 18 : Il est noté :

-Les dysfonctionnements relèvent du report du trafic de transit et notamment poids-lourds dans le centre-ville ; cette situation se traduit par des problèmes : d'allongement de parcours pour les poids lourds circulant entre Lorient (RD769) et les activités locales sur Guiscriff et Lanvenegen ;

* Le transit de poids lourds est interdit au centre ville ???

* Il n'y a pas d'allongement de parcours aujourd'hui, par rapport au projet de déviation sud, !!!!!!!!!!!!!

P. 20 :

-sur les 15 dernières années, 5 accidents corporels ont été recensés sur la RD782 faisant 1 tué, et 4 blessés hospitalisés et 3 d'entre eux ont eu lieu en traversée d'agglomération de Le Faouët

* Ces chiffres d'accidents n'ont aucun lien avec le projet de déviation, pourquoi les avoir mentionnés ?

P. 19 :

De juin à octobre, avec les récoltes de haricots, c'est plus de 500 salariés qui sont en activité, soit 350 équivalents temps plein à l'année.

* Ce qui veut bien dire que le comptage du trafic V/J d'avril et juin 2017, ne reflète pas une moyenne annuelle !!!!!!!!!!!!!

P. 69 :

* Légende ne correspondant pas au plan des variantes !!!!!!!

AR GAOUENN

**Association intercommunale de protection de l'environnement et du patrimoine
Chez JANNO Françoise, Moulin Berzen 56320 Le Faouët**

Annexe 5 Lettre des riverains du hameau de Pont-er-Lann

Doléances et remarques des habitants de Pont er Lann et Petit Coat Loret

Nous ne sommes pas contre le projet mais contre les tracés proposés.

Le constat est simple : depuis le début de l'Etude nous remarquons que l'intérêt porte uniquement sur la faune et la flore au détriment de la population.

Avez-vous comptabilisé le nombre d'habitations impacté par les tracés ? Il y en a 10 déjà dans ces 2 hameaux, dont 2 gites.

Certaines habitations verront la circulation passer juste devant leur porte (5 mètres pour les plus proches)

Le problème de Coat Loret se trouve déplacé sur Pont er Lann !!!!....

Vous êtes-vous rendus sur place pour constater ?

Un giratoire prévu à Pont er Lann:

* juste sous les fenêtres des maisons, avec emprise sur un jardin potager,

* aux abords d'un transfo nouvellement installé par EDF, avec lignes enterrées,

Un autre giratoire à Beg er Roch :

*à la place des aménagements importants effectués en 2017....

POURQUOI aucun tracé de retenu entre Pont er Lann et Route de Stéroulin ?

*aucune maison impactée directement, puisqu'il y a plus de 400 mètres entre les 2 sites,

*le tracé serait plus court, donc moins onéreux,

*plusieurs terrains de cette zone sont déjà la propriété de la Commune et du Département.

Ce projet serait donc plus à l'économie et ne toucherait pas des parcelles cultivées ou cultivables à Pont er Lann notamment.

Pour nous, la réglementation sur le respect des zones humides ne justifie pas de telles aberrations !!!!

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ces remarques.

PS : serait-il possible de donner lecture de ce document lors de la réunion publique, avant que vous apportiez vos commentaires ?

Annexe 7 Les 6 panneaux d'information sur le projet affichés devant la mairie



1 RD782—Contournement de Le Fauoët Présentation du projet d'aménagement

Le Département du Morbihan envisage de réaliser le contournement de Le Fauoët avec une liaison entre les Routes Départementales RD769 et RD782. Après une première étape engagée en 2017 consistant à étudier différents scénarios possibles à l'échelle de la commune, le Département recueille à présent l'avis des acteurs du territoire et des habitants afin d'arrêter un tracé. Cette phase de concertation intervient pendant l'étude d'avant-projet.

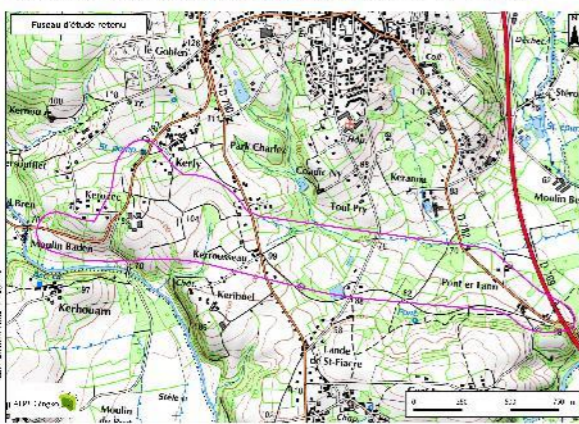
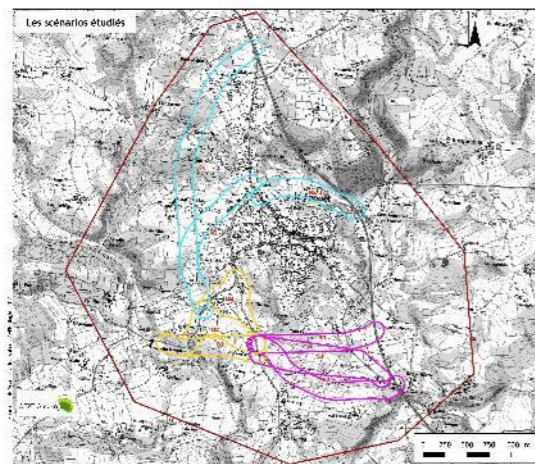
Trois ateliers thématiques à destination des acteurs du territoire ont eu lieu au printemps 2018.

La solution retenue sera déterminée à l'automne 2018 après avoir établi un bilan de la concertation.

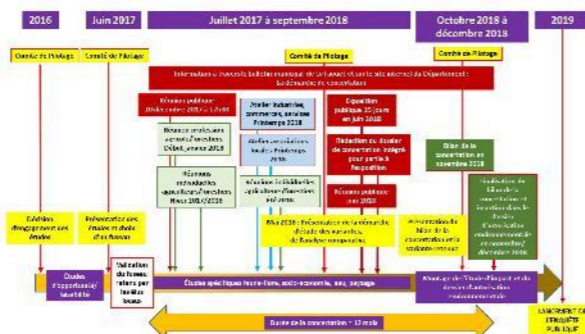
L'objectif du Département est de valider l'opportunité d'un contournement de Le Fauoët pour son réseau routier et de soumettre le projet à l'enquête publique en 2019.

Objectifs

- ➔ Améliorer la desserte des territoires en confortant un itinéraire prioritaire ;
- ➔ Améliorer la sécurité des usagers en agglomération ;
- ➔ Améliorer la sécurité dans les hameaux ;
- ➔ Améliorer le cadre de vie des riverains.



Démarche et calendrier



Étude des différents scénarios

En 2017, une étude des différents scénarios envisageables a été réalisée à l'échelle globale de la commune de Le Fauoët.

A l'issue de la comparaison multicritère des scénarios, seuls les scénarios S1+O1 ou O2 ont été retenus pour définir le fuseau des variantes de tracé étudiées en 2018. Un scénario O3 a également été proposé dans le cadre de la concertation.



Principes d'aménagements

- ➔ Route bidirectionnelle à 2 voies de 3 m de large offrant un niveau de service cohérent avec un trafic relativement faible ;
- ➔ Un point de raccordement sur la RD782 à l'ouest entre le pont sur l'Inam et le bas du hameau de Kerly ;
- ➔ Des rétablissements des voies interceptées : un giratoire sur la RD790, un carrefour en T sur la VC11 et pour la rue Saint-Fiacre, plusieurs configurations peuvent être envisagées ;
- ➔ Un raccordement en giratoire au carrefour actuel de Beg er Roch entre la RD769 et la RD782 à l'est.

Plus d'infos sur : <https://www.morbihan.fr>

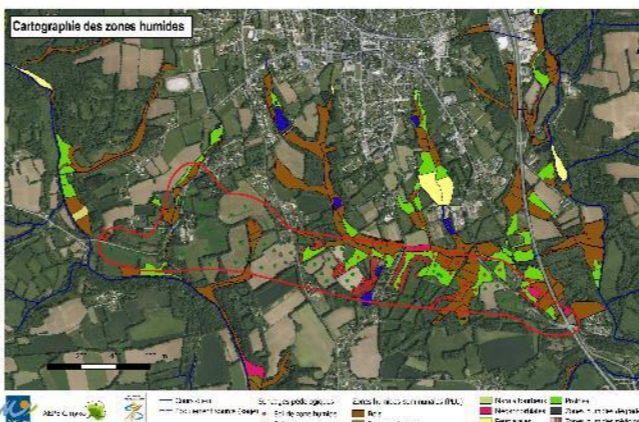
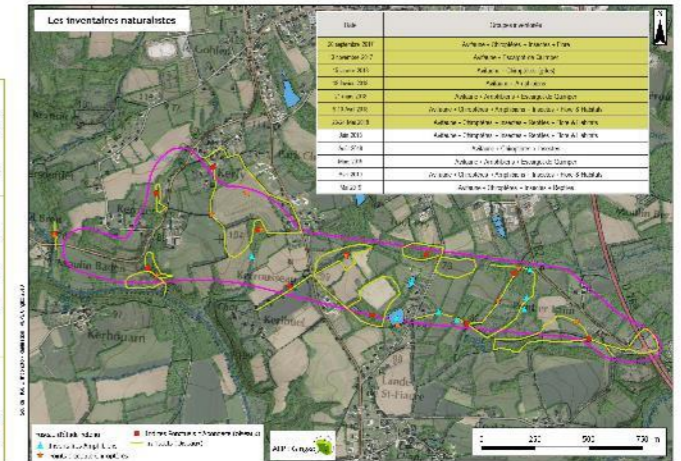


2 RD782—Contournement de Le Fauoët Études de terrain en cours

Il est nécessaire de conduire un certain nombre d'études spécifiques qui alimenteront l'étude des impacts du projet sur l'environnement et les dossiers d'autorisations environnementales. Ces études, réalisées selon des protocoles et des cadres méthodologiques précis, ont débuté au cours de l'été 2017.

Inventaires naturalistes

- Avifaune**
 - 12 indices ponctuels d'abondance (IPA) suivis durant 12 passages répartis tout au long de l'année
 - Recherche spécifique des espèces patrimoniales potentiellement présentes (Scaeuil, Mésange nomade, Grosbe casse-noyaux, Pouillot, Ibis, Struthion, Pic mar, Martin-pêcheur)
 - Ecoutes nocturnes (rapaces, Engoulevent, d'Europe)
- Invertébrés**
 - Recherche spécifique de l'Escargot de Quimper
 - Recherche à vue et au filet des odonates, lépidoptères et criothères
 - Recherche visuelle des indices de présence des insectes saproxylophages
- Mammifères non volant**
 - Observations opportunistes lors des autres inventaires
 - Recherche d'indices de présence de la foule d'Europe, du Campagnol amphibie et du Muscardin
- Chauves-souris**
 - 8 points d'écoute passive nocturne suivis durant 7 passages répartis sur la période d'activité (avril à septembre) et 2 points d'écoute passive sur 2 nuits (juillet et septembre)
 - Recherche des gîtes arboricoles potentiels (fissures, acrotres décollées, trous de pics...)
- Amphibiens et Reptiles**
 - Recherche visuelle des points de grenouilles brunes (agile et rieuse) et de Crapauds léopards
 - Recherche au joubeau des larves et adultes de tritons et salamandres
 - Ecoute nocturne des chants de Rainette arboricole et d'Aytle accoucheur
 - Recherche visuelle des reptiles sur les places de chauffe
- Flore et habitats**
 - Réalisation de parcours d'inventaire (transects)
 - Cartographie des habitats sur l'ensemble de la zone d'étude
 - Recherche spécifique des espèces patrimoniales et habitats caractéristiques de zones humides

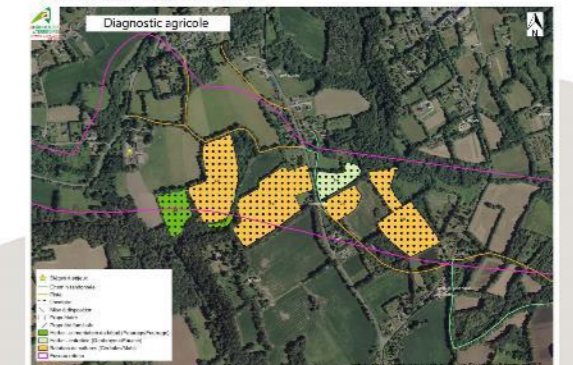


Caractérisation et détermination des zones humides

- ➔ Pré-localisation avec les bases de données bibliographiques ;
- ➔ Sondages pédologiques pour les analyses de sols ;
- ➔ Caractérisation des cortèges de végétation ;
- ➔ Détermination des fonctionnalités hydrauliques (régulation des flux, épuration, lutte contre l'érosion, habitat d'espèces...).

Étude agricole

- ➔ Un diagnostic global du territoire et de ses caractéristiques agricoles ;
- ➔ Des rendez-vous individuels avec chaque exploitant concerné par le fuseau d'étude pour recueillir les données et évaluer le fonctionnement de l'exploitation, le foncier, les accès aux parcelles, les déplacements.



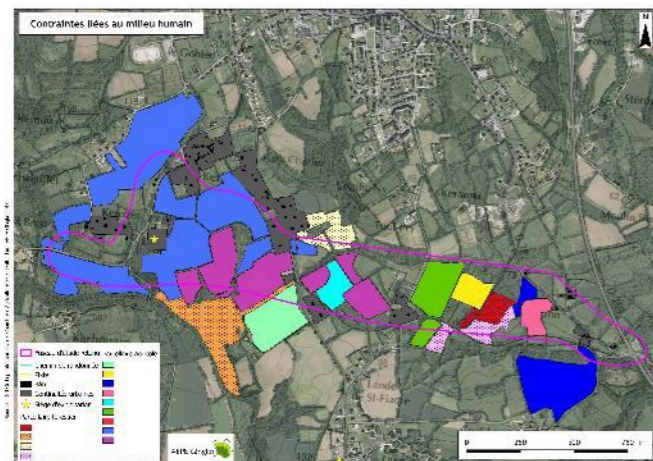
Plus d'infos sur : <https://www.morbihan.fr>



3 RD782—Contournement de Le Fauoët

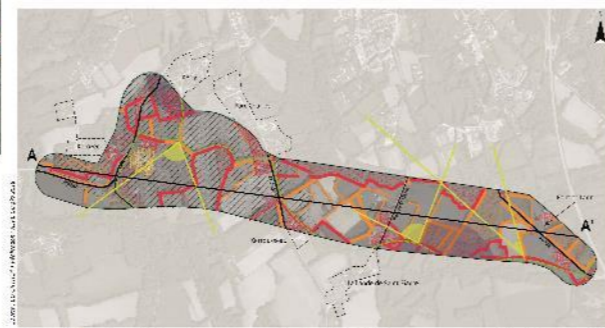
Synthèse des enjeux et des contraintes identifiés à ce stade

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



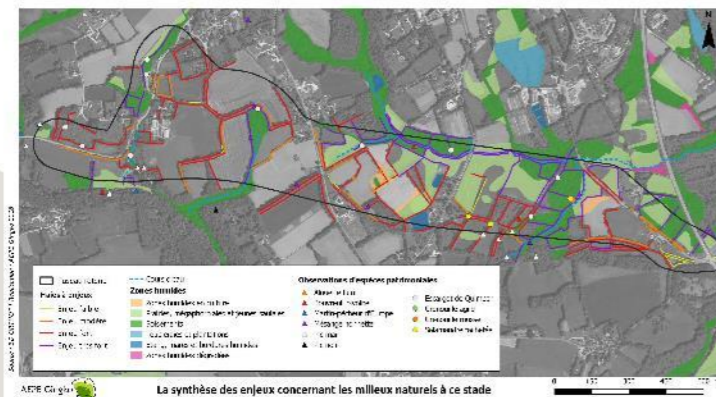
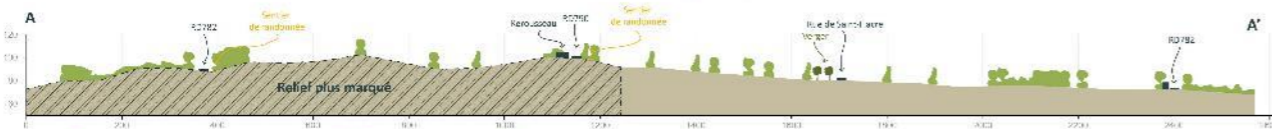
Contraintes liées au milieu humain

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



Contraintes paysagères

- ➔ Un relief marqué particulièrement à l'ouest de la RD790 ;
- ➔ La vallée de l'Inam et son ambiance remarquable ;
- ➔ Des éléments de découverte et d'ouverture du bocage à préserver ;
- ➔ La préservation des abords de la fontaine Saint-Fiacre.



Contraintes écologiques

- ➔ Des zones humides et des cours d'eau ;
- ➔ Des espèces animales à forte valeur patrimoniale : Bouvreuil pivoine, Martin-pêcheur, Chauves-souris, Amphibiens, Escargot de Quimper ... ;
- ➔ Des espèces végétales et des habitats sensibles.



Plus d'infos sur : <https://www.morbihan.fr>



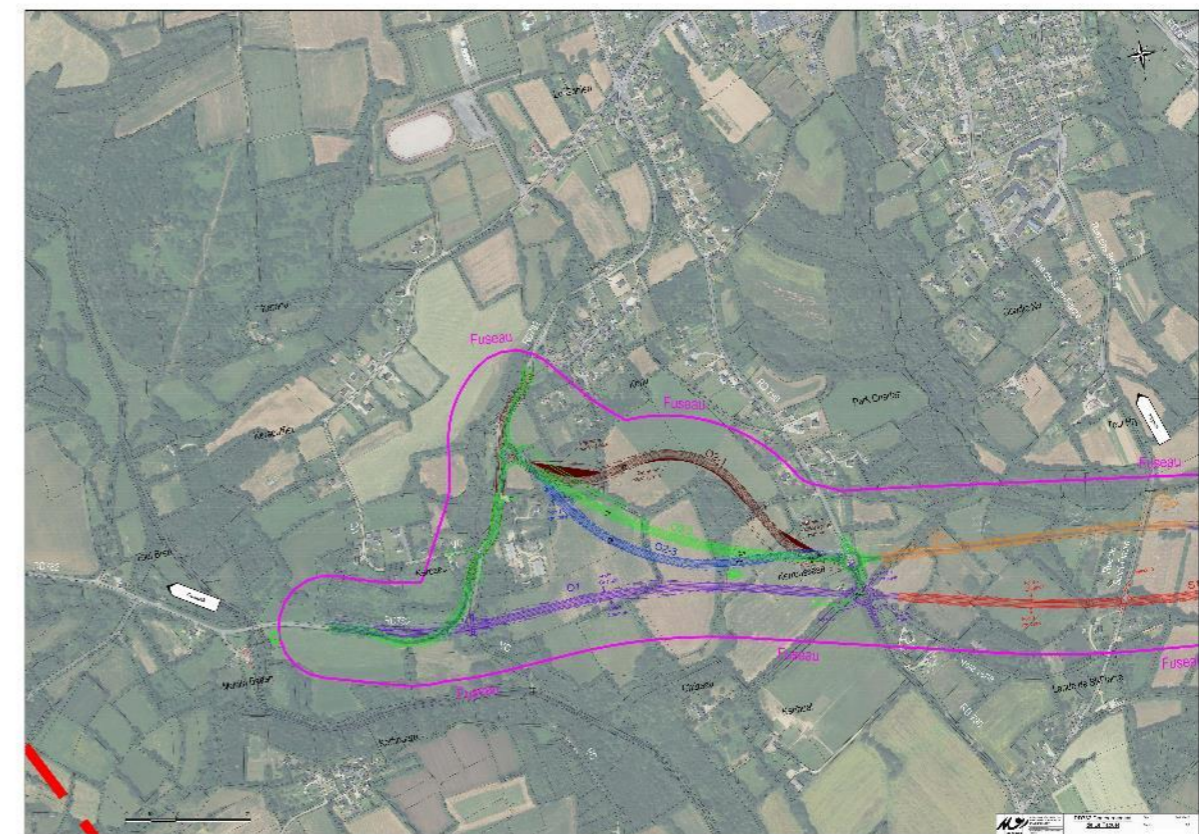
4 RD782—Contournement de Le Fauoët

Présentation des variantes de tracé (1)

Les enjeux environnementaux, les contraintes d'aménagement et les contraintes techniques, couplés aux recommandations paysagères réduisent les possibilités d'aménagement du site. Le Département envisage d'étudier 3 variantes à l'est (S1-1, S1-2, S1-3) et 4 variantes à l'ouest (O1, O2-1, O2-2, O2-3).

Plusieurs associations entre ces variantes ouest et est sont possibles.

La réunion du public sera l'occasion de présenter ces variantes plus en détail.



Variante Ouest O1

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

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

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

Variante Ouest O2 - dispositions communes - rectification de la RD782 ouest existante

La rectification doit prendre en compte plusieurs problématiques :

- Maintenir la visibilité actuelle du carrefour
- Ne pas impacter l'habitation située en tête du talus.

Variante O2-1 - un tracé sinueux

Le tracé en plan est sinueux, avec aucune possibilité de dépassement et des dégagements de visibilité sont nécessaires. La variante est moins fonctionnelle, mais acceptable dans une logique d'itinéraire avec la RD782 qui présente, elle, une géométrie plus contraignante. La position du giratoire sur la RD790 est peu adaptable et impacte l'habitation bordant la RD790.

Variante O2-2 et O2-3 - des tracés plus fonctionnels

Ces tracés moins sinueux présente un niveau de service plus satisfaisant qu'O2-1.

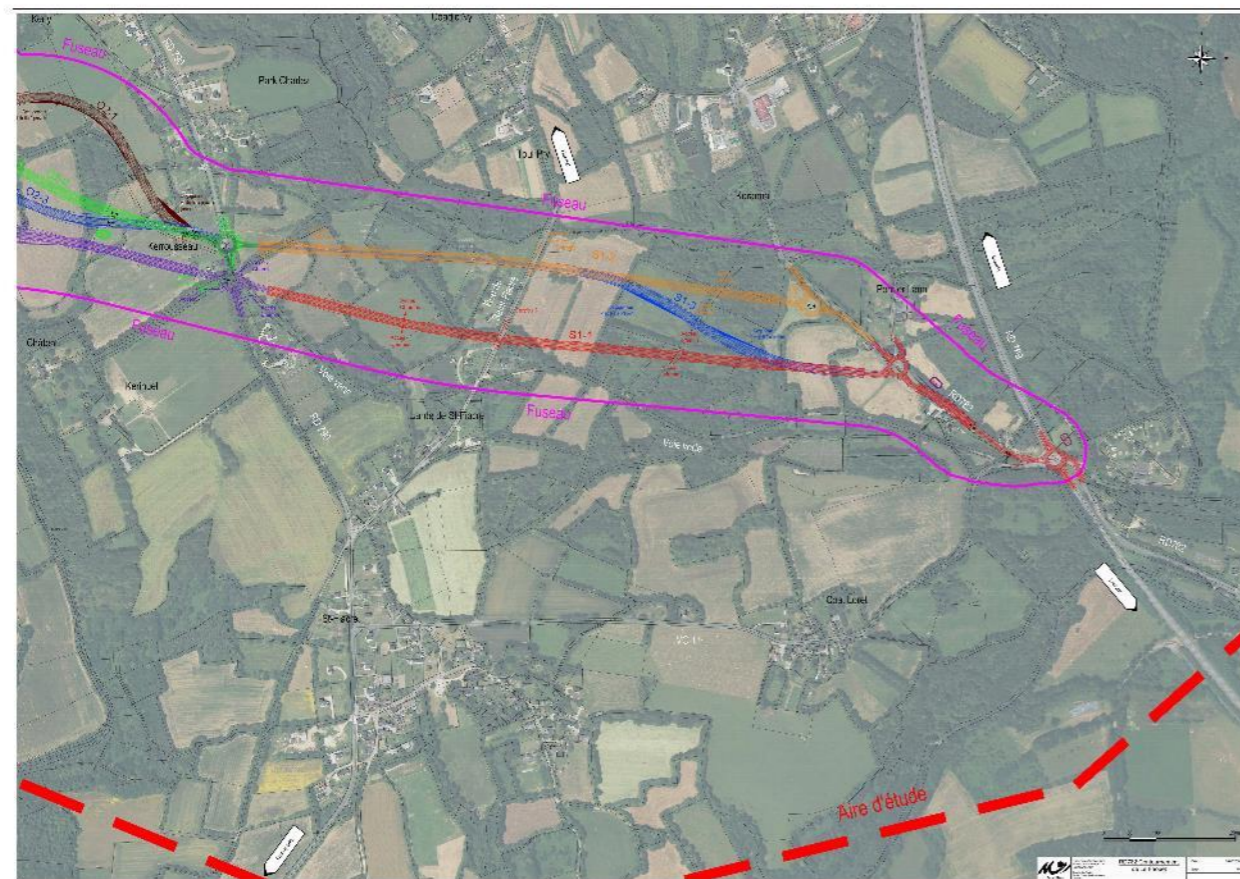
Plus d'infos sur : <https://www.morbihan.fr>



5 RD782—Contournement de Le Fauët

Présentation des variantes de tracé (2)

Les enjeux environnementaux, les contraintes d'aménagement et les contraintes techniques, couplés aux recommandations paysagères réduisent les possibilités d'aménagement du site. Le Département envisage d'étudier 3 variantes à l'est (S1-1, S1-2, S1-3) et 4 variantes à l'ouest (O1, O2-1, O2-2, O2-3).
Plusieurs associations entre ces variantes ouest et est sont possibles.
La réunion du publique sera l'occasion de présenter ces variantes plus en détail.



Variantes Est - dispositions communes

Le carrefour de Beg er Roch entre la RD769 et la RD782 est aménagé avec un giratoire.
La voie communale de Coat Loret est rétablie avec une petite voie de tourne à gauche.
La RD782 est est aménagée en place jusqu'au giratoire réalisé pour raccorder le contournement.
Le rétablissement de la rue de Saint Fiacre reste à définir.
La suppression de ce carrefour permettrait de garantir les meilleurs conditions de sécurité.

Variantes S1-1 et S1-2

Ces variantes présentent un niveau de service satisfaisant en raccordant au plus court la RD790 et la RD782 est. Le point de passage au niveau de la rue Saint-Fiacre offre peu de possibilité au vu des zones bâties et des zones humides.

Variante S1-3

La variante S1-3 présente un tracé plus sinueux qui diminue le niveau de service notamment la capacité de dépassement.

Plus d'infos sur : <https://www.morbihan.fr>

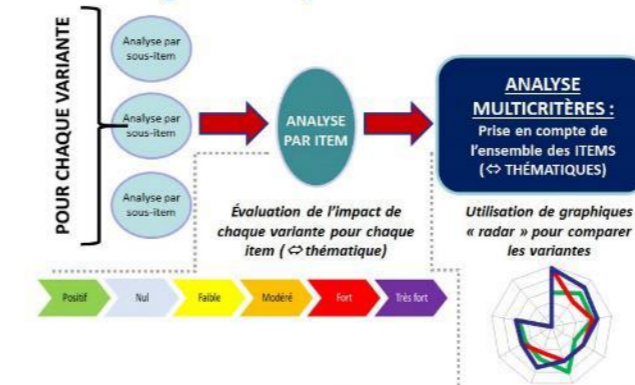


6 RD782—Contournement de Le Fauët

Prochaine étape la comparaison des variantes de tracé

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

Méthodologie de comparaison des variantes



Éviter, réduire, compenser

L'analyse par item va conduire à comparer les variantes selon les critères suivants : l'amélioration des conditions de circulation et de la sécurité, le milieu physique (relief, climat, géologie, réseau hydrographique), le milieu naturel (les espèces animales et végétales, les habitats, les zones humides), le paysage et le patrimoine, le milieu humain (les activités économiques, l'agriculture, les habitations), le coût de l'opération.
La variante offrant le meilleur compromis fera ensuite l'objet d'une analyse détaillée des impacts bruts.
Au cours de cette analyse, la variante retenue sera amenée à être adaptée pour éviter certains impacts, les réduire et en dernier recours compenser les impacts résiduels.

Quelques extraits d'analyse par item



Vue sur le vallon de Kerozec

O1, une variante ouest qui traverse le vallon de Kerozec :

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

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

3 variantes est S1 pour rechercher un compromis entre zones humides et zones bâties

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

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

L'analyse comparative globale et détaillée reste à finaliser.

La réunion publique du 28 juin sera l'occasion d'échanger encore avant de retenir la variante offrant le meilleur compromis à l'automne 2018.

Vous pouvez dès à présent exprimer vos remarques sur le registre disponible en mairie ou via le site internet du Département.

Plus d'infos sur : <https://www.morbihan.fr>