

RD782 – Contournement de Le Faouët

Réunion publique du 20 décembre 2017 à 18 h



Déroulé de la réunion

- Contexte et avancement du nouveau projet
- Présentation du déroulement de la concertation
- Présentation de l'avancement des études et du fuseau retenu
- Échange avec le public

Le contexte et l'avancement du projet

- En **2008**, le projet « RD782 Liaison Guisriff – Le Faouët » est déclaré d'utilité publique
- En **2015**, la procédure loi sur l'eau n'aboutit pas suite aux observations des services de l'État
- **Novembre 2015**, abandon en assemblée départementale du projet de liaison RD782 Guisriff – Le faouët
- En **2016**, après consultation des élus, décision du lancement des études d'un contournement de Le Faouët.
- **Février 2017**, début des études par AEPE - GINGKO



La définition des objectifs du projet



- 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.

Le point sur l'avancement des études

3 février 2017 au 28 juin 2017

Été 2017

Études préalables

Validation, par les élus, du scénario (fuseau) retenu

Septembre 2017 à décembre 2018

Printemps 2019

Études du milieu naturel sur un cycle complet

1^{er} semestre 2018

Études de tracé (Avant-Projet)

Octobre 2017 à octobre 2018

Études environnementales diverses (eau, bruit, socio-économie, paysage et patrimoine, ...)



20 décembre 2017 à juin 2018

Concertation du public

La présentation du déroulement de la concertation

Les objectifs de la concertation

Le plan de concertation envisagé par le Département permet à l'ensemble des acteurs de se prononcer sur le projet et de participer ainsi à la définition du meilleur parti d'aménagement à mettre en œuvre.

La consultation du public

Elle vise à :

- affiner le diagnostic réalisé : les connaissances environnementales, patrimoniales, les usages ;
- recueillir l'avis du public sur le projet, ses avantages et inconvénients.

Temps forts de la concertation Grand public

Réunion publique le
20 décembre 2017

Information à travers le bulletin municipal et sur le site internet du
Département (tout au long de la concertation)

Élus départementaux et
locaux

Panneaux d'exposition en mairie
(juin 2018 (durée 2 semaines))

Bilan de la concertation
(novembre 2018)

Comités de Pilotage aux
étapes clefs du projet :
automne 2016, juin 2017,
mai 2018 et novembre 2018

Réunion publique (juin 2018
(pendant l'exposition))

Agriculteurs et propriétaires forestiers

Réunion avec profession agricole
et propriétaires forestiers
(début janvier 2018)



Enquête publique
(2019)

Rencontres individuelles, avec les agriculteurs et avec les
propriétaires forestiers dans le cadre de l'étude agricole (CA)

1^{ère} Phase : diagnostic
(hiver 2017/2018)

2^{ème} Phase : analyse des impacts
(été 2018)

Le plan de
concertation

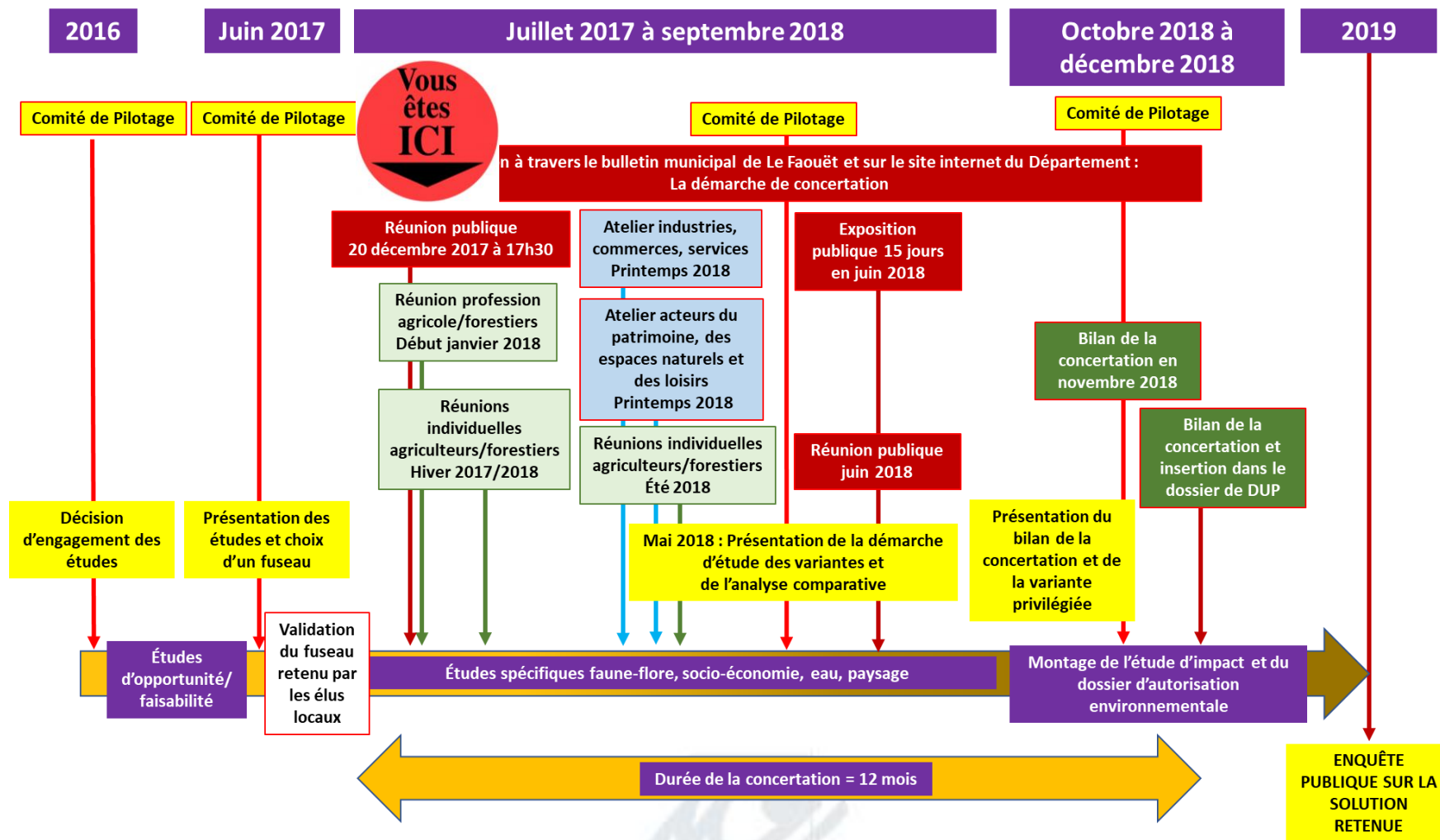
Acteurs du patrimoine, des espaces
naturels et des loisirs

Réunion de concertation sur les variantes
envisagées (printemps 2018)

Activités, commerces, services et
équipements

Tenue d'une réunion de concertation sur les
variantes envisagées (printemps 2018)

Le planning détaillé de la concertation et des études préalables à l'enquête publique



La présentation de l'étude d'opportunité/faisabilité et du fuseau retenu

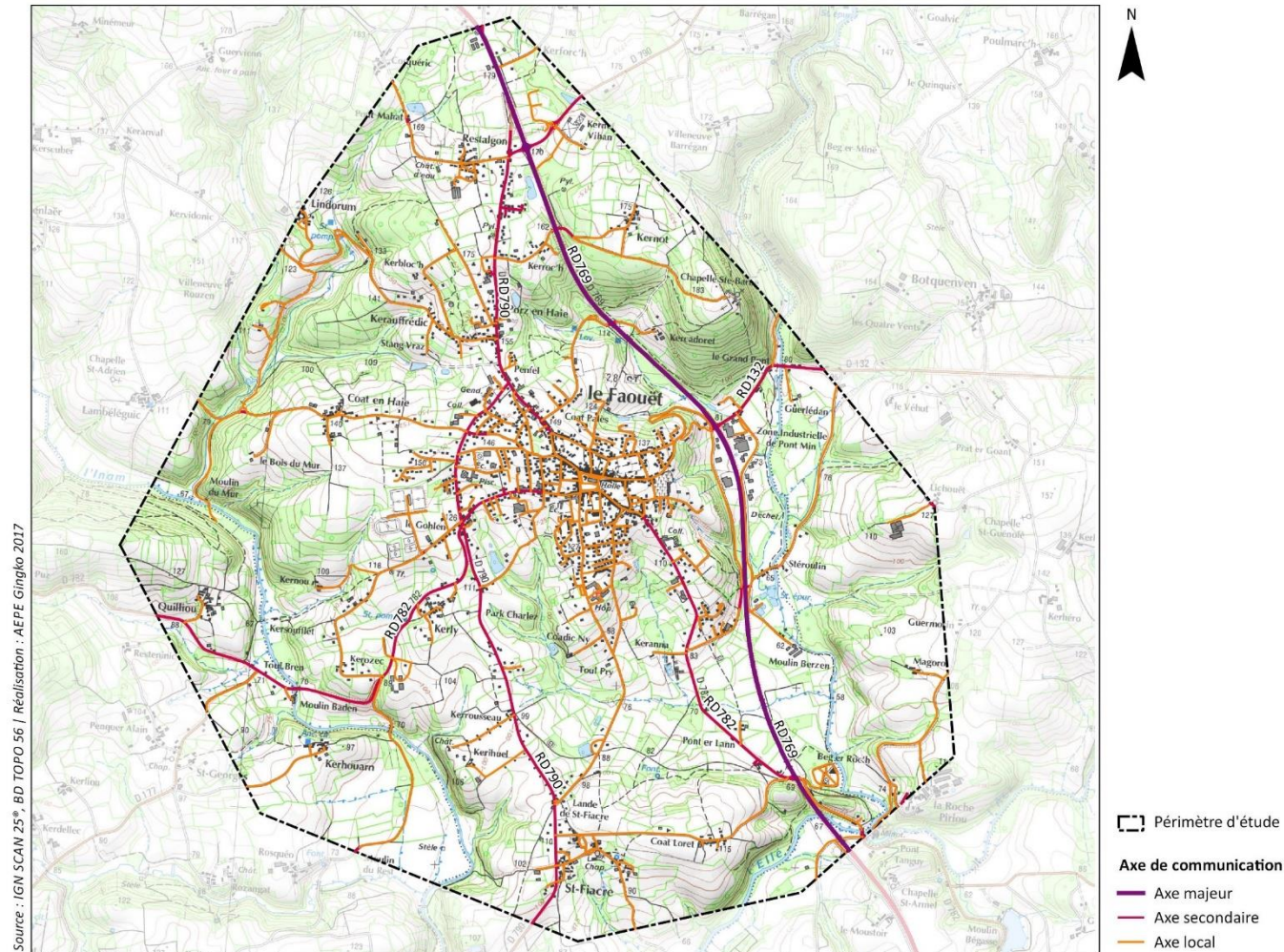
Les études réalisées au printemps 2017 visaient à :

- valider l'opportunité et la faisabilité du projet de contournement de Le Faouët par la RD782 ;
- dresser un état des lieux de la situation routière (réseau viaire concerné par le projet, sécurité, trafics et dysfonctionnements) ;
- recenser les contraintes environnementales principales des territoires traversés ;
- définir les enjeux socio-économiques et du milieu humain ;
- anticiper les procédures réglementaires à mettre en œuvre et les délais correspondants d'instructions ;
- apprécier les contraintes techniques en présence et rechercher les fuseaux de moindre impact sur l'environnement ;
- estimer le coût du projet.



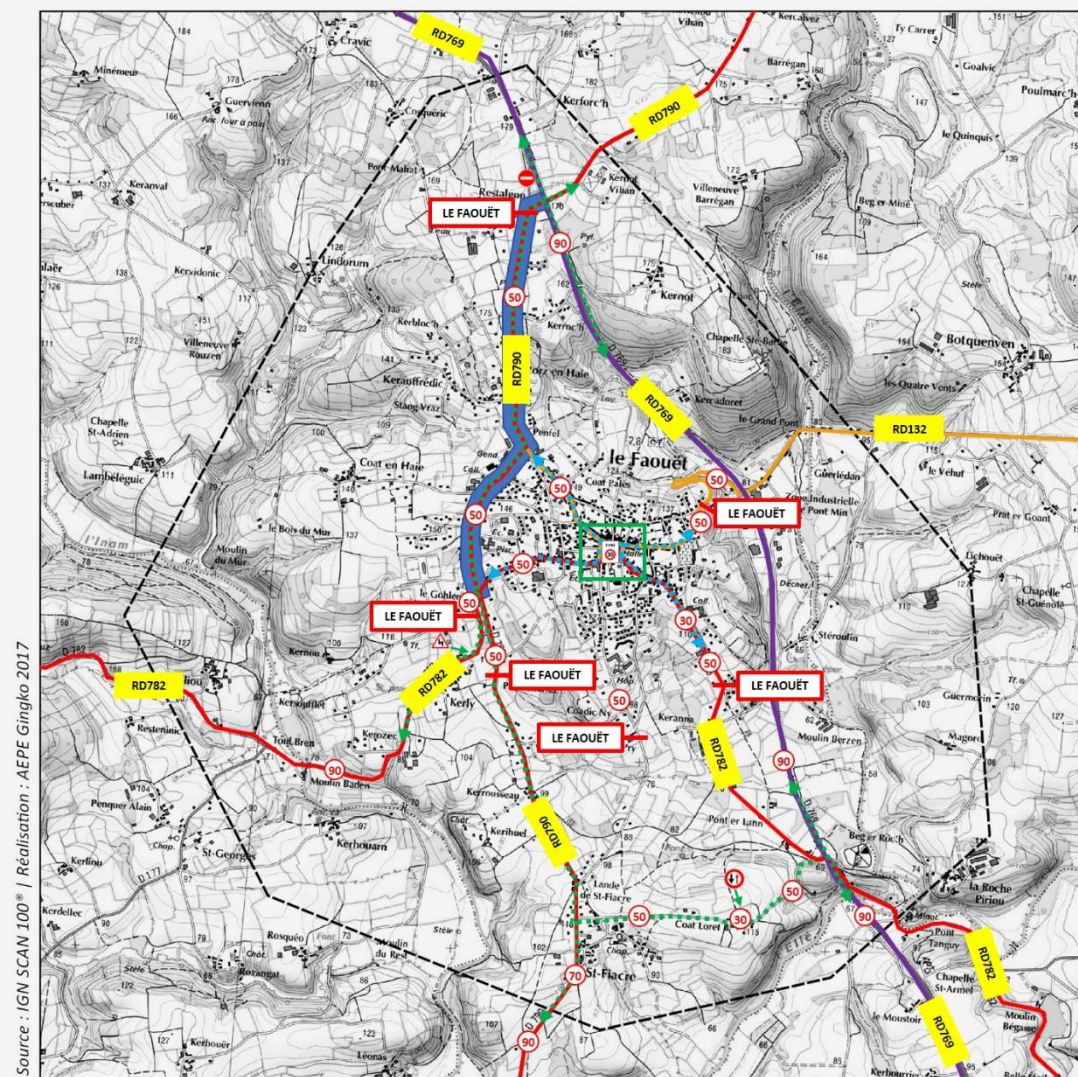
Le périmètre d'études retenu

Le réseau routier traversant le périmètre d'études



Le fonctionnement de la voirie

Un réseau viaire inadapté au trafic de transit est – ouest qui traverse le centre-ville

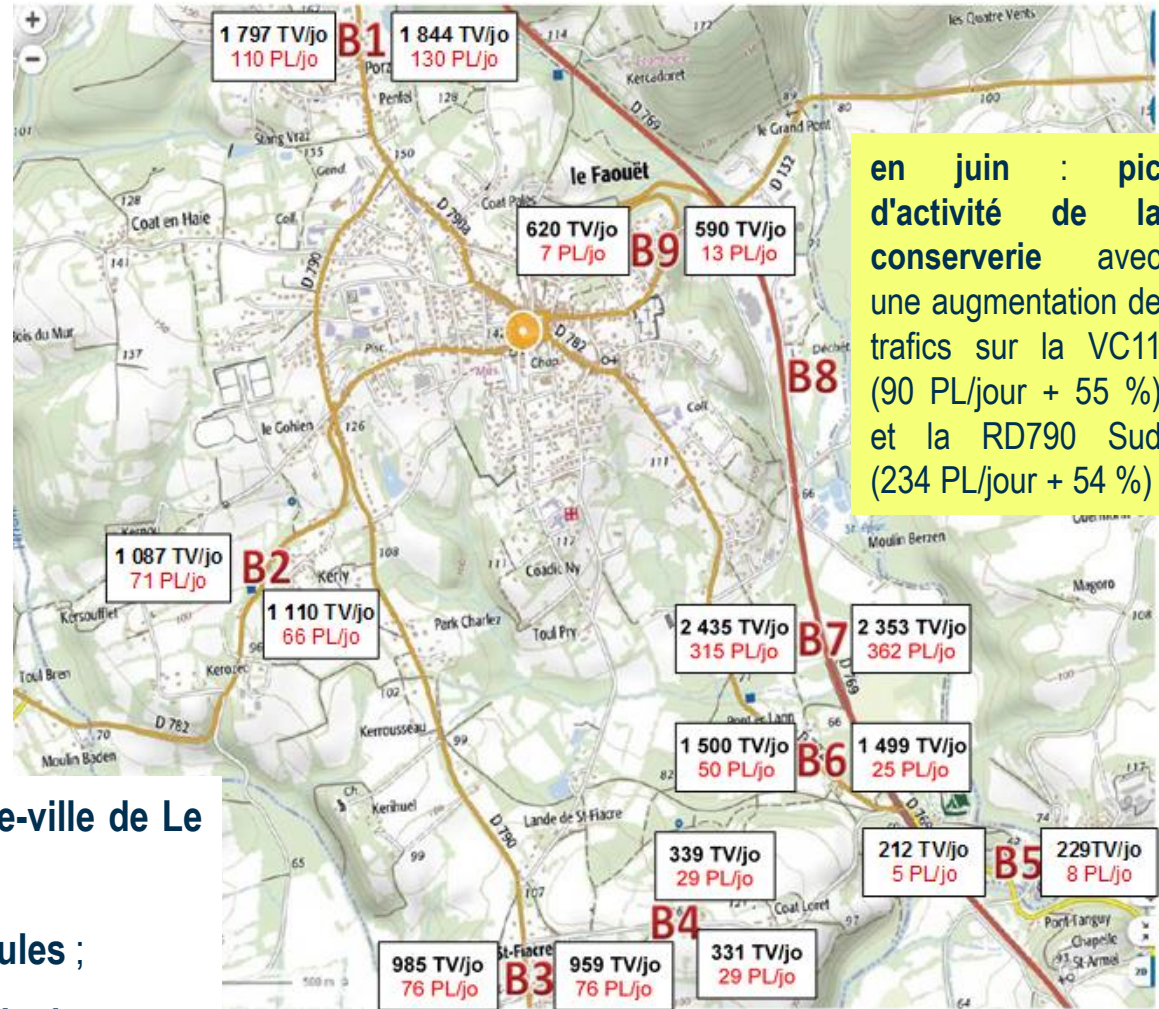


Source : IGN SCAN 100® | Réalisation : AEPE Gingko 2017

Les trafics actuels (une étude de circulation a été réalisée en avril et juin 2017)

Le trafic se répartit ainsi :

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



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

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

Synthèse des trafics moyens par jour ouvrable

L'analyse des déplacements

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

Le transit VL Est-Ouest est environ **20 % plus important** que le transit VL Nord-Sud.

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

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

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



La sécurité des déplacements mise en cause

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

Période d'étude : 01/01/2000 au 31/12/2016

	Période étudiée: 01/01/2000 au 31/12/2016
Nombre d'accidents corporels	5
<i>dont mortels</i>	1
<i>dont mortels ou avec BH</i>	5
Nombre de victimes	5
<i>dont tués</i>	1
<i>dont total blessés (1)</i>	4
<i>dont BH (2)</i>	4

(1) BH + BL pour les années > = 2005, BG + BL pour les années < 2005

(2) BH pour les années > = 2005, BG pour les années < 2005

Les dysfonctionnements constatés

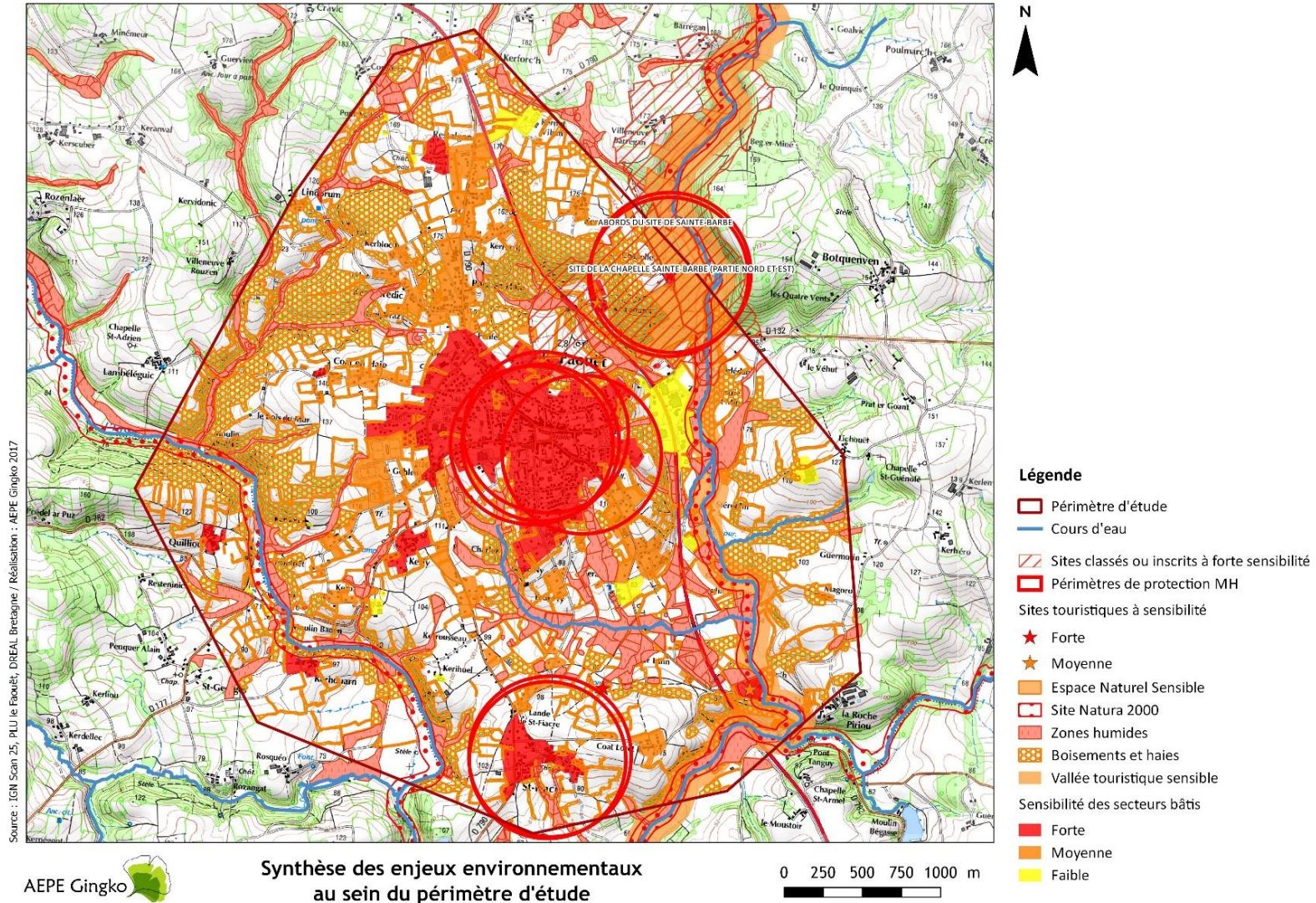
Les dysfonctionnements relèvent du report du trafic de transit et notamment poids-lourds dans le centre-ville ; cette situation se traduit par des problèmes d'**allongement de parcours**, d'**insécurité** et de **gêne pour les riverains**.

L'usage de ces espaces urbains est **quasi exclusivement orienté vers les déplacements routiers**.

Ce contexte et l'organisation de ce réseau restreignent donc les possibilités de **répondre à d'autres usages plus urbains** tournés vers la qualité de vie, la proximité, la vie collective, ...



Des sensibilités environnementales limitant fortement les possibilités de création d'une infrastructure routière



Source : IGN Scan 25; PLU le Faouët; DIREAL Bretagne / Réalisation : AEPE Gingko 2017



**Synthèse des enjeux environnementaux
au sein du périmètre d'étude**

0 250 500 750 1000 m

La synthèse des sensibilités environnementales

Thématique	Enjeu
Climat	Le climat ne constitue pas une contrainte particulière pour le projet routier.
Topographie	Les caractéristiques topographiques et géomorphologiques du site constituent une contrainte particulière pour le projet routier.
Géologie	Le périmètre d'étude est composé de massifs granitiques constituant une contrainte moyenne pour le projet routier.
hydrogéologie	Le secteur de Le Faouët est desservi en eau potable par l'usine de production d'eau potable de Barrégant alimentée en eau brute par un prélèvement dans l'Ellé, qui dispose de périmètres de protection associés qui constituent une contrainte forte pour une création de voie nouvelle.
Eau de surface	La présence d'une multitude de sources est à l'origine d'un réseau hydrographique extrêmement dense et ramifié qui constitue une contrainte moyenne pour le projet routier. L'Ellé et l'Inam présentent un bon à très bon état/potentiel écologique à préserver.
Risques naturels	La commune de Le Faouët recense une cavité souterraine à Saint-Fiacre, soit en dehors des fuseaux de passage potentiel pour le projet routier. Le risque de remontée de nappe avec présence de nappe subaffleurente sur sa partie la plus à l'est nécessitera des mesures constructives adaptées. Plusieurs arrêtés portant reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle concernent les communes de Le Faouët et de Lanvénegen ; ils portent notamment sur les phénomènes de tempête, d'inondation et coulée de boue sans réel incidence sur le projet routier.
Sensibilités naturelles du site	Les boisements, cours d'eau, haies et zones humides qui servent à la fois de zone source et de corridors de migration pour les espèces.
Contraintes réglementaires	Le site Natura 2000 : ZSC « Rivière Ellé ». Les zones humides. Les espèces protégées et les habitats d'espèces protégés.
Faune, Flore et habitats	Les ZNIEFF « Vallée de l'Ellé et collines de Sainte-Barbe du faouët », « Inam » et « Bassin versant de l'Ellé » ; situées dans le périmètre d'étude, présentent des espèces floristiques et faunistiques associées aux vallées de cours d'eau encaissés et aux milieux boisés frais : fougères rares (Hymenophylle de Tunbridge et le Trichomanes remarquable), Escargot de Quimper (espèce protégée car endémique de Bretagne et de Galice), Saumon atlantique, Lamproie marine, Chabot, Lamproie de Planer et Loutre d'Europe. Les habitats sont également très variés : rivières à Cœnanthe safranée, rives à Osmonde royale, hêtraie-chênaie à Houx et If, d'intérêt communautaire, chênaie à Sorbier des oiseleurs sur sol maigre, rochers ombragés et talus à Nombriil-de-Vénus et Doradille lancéolée, pelouses sur affleurements rocheux.

La synthèse des sensibilités environnementales

Thématique	Enjeu
Faune, Flore et habitats	<p>Les hauts de versant et en particulier le sommet de la colline de Sainte-Barbe montre une forte densité d'Asphodèle d'Arrondeau, cette grande liliacée protégée est aussi une espèce sub-endémique de Bretagne (surtout présente dans le Morbihan) et de Galice. La laïche de Paira a été notée dans le même secteur.</p> <p>L'ENS « Bois de Sainte-Barbe » se superpose avec la ZNIEFF « Vallée de l'Ellé et collines de Sainte-Barbe du Faouët ». Les habitats et espèces caractéristiques de ce site sont donc les mêmes.</p> <p>En dehors des zones identifiées, les haies et boisement participent à la trame verte.</p>
Paysage	<p>Le plateau vallonné de Le Faouët présente des ambiances de qualité mais complexes à lire du fait de l'imbrication des différentes structures végétales rendant difficile l'appréhension et la lecture globale du paysage.</p> <p>La topographie du territoire étudié est caractérisée par des reliefs abrupts formant par endroit un paysage pré-montagnard. Les coteaux et fond de vallées boisés de ce relief ferment les vues et renforcent l'image d'un paysage à la topographie complexe et méandreuse. L'esplanade du site de la chapelle Sainte-Barbe, point haut panoramique du territoire, représente une sensibilité potentielle forte vis-à-vis du projet.</p> <p>Les vallées encaissées et boisées de l'Inam et de l'Ellé délimitent le plateau principal de Le Faouët. Elles représentent des enjeux importants par l'ambiance intimiste qu'elles dégagent et les continuités paysagères qu'elles forment. Le bocage dense souligne le relief et permet la création de paysage dynamique et changeant qu'il est important de préserver également.</p> <p>Les ambiances intimistes et soignées du centre bourg de Le Faouët et des hameaux forment l'une des principales richesses du territoire. Les limites franches entre les zones urbanisées denses et la campagne favorisent également la qualité générale des paysages.</p> <p>Les axes de communication de l'aire d'étude témoignent d'une organisation rayonnante depuis le bourg de Le Faouët en opposition avec celle linéaire et sinueuse des vallées alors que les routes qui suivent les lignes de crêtes ou longent les vallées préservent les continuités paysagères. Cette dernière implantation plus respectueuse du paysage est à favoriser.</p> <p>Les lieux d'intérêt touristiques qui représentent des sensibilités potentielles fortes ou moyennes vis-à-vis du projet sont :</p> <ul style="list-style-type: none">• le site de la Chapelle Sainte-Barbe ;• la Chapelle Saint-Fiacre ;• la fontaine Saint-Fiacre ;• le musée de l'Abeille Vivant e Cité des Fourmis ;• les sentiers de randonnée ;

La synthèse des sensibilités environnementales

Thématique	Enjeu
Paysage	<ul style="list-style-type: none">• le camping municipal. <p>Dans le cadre du projet, en veillant à l'acceptabilité de l'insertion paysagère du projet, une nouvelle route, à l'image des routes « vertes » existantes, le futur axe peut devenir un axe privilégié de découverte des paysages et des lieux d'intérêt touristique de Le Faouët.</p>
Patrimoine	<p>Les sites classés et inscrits, représentant des enjeux importants, qui font l'objet d'une sensibilité potentielle forte vis-à-vis du projet routier sont :</p> <ul style="list-style-type: none">• le site de la Chapelle Sainte-Barbe et ses abords. <p>Les monuments historiques qui représentent une sensibilité potentielle forte vis-à-vis du projet routier sont :</p> <ul style="list-style-type: none">• la Chapelle Sainte-Barbe ;• la maison du garde de la chapelle Sainte-Barbe ;• la Chapelle Saint-Fiacre. <p>Les éléments du patrimoine non protégés faisant l'objet d'une sensibilité potentielle forte vis-à-vis du projet routier sont :</p> <ul style="list-style-type: none">• la fontaine Saint-Fiacre et ses abords. <p>Les éléments du patrimoine non protégés faisant l'objet d'une sensibilité potentielle moyenne vis-à-vis du projet routier sont :</p> <ul style="list-style-type: none">• les puits et les fours à pain situés dans les hameaux ;• le lavoir situé le long de la RD782 Est.



Des documents d'urbanisme et de planification actuellement non opposables

Le SCoT

Le SCoT est en cours d'approbation, le PADD a été arrêté le 13 mars 2017.

Le projet de contournement de Le Faouët devra être compatible avec les orientations du SCoT de Roi Morvan Communauté en cours d'approbation au moment de la rédaction du présent dossier.

Le POS/PLU de Le Faouët

La commune a engagé la transformation de son POS en PLU qui n'est pas opposable (pas approuvé).

Le PADD du PLU intercommunal (PLUi) de Roi Morvan Communauté a fait l'objet d'un débat en conseil communautaire le 22 juin 2017.

La carte communale de Lanvénegen

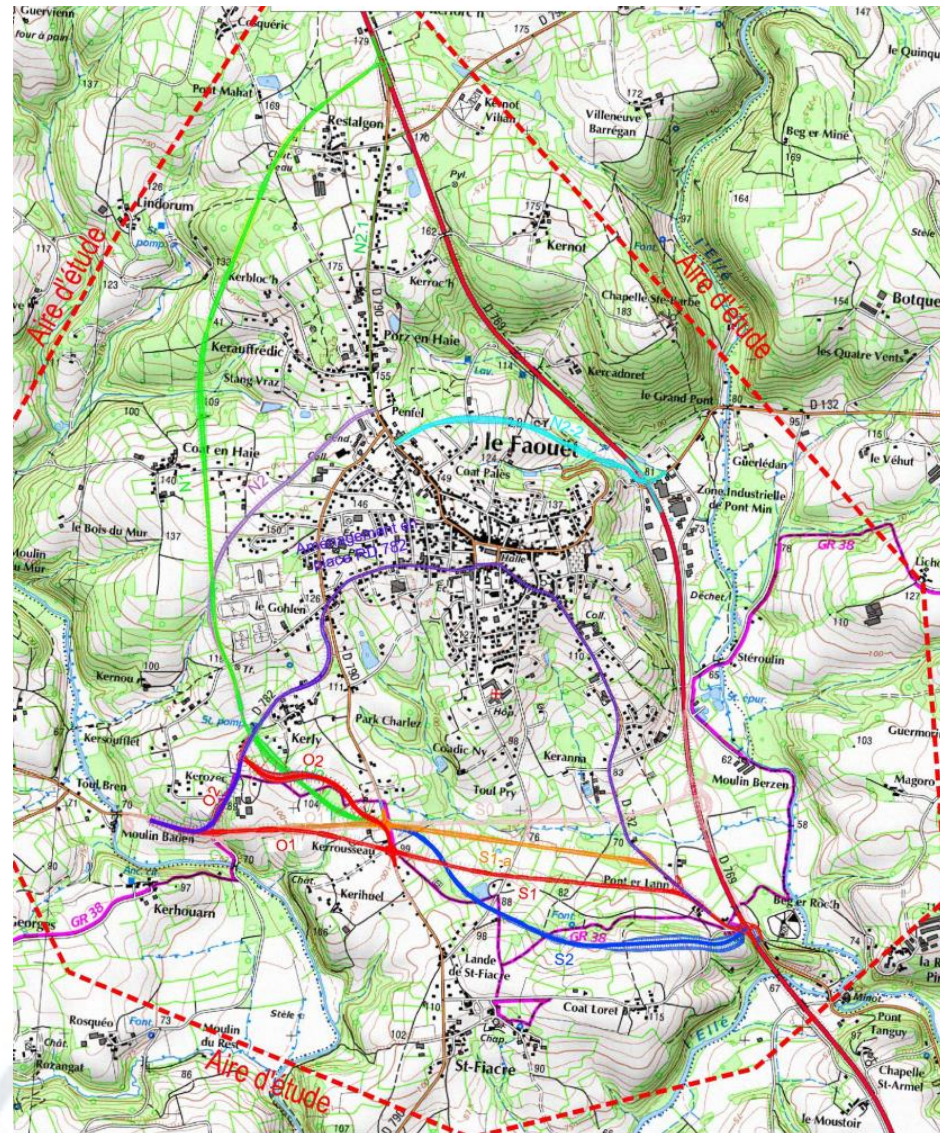
La carte communale de Lanvénegen est régie par le Règlement National d'Urbanisme. Aucun secteur vulnérable à un projet routier n'est présent en limite communale de Le Faouët.

Le PADD du PLU intercommunal (PLUi) de Roi Morvan Communauté remplacera à terme le POS/PLU de Le Faouët et la carte communale de Lanvénegen.

Les scénarios routiers envisagés

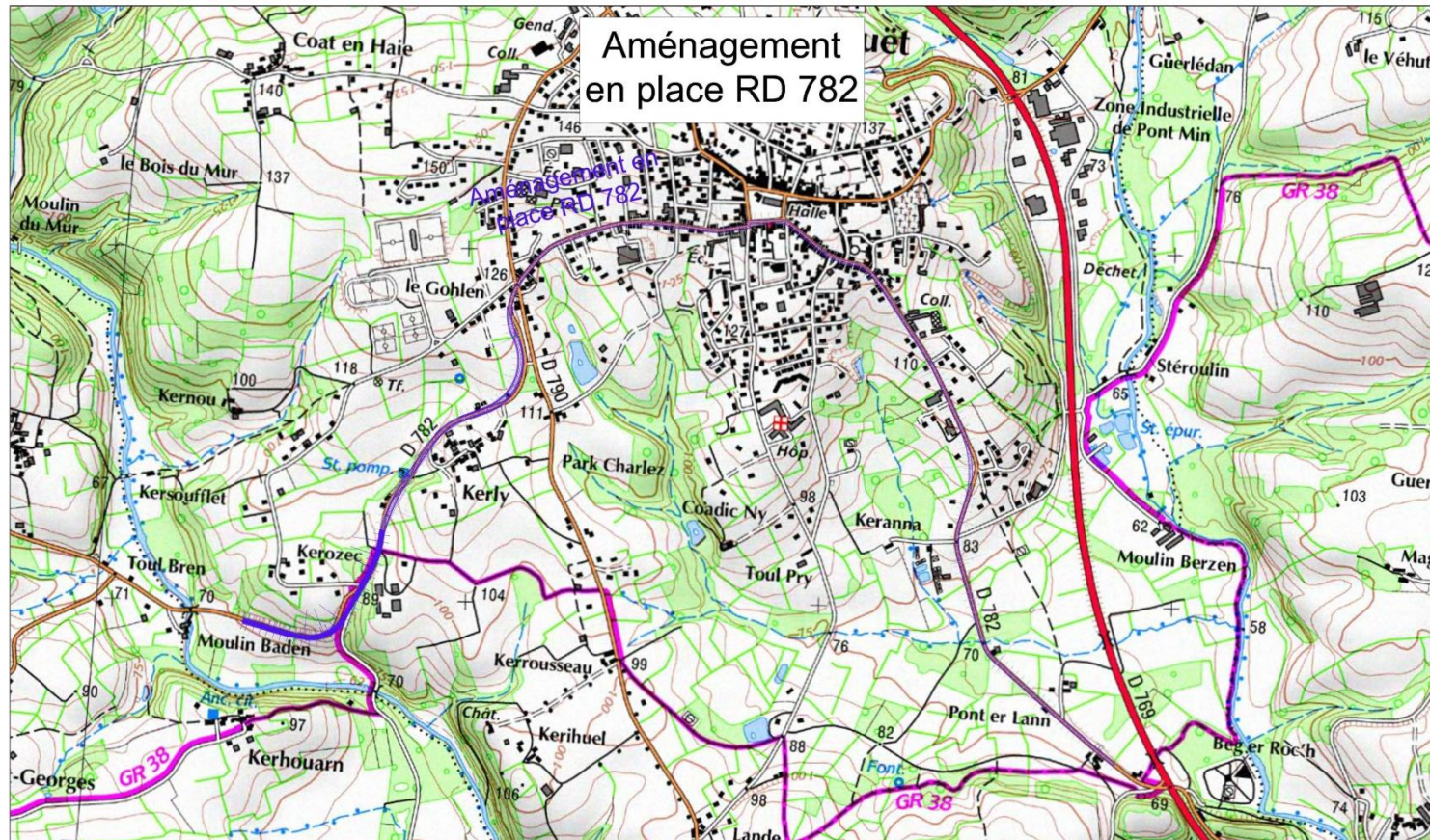
Plusieurs scénarios ont été envisagés :

- situation actuelle maintenue
- aménagement en place de la RD782
- tracés neufs : plusieurs scénarios Nord et Sud



Les scénarios rapidement éliminés

Aménagement en place de la RD782 – incompatible avec les objectifs du projet

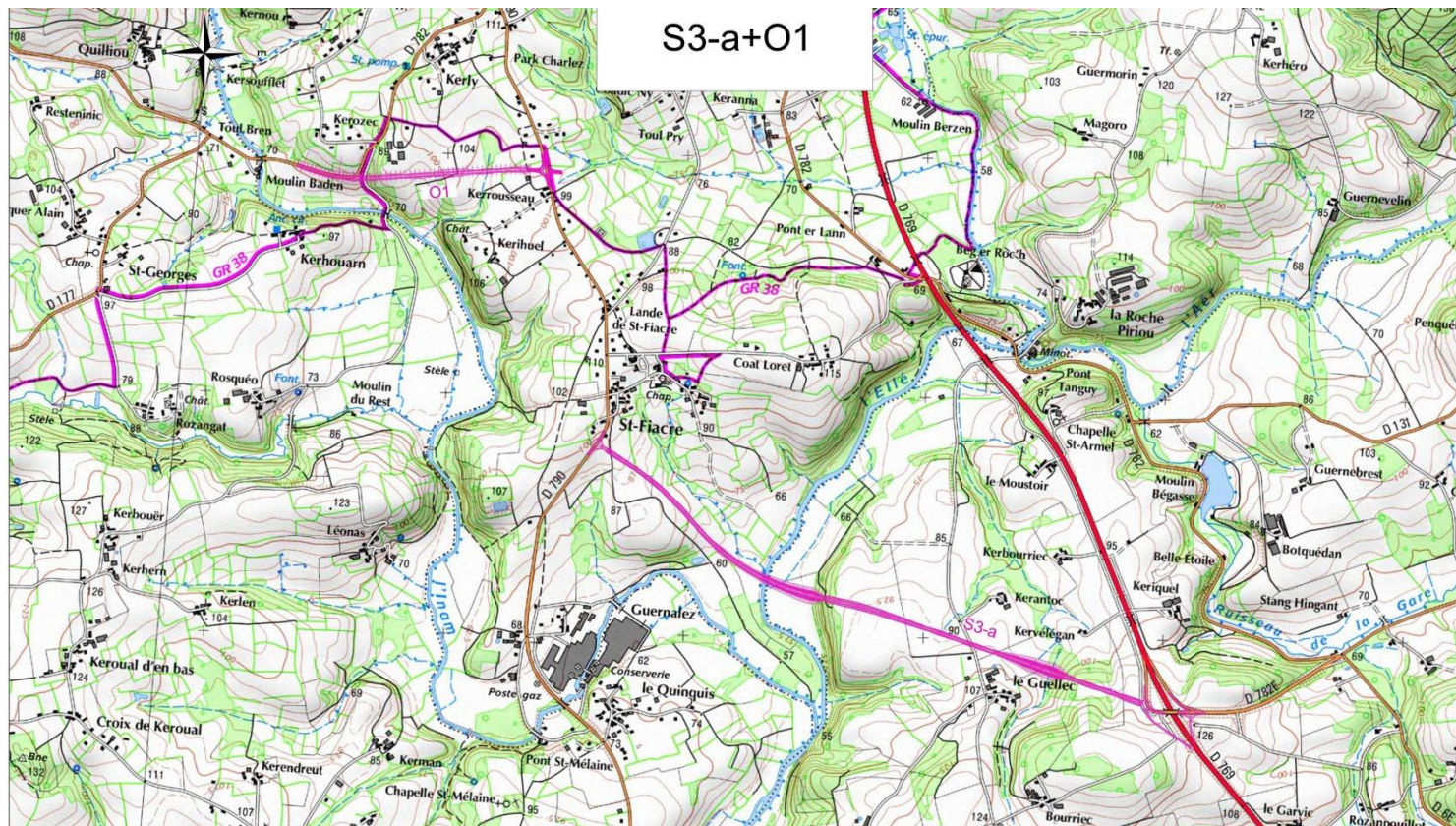


Les scénarios rapidement éliminés

Scénarios S3a et S3b au sud de la Conserverie Morbihannaise

Répondent partiellement aux objectifs du projet

Techniquement et fonctionnellement très peu satisfaisants voire inacceptables

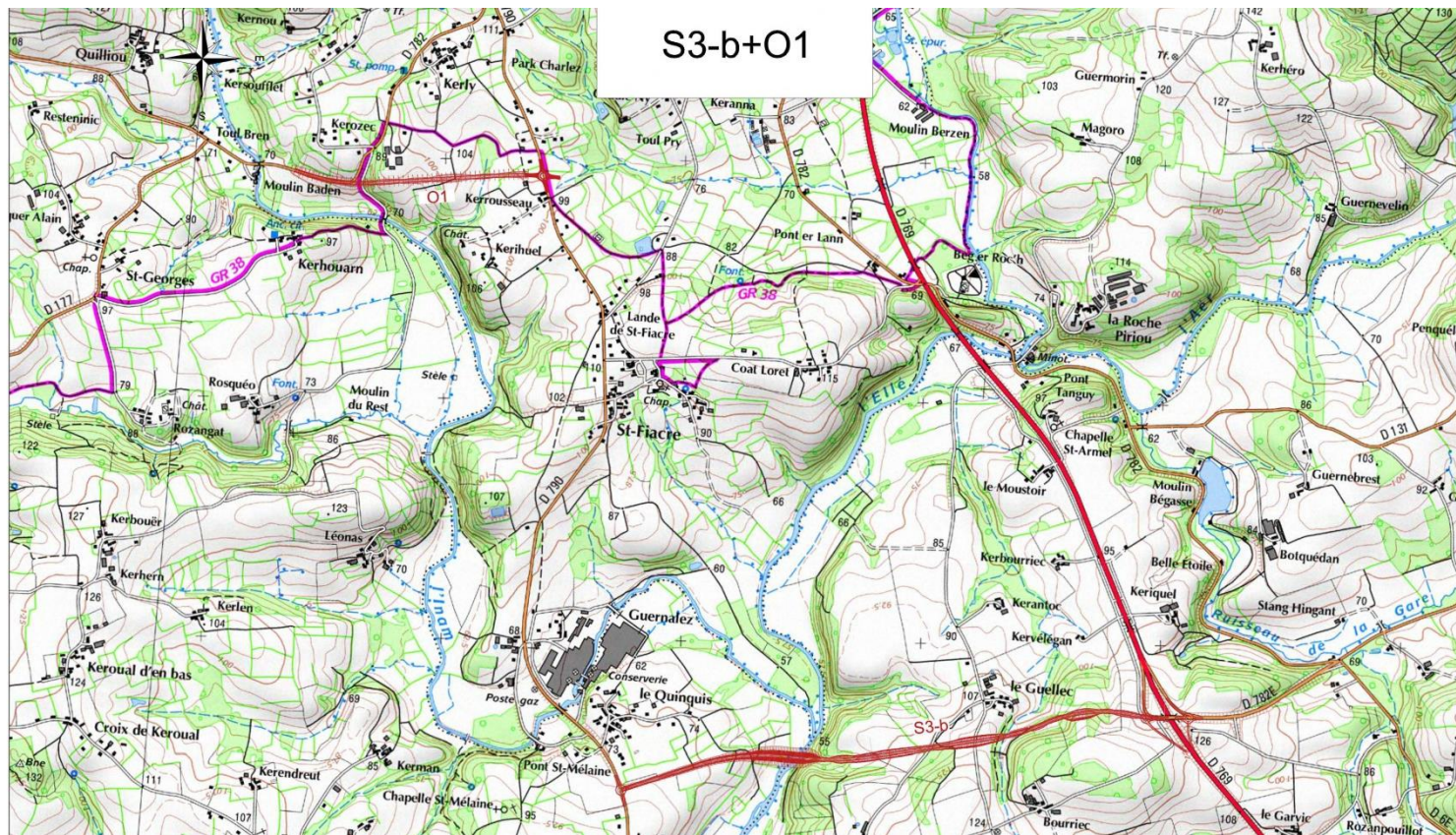


Les scénarios rapidement éliminés

Scénarios S3a et S3b au sud de la Conserverie Morbihannaise

Répondent partiellement aux objectifs du projet

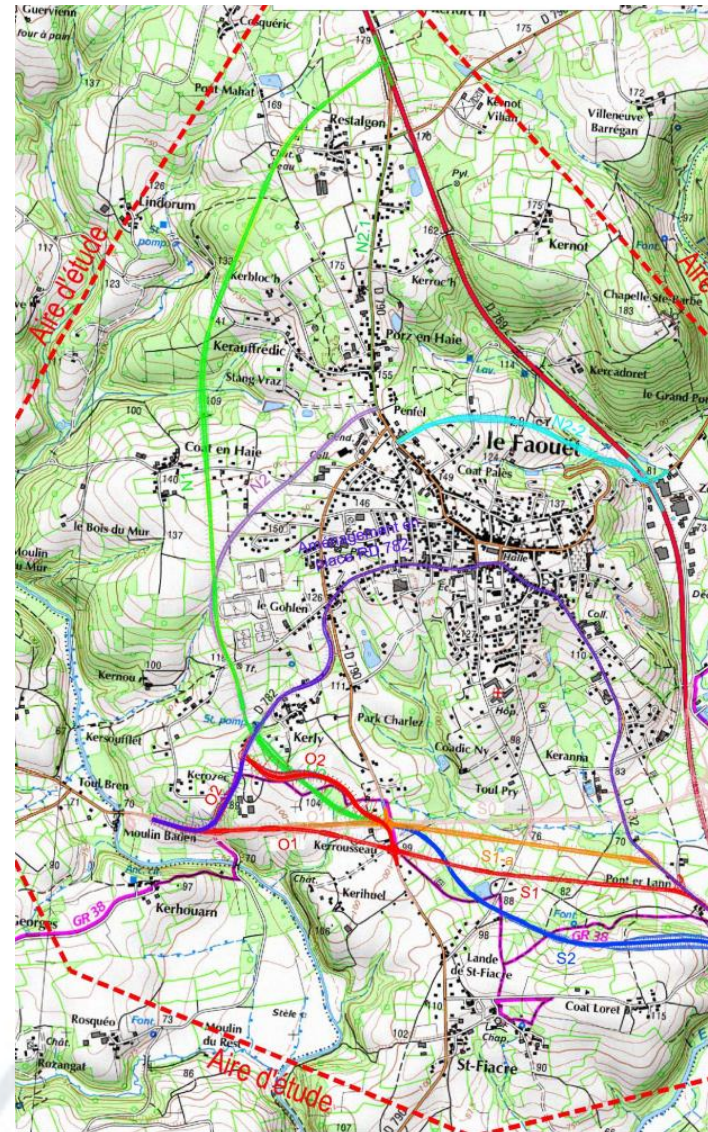
Techniquement et fonctionnellement très peu satisfaisants voire inacceptables



L'analyse technique des scénarios Nord

Dispositions communes :

- aménagement de plus de 4,5 km de long entre la RD790 Sud et la RD769 Nord ;
- des carrefours giratoires sur les RD790 Sud, RD782, RD790 Nord et RD769 Nord.



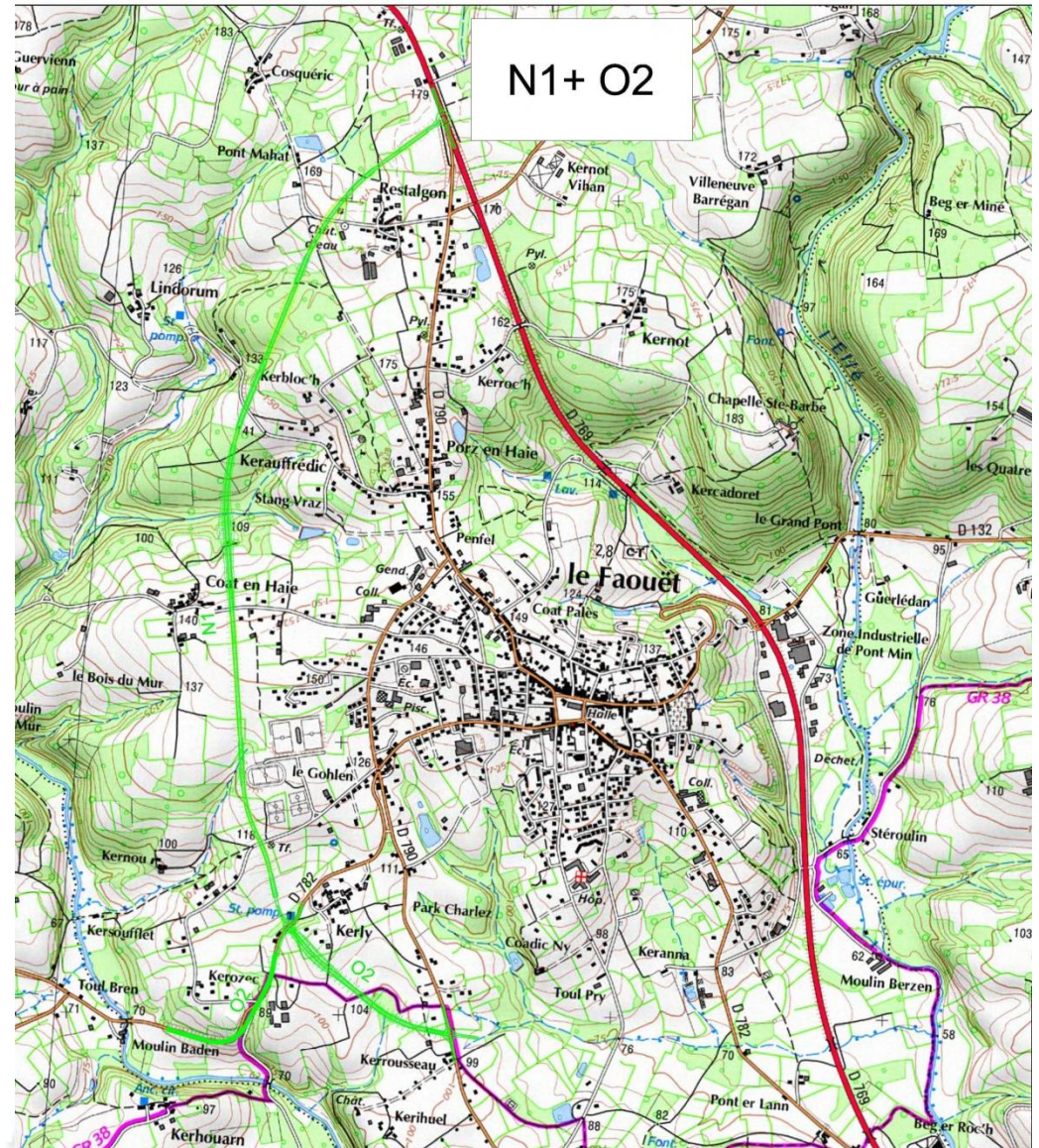
L'analyse technique des scénarios Nord

Scénario Nord - N1+O2

Répond aux objectifs

Techniquement et Fonctionnellement
peu satisfaisant

Parmi les plus couteux



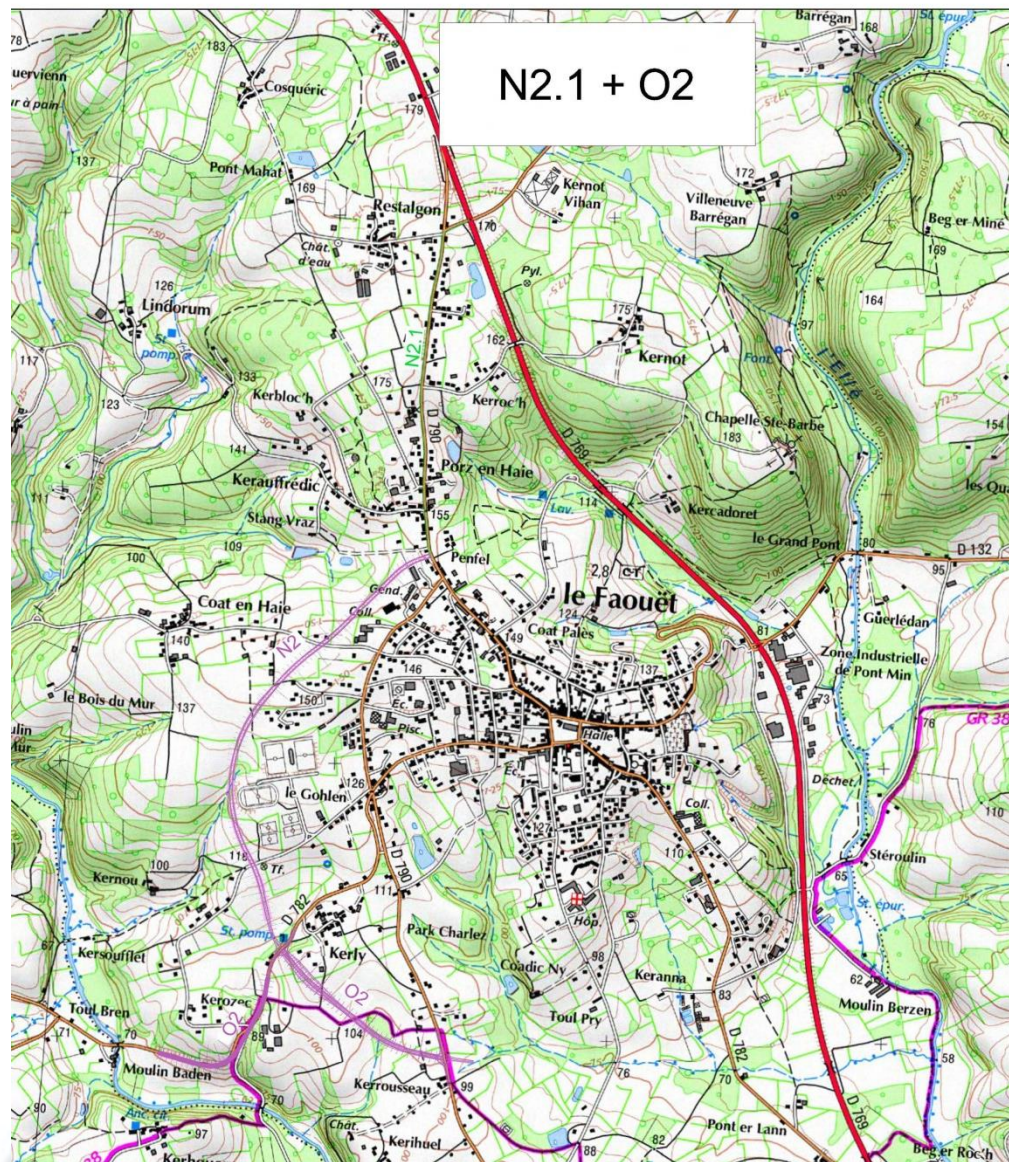
Les scénarios Nord

Scénario Nord - N2.1 + O2

Répond partiellement aux objectifs

Fonctionnellement peu satisfaisant

Peu cher



Les scénarios Nord

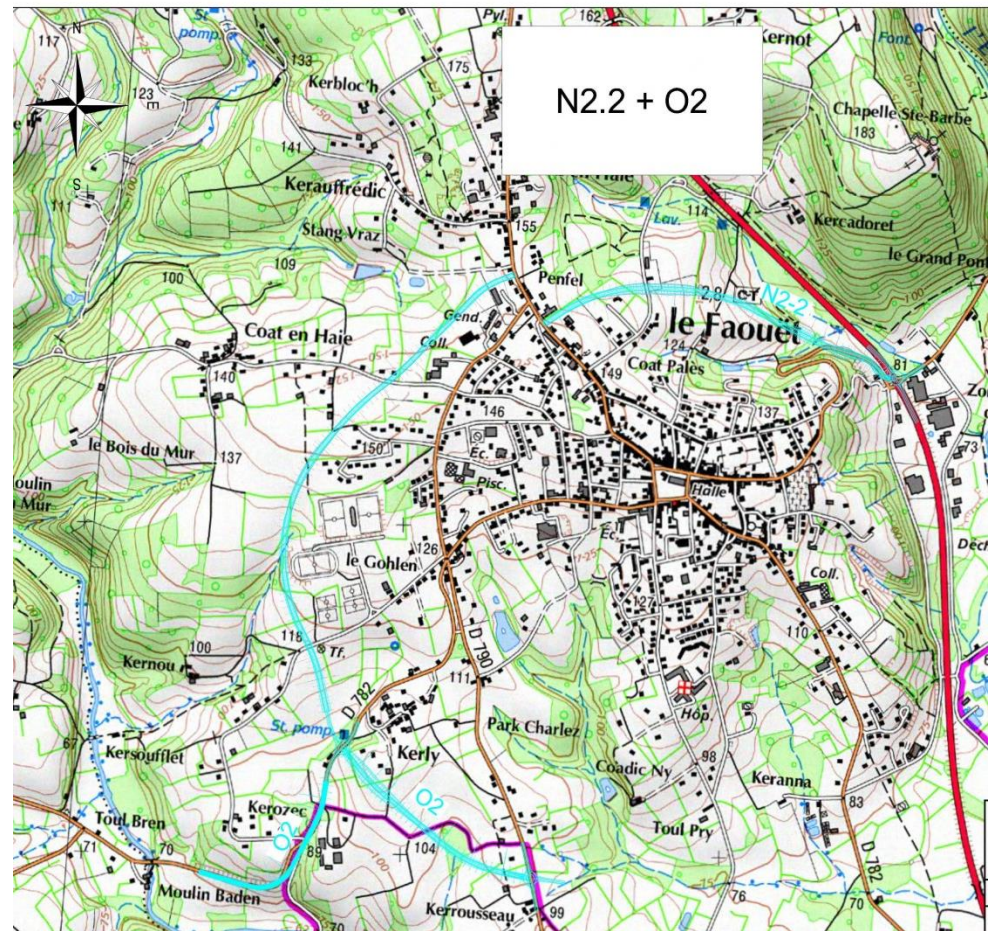
Scénario Nord - N2.2 + O2

Répond aux objectifs

Techniquement et Fonctionnellement

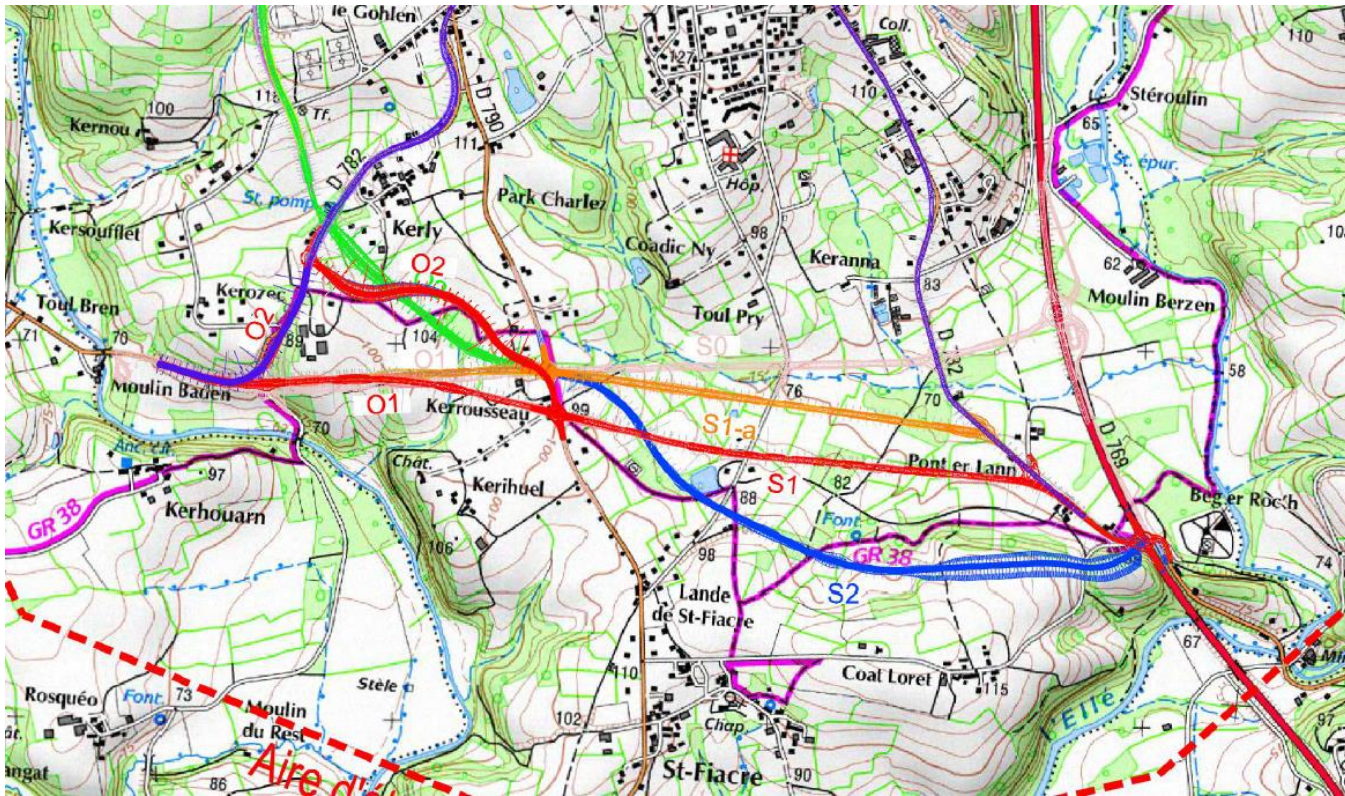
peu satisfaisant

Le plus cher



L'analyse technique des scénarios Sud

6 scénarios ont été envisagés Raccordements Est : S0, S1 et S2 + Raccordements Ouest : O1 et O2



Dispositions communes :

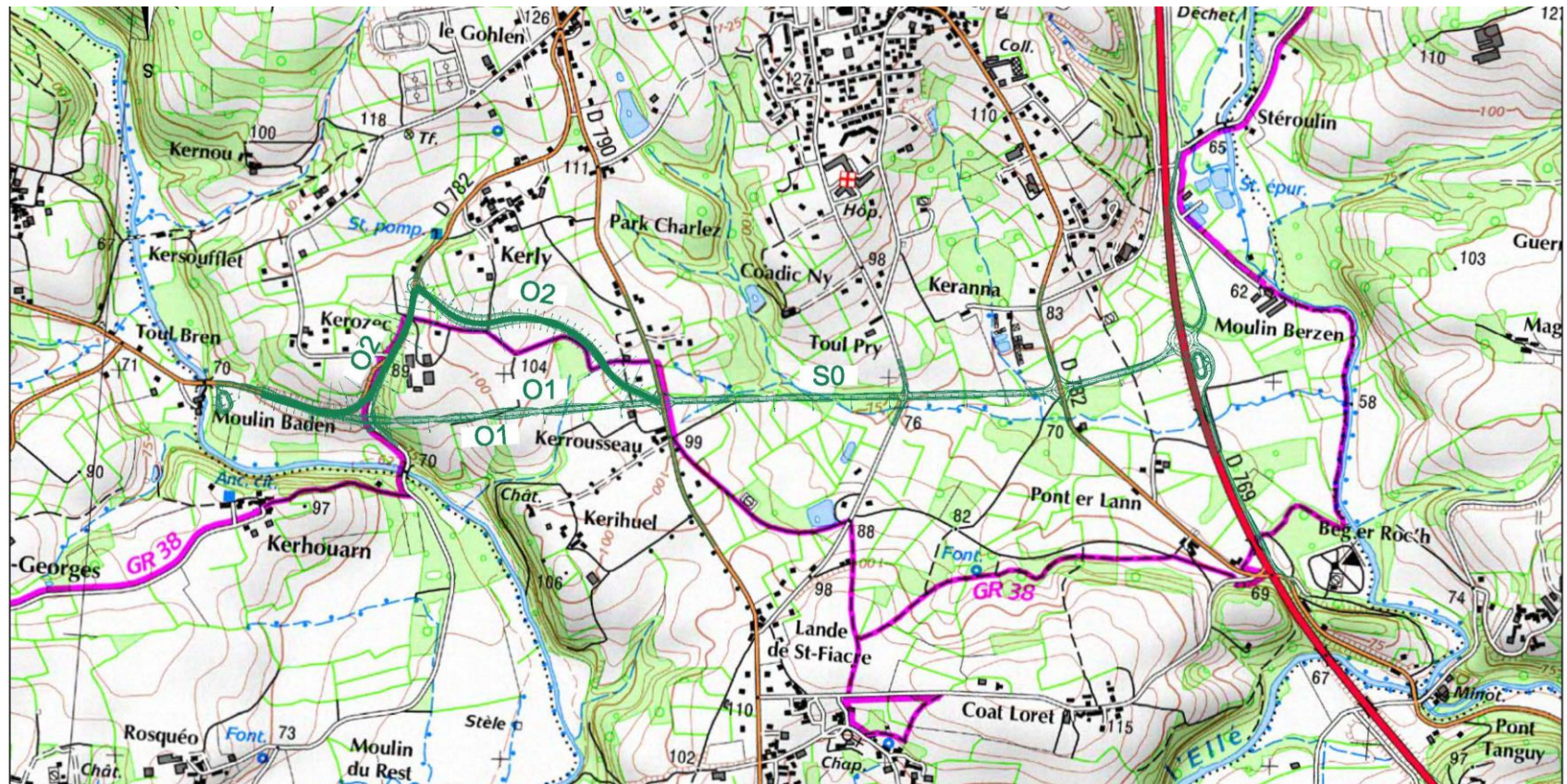
- un aménagement d'environ 3 km entre la RD782 Ouest et la RD769,
- un carrefour giratoire au droit de la RD790,
- un carrefour en croix avec la rue Saint-Fiacre,
- un carrefour giratoire sur la RD782 Est et sur la RD769.

Les scénarios Sud – S0 + O1 ou O2 – « scénario initial »

Répondent aux objectifs

Techniquement et fonctionnellement satisfaisants

Parmi les plus chers

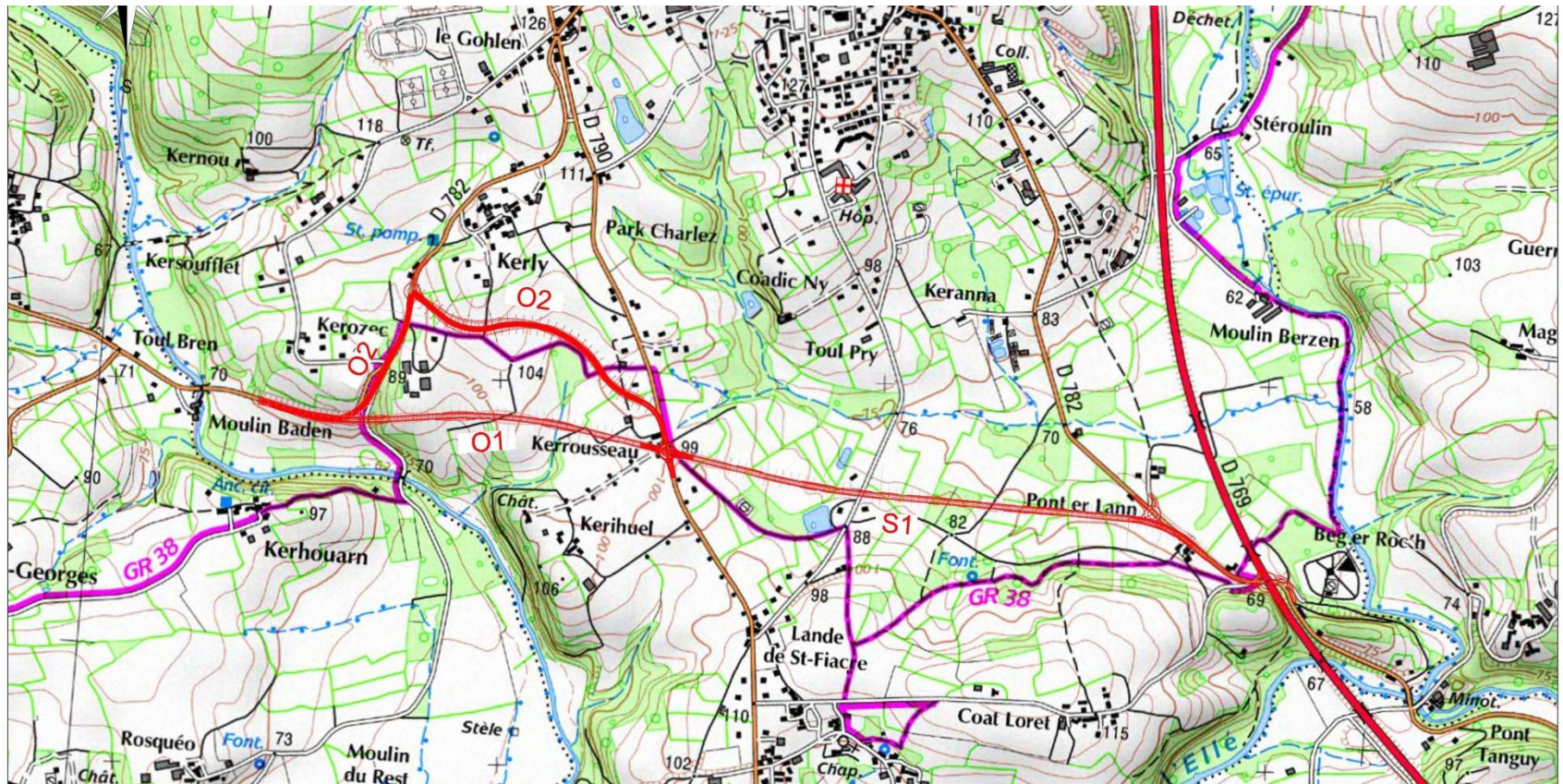


Les scénarios Sud – S1 + O1 ou O2

Répondent aux objectifs

Techniquement et fonctionnellement satisfaisants

Parmi les moins chers

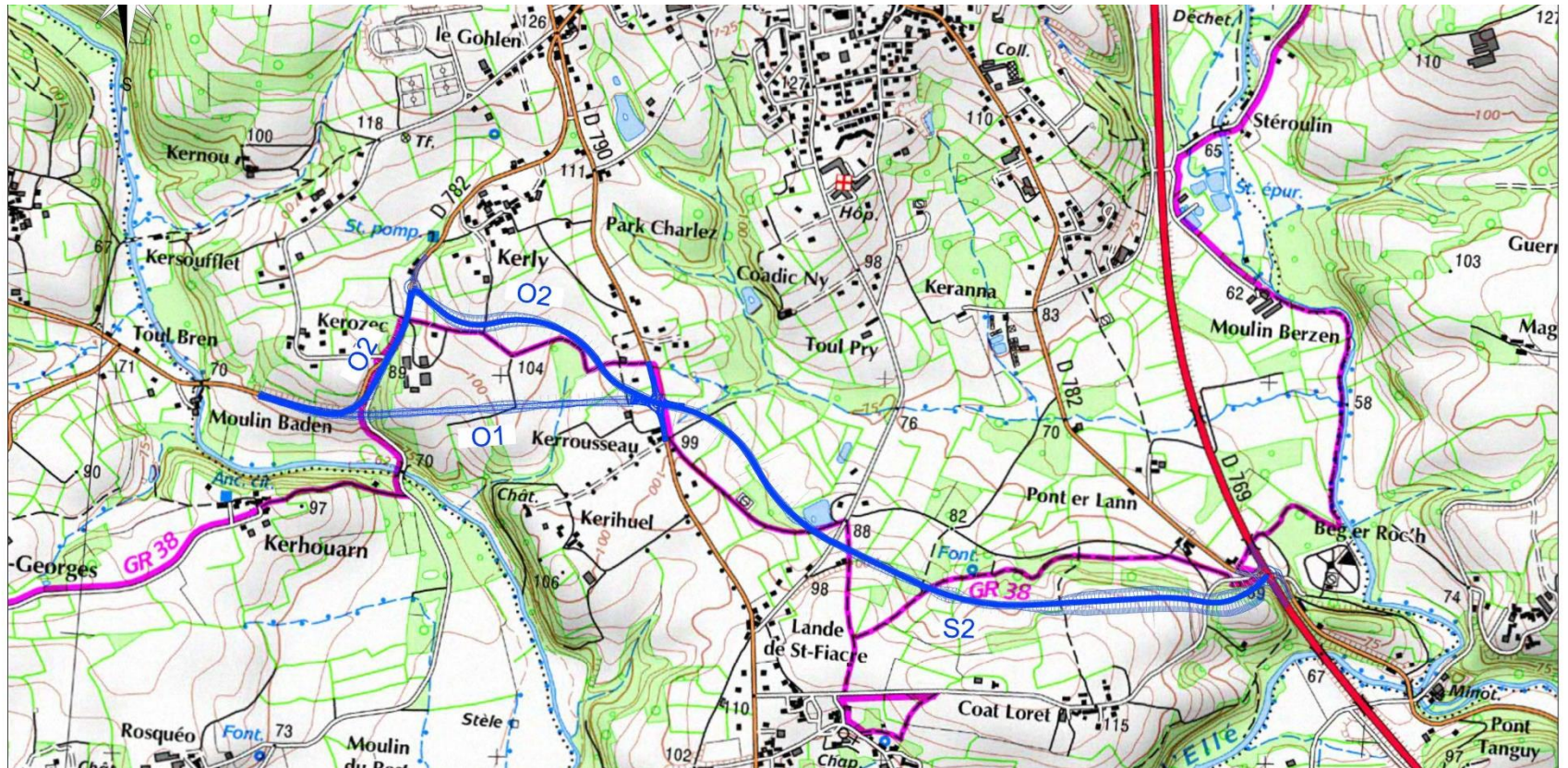


Les scénarios Sud – S2 + O1 ou O2

Répondent aux objectifs

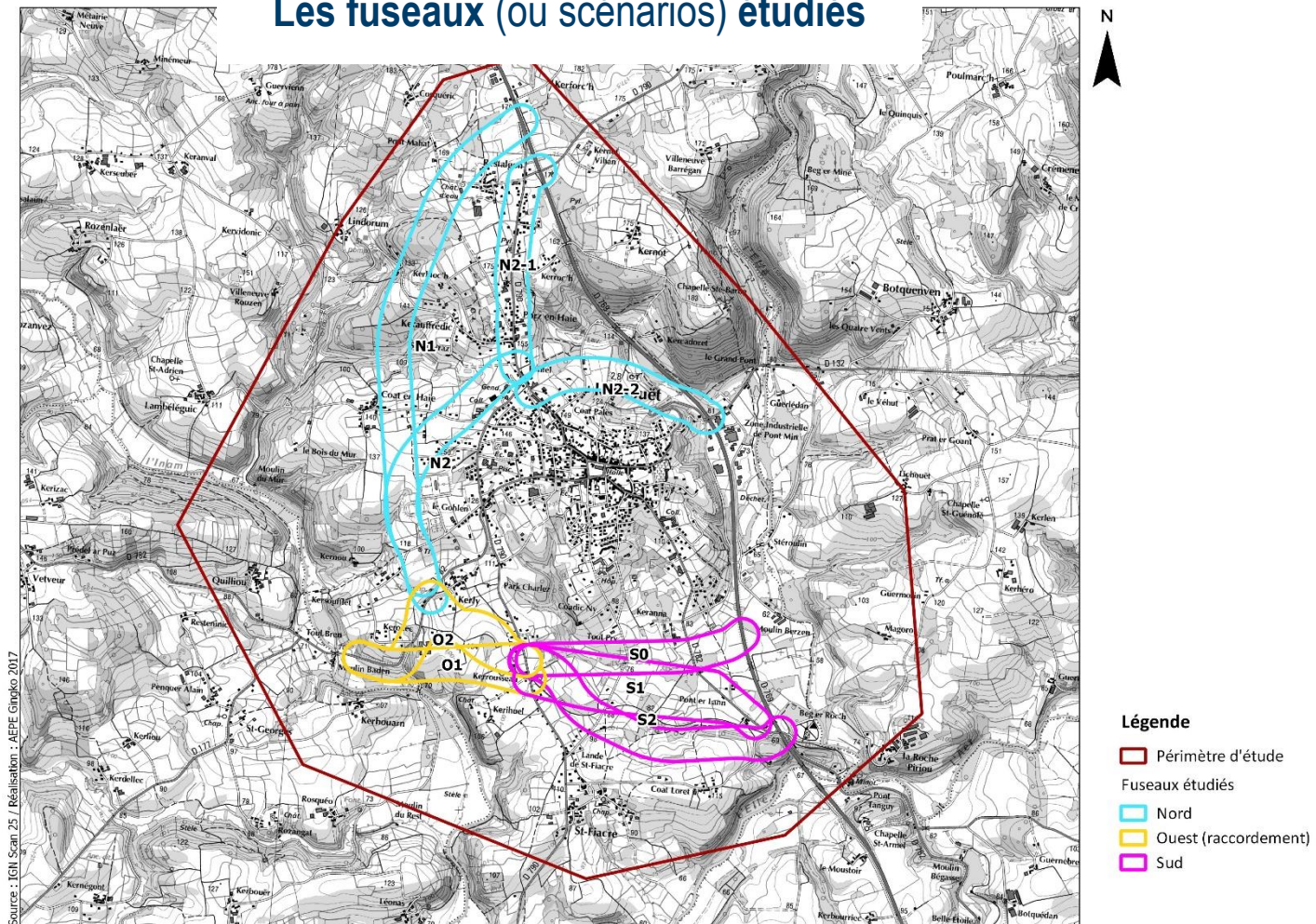
Mais techniquement inacceptables

Coût moyen

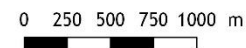


L'analyse environnementale des fuseaux

Les fuseaux (ou scénarios) étudiés



Fuseaux d'étude



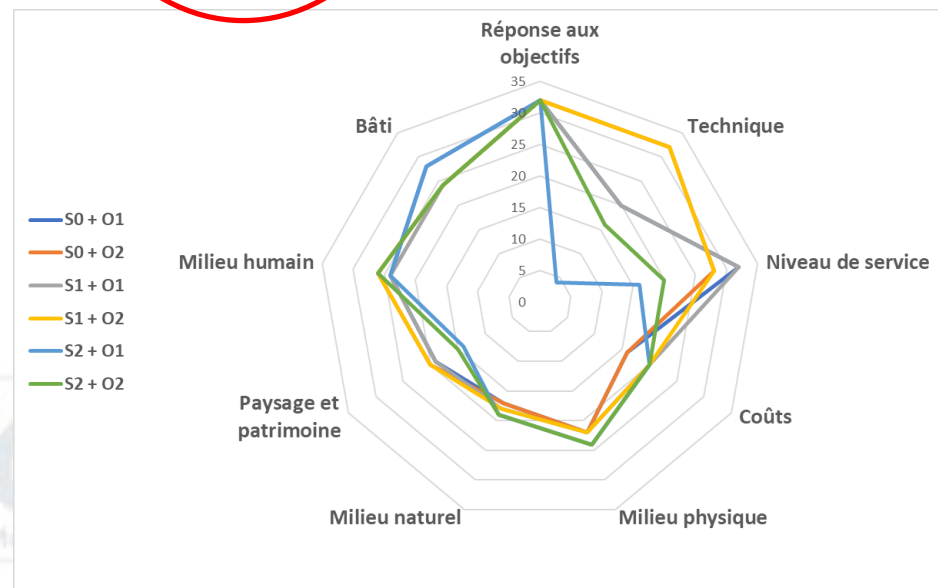
La synthèse comparative des scénarios Sud

A l'issue des comparaisons précédentes, seuls les fuseaux de contournement Sud sont retenus pour déterminer le choix du parti d'aménagement proposé.

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

La représentation de type « Radar » montre que :

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



La conclusion sur l'opportunité et la faisabilité du projet

Le projet est opportun pour répondre aux enjeux :

- de desserte des territoires en confortant un itinéraire prioritaire ;
- de sécurité en agglomération et en traversée des hameaux.

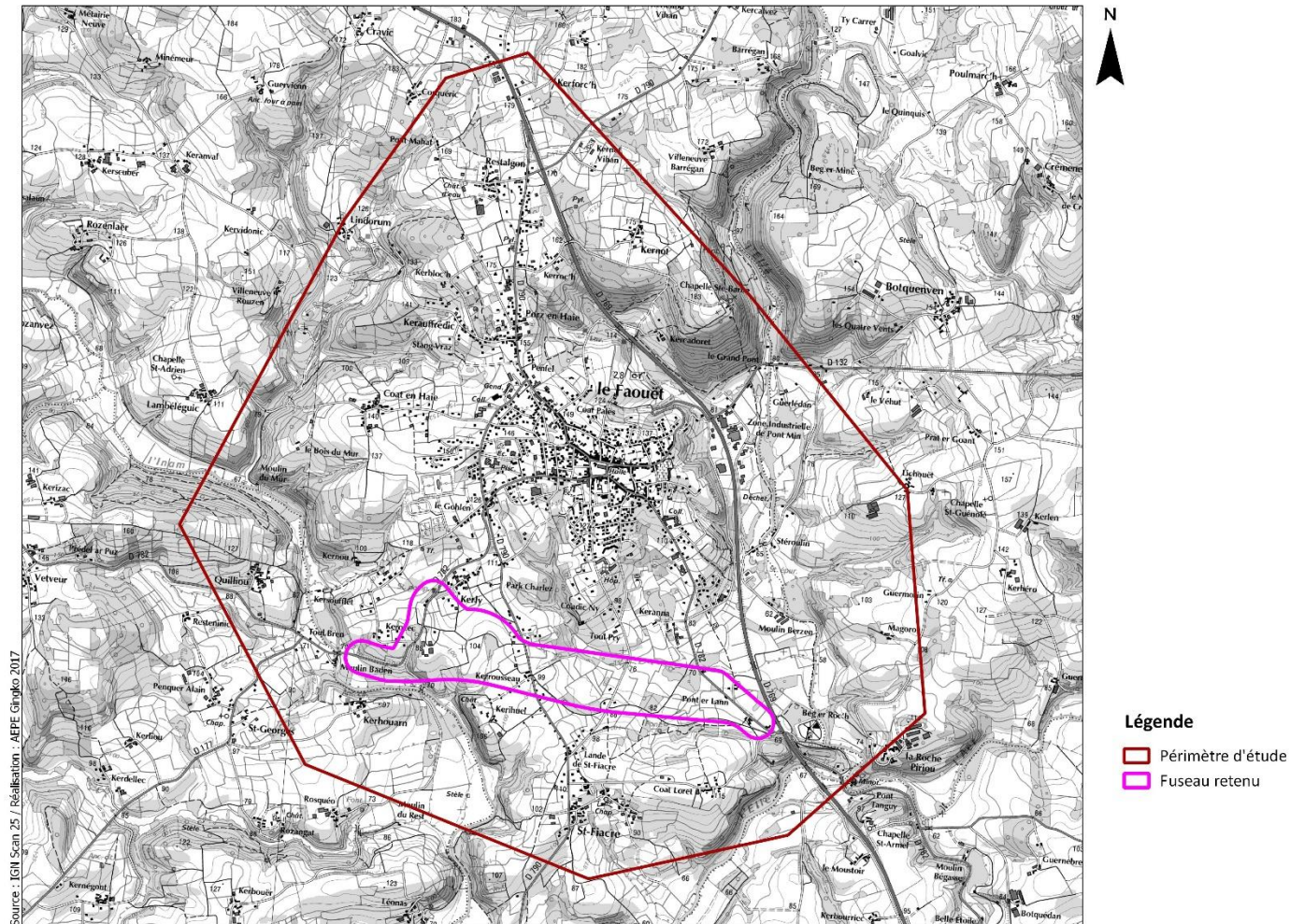
Le projet est techniquement faisable et ce dans des conditions de moindre impact pour l'environnement.

Son coût est estimé entre 4,5 M€ et 5,5 M€ TTC.

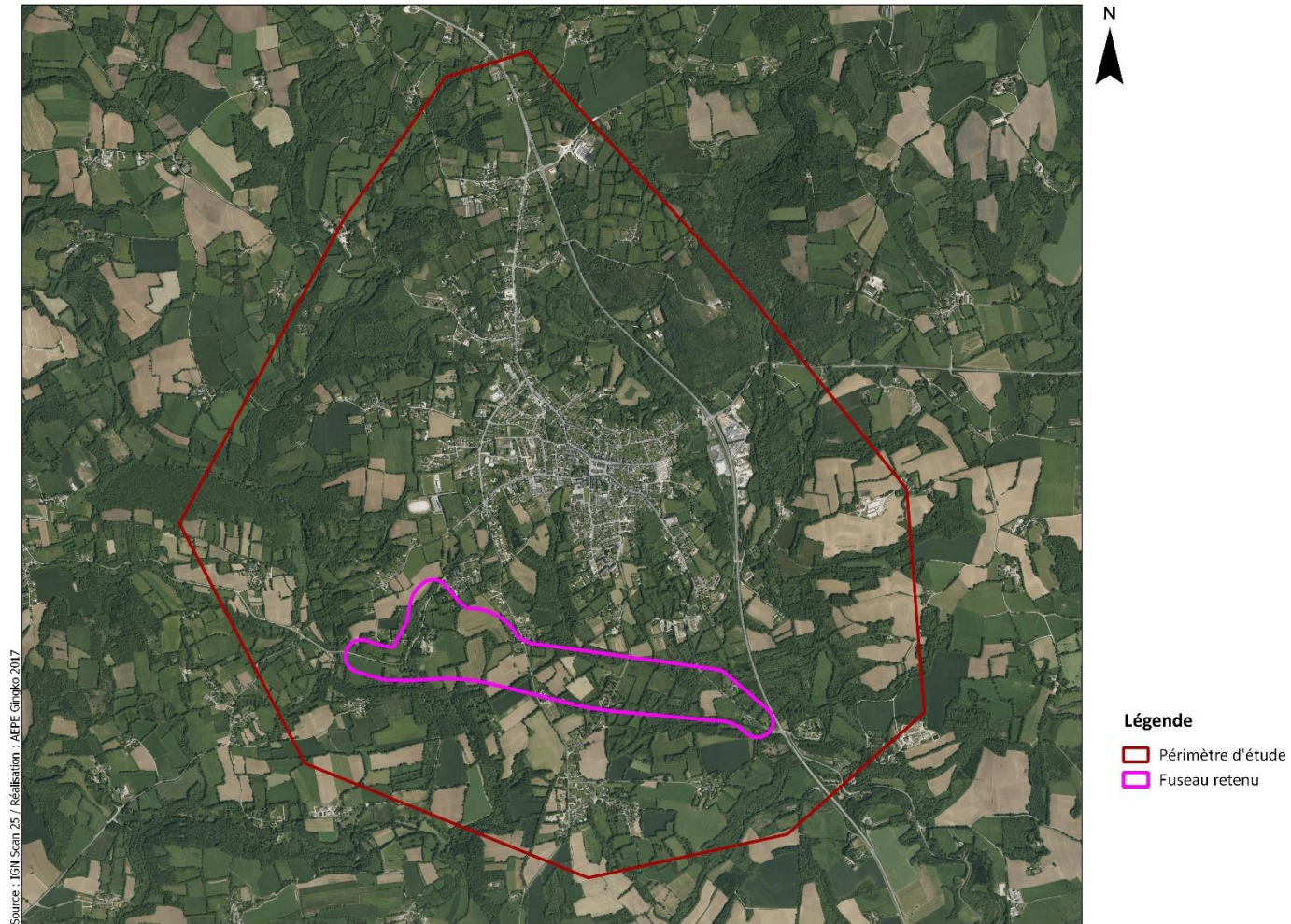
Mais pour l'aboutissement d'un tel projet, les procédures peuvent être nombreuses et donc prendre du temps.

Pour la poursuite des études le fuseau retenu est le suivant :

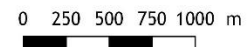
Le fuseau d'études retenu pour la poursuite des études



Le fuseau d'études retenu pour la poursuite des études



Fuseau d'étude retenu



Échange avec le public

Merci de votre attention

