



# RD782 - Contournement de Le Faouët

Communes de le Faouët et Lanvénegen

Canton de Gourin

Département Morbihan (56)

**Pièce VI : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants**



## PIECES DU DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

L'architecture retenue pour les pièces du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est la suivante :

- Pièce I : Résumé non technique
- Pièce II : Notice explicative
- Pièce III : Contexte réglementaire
- Pièce IV : Plan général de situation
- Pièce V : Plan général des travaux
- **Pièce VI : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants**
- Pièce VII : Appréciation sommaire des dépenses
- Pièce VIII : Etude d'impact
- Pièce IX : Dossier de classement et déclassé de voirie
- Pièce X : Bilan de la concertation
- Pièce XI : Avis sur le projet

## SOMMAIRE

I. PRESENTATION DU PARTI D'AMENAGEMENT .....	3
II. PLAN DU PROJET.....	4
II.1. Trace en plan.....	4
II.2. Profil en travers type.....	5
II.3. Profil en long.....	6
III. CARREFOURS D'INTERSECTION .....	8
IV. DISPOSITIFS DE REDUCTION DU BRUIT.....	10
V. ASSAINISSEMENT DES EAUX PLUVIALES .....	11
V.1. Bassins de rétention / rejets.....	11
V.2. Ouvrages de transparence hydraulique et écologique.....	11

## TABLE DES CARTES

CARTE 1 : TRACE EN PLAN.....	4
CARTE 2 : RETABLISSEMENT DE LA VC DU PONT NEUF .....	8
CARTE 3 : RETABLISSEMENT DE LA RD790 ET DE LA RUE DE SAINT-FIACRE.....	8
CARTE 4 : RETABLISSEMENT DE LA RD782-EST ET DE LA RD769 .....	9
CARTE 5 : LOCALISATION DES MERLONS ANTI-BRUIT REGLEMENTAIRES ET DES MODELES PAYSAGERS.....	10
CARTE 6 : LOCALISATION DES OUVRAGES HYDRAULIQUES ET DES BASSINS DE RETENTION.....	12

# I. PRESENTATION DU PARTI D'AMENAGEMENT

Le projet consiste en un contournement du centre-ville de Le Faouët. Il s'agit d'une déviation à deux voies (obligatoire pour les poids lourds). Les accès aux commerces de Le Faouët sont maintenus par les voies existantes.

## SECTEUR OUEST

Cette section correspond au raccordement entre la RD 782-Ouest au sud-ouest de Le Faouët à la RD 790 au sud de Le Faouët. Ses points d'ancrage sont situés :

- à l'ouest, au niveau de la RD782-Ouest, vers le lieu-dit Moulin Baden ;
- à l'est, au niveau du lieu-dit « Kerrousseau » avec la création d'un nouveau carrefour giratoire.

Cette première section comprend :

- une chaussée neuve à créer d'une longueur de 1 200 m entre les deux points d'ancrages précités ;
- le rétablissement avec un carrefour en T à niveaux de la branche Sud de la route du pont Neuf ;
- la création d'un nouveau carrefour giratoire sur la RD 790 au lieu-dit « Kerrousseau ».

## SECTEUR EST

Cette section correspond au raccordement à l'ouest entre la RD 790 à la RD 769 au sud-est de Le Faouët. Ses points d'ancrage sont situés :

- à l'ouest au niveau du lieu-dit « Kerrousseau » avec la création d'un nouveau carrefour giratoire sur la RD790 ;
- à l'est, au niveau du lieu-dit « Petit Coat Loret » avec la création d'un nouveau carrefour giratoire sur la RD769, au carrefour dit « Beg er Roch ».

Cette section comprend :

- la création d'un nouveau carrefour giratoire au sud du lieu-dit « Pont er Lann », se raccordant à la RD 782-Est ;
- une chaussée neuve à créer d'une longueur de 1 200 m entre le giratoire de « Kerrousseau » et le giratoire de « Pont er Lann » ;
- la création d'un nouveau carrefour giratoire sur la RD 769 du carrefour de « Beg er Roch » ;
- une chaussée neuve à créer d'une longueur de 420 m entre le giratoire de « Pont er Lann » et le giratoire de « Petit Coat Loret ».



## II.2. PROFIL EN TRAVERS TYPE

Le projet est constitué d'une voie bidirectionnelle avec une largeur de chaussée de 6 m, des accotements de 2,50 m dont 1 m revêtu en enrobé et deux fossés d'1,80 m de large.

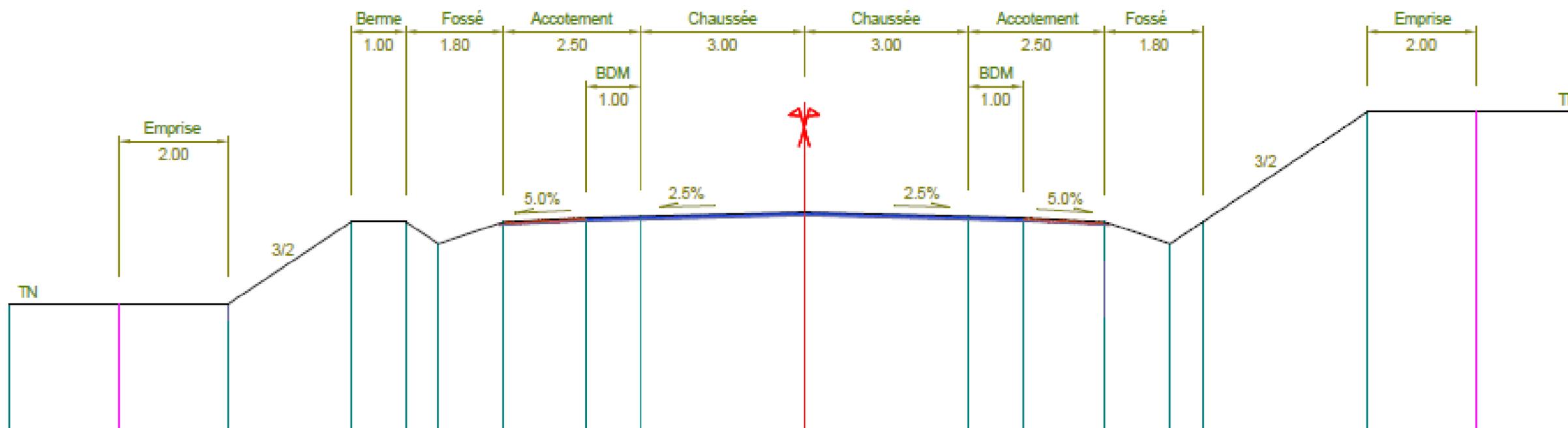


Figure 1 : Schéma du profil en travers type

Schéma de principe  
Implantation d'une haie sur talus  
en situation de déblais

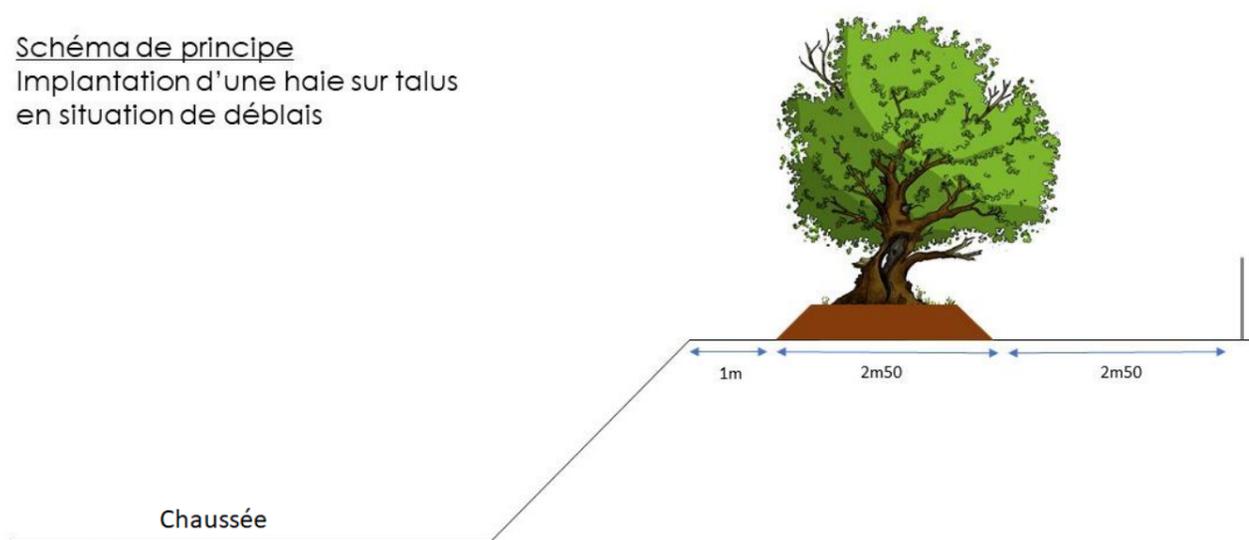


Figure 2 : Schéma de principe d'une haie sur talus en situation de déblais

Schéma de principe  
Implantation d'une haie sur talus  
en situation de remblais

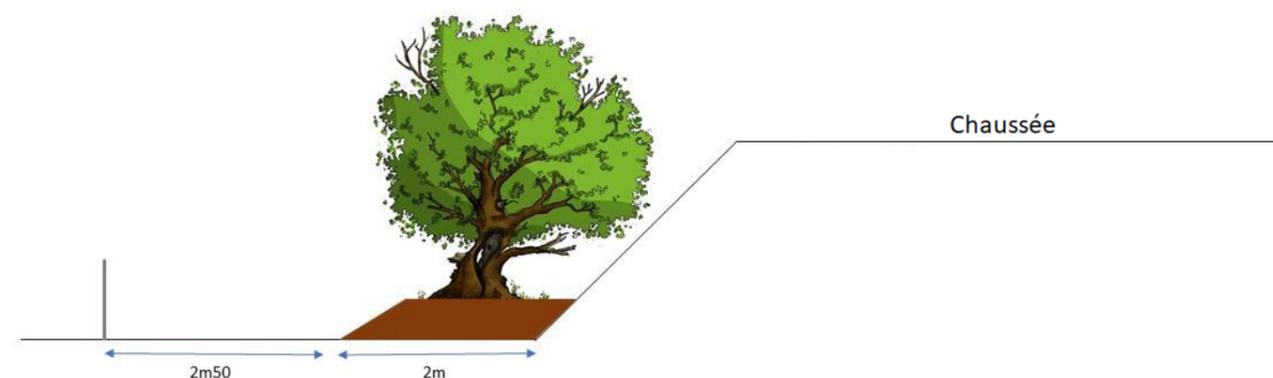


Figure 3 : Schéma de principe d'une haie sur talus en situation de remblais

## II.3. PROFIL EN LONG

Le profil en long présente un point haut au droit de la RD790 et 2 points bas aux extrémités Ouest et Est.

Les pentes sont relativement importantes avec deux sections à 6% (pente maximale recommandée pour une route de cette catégorie) situées à l'Est du giratoire RD790 et à l'Est de la route du Pont Neuf.

La partie Ouest est principalement en déblai et la partie Est est intégralement en remblais.

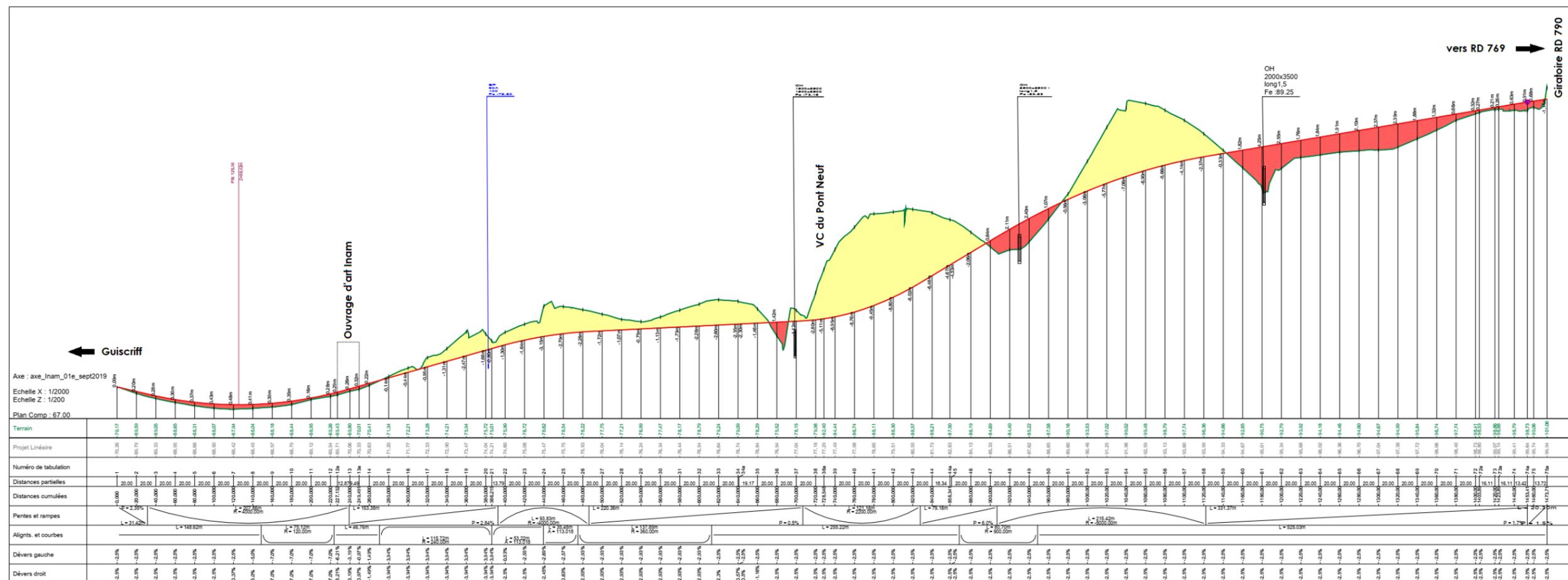


Figure 4 : Profil en long du projet – Section Ouest

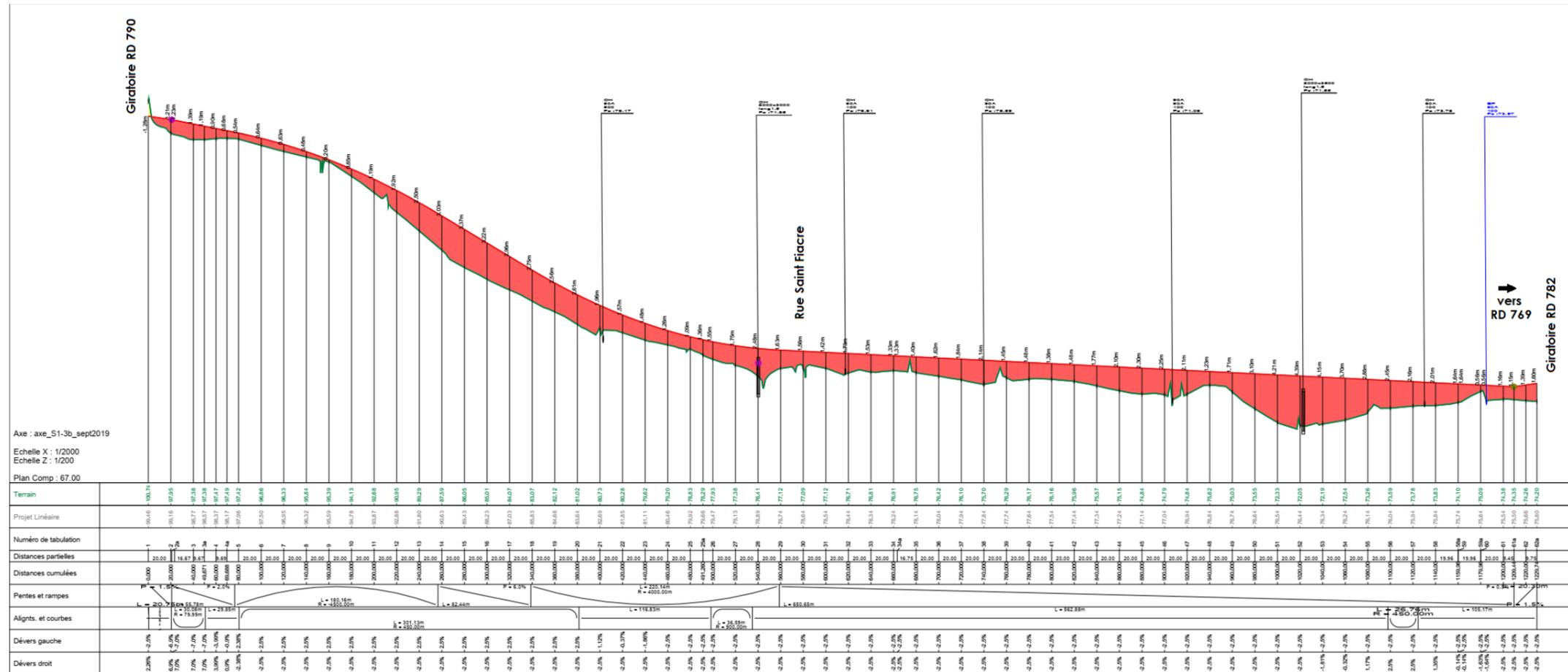


Figure 5 : Profil en long du projet – Section Sud

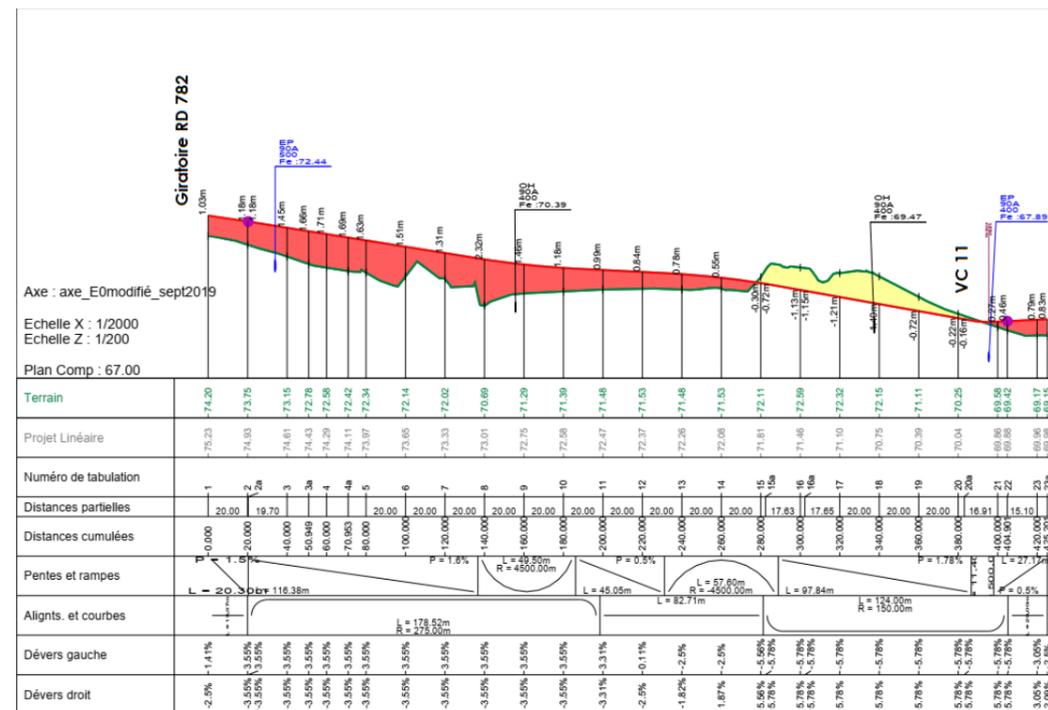


Figure 6 : Profil en long du projet – Section Est

### III. CARREFOURS D'INTERSECTION

Le projet prévoit les rétablissements suivants :

#### RD782 OUEST :

La RD782-Ouest n'est pas rétablie, l'accès au centre-ville de Le Fauët est donc reporté sur la RD790.

#### VOIE COMMUNALE DU PONT NEUF :

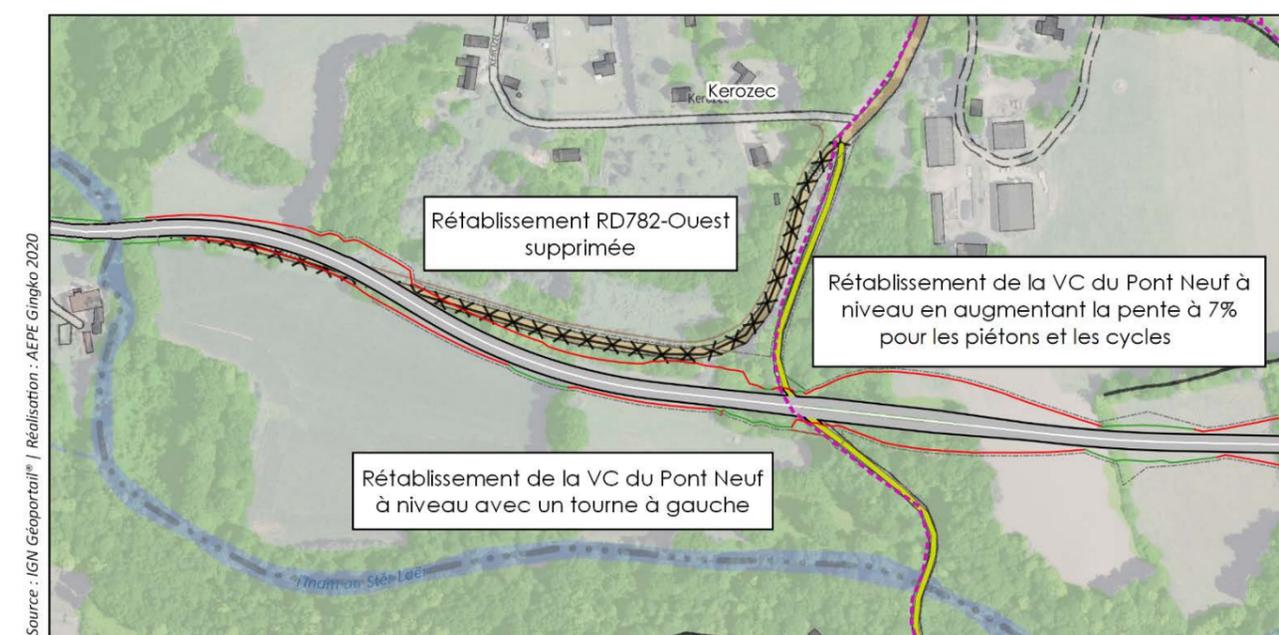
La branche sud est rétablie à niveau.

La configuration avec un tourne à gauche n'est pas justifiée par le trafic (inconnu mais à priori plus faible que la RD177 toute proche).

La branche Nord est rétablie uniquement pour les piétons et cycles (GR).

Cependant elle permet d'intégrer une traversée en 2 temps pour sécuriser la continuité du GR.

La visibilité sur ce demi-carrefour nécessite d'ailleurs un recul du talus côté ex-RD782.



Carte 2 : Rétablissement de la VC du Pont Neuf

#### RD790 :

Le projet présente un giratoire de rayon 20 m qui répond à l'enjeu du flux de poids lourds avec la RD790 Sud. Le GR est sécurisé par une traversée en 2 temps.

Il se situe en point haut de la section courante et des branches secondaires.

Les visibilité d'approches sont à minima supérieures aux distances d'arrêts des voies considérées.

#### RUE DE SAINT FIACRE :

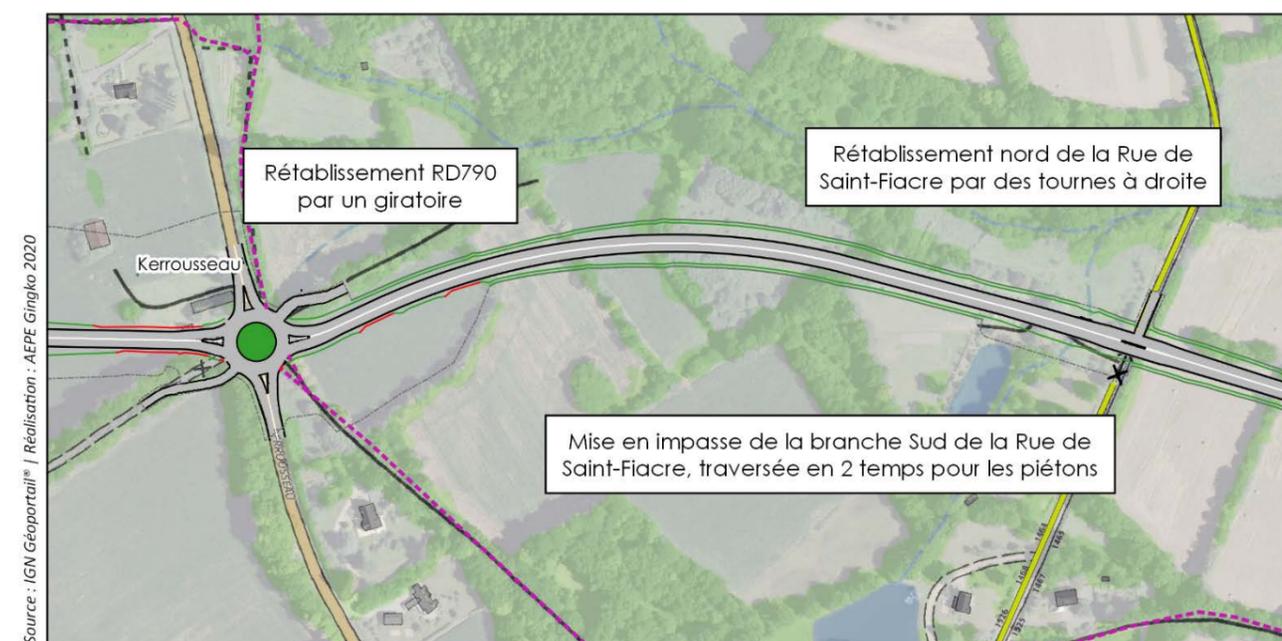
Le projet limite le rétablissement de cette voie communale.

Au Sud, la voie communale n'est pas rétablie, seule la continuité piétonne le long de cette voie sera facilitée par l'aménagement d'un îlot sur la voie principale.

Au Nord, la rue constitue un accès logistique au centre hospitalier.

Seuls les tournes à droite seront maintenus pour rétablir avec les giratoires proches tous les mouvements.

Ce rétablissement partiel adapté au besoin exprimé de maintenir un accès logistique de l'hôpital n'a pas vocation à devenir un accès au centre-ville.



Carte 3 : Rétablissement de la RD790 et de la rue de Saint-Fiacre

**RD782-EST :**

Le projet prévoit un giratoire à 3 branches pour faciliter notamment à l'HPS le trafic de desserte local sortant de Le Fauët qui s'avère le flux le plus important du carrefour RD782-RD769 avec 255 veh/h entre 17h et 18h.

**RD769 :**

Le projet prévoit un giratoire de rayon 20m, les branches secondaires sont contraintes.

L'ilot RD782-Est prolongé pour sécuriser la traversée en 2 temps du GR.

L'accès à l'habitation isolée du hameau de Petit Coat Loret est maintenu sur le projet mais en tournes à droite uniquement.

**HAMEAU DE PETIT COAT LORET :**

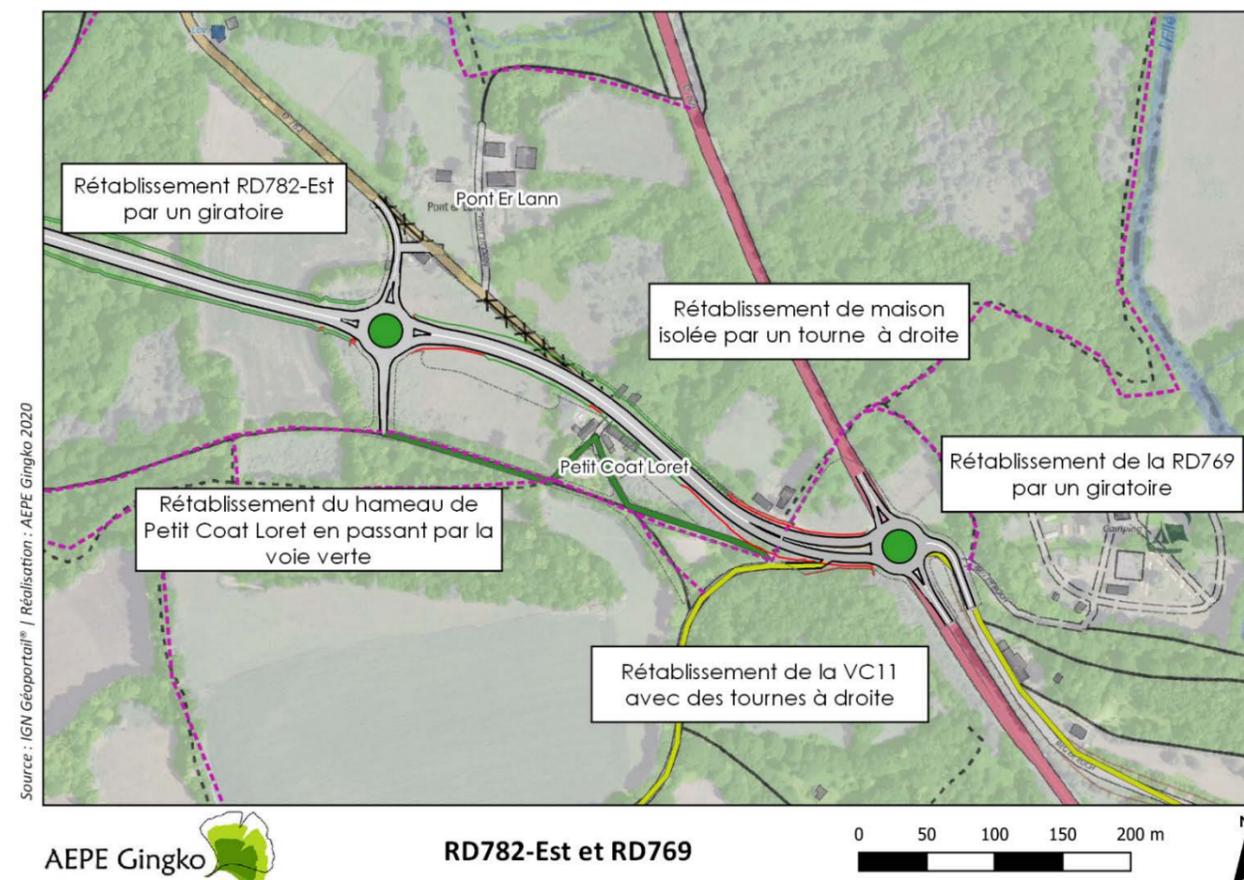
Le rétablissement de ces habitations se fera en réutilisant la voie verte.

**VOIE COMMUNALE 11 :**

La voie communale 11 est rétablie uniquement en tourne à droite.

**ACCES AGRICOLES – DIVERS :**

Le chemin entre la voie verte et la RD782-Est est rétabli par la voie communale créée entre la voie verte et le giratoire RD782-Est.

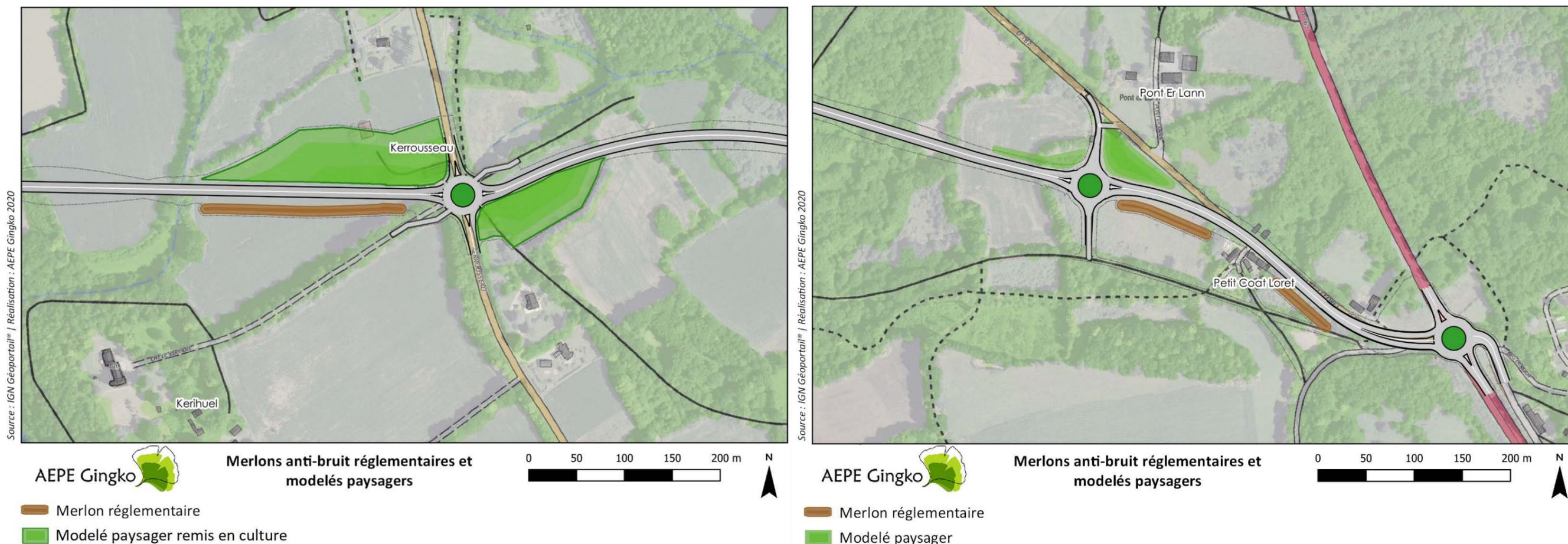


Carte 4 : Rétablissement de la RD782-Est et de la RD769

## IV. DISPOSITIFS DE REDUCTION DU BRUIT

Les merlons envisagés sont localisés au niveau du hameau de Kerrousseau, du hameau de Pont Er Lann et du hameau de Petit Coat Loret.

Les modelés paysagers auront également une fonction de réduction de bruit.



Carte 5 : Localisation des merlons anti-bruit réglementaires et des modelés paysagers

## V. ASSAINISSEMENT DES EAUX PLUVIALES

L'assainissement routier consiste à collecter et à évacuer les eaux de pluie tombées dans l'emprise des aménagements routiers.

Cette évacuation est nécessaire pour éviter toute accumulation d'eau sur les chaussées, qui dégraderait les conditions de sécurité des usagers (augmentation des projections d'eau, augmentation des risques d'aquaplanage).

Le projet va conduire à une augmentation des surfaces imperméables lesquelles supporteront un trafic routier. Les débits et les flux de pollution générés seront accrus. Aussi, l'assainissement consiste également à maîtriser les rejets (réduction des débits et des flux de pollution rejetés) afin de minimiser les impacts du projet sur le milieu récepteur superficiel et souterrain.

Dans la mesure du possible, les eaux de ruissellement des bassins versants naturels interceptés par la déviation ne sont pas introduites dans le réseau de collecte des plateformes routières. Des fossés de crête et de pied de talus, ainsi que des ouvrages de transit permettent de rétablir les écoulements naturels.

### V.1. BASSINS DE RETENTION / REJETS

Compte tenu du profil en long du projet de contournement, le réseau d'assainissement routier conduit à deux nouveaux rejets :

- Le rejet Ouest sera réalisé directement dans l'Inam an aval du pont de la RD782 existant ;
- Le rejet Est sera réalisé ruisseau temporaire rejoignant l'Ellé distante d'environ 250 m.

Les eaux pluviales seront traitées avant rejet dans des bassins de rétention / décantation localisés aux extrémités Est et Ouest du projet.

Les bassins sont dimensionnés pour traiter le volume généré par la pluie de période de retour 10 ans et un débit de fuite de 3 l/s/ha conformément à la préconisation 3D-2 du SDAGE Loire Bretagne.

Les caractéristiques des bassins de rétention sont présentées dans le tableau suivant.

Bassin	Surfaces collectées	Débit de fuite	Marnage maximum	Diamètre orifice	Volume utile
Ouest	30220 m <sup>2</sup>	9,07 L/s	1,6 m	54 mm	850 m <sup>3</sup>
Est	36700 m <sup>2</sup>	11,01 L/s	1,5 m	72 mm	1200 m <sup>3</sup>
<b>Total</b>	<b>66920 m<sup>2</sup></b>	<b>20,08 L/s</b>			<b>2050 m<sup>3</sup></b>

### V.2. OUVRAGES DE TRANSPARENCE HYDRAULIQUE ET ECOLOGIQUE

Le projet intercepte 13 bassins-versants dont 4 cours d'eau.

Afin de rétablir ces écoulements superficiels, le projet prévoit d'implanter 14 ouvrages de rétablissements hydrauliques (OH) permettant le transit des crues de retour 100 ans.

Les 4 cours d'eau seront rétablis par des ouvrages de type pont-cadre munis d'une ou deux banquettes latérales permettant le passage de la petite faune. L'enfouissement des ouvrages permettra de reconstituer le lit naturel des cours d'eau sur une épaisseur de 30 cm.

Les autres ouvrages hydrauliques seront des buses légèrement surdimensionnées et posées avec une pente égale à la pente du fossé actuel afin de permettre leur enfouissement d'une quinzaine de cm dans le sol et le passage de la petite faune.

Les caractéristiques des ouvrages hydrauliques à créer sont présentées dans le tableau suivant :

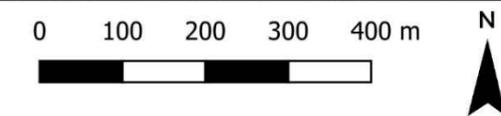
N° ouvrage	Section hydraulique des ouvrages (buse ø en mm ; cadre L x H en m)	Longueur de couverture (m)	Longueur avec murs en aile (m)	Banquette
OH-1	Cadre 1,5 x 2,5 m enterré de 30 cm avec 1 banquette de 70 cm	23,80	28,30	1
OH-2 *	Boviduc 2,5 x 2,5 m	22,80		/
OH-3	Cadre 2,5 x 3,5 m avec 1 banquette de 2 m	21,35	28,85	2
OH-4	400	16,45		/
OH-5	500	27,15		/
OH-6	Cadre 2,0 x 3,0 m enterré de 30 cm avec 2 banquettes une de 1,00 m et une 50 cm	20,25	26,25	2
OH-7	400	24,60		/
OH-8	400	22,50		/
OH-9	400	23,10		/
OH-10	Cadre 2,0 x 3,5 m enterré de 30 cm avec 2 banquettes de 50 cm	20,15	29,15	2
OH-11	400	22,40		/
OH-11bis	400	9,30		/
OH-12	400	24,25		/
OH-13 **	400	36,40		/
OH-14 **	400	180,90		/

\* L'OH-2 nécessite théoriquement un busage Ø500. Afin de répondre aux besoins de dessertes des parcelles agricoles, celui-ci est remplacé par un boviduc de 2,5 x 2,5 m.



Source : IGN Géoportail® / Réalisation : AEPE Gingko 2020

### Localisation des ouvrages hydrauliques et des bassins de rétentions/rejets



- Ouvrage hydraulique
- Bassin de rétention
- Ouvrage hydraulique avec passage à faune

Carte 6 : Localisation des ouvrages hydrauliques et des bassins de rétention