



RD782 - Contournement de Le Faouët

Communes de le Faouët et Lanvénegen

Canton de Gourin

Département Morbihan (56)

Pièce B : Résumé non technique



Aqua Eco Conseil

PIECES DU DOSSIER DE DEMANDE D’AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

L’architecture retenue pour les pièces du dossier de demande d’autorisation environnementale est la suivante :

- Pièce A : Note de présentation non technique
- **Pièce B : Résumé non technique**
- Pièce C : Description de la demande et cerfas
- Pièce D : Etude d’impact
- Pièce E : Bilan de la concertation
- Pièce F : Plans
- Pièce G : Avis

SOMMAIRE

I. INTITULE DE L’OPERATION ET OBJET DU DOSSIER.....	3
I.1. RD782 CONTOURNEMENT DE LE FAOUËT.....	3
I.2. OBJET DU DOSSIER : DEMANDE D’AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE	3
I.1.1. Loi sur l’eau	4
I.1.2. Défrichage.....	4
I.1.3. Dérogations pour atteinte aux espèces protégées ou à leur habitat	4
I.3. OBJET DU RESUME NON TECHNIQUE	4
II. LOCALISATION	5
III. DEMARCHE DU MAITRE D’OUVRAGE	6
III.1. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE : DEMARCHE EVITER REDUIRE COMPENSER	6
III.2. DEROULEMENT DES ETUDES	7
III.2.1. Etude d’opportunité et de faisabilité.....	7
III.2.2. Etudes d’avant-projet - variantes.....	7
III.2.3. Concertation.....	8
III.2.4. Etudes d’avant-projet - solution retenue.....	9
IV. JUSTIFICATION DU PROJET	9
IV.1. RAISONS IMPERATIVES D’INTERET PUBLIC MAJEUR.....	9
IV.1.1. Contexte d’un intérêt communal	9
IV.1.2. Objectifs de sécurité publique	10
IV.1.3. Contexte d’un intérêt intercommunal.....	12
IV.1.4. Objectif d’amélioration de la desserte du territoire.....	13
IV.2. ABSENCE D’ALTERNATIVE SATISFAISANTE	14
IV.2.1. Aménagement en place de la RD782:	14
IV.2.2. Aménagement en place de la RD790 et de la VC11:	14
IV.2.3. Scénarios en tracés neufs.....	15
IV.2.3.1. Tous les fuseaux Nord et un fuseau Sud écartés	16
IV.2.3.2. des fuseaux Sud comparés	17
V. DESCRIPTION DU PROJET.....	19
V.1. SECTEUR OUEST	19
V.2. SECTEUR EST	19
VI. ETAT INITIAL DE L’ENVIRONNEMENT	21
VI.1. MILIEU PHYSIQUE ET AQUATIQUE.....	21
VI.2. MILIEU NATUREL	21
VI.3. PAYSAGE ET PATRIMOINE	21
VI.4. MILIEU HUMAIN.....	22
VI.5. SYNTHESE DE L’ETAT INITIAL.....	23
VII. IMPACTS DU PROJET SUR L’ENVIRONNEMENT	29
VII.1. MILIEU PHYSIQUE ET AQUATIQUE.....	29
VII.2. MILIEU NATUREL	31
VII.2.1. Les impacts directs	31
VII.2.2. Les impacts indirects	31
VII.3. PATRIMOINE ET PAYSAGE	34
VII.4. MILIEU HUMAIN.....	34
VII.5. SYNTHESE DES IMPACTS	35
VIII. MESURES POUR EVITER, REDUIRE, COMPENSER LES IMPACTS DU PROJETS SUR L’ENVIRONNEMENT	39
VIII.1. MILIEU PHYSIQUE ET AQUATIQUE.....	39
VIII.2. MILIEU NATUREL	39
VIII.3. PATRIMOINE ET PAYSAGE	40
VIII.4. MILIEU HUMAIN.....	40
VIII.5. SYNTHESE DES MESURES	43

I. INTITULE DE L'OPERATION ET OBJET DU DOSSIER

I.1. RD782 CONTOURNEMENT DE LE FAOUËT

La route départementale N° 782 trouve son origine à Rosporden (Finistère) où elle rejoint la RD 765 (ancienne RN 165 Nantes/Brest). Elle dessert Scaër (Finistère), Le Faouët, Guémené-sur-Scorff et Pontivy et rejoint la RD 768 (axe Lorient/St-Brieuc et Vannes/St-Brieuc).

Elle constitue un **axe routier d'intérêt prioritaire** car elle contribue à relier des territoires excentrés du centre Bretagne à de grands axes de communication. Cette priorité se traduit notamment par une viabilité hivernale classée en niveau de service prioritaire R1.

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

Au vu de ses caractéristiques routières ponctuellement inadaptées et de l'impact négatif du trafic sur le cadre de vie du bourg de Le Faouët, le département envisage d'en réaliser le contournement.

Les objectifs du projet de contournement sont les suivants :

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

Le projet aura en outre un impact positif sur le désenclavement de la Bretagne intérieure. Il pourra mettre plus rapidement en rapport Scaër et les communes de l'intérieur (Guiscriff, Lanvénegen) avec le réseau à 2 x 2 voies du réseau national ou les grands axes départementaux tels que la RD 769 (Lorient/Roscoff). Ce projet s'inscrit ainsi dans le cadre du développement et de l'aménagement du territoire.

I.2. OBJET DU DOSSIER : DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

L'objet du dossier est la Demande d'Autorisation Environnementale Unique (DAEU) :

- examine les atteintes aux milieux aquatiques (autorisation « Loi sur l'eau »),
- examine les atteintes aux boisements (autorisation de défrichage),
- examine les atteintes aux espèces protégées ou leur habitat (dérogation au titre des espèces protégées).

Il s'agit donc d'expliquer quelle démarche le maître d'ouvrage (le département du Morbihan) a suivi pour chercher à éviter les impacts sur les environnements, quelles solutions il a mis en œuvre pour les réduire et, lorsqu'il y a des impacts résiduels, quelles mesures il propose pour les compenser.

Pour cela, le maître d'ouvrage présente le projet à un niveau de détail qui permet d'apprécier les impacts sur ces thématiques et les mesures proposées en conséquence.

Le demande d'autorisation environnementale regroupe plusieurs demandes détaillées ci-après.

I.1.1. LOI SUR L'EAU

L'atteinte aux milieux aquatiques est soumise à déclaration ou à autorisation selon le niveau d'impact.

Il s'agit donc d'évaluer les atteintes aux différents milieux aquatiques ; en l'espèce :

- Les cours d'eau, et leurs éventuelles zones d'expansion de crues
- Les zones humides,
- Les nappes souterraines.

Les atteintes possibles sont classées en plusieurs rubriques et pour chacune d'elles le maître d'ouvrage doit expliciter les impacts résiduels de son projet et l'analyse qui le conduit à considérer que les éventuelles compensations permettent de maintenir les milieux aquatiques dans des conditions au moins équivalentes, sinon meilleures.

Le document réglementaire principal auquel le projet doit se conformer est le Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'eau géré par le Syndicat Mixte Ellé Isole et Laïta.

I.1.2. DEFRICHEMENT

Le défrichement est défini comme la destruction de l'état boisé d'un terrain et la suppression de sa destination forestière.

Il s'agit donc ici de proposer des surfaces de reboisement qui compensent les zones de boisement qui se retrouveront sous l'emprise des travaux.

A noter que cette autorisation concerne les boisements ou les parcelles à vocation forestière de plus de 30 ans. Les boisements plus récents sont pris en compte en qualité d'habitat naturel sans enjeu forestier.

I.1.3. DEROGATIONS POUR ATTEINTE AUX ESPECES PROTEGEES OU A LEUR HABITAT

Pour cette partie, le mécanisme est différent. L'atteinte aux espèces protégées ou à leur habitat est par principe interdite.

Il s'agit donc de solliciter une dérogation.

La protection porte aussi bien sur les habitats que sur les individus, or la liste des espèces protégées est importante, notamment pour les oiseaux.

Ainsi dans le cas où des haies ou des buissons susceptibles d'accueillir plusieurs espèces protégées seraient impactées par des travaux, la dérogation devrait les mentionner quand bien même aucun individu d'une espèce protégée ne serait détruit.

Cela conduit souvent à solliciter une dérogation pour une liste d'espèces assez conséquente, par précaution.

Pour obtenir la dérogation, le maître d'ouvrage doit démontrer que le projet revêt un caractère impératif (intérêt public majeur), qu'il n'existe pas d'alternative de moindre impact et que la réalisation du projet ne nuit pas à la bonne conservation des espèces protégées dans leur aire de répartition naturelle.

I.3. OBJET DU RESUME NON TECHNIQUE

Cette pièce a pour objet de présenter de façon synthétique l'étude d'impact qui constitue la pièce principale du dossier.

Elle présente :

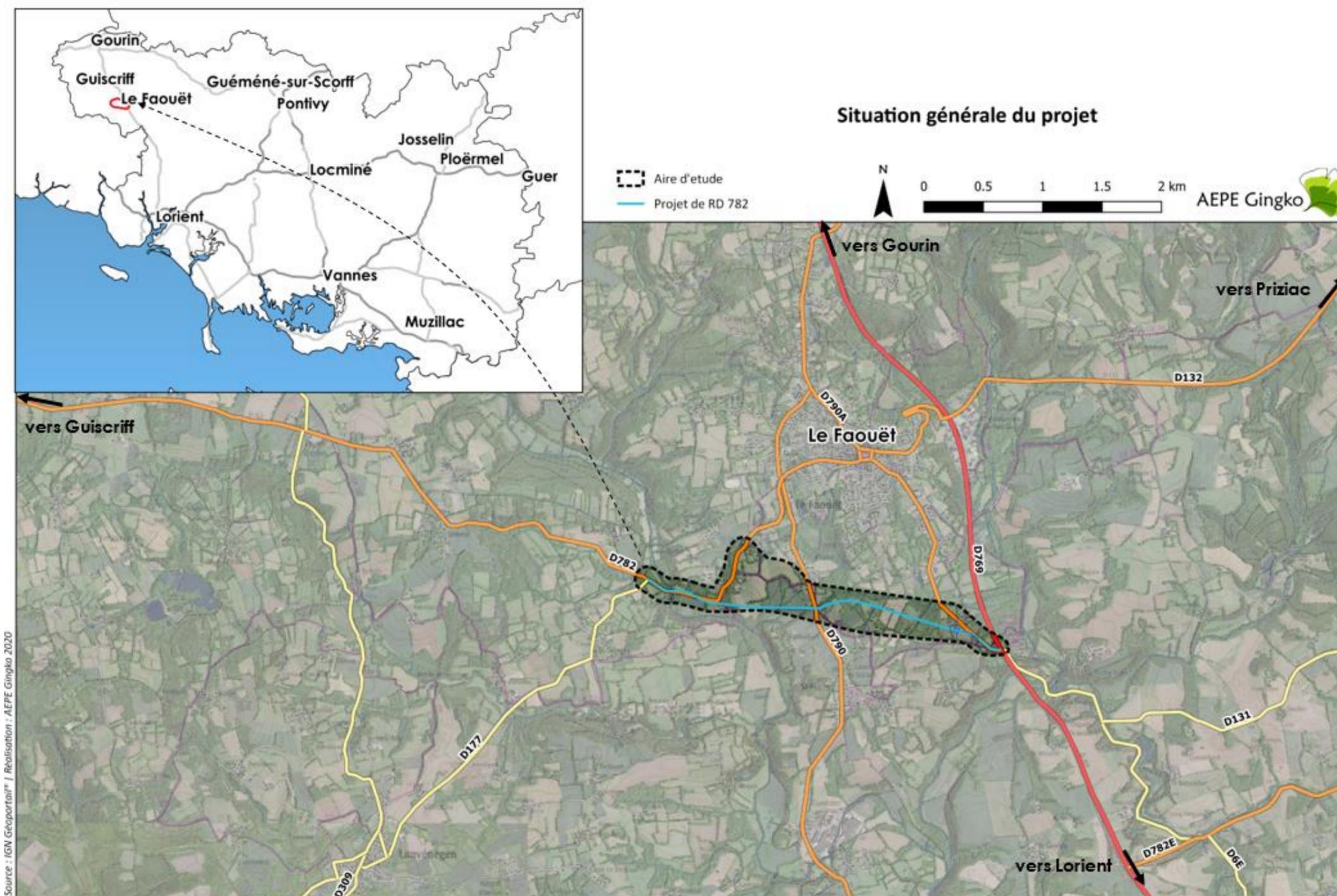
- La démarche du maître d'ouvrage pour mener les études dans le cadre de la démarche Eviter Réduire Compenser.
- La justification du projet
- La description de la solution retenue
- L'état initial de l'environnement
- Les impacts du projet
- Les mesures prévues pour éviter, réduire et compenser ces impacts.

II. LOCALISATION

Le projet relie la RD782 à l'ouest au niveau de Moulin Baden à la RD769 au niveau du carrefour de Beg er Roch.

Le projet intercepte la RD790 entre les hameaux de Kerrousseau et Saint Fiacre.

Le plan de situation est présenté en carte 1 de l'étude d'impact du dossier DAEU.



III. DEMARCHE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le Département a mobilisé début 2017 une organisation pour engager les études de cette opération.

Le groupement de bureaux d'études AEPE Gingko et Pierres & Eaux Aménagement a été choisi pour réaliser les études environnementales et les dossiers réglementaires.

Les services de la Direction des Routes et de l'Aménagement du Département ont réalisé les études de conception routière et fait appel à d'autres bureaux d'études spécialisés pour le comptage des flux de trafics, l'étude du bruit ou encore les études géotechniques d'avant-projet.

Un comité de pilotage a également été constitué pour formaliser la validation de différents points d'étape. Il comprend les maires de Le Faouët et Lanvégen, les conseillers départementaux, le vice-président du département délégué aux routes, aux transports, à la mer et au littoral et les services de la Direction des Routes et de l'Aménagement du département.

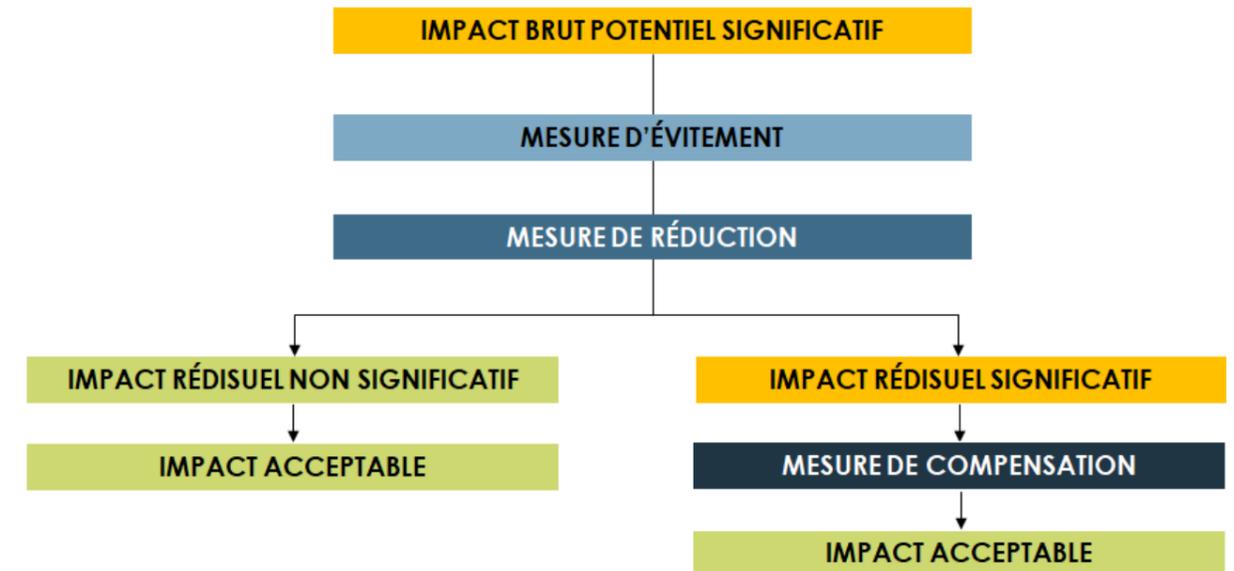
Une concertation a été menée en partenariat étroit avec les élus locaux.

Le présent chapitre présente les principaux stades et objectifs de la démarche suivie pour la définition du projet.

III.1. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE : DEMARCHE EVITER REDUIRE COMPENSER

L'évaluation environnementale est le processus permettant d'intégrer l'environnement dans l'élaboration d'un projet.

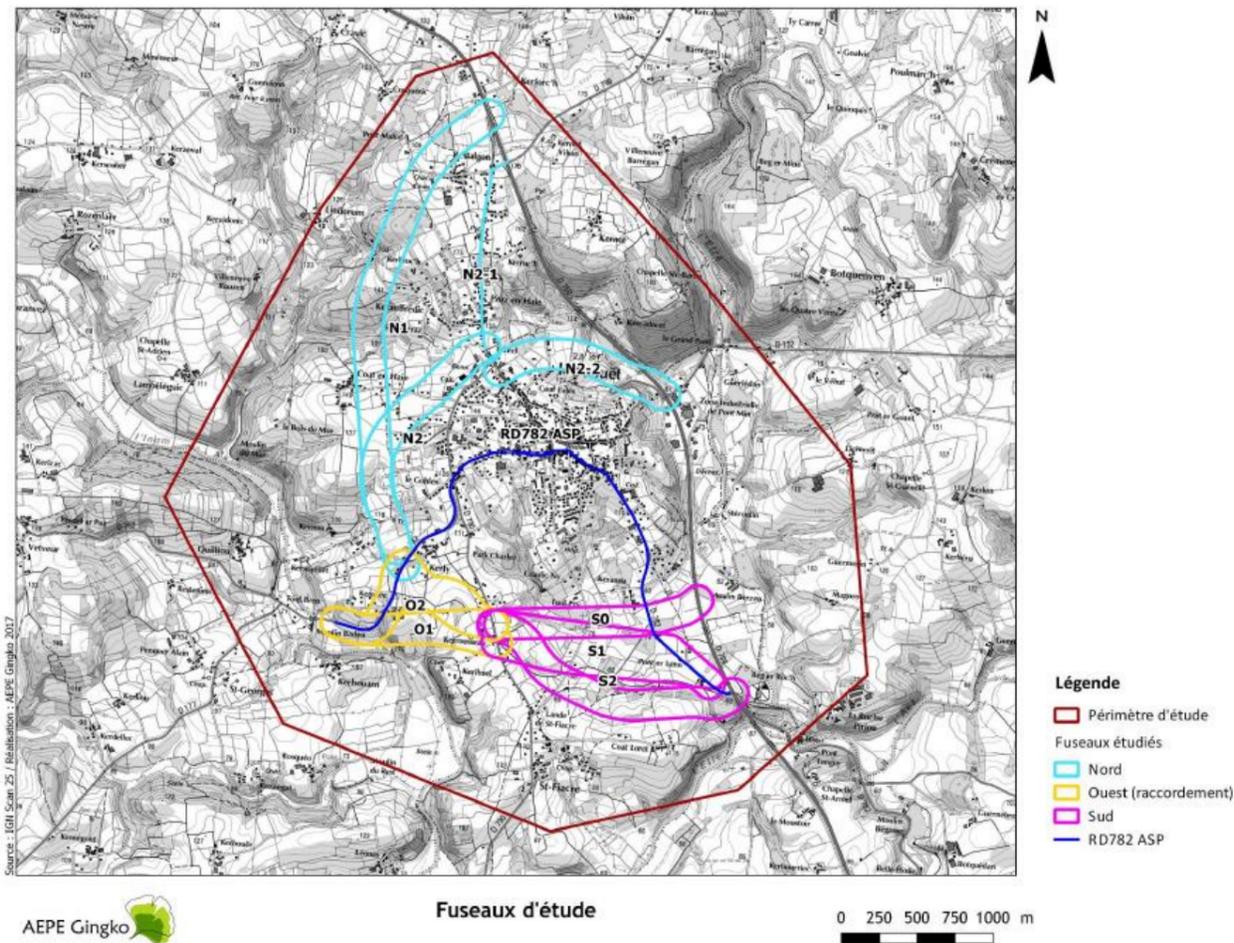
La progression est itérative. La méthode se fonde sur la démarche Eviter, Réduire, Compenser qui est un principe global mis en œuvre à tous les stades des études, depuis l'étude d'opportunité et de faisabilité jusqu'à l'étude de la solution retenue.



III.2. DEROULEMENT DES ETUDES

III.2.1. ETUDE D'OPPORTUNITE ET DE FAISABILITE

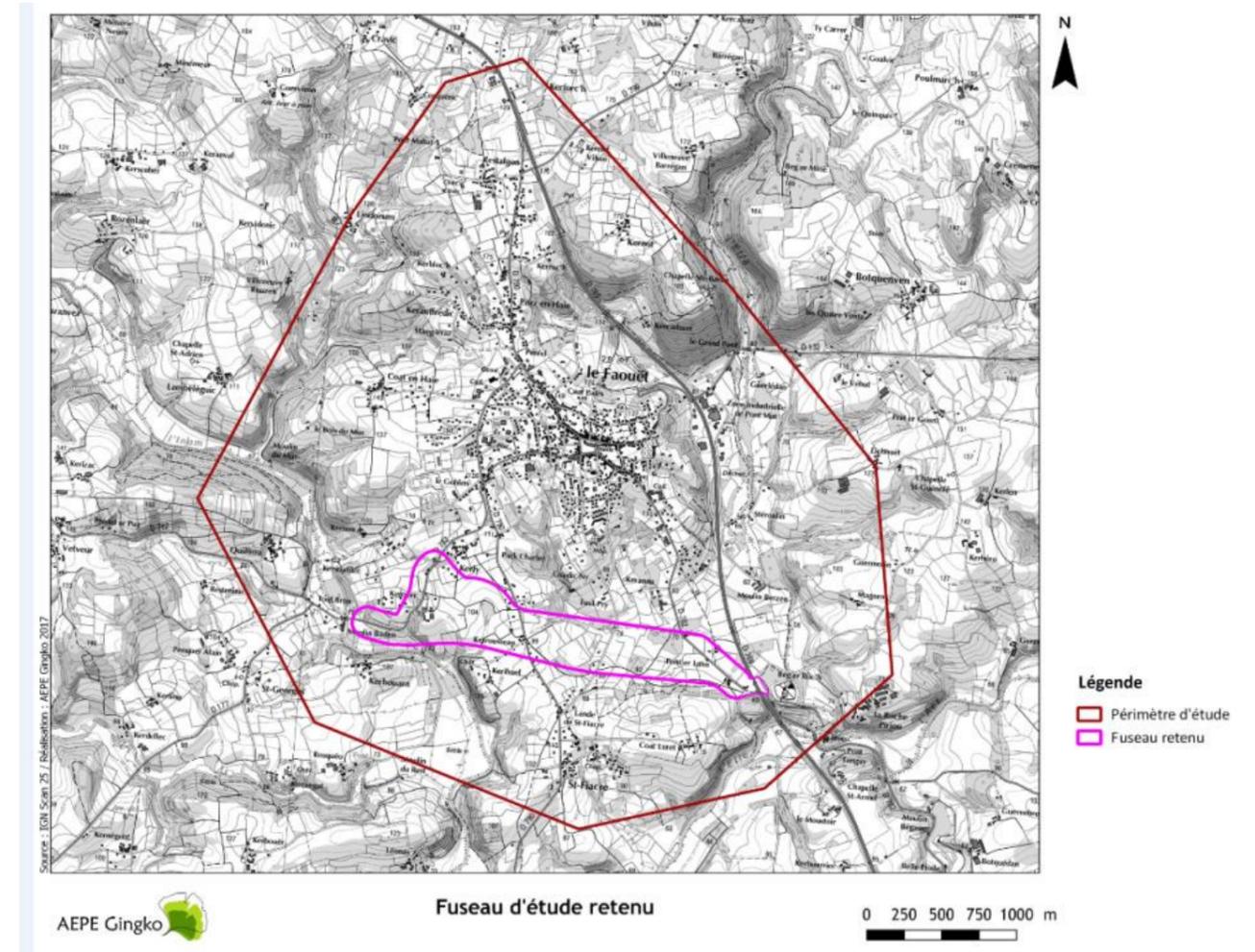
L'étude d'opportunité et de faisabilité a étudié 13 scénarios répartis sur une aire d'étude élargie à l'échelle de la commune de Le Faouët.



Elle a permis de définir les objectifs du projet.

Une analyse multicritère des 13 scénarios a retenu un fuseau d'étude passant au sud de Le Faouët.

Cette analyse est présentée au chapitre IV Justification du projet du présent dossier.



III.2.2. ETUDES D'AVANT-PROJET - VARIANTES

Le fuseau retenu a fait l'objet d'un inventaire environnemental détaillé couvrant 2 printemps.

Plusieurs variantes ont de nouveau été étudiées au sein de ce fuseau. Cette analyse est détaillée en partie 4 du tome 1 de l'étude d'impact.

III.2.3. CONCERTATION

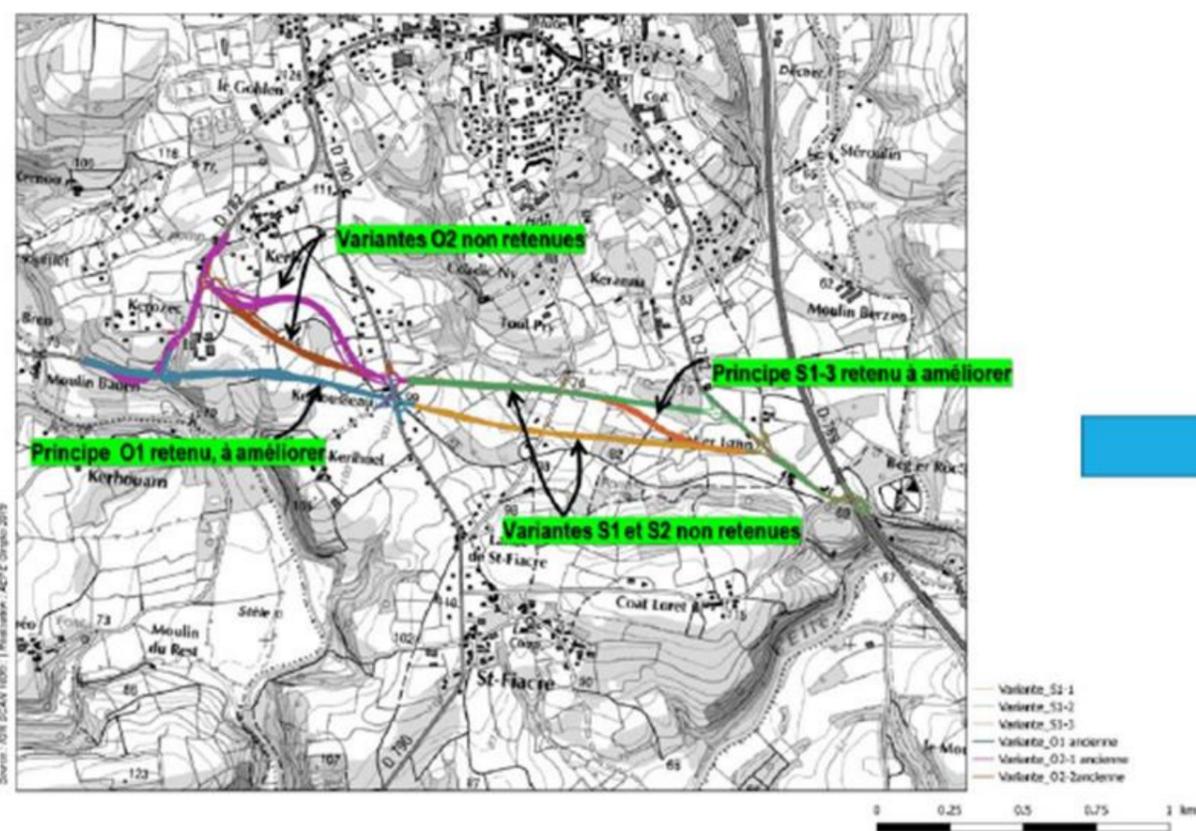
La phase AVP a fait l'objet d'une concertation du public entre décembre 2017 et juin 2018. Elle s'est déroulée au travers d'une réunion publique de démarrage, de trois ateliers thématiques, d'une exposition et d'une réunion publique de clôture.

Cette concertation s'est poursuivie avec les élus locaux jusqu'en février 2019.

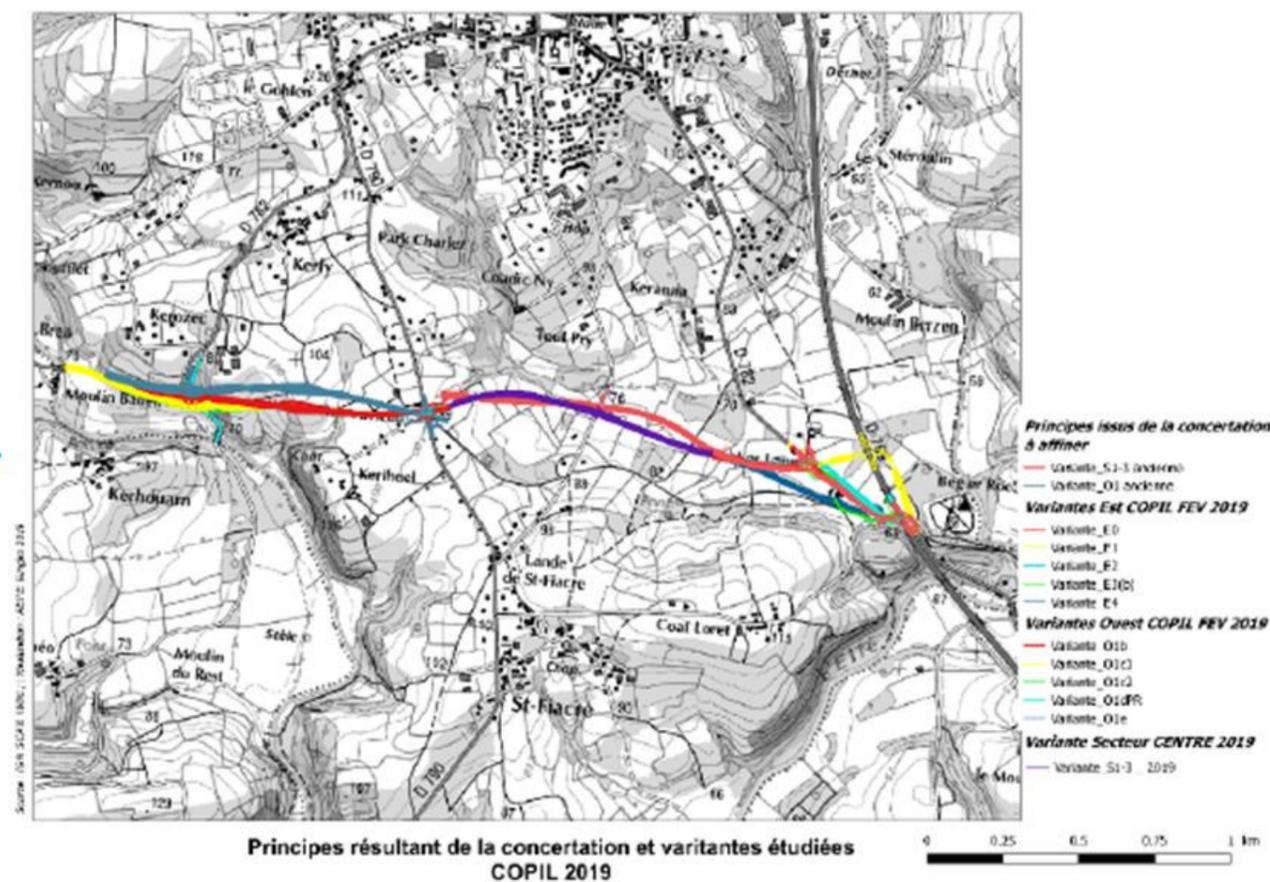
Le bilan de cette concertation a été mis à disposition du public en novembre 2019 sur les sites internet des mairies de Le Fauët et Lanvégen.

Ce bilan est joint en annexe de l'étude d'impact.

Avant la concertation



Après la concertation



III.2.4. ETUDES D'AVANT-PROJET - SOLUTION RETENUE

L'étude de la solution retenue a permis de définir plus finement les impacts et de définir les mesures de compensation.

Cette étude s'est poursuivie en 2020 en concertation avec les services de l'état (DDTM) qui seront en charge de l'instruction des dossiers réglementaires et du Syndicat Mixte Ellé Isole et Lata qui y sera associé.

La solution retenue est présentée au Chapitre V du présent document.

IV. JUSTIFICATION DU PROJET

La justification du projet a déjà été présentée lors de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

Elle a été complétée dans le cadre de la demande de dérogation au titre des espèces protégées, pour laquelle 3 critères doivent être démontrés.

- La justification des raisons impératives d'intérêt public majeur du projet
- L'absence de solution alternative satisfaisante
- L'absence de nuisance à l'état de conservation favorable des populations dans leur aire de répartition naturelle.

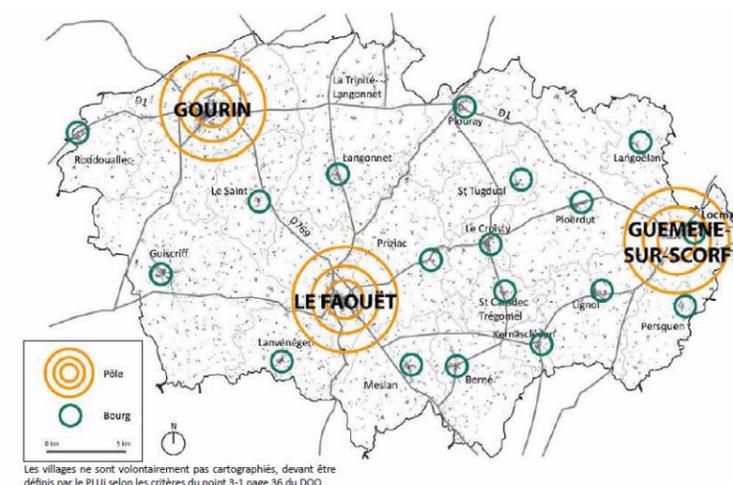
Les deux premiers critères sont l'objet du présent chapitre et sont détaillés dans la partie 4 du tome 1 de l'étude d'impact. Le dernier critère est démontré dans le tome 2 de l'étude d'impact détaillant les mesures et les impacts résiduels du projet pour les espèces protégées. Ainsi, les impacts finaux du projet après compensation sont considérés comme non significatifs (c'est-à-dire de niveau négligeable ou faible) et ne sont pas de nature à remettre en cause ni le bon accomplissement des cycles biologiques, ni l'état de conservation des espèces protégées à l'échelle locale.

IV.1. RAISONS IMPERATIVES D'INTERET PUBLIC MAJEUR

IV.1.1. CONTEXTE D'UN INTERET COMMUNAL

Le SCOT de Roi Morvan Communauté présente l'organisation du territoire basée sur trois pôles principaux (Gourin, Le Faouët et Guéméné-sur-Scorff).

LES PÔLES ET LES BOURGS



En octobre 2020, l'Etat met en place, le programme « Petites villes de demain » (PVD) qui vise à améliorer les conditions de vie des habitants des petites communes et des territoires alentour, en accompagnant les collectivités dans des trajectoires dynamiques et respectueuses de l'environnement. Le programme a pour objectif de donner aux élus des villes de moins de 20 000 habitants exerçant des fonctions de centralités et leurs intercommunalités les moyens de concrétiser leurs projets de territoire, tout au long de leur mandat, jusqu'à 2026.

Les communes de Gourin, du Faouët et de Guéméné sur Scorff ont été ciblées par l'Etat pour répondre à l'appel à candidatures sur ce programme. La commune a délibéré sur son adhésion à ce programme le 29 septembre 2021.



Synthèse du contexte d'un intérêt local :

Les données INSEE confirment le statut de centralité de Le Faouët pour l'emploi, les services et l'habitat au sein de son EPCI Roi Morvan Communauté : bassin de vie et unité urbaine, elle a aussi vocation à devenir le pôle d'une aire d'attraction de ville, grâce à la densification du centre-ville que le projet de PLUi va inciter.

Par ailleurs, la commune de Le Faouët étudie depuis 2019 la redynamisation de son centre-ville.

La phase opérationnelle du programme d'Etat « Petites Villes de Demain » est engagée début 2021, avec à court terme une requalification du centre-ville autour des halles estimée à 1 602 000 e HT.

Le projet de contournement de Le Faouët s'inscrit pleinement dans cette dynamique de redynamisation du centre-ville dans l'objectif de sécuriser et apaiser la circulation en traversée d'agglomération.

IV.1.2. OBJECTIFS DE SECURITE PUBLIQUE

L'opportunité du contournement a été confirmée en 2017 en concertation avec les élus locaux (conseillers départementaux du canton de Gourin, maire de Lanvénegen et maire de Le Faouët) et en concertation avec le public. Cette concertation a fait l'objet d'un bilan mis à disposition du public en novembre 2019.

L'enjeu principal du projet est la sécurisation de la traversée d'agglomération et des hameaux, notamment en sortant le trafic poids lourds en transit de l'agglomération, estimé à 210 véhicules par jour.

Une partie de ce trafic passe devant le collège Jean Corentin Carré et emprunte un carrefour urbain contraint. Ce trafic emprunte la RD790 sur un linéaire d'environ 2,5km en agglomération ; Cette circulation de transit est incompatible avec les usages d'une voie située en cœur de bourg.

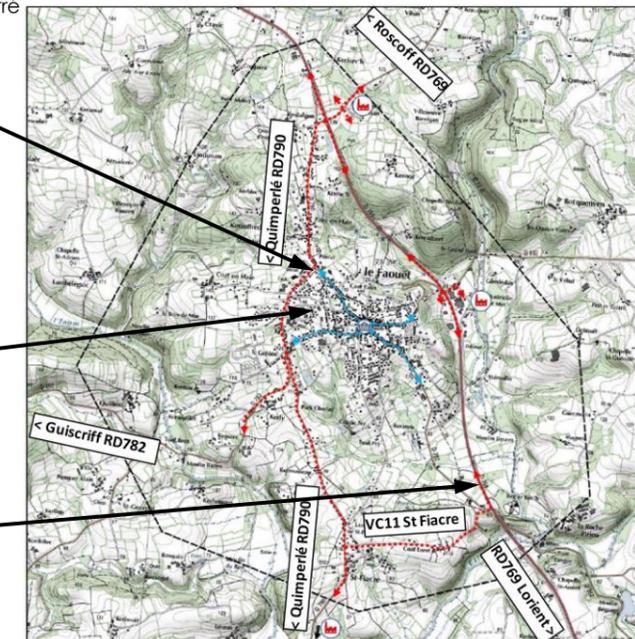
Une autre partie du trafic emprunte un itinéraire alternatif possible mis en place au Sud du centre-ville de Le Faouët, via une voie communale inadaptée d'1,4km de linéaire qui traverse les hameaux de Coat Loret et Saint Fiacre. Par défaut, un aménagement de sécurité au niveau du hameau de Coat Loret a été réalisé pour réduire les vitesses et éviter le croisement des poids lourds dans le hameau.

La sécurité publique est une considération qui justifie la raison impérative d'intérêt public majeur, comme le précise le document d'orientation de la Directive « Habitats ».

RD790 devant le collège Jean Corentin Carré



VC11 – hameau de Coat Loret



- Zones d'activité génératrices de flux de trafic poids-lourds
- Itinéraires poids-lourds associés aux activités ou en transit
- Centre-bourg regroupant les commerces et services
- Itinéraires poids-lourds en livraison des commerces et services



RD790 devant le collège Jean Corentin Carré, en zone 30



RD790 – carrefour de l'accès au centre aquatique



Voie communale n°11 – traversée du hameau de Coat Loret

Le projet permettra de sortir de la zone agglomérée et du hameau de Coat Loret le trafic de transit poids lourds estimé à 210 poids lourds par jour pour répondre à 3 objectifs du projet :

- > Améliorer la sécurité en traversée d'agglomération
- > Améliorer la sécurité dans les hameaux
- > Améliorer le cadre de vie.

Comme le précise le document d'orientation de la Directive « Habitats », la sécurité publique fait partie des considérations qui peuvent être évoquées pour justifier de la raison impérieuse d'intérêt public majeur. L'intérêt public majeur est renforcé par le statut de Le Faouët comme centralité de Roi Morvan Communauté et comme candidate retenue par l'Etat au programme « Petites Villes de Demain ».

Le caractère impératif de cet intérêt public majeur est affirmé par la volonté de la commune de Le Faouët de limiter le trafic poids lourds au droit du collège quitte à autoriser ce trafic sur une voirie communale inadaptée traversant un hameau et surtout à l'absence d'alternative pour ce trafic poids lourds.

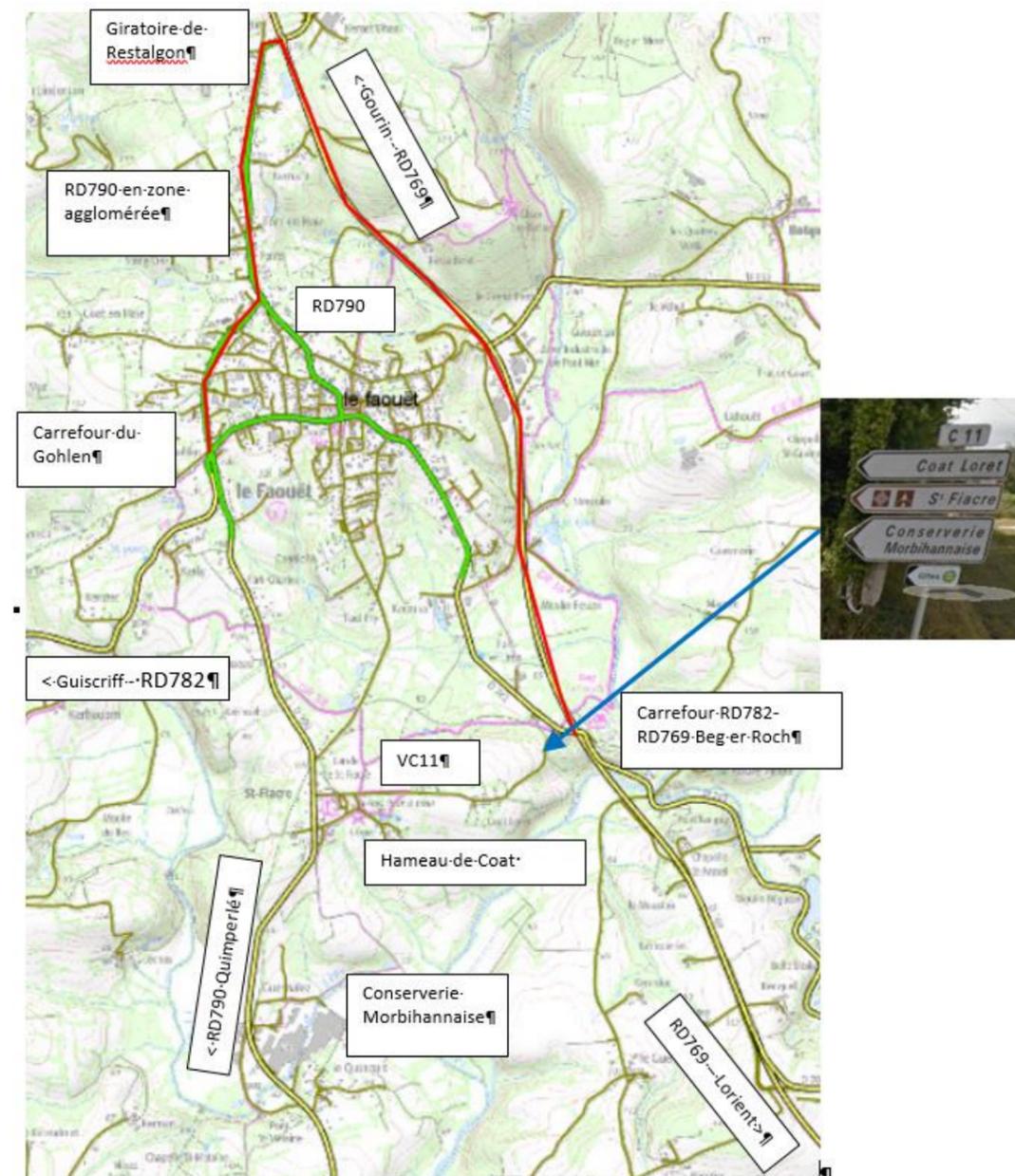
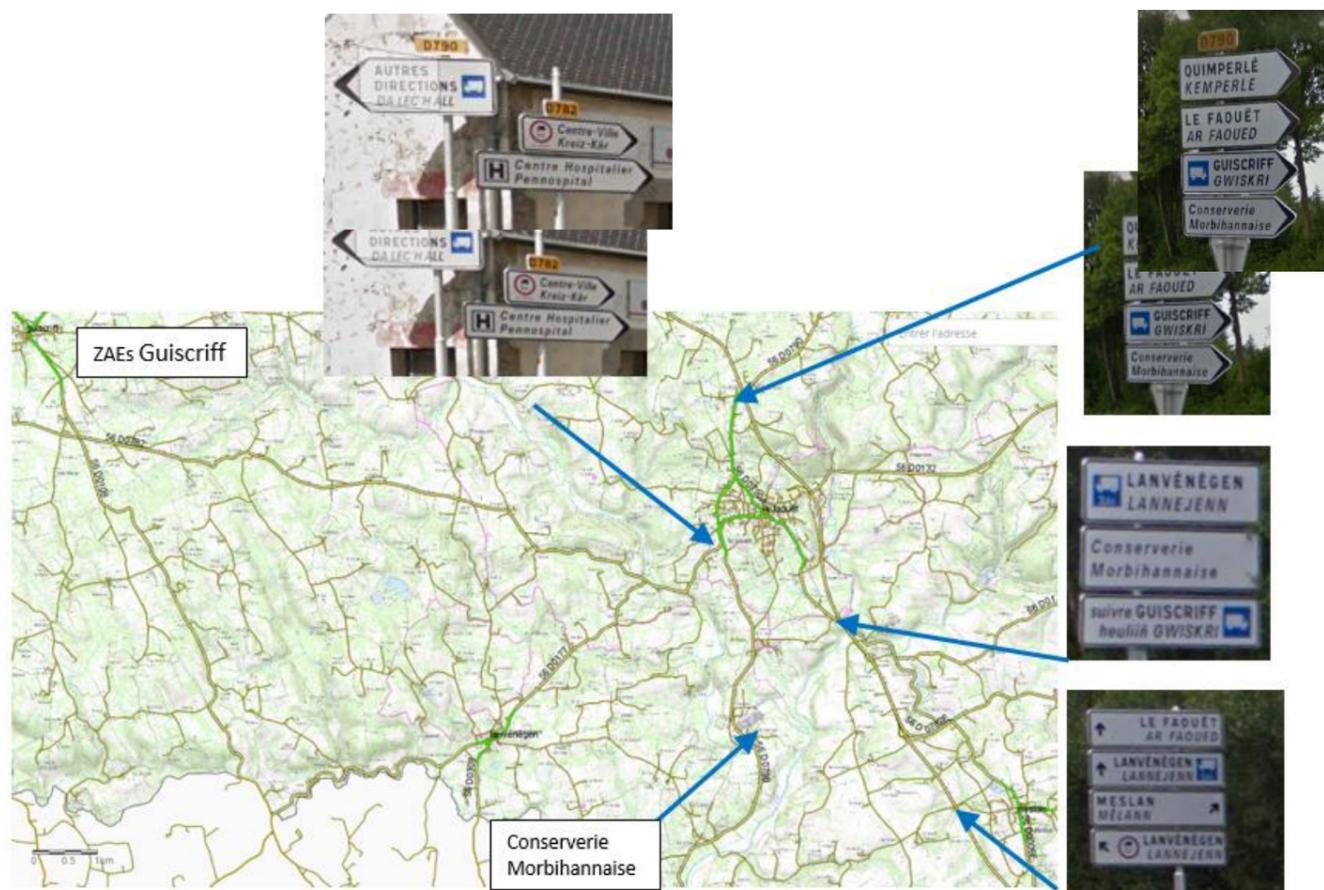
IV.1.3. CONTEXTE D'UN INTERET INTERCOMMUNAL

La desserte des zones d'activités situées sur la commune de Guiscriff et la desserte de la conserverie Morbihannaise située sur la commune de Lanvénege sont difficiles depuis la RD769, route principale permettant de relier Lorient et Gourin.

A l'Ouest sur la RD782, le jalonnement de ces poids lourds au niveau de Le Fauët les oblige à un allongement de parcours en empruntant la RD790 en zone agglomérée de Le Fauët entre le carrefour du Gohlen et le giratoire de Restalgon.

A l'Est sur la RD769 et depuis Lorient, le jalonnement démarre depuis Lanvenegen, puis le carrefour RD769-RD782 dit de Beg er Roch.

La conserverie est également jalonnée par la VC11, pourtant étroite et traversant le hameau de Coat Loret.



Itinéraire conseillé (en rouge) pour les poids lourds entre la RD769 et la RD782

L'accès au territoire ouest et sud-ouest de le Fauët est très difficile pour les poids lourds, le périmètre urbain de Le Fauët créant un effet de coupure sur les itinéraires rejoignant la D769.

Les jalonnements des poids lourds orientent les circulations mais pénalisent l'accès à ces territoires en particulier l'accès aux zones d'activité de Guiscriff et au site industriel de la Conserverie Morbihannaise sur Lanvénege.

IV.1.4. OBJECTIF D'AMELIORATION DE LA DESSERTE DU TERRITOIRE

On l'a vu, le jalonnement des poids lourds est contraint entre la RD769, route à grande circulation d'intérêt régional entre Roscoff et Lorient, la RD782 à l'Ouest de Le Faouët vers Guiscriff et la RD790 au sud vers Quimperlé.

Si 2 lignes de cars régionales desservent Le Faouët sur des axes Nord –Sud, aucune ligne ne dessert Guiscriff (sauf un service à la demande).

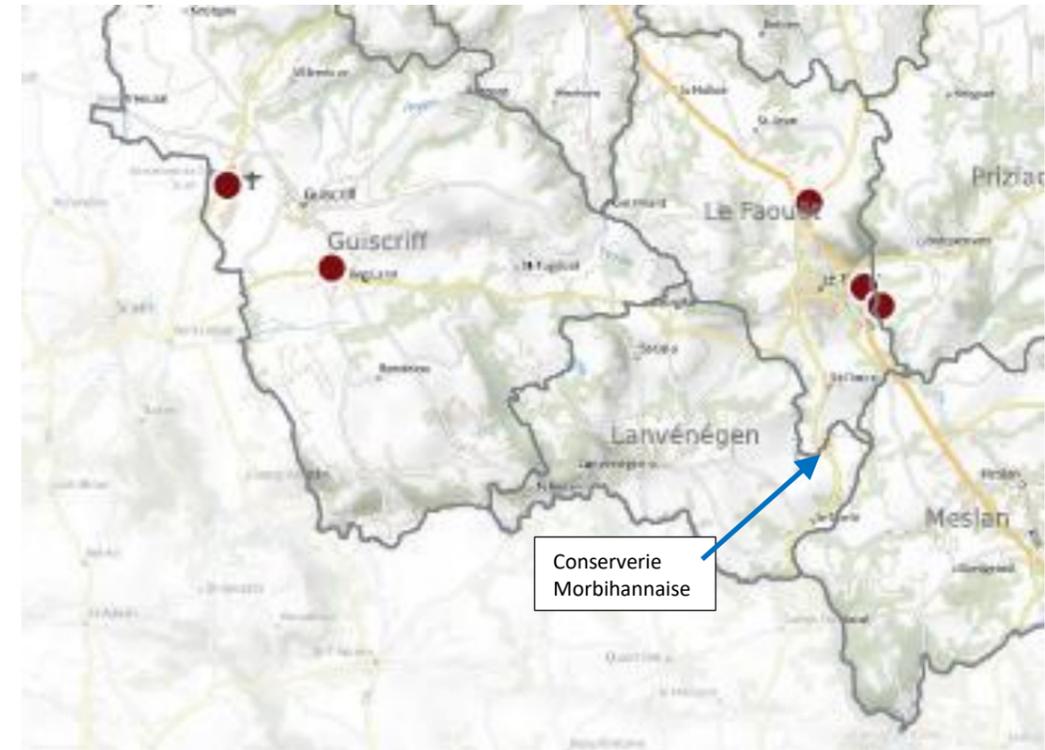
De plus, le réseau ferré n'offre pas d'alternative, la gare ferroviaire la plus proche étant celle de Quimperlé.



Extrait carte BreizhGo Automne 2020

Le contournement va contribuer à relier des territoires excentrés du centre Bretagne à de grands axes de communication, en confortant un itinéraire prioritaire.

Les entreprises principales concernées par le projet sont les zones situées à Guiscriff et le site de La Conserverie Morbihanaise située à Lanvégen en bordure de RD790.



Extrait du plan de RMC Localisation des ZAE

En bordure de la RD790, le site industriel de la Conserverie Morbihanaise a réalisé une extension qui vise à augmenter la transformation de légumes de 45 000 t à 102 000t de produits finis par an (données issues du résumé non technique du dossier d'extension de 2014). A terme le site générera un trafic maximal de 60 poids lourds par jour et 450 véhicules du personnel.

Le caractère impératif et l'intérêt public majeur d'une amélioration de la desserte du territoire sont défendus par les entreprises locales et les élus locaux.

IV.2. ABSENCE D'ALTERNATIVE SATISFAISANTE

Le présent chapitre présente une synthèse des différents scénarios et variantes étudiés depuis l'étude d'opportunité jusqu'au dossier avant-projet.

Il démontre l'absence d'alternative satisfaisante à la solution retenue et la démarche suivie tout au long des études pour éviter, réduire et compenser les impacts du projet.

IV.2.1. AMENAGEMENT EN PLACE DE LA RD782:

L'aménagement en place de la RD782, aujourd'hui interdite au trafic poids lourds de transit, conduirait à augmenter l'insécurité et les difficultés de circulation en centre-ville, particulièrement autour des halles. Ce scénario est contradictoire avec les objectifs du projet.

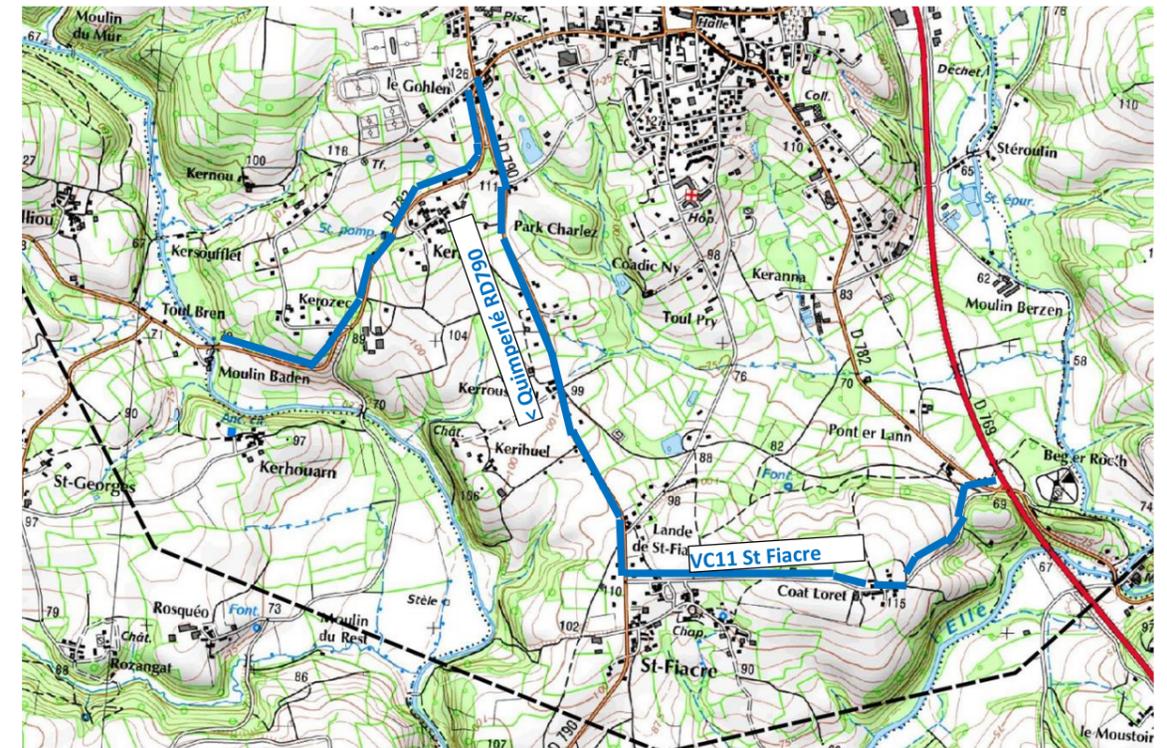


Extrait de l'étude d'opportunité : carte 60 – La solution en aménagement en place

IV.2.2. AMENAGEMENT EN PLACE DE LA RD790 ET DE LA VC11:

L'aménagement en place de la RD790 et de la VC11 qui traverse le hameau de Coat Loret, conduirait à :

- maintenir des accès riverains sur la RD790,
- Elargir la chaussée en traversée de Coat Loret, alors que le bâti est proche
- conserver un tracé en plan et un profil en long très contraints qui ne sont pas compatibles avec le niveau de service souhaité pour la RD782.



Aménagement en place de la RD790 et de la VC11



Voie communale VC11 en traversée du hameau de Coat Loret

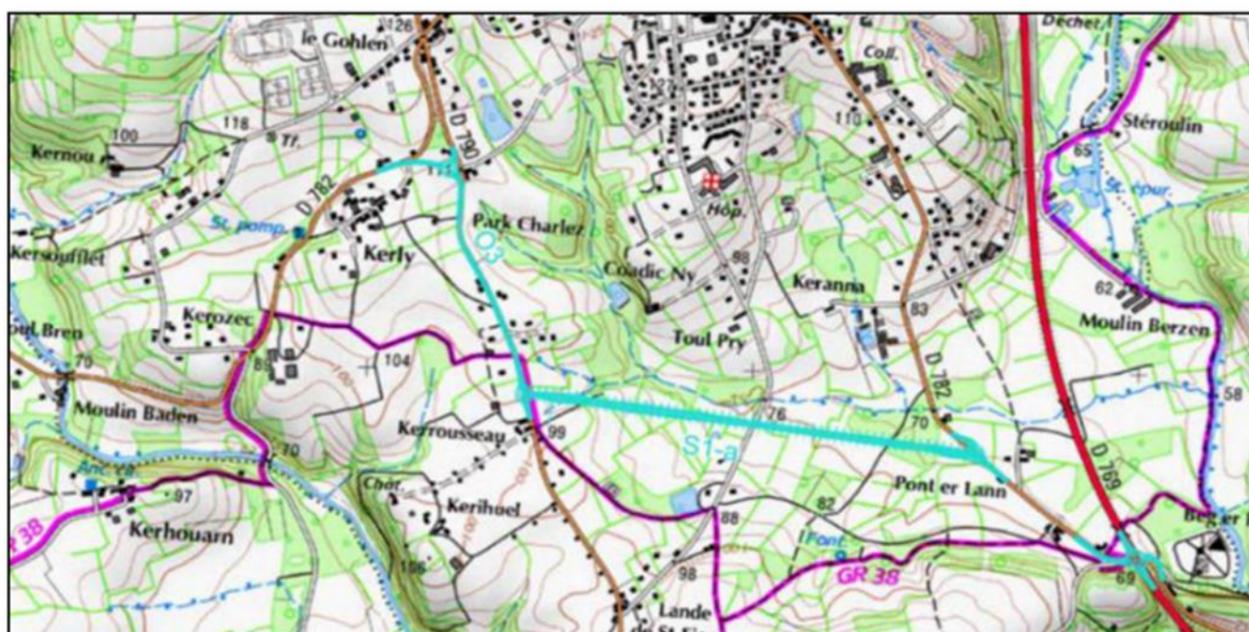
Ce scénario n'est pas compatible avec le niveau de service défini par les objectifs du projet lors de l'étude d'opportunité, notamment en termes de sécurité.

Certains tronçons de ce scénario ont aussi fait l'objet de plusieurs sous-variantes pour étudier l'amélioration du niveau de service :

Au cours de l'étude d'opportunité, des tracés neufs ont été recherchés autour de la VC11 : les fuseaux S2 et S3 sont présentés au chapitre suivant « tracés neufs ».

Pendant la concertation, une association a également pointé la possibilité de réutiliser la RD782 et la RD790 à l'Ouest de Le Faouët, ce scénario appelé O3 a été étudié et présenté en comité de pilotage du 24 mai 2018.

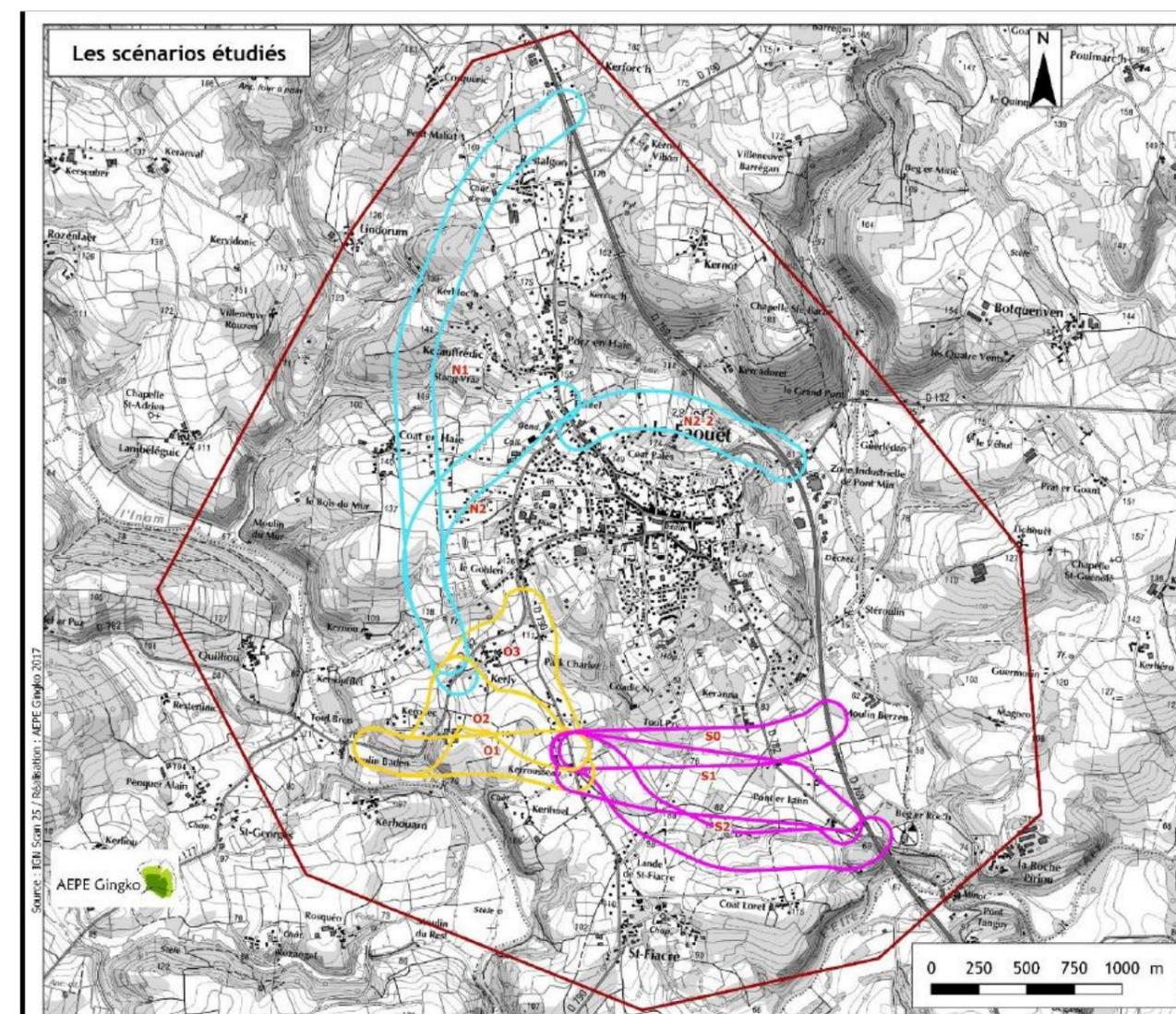
A l'issue de ce comité de pilotage, ce scénario O3 a été écarté car il ne répondait que partiellement aux objectifs et que son impact sur le bâti était tel qu'il ne pouvait pas être retenu au regard des avantages environnementaux pourtant indéniables.



Carte 1 : Scénario O3 (extrait du bilan de concertation présent en annexes)

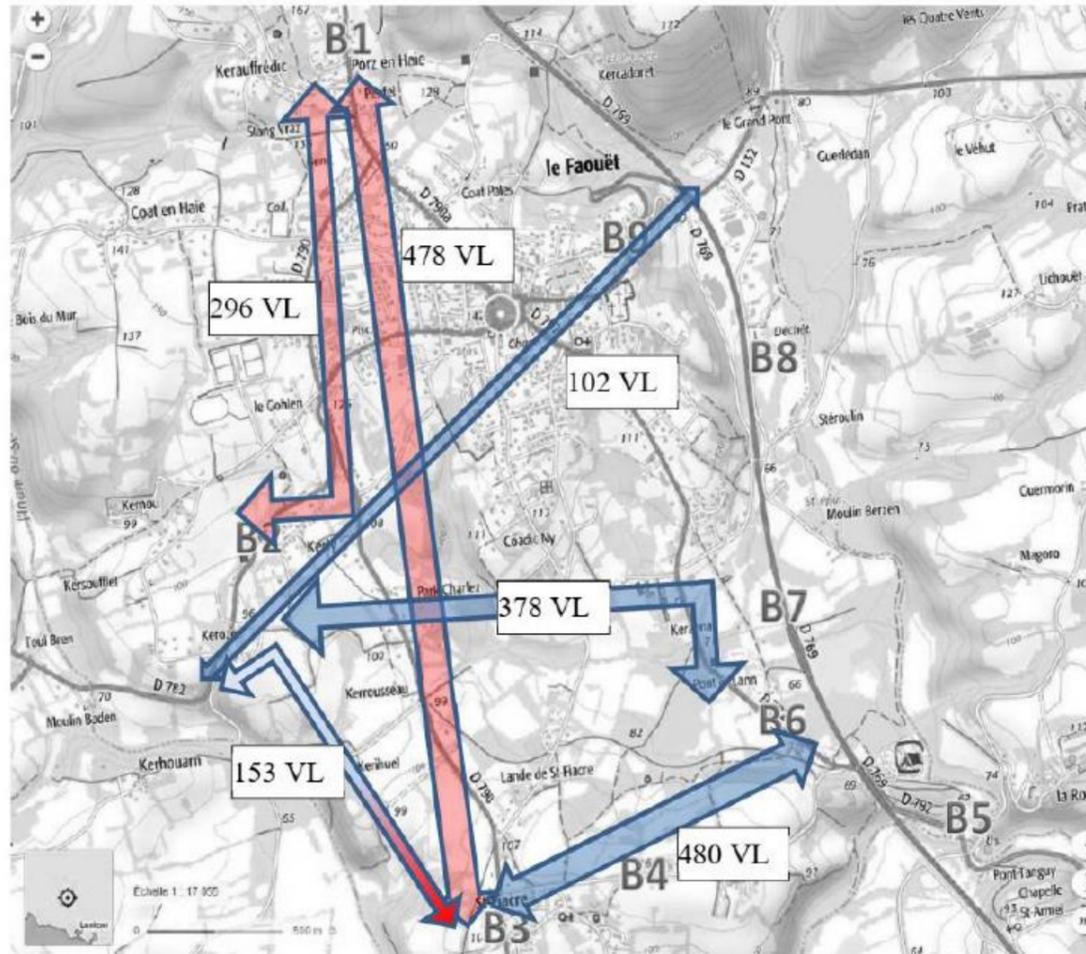
Ces deux scénarios auraient bien constitué des alternatives à la solution retenue pour éviter d'impacter les espèces protégées, mais ces alternatives ne répondent pas aux objectifs définis par le maître d'ouvrage, et n'ont pas pu être retenues.

IV.2.3. SCENARIOS EN TRACES NEUFS



IV.2.3.1. TOUS LES FUSEAUX NORD ET UN FUSEAU SUD ECARTES

L'étude d'opportunité menée en 2017 a démontré que des scénarios Nord Sud reliant le giratoire de Restalgon sur la RD769 au Nord de Le Fauouët à la RD782 Ouest étaient environnementalement plus impactantes et ne répondaient pas non plus aux flux de transit principaux.



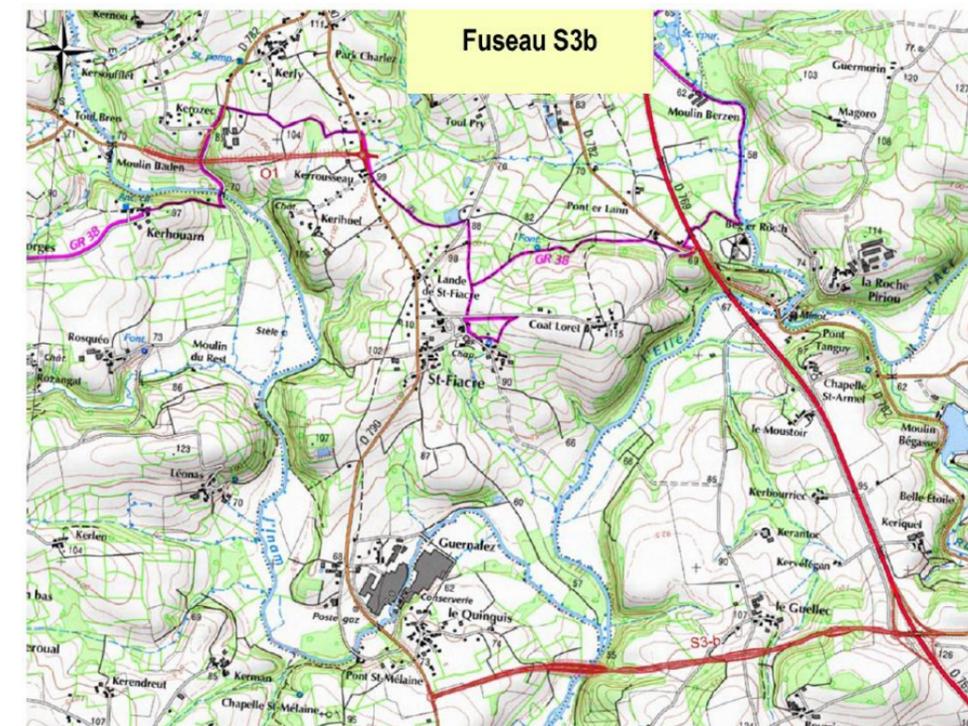
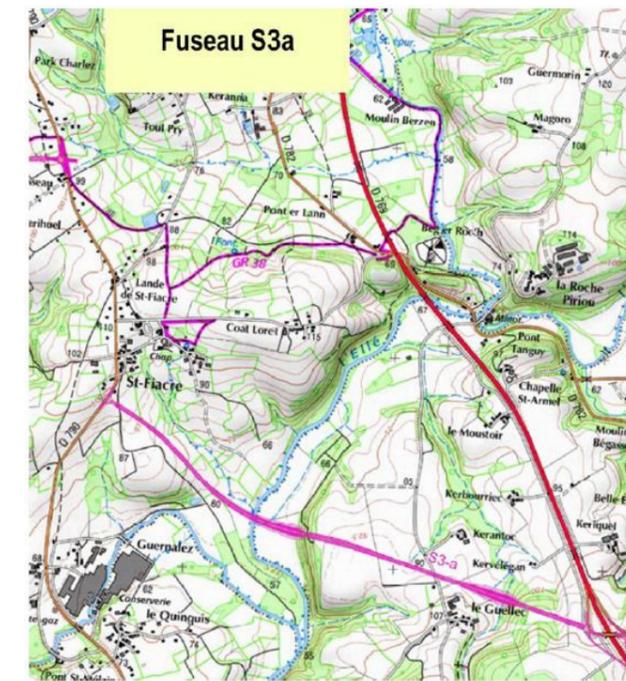
Extrait de l'étude de circulation – estimation des flux de transit principaux

Ces scénarios Nord ont été écartés sur la base de l'analyse fonctionnelle, dont un extrait est présenté ci-dessous.

	Scénario Nord N1+O2	Scénario Nord N2-1+O2	Scénario Nord N2-2+O2
Objectifs			
Améliorer la desserte des territoires en confortant un itinéraire prioritaire	2	1	4
Améliorer la sécurité des usagers en agglomération	4	2	2
Améliorer le cadre de vie	4	2	3
Améliorer la sécurité des usagers dans les hameaux	4	4	4
Total Objectif	14	9	13
Contraintes / effets			
Technique	4	8	5
Niveau de service	1	2	1
Coût	0	4	0

Le fuseau S3 au Sud de Le Fauouët a également été écarté.

Ce scénario S3 a été étudié au Sud pour relier la RD790 au demi échangeur existant entre la RD769 et la RD782E. Il comprend l'aménagement en place de la RD790 sur 1,2 km à 2,8 km avec 2 carrefours giratoires.

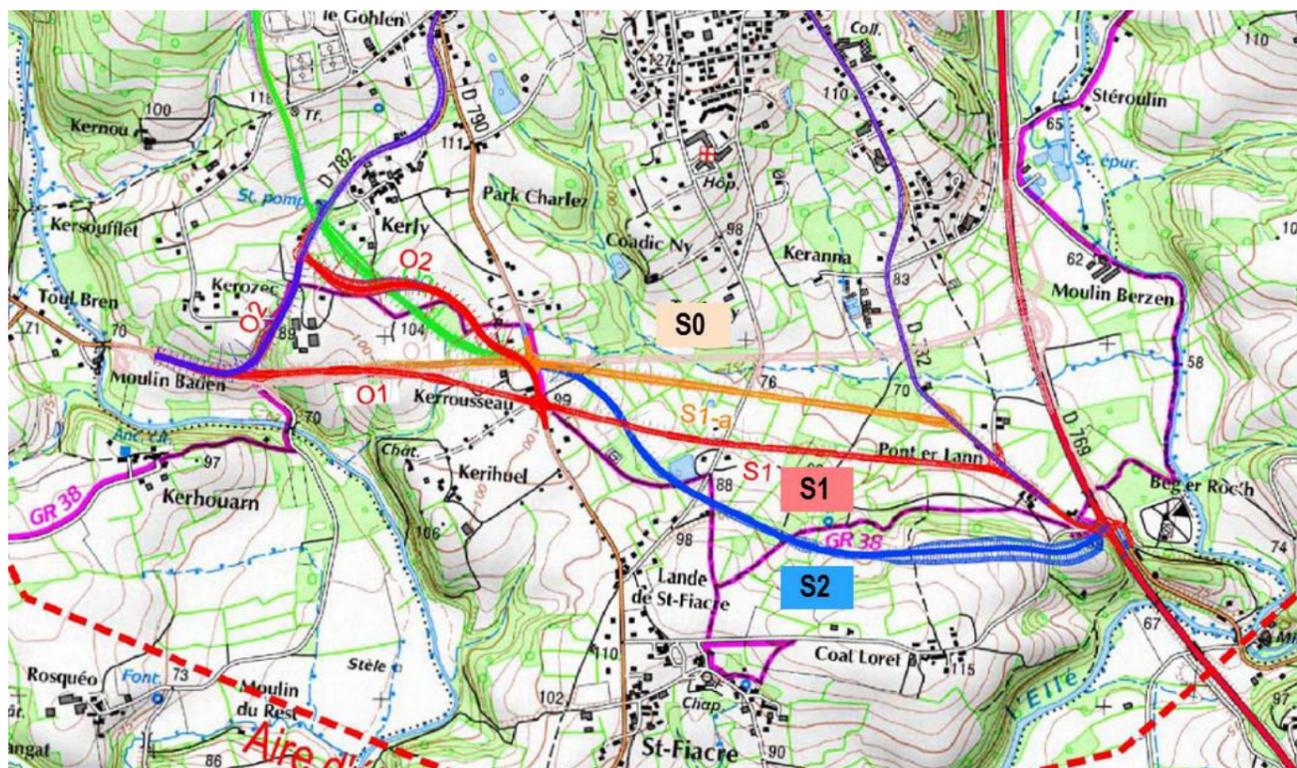


Mais ces tracés du fuseau 3 n'ont pas été retenus dès l'analyse fonctionnelle, d'autant qu'ils traversaient la rivière Ellé.

	Scénario Sud S3a+O1	Scénario Sud S3b+O1
Objectifs		
Améliorer la desserte des territoire en confortant un itinéraire prioritaire	1	1
Améliorer la sécurité des usagers en agglomération	4	4
Améliorer le cadre de vie	3	3
Améliorer la sécurité des usagers dans les hameaux	1	1
Total Objectif	9	9
Contraintes / effets		
Technique	1	1
Niveau de service	5	5
Coût	0	0

IV.2.3.2. DES FUSEAUX SUD COMPARES

Des scénarios reliant la RD782 Ouest au carrefour de Beg er Roch sur la RD769 au sud de Le Fauët ont également été étudiés en deux tronçons Ouest et Sud.



Extrait de l'étude d'opportunité – présentation des trois fuseaux de contournement sud.

Les scénarios non écartés, ont été comparés dans une analyse multicritère présentant 7 thématiques détaillées avec 1 à 4 sous thématiques ou enjeux.

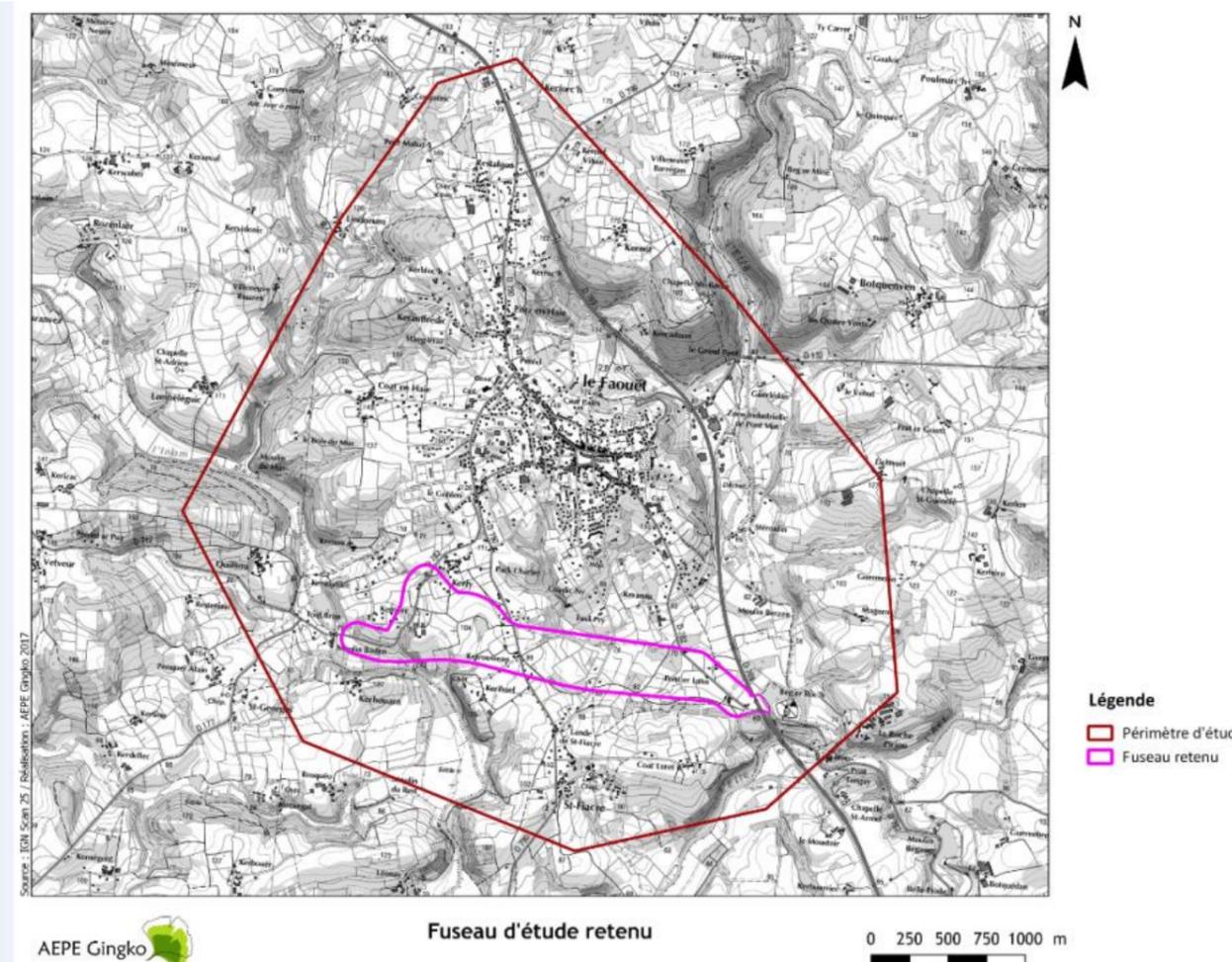
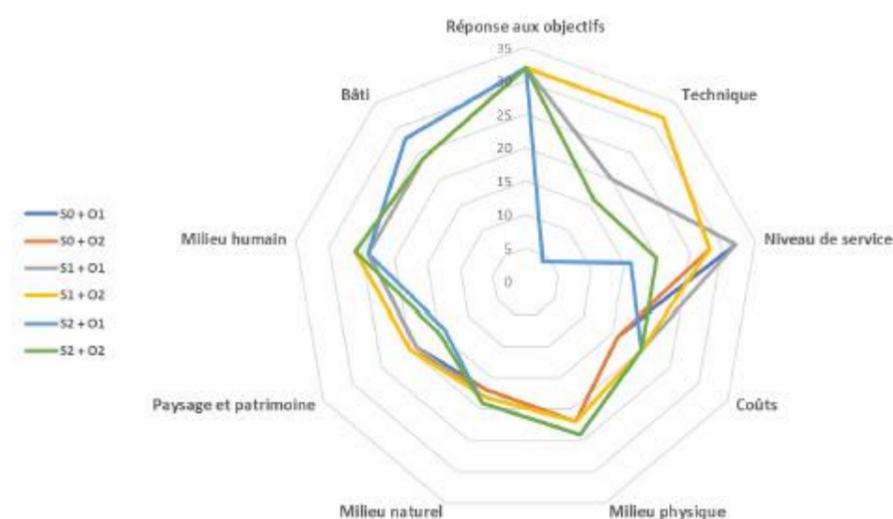
Le tableau ci-après reprend les notes attribuées aux différentes variantes pour chacun des critères étudiés.

Thème	Comparaison des fuseaux							
	Contournement nord			Contournement sud			Raccordement ouest	
	N1	N2-1	N2-2	S0	S1	S2	O1	O2
Les difficultés techniques potentielles	0	4	1	4	4	0	1	4
Le niveau de service	0	1	0	4	4	1	4	1
Le milieu physique	1	4	4	4	4	4	4	4
	1	2	1	1	1	3	2	2
Le milieu naturel	4	4	4	4	4	4	3	3
	1	1	1	0	1	2	1	1
	3	3	3	3	3	3	2	2
Le paysage et le patrimoine	1	2	1	2	2	2	2	2
	2	3	1	1	2	2	2	2
	0	2	1	2	3	1	1	3
Le milieu humain	4	2	2	3	3	1	2	1
	3	4	3	4	2	1	4	4
Le bâti	4	4	4	4	4	4	4	4
	1	2	1	2	2	2	2	3
	4	1	2	4	3	4	3	3

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

Une synthèse est ensuite présentée avec en plus des 7 thématiques, la réponse aux objectifs et le coût des aménagements. Chaque thématique est ramenée sur une note de 32 pour éviter une pondération.

		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						



Ces scénarios en tracés neufs ont permis de démontrer l'absence d'alternative satisfaisante sur une large aire d'étude autour de Le Faouët.

L'étude de variantes dans le fuseau retenu a aussi été réalisée, elle est détaillée dans la partie 4 du tome 1 de l'étude d'impact.

La présentation de la synthèse sous forme de radar, permet de visualiser les meilleurs compromis en recherchant les aires les plus grandes.

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.

V. DESCRIPTION DU PROJET

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

Au vu de ses caractéristiques routières ponctuellement inadaptées et de l'impact négatif du trafic sur le cadre de vie du bourg de Le Faouët, le département envisage d'en réaliser le contournement.

Les objectifs du projet de contournement sont les suivants :

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

Le projet aura en outre un impact positif sur le désenclavement de la Bretagne intérieure. Il pourra mettre plus rapidement en rapport Scaër et les communes de l'intérieur (Guiscriff, Lanvénegen) avec le réseau à 2 x 2 voies du réseau national ou les grands axes départementaux tels que la RD 769 (Lorient/Roscoff). Ce projet s'inscrit ainsi dans le cadre du développement et de l'aménagement du territoire.

Les enjeux environnementaux, très présents, ont conduit à des adaptations techniques du tracé tout au long de la concertation. Une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est envisagée en 2021 conjointement avec l'enquête publique de demande d'autorisation environnementale unique.

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.

V.1. 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 ml 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 ».

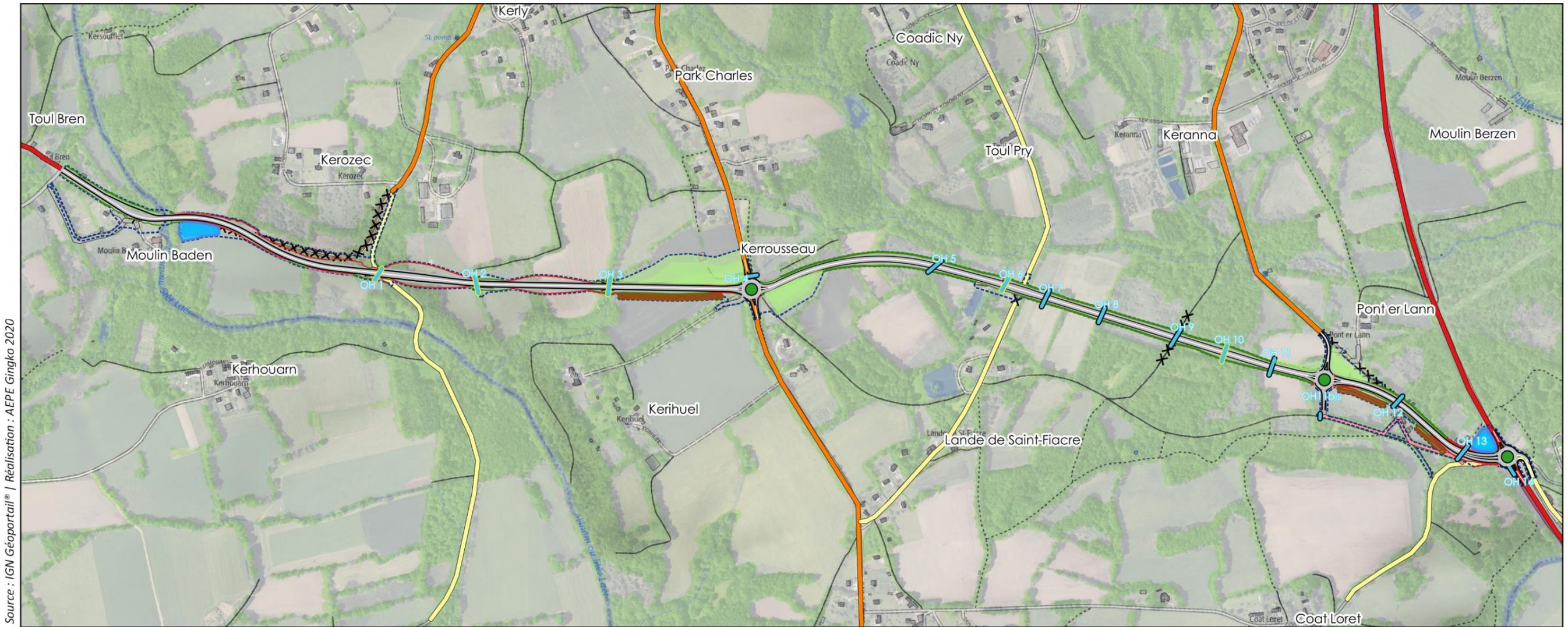
V.2. SECTEUR EST

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 ».



Source : IGN Géoportail® / Réalisation : AEPE Gingko 2020



Le projet retenu

- | | | | |
|-------------------|--|-------------------|-------------------------|
| Emprise du projet | Bassin de rétention | Merlon anti-bruit | Voies existantes |
| Voie à créer | Ouvrage hydraulique avec passage à faune | Modelé paysager | Voie principale |
| Deblais | Ouvrage hydraulique | | Voie secondaire |
| Remblais | | | Liaison locale |
| | | | Chemin |

Le projet retenu

VI. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

VI.1. MILIEU PHYSIQUE ET AQUATIQUE

Le profil vallonné de ce territoire implique un enjeu moyen, et relativement contraignant à l'ouest du fuseau qui nécessite une prise en compte particulière dans l'élaboration du tracé envisagé.

Le fuseau d'étude est traversé par des affluents du ruisseau de Park Charles et de l'Inam. Ils présentent un enjeu modéré dans le cadre du projet.

Par ailleurs, la zone d'étude est traversée par de nombreuses zones humides.

L'analyse des risques naturels a permis de mettre en évidence un seul enjeu vis-à-vis du projet. La nappe est susceptible de remonter en partie ouest du projet au niveau de la vallée de l'Inam, et sur le quart nord-est du fuseau d'étude, autour de la vallée de l'Ellé et de ses cours d'eau affluents également.

VI.2. MILIEU NATUREL

- Zonages du patrimoine naturel et continuités écologiques

Concernant les zonages du patrimoine naturel, la Zone Spéciale de Conservation « Rivière Ellé » (site Natura 2000) située dans l'aire d'étude éloignée du projet et en partie dans l'aire d'étude immédiate aux deux extrémités représente un enjeu important.

Concernant les continuités écologiques à l'échelle locale, les vallées boisées de l'Inam et l'Ellé, identifiées comme trame verte et bleue dans le SCOT du territoire de Roi Morvan Communauté, représentent un enjeu de conservation très fort tandis que le vallon du ruisseau du Park Charles représente un enjeu fort. Les petits ruisseaux et les ripisylves représentent des enjeux modérés.

- Flore

Les espèces végétales identifiées sur l'aire d'étude immédiate ne présentent pas d'enjeu car aucune n'est protégée ni n'a de statut particulier (liste rouge, ZNIEFF...).

En ce qui concerne les habitats floristiques, l'habitat Natura 2000 « 3260 » représenté par la rivière Inam, en bon état de conservation, a un niveau d'enjeu fort sur l'aire d'étude immédiate. Deux autres habitats possèdent des correspondances Natura 2000 mais ils sont considérés dans un état de conservation moyennement favorable puisque l'ensemble des caractéristiques de l'habitat n'est pas rassemblé. En effet, certaines espèces typiques de l'habitat 9120 Hêtraies atlantiques, acidophiles à sous-bois à *Ilex* et parfois *Taxus* sont peu présentes (cas du Houx) et pour l'habitat 6430 Mégaphorbiaies hydrophiles d'ourlets planitiaires et des étages montagnards à alpins, il manque des espèces rares, caractéristiques de ce type d'habitat. Ces habitats représentent des enjeux faibles sur l'aire d'étude immédiate.

- Faune

Les espèces présentant les enjeux les plus importants (moyen ou fort) en termes de destruction d'habitats sont des chauves-souris (Barbastelle d'Europe, Grand Rhinolophe, Murin à oreilles échancrées, Murin de Natterer), des poissons (Saumon atlantique, Lamproie marine, Truite commune, Lamproie de Planer), des oiseaux (Bouvreuil pivoine, Chardonneret élégant, Faucon crécerelle, Gobemouche gris, Martin-pêcheur, Pic mar et Verdier d'Europe), des invertébrés (Mulette perlière, Agrion de Mercure, Mélitée du Mélampyre, Lucane cerf-volant), un reptile (Vipère péliade), un amphibien (Grenouille rousse) et un mammifère semi-aquatique (Campagnol amphibie). Les habitats faunistiques à enjeux qui sont associés à ces espèces sont les vieilles haies de feuillus sur talus, les rivières de l'Inam et de l'Ellé, les ruisseaux, les prairies et friches humides, le vieux bâti, les boisements, les mares, les jardins et les landes.

Concernant le risque de mortalité en phase travaux, les espèces présentant les plus forts enjeux (enjeu fort) sont des oiseaux (Bouvreuil pivoine, Martin-pêcheur d'Europe), des chiroptères (Barbastelle d'Europe, Grand rhinolophe, Murin à oreilles échancrées), des poissons (Anguille, Saumon atlantique, Lamproie marine), des invertébrés (Agrion de Mercure et Mélitée du Mélampyre) et la Vipère péliade. Le risque de mortalité pour ces espèces est lié aux travaux d'abattage et de dessouchage des arbres, aux travaux dans les cours d'eau, aux travaux de destruction de bâtiments et aux travaux de terrassement des prairies humides. D'autres oiseaux et chiroptères, la Truite commune, la Lamproie de Planer, l'Escargot de Quimper, le Lucane cerf-volant, la Grenouille rousse, le Léopard vivipare et le Campagnol amphibie présentent des enjeux de niveau moyen en phase travaux.

En phase exploitation de la route (risque de collision), les espèces présentant les enjeux les plus forts sont le Grand rhinolophe (enjeu fort), la Vipère péliade, la Barbastelle d'Europe, le Murin à oreilles échancrées et la Loutre d'Europe (enjeu moyen).

VI.3. PAYSAGE ET PATRIMOINE

De façon générale, le paysage bocager, boisé et vallonné de Le Faouët représente un paysage typique de la Bretagne intérieure. Ces caractéristiques doivent donc faire l'objet d'une attention particulière voire d'une préservation selon les cas dans le cadre de l'insertion paysagère du futur projet.

À l'échelle du fuseau retenu, les éléments paysagers et patrimoniaux représentant des enjeux vis-à-vis du futur projet sont :

- Le relief marqué avec lequel il sera primordial de composer pour limiter les déblais et remblais ;
- La présence du ruisseau permanent au nord accompagné par une ripisylve dense qu'il est préférable de longer que de traverser ;
- La vallée de l'Inam qui représente un paysage emblématique et une ambiance paysagère remarquable à l'échelle du fuseau.
- Les éléments de végétation structurants comme les haies bocagères, les bois, les friches arborées qu'il faudra traverser tout en préservant les éléments de découverte et d'ouverture de ce bocage ;
- Les éléments de végétation particuliers à l'image de l'allée plantée de Kerihuel et du verger de la rue de Saint-Fiacre qui nécessitent une protection particulière vis-à-vis du projet ;
- La préservation du cadre de vie des multiples habitations situées aux abords des axes de communication traversant le fuseau retenu. Comme l'illustre la carte suivante les hameaux de Kerozec, Kerly, Kerrousseau

(Parc Charles), La lande de St-Fiacre et de Pont er Lann représentent des enjeux forts. Tandis que la ferme de Kerozec représente un enjeu moyen vis-à-vis du projet.

- L'insertion des potentielles intersections entre les axes existants et le futur projet (RD782, RD790, Rue de St-Fiacre) ;
- Les sentiers de randonnées qui sont des éléments indissociables du paysage rural et de la structure agricole des parcelles de Le Faouët. La traversée de ces parcours par le projet doit être évitée.
- Dans le cas d'une interception inévitable, l'enjeu paysager se situera dans la restauration de la liaison douce et la définition de son accompagnement dans le respect du paysage local ;
- Les abords de la fontaine Saint-Fiacre représentée à l'échelle du fuseau retenu des espaces privilégiés à préserver, et devront donc ainsi être évités par le passage du projet ;
- Enfin, les ouvertures visuelles sont peu nombreuses et deviennent donc des enjeux importants à préserver et à valoriser pour permettre la lecture des qualités paysagères de ces paysages ruraux bretons.

VI.4. MILIEU HUMAIN

L'aire d'étude du projet intersecte 4 territoires communaux : Meslan, Priziac et Lanvénegan sont des territoires à densité d'habitants très faible (entre 22 et 40 hab./km²) et Le Faouët qui est un pôle plus important avec une densité plus élevée que ses communes limitrophes .

Quelques maisons isolées et hameaux se situent dans l'aire d'étude immédiate, notamment : Moulin Baden, Kerrouseau ou Petit Coat Loret.

L'activité agricole est la principale activité de l'aire d'étude.

Les activités industrielles recensées (ZA de Guisriff, ZA du Pont Min et la Conserveire), à quelques kilomètres, génèrent un trafic de camions associé à leur activité.

La RD782 qui traverse le centre-ville de Le Faouët présente un trafic d'environ 2750veh/jour au Sud et 2000 veh/jour à l'Ouest. La RD790 traverse également le centre-ville par l'Est et présente un trafic de 3000 veh/jour au Nord et 1400 veh/jour au Sud. Le trafic poids lourds en centre-ville est important notamment sur la RD790 Nord avec en 2017 environ 180 PL/jour.

VI.5. SYNTHÈSE DE L'ÉTAT INITIAL

Le tableau ci-après synthétise, par thématique abordée, les enjeux qui ont pu être identifiés dans l'état initial de l'environnement et les recommandations d'aménagement qui en découlent pour éviter ou réduire les impacts potentiels du projet sur l'environnement.

Sous-thème	Enjeu identifié	Niveau d'enjeu	Recommandation d'aménagement
Milieu physique			
Contexte climatique	Conditions climatiques ne présentant pas de sensibilité particulière dans le cadre du projet.	NUL	/
Topographie et relief	Profil vallonné et relativement contraignant à l'ouest	MODERE	Prendre en compte les conditions topographiques dans l'élaboration du tracé
Géologie	Roches granitiques alternant avec des formations alluviales ne présentant pas d'enjeu particulier pour le projet	NUL	/
Pédologie	Trois Unités cartographiques des sols identifiés sur le site.	NUL	/
Risques naturels	Risque de remontée de nappe à l'ouest de l'aire d'étude présentant un enjeu faible	FAIBLE	/
Milieu aquatique			
Eaux superficielles	Aire d'étude traversée par l'Ellé, le ruisseau de Park Charles, l'Inam et certains affluents de l'Inam.	MODERE	Conserver des continuités hydrologiques
Zones humides	Présence d'environ 29ha de zones humides sur la zone d'étude (boisements, prairies, ripisylves, friches, étangs, cours d'eau et quelques parcelles cultivées)	FORT	Conserver les zones humides
Eaux souterraines	Masse d'eau souterraine du bassin versant de la Laïta Aucun captage d'eau potable ou de périmètre de protection au sein de l'aire d'étude Source de plusieurs petits écoulements sur la zone d'étude	MODERE	/
Usage de l'eau	Principalement utilisé pour l'agriculture	FAIBLE	/
Document de planification	Zone d'étude concernée par le SDAGE Loire Bretagne et le SAGE Ellé - Isole – Laïta, le PAPI Laïta et l'AZI Elle Inam	MODERE	Respecter les prescriptions des documents de planification Eviter les zones inondables et zone d'expansion de crue de l'Inam et du Parc Charles
Milieu naturel			
Continuités écologiques	Vallées boisées de l'Ellé et de l'Inam : corridors majeurs à l'échelle inter-communale	TRES FORT	Conserver la continuité aquatique, humide et boisée de ces 2 vallées
	Vallon de Park Charles : un corridor important à l'échelle locale	FORT	Conserver la continuité aquatique, humide et boisée de ces cours d'eau
	Ruisseaux et ripisylves : corridors secondaires à l'échelle locale	MODERE	
	Haies multistrates sur talus connectées au réseau bocager	FAIBLE	Conserver les haies et la connectivité du réseau bocager
Flore - Espèces	Aucune espèce patrimoniale	TRES FAIBLE	/
Flore - Habitats	Un habitat avec une correspondance Natura 2000 considéré en bon état de conservation	FORT	Conservation de la rivière Inam et de sa végétation
	Deux habitats avec des correspondances Natura 2000 mais considérés dans un état de conservation moyennement favorable puisque l'ensemble des caractéristiques de l'habitat n'est pas rassemblé	FAIBLE	Conserver les hêtraies atlantiques acidophiles et les mégaphorbiaies hydrophiles
Faune – Habitats	Vieilles haies sur talus avec arbres à cavités	FORT	Conserver les vieilles haies de feuillus sur talus

Sous-thème	Enjeu identifié	Niveau d'enjeu	Recommandation d'aménagement
	(habitats pour l'Escargot de Quimper, le Lucane cerf-volant, les reptiles, l'Ecureuil roux et plusieurs espèces d'Oiseaux, de Chiroptères et d'Amphibiens)		
	Bâti (habitats potentiels pour plusieurs espèces de Chiroptères et d'Oiseaux)	FORT	Conserver le vieux bâti
	Rivières de l'Ellé et de l'Inam : rivières à fonds grossiers et sans obstacles à la circulation jusqu'à la mer (habitats pour la Loutre d'Europe, le Martin-Pêcheur, la Mulette perlière et plusieurs espèces de Chiroptères et de Poissons dont la Lamproie marine et le Saumon atlantique)	FORT	Conserver les rivières, leurs berges, leurs fonds et leur continuité aquatique
	Etangs, ruisseaux (habitats pour l'Agrion de Mercure, le Campagnol amphibie, la Loutre d'Europe, les Amphibiens et plusieurs espèces de Poissons et de Chiroptères)	FORT	Conserver les étangs et ruisseaux (en particulier le ruisseau de St-Fiacre).
	Prairies humides (habitats pour les reptiles, la Mélitée du Méléampyre, les Amphibiens et plusieurs espèces de Chiroptères et d'Oiseaux)	FORT	Conserver les prairies humides
	Boisements et friches en cours de boisement (habitats pour l'Escargot de Quimper, les reptiles l'Ecureuil roux, et plusieurs espèces d'Oiseaux, de Chiroptères et d'Amphibiens)	MODERE	Conserver les boisements et friches boisées
	Jardins et landes (habitats pour plusieurs espèces d'Oiseaux)	MODERE	Conserver les jardins et les landes
	Mares et ornières (habitats pour les Amphibiens)	MODERE	Conserver les mares et ornières
Faune - Mortalité et dérangement pendant les travaux	Risque de mortalité des Chiroptères présents dans les vieux arbres feuillus	FORT	Conserver les vieux arbres feuillus Réaliser les travaux de défrichage en dehors des périodes d'hivernage et de mise bas des Chiroptères Déplacer avec précaution les arbres abattus favorables
	Risque de mortalité et de dérangement des espèces nichant dans les haies, boisements, landes et jardins (Oiseaux et Ecureuil roux)	FORT	Conserver les haies, boisements, landes et jardins Réaliser les travaux de défrichage en dehors de la période de nidification
	Risque de mortalité des Reptiles durant les travaux	FORT	Conserver les sites de ponte et de repos (mares, ornières, haies, boisements, talus) Réaliser les travaux de défrichage et décapage des sols en dehors de la période d'hivernage des amphibiens et des reptiles Mettre en place des clôtures petite faune temporaires autour des zones de travaux
	Risque de mortalité et de dérangement des Chiroptères et Oiseaux présents dans les bâtiments	FORT	Conserver les bâtiments Réaliser les travaux de démolition en dehors des périodes d'hivernage et de mise bas des Chiroptères et en dehors de la période de nidification des Oiseaux
	Risque de mortalité des espèces présentes dans les cours d'eau et les prairies humides	FORT	Conserver les cours d'eau et leurs berges Réaliser les travaux sur les cours d'eau en période d'étiage
	Risque de mortalité de l'Escargot de Quimper et du Lucane cerf-volant	MODERE	Conserver les haies, boisements et friches en cours de boisement Conserver les arbres et souches abattus à proximité du site afin que les larves terminent leur cycle
	Risque de mortalité des Amphibiens présents dans les mares, ornières et étangs	MODERE	Conserver les mares, ornières et étangs Réaliser les travaux de destruction des mares, ornières ou étangs en dehors de la période de reproduction des Amphibiens

Sous-thème	Enjeu identifié	Niveau d'enjeu	Recommandation d'aménagement
Faune – Mortalité routière	Risque de mortalité par collision pour les Chiroptères	FORT	Choisir un tracé limitant la traversée de corridors de déplacement pour les Chiroptères Mettre en place des ouvrages hydrauliques limitant le risque de traversée de la Faune volante à hauteur de véhicules
	Risque de mortalité par collision pour les Oiseaux	MODERE	Choisir un tracé limitant la traversée de corridors de déplacement pour les Oiseaux
	Risque de mortalité pour collision pour la Loutre d'Europe	MODERE	Choisir un tracé évitant la traversée de cours d'eau Mettre en place des banquettes à l'intérieur des ouvrages hydrauliques
	Risque de mortalité par écrasement des Reptiles	MODERE	Choisir un tracé évitant les prairies humides, les haies et les boisements Permettre la traversée de l'aménagement pour la petite faune
	Risque de mortalité par écrasement des Amphibiens	FAIBLE	Choisir un tracé limitant la traversée des zones humides et autres corridors de déplacement pour les Amphibiens Permettre la traversée de l'aménagement pour la petite faune
Paysage et patrimoine			
Relief et Hydrographie	Traversée de la vallée de l'Inam	MODERE	Préserver les ambiances paysagères liées au passage de l'Inam et adapter les ouvrages d'art permettant le franchissement de la vallée pour ne pas porter atteinte au caractère intime du lieu
	Présence d'un ruisseau permanent au nord du fuseau	FAIBLE	Favoriser une implantation du projet respectueuse de la topographie engendrant moins de déblais et de remblais
	Présence d'un relief marqué au sud du fuseau	FAIBLE	Favoriser une implantation du projet de façon linéaire en longeant les vallées, continuités paysagères principales du territoire
	Relief marqué et chahuté sur la partie ouest du fuseau	FAIBLE	
Éléments de végétation structurants	Présence de haies bocagères pluristratifiées marquant les reliefs et les liaisons douces	MODERE	Préserver la maille bocagère et boisée structurant la lecture du paysage et préservant le cadre de vie des habitations
	Présence de haies bocagères préservant le cadre de vie des habitations	MODERE	Prendre appui sur la maille bocagère à enjeu moyen pur l'intégration paysagère du projet
	Présence d'un corridor de végétation dense et épais implanté du nord au sud du fuseau étudié	MODERE	Conserver les éléments de découverte et d'accès du corridor de végétation dense (chemins agricoles et chemins de randonnée)
	Présence d'un verger et d'une allée plantée qui représentent des types de végétation rares et plus ornementaux à l'échelle du fuseau	MODERE	Préserver le verger et l'allée plantée de l'implantation du projet
Urbanisation et axes de communication	Présence de nombreux hameaux le long des axes de communication	FORT	Éloigner le tracé du projet des lieux de vie groupés à l'ambiance paysagère intimiste Préserver le cadre de vie des lieux d'habitations (conservation des nombreuses haies)
	Présence de 4 axes principaux traversant du nord au sud le fuseau étudié	MODERE	Faciliter la lecture du paysage au niveau des potentiels carrefours qui seront situés entre les axes existants et le futur tracé
Éléments touristiques et patrimoniaux	Présence de nombreux sentiers de randonnées dont la GR38	MODERE	Éviter au maximum les traversées de ces parcours pédestres. Dans le cas d'une interception inévitable, l'enjeu paysager se situera dans la restauration de la liaison douce et la définition de son accompagnement paysager
	Présence de la zone de préservation des abords de la fontaine Saint-Fiacre	MODERE	Les abords de la fontaine Saint-Fiacre sont espaces privilégiés à préserver, et devront donc ainsi être évités par le passage du projet
Ouvertures visuelles en direction du	Présence d'ouvertures ponctuelles retreintes par le tissu bocage	FAIBLE	Veiller à préserver le cadre de vie des habitations situées à proximité d'une ouverture visuelle restreinte
	Présence d'ouvertures visuelles lointaines qui favorisent la découverte du paysage environnant		Valoriser les ouvertures visuelles lointaines en direction de la silhouette de Le Faouët située au nord et de la vallée de l'Inam située au sud

Sous-thème	Enjeu identifié	Niveau d'enjeu	Recommandation d'aménagement
paysage environnant			
Ouvertures visuelles en direction du fuseau retenu	Deux ouvertures visuelles en direction du fuseau depuis le paysage environnant	FAIBLE	Préserver la perspective en conservant les haies et les boisements structurants les vues, notamment depuis la route de Kerozec où la perception du futur ouvrage serait impactante
Milieu humain			
Documents d'urbanisme	Projet devant être compatible avec les documents d'urbanisme	FORT	Respecter les zonages et les prescriptions des documents d'urbanisme
Démographie, population, habitat	Dynamique de population en diminution	MODERE	/
Réseaux de communication	Commune de Le Faouët commune non déviée et traversée par RD769 - Trafic poids lourds de 210 véh/jour en transit passant en partie en agglomération et à travers un hameau - Concernant les véhicules légers, la desserte locale est prépondérante. On note cependant un flux Guisriff-Lorient prépondérant. - Difficultés de girations et de visibilités sur le carrefour du Gohlen.	FORT	Améliorer la desserte du territoire en confortant un itinéraire prioritaire limiter le trafic dans le bourg de Le Faouët Sécuriser la traversée d'agglomération et la traversée des hameaux
Activités économiques	Présence d'activités industrielles (ZA du Pont Min et la Conserverie) générant un trafic important	MODERE	/
Etude agricole et sylvicole	Principale activité de l'aire d'étude. Agriculture tournée vers l'élevage bovin, Présence de parcelle en MAEC	MODERE	Eviter la division des parcelles agricoles limiter la division des parcelles agricoles Eviter la multiplication des délaissés
Contraintes et servitudes techniques	Présence de réseaux électriques et d'une canalisation de gaz dans l'aire d'étude	MODERE	Respecter les recommandations des différents gestionnaires des réseaux et servitudes
Risques industriels et technologiques	Présence d'un réseau de transport de matières dangereuses	FAIBLE	limiter le trafic dans le bourg
Cadre de vie et santé humaine	Ambiance sonore « faible » sur la zone d'étude ; Niveaux sonores inférieurs à 65dB(A) (6h-22h) et 60dB(A) (22h-6h)	FAIBLE	Respecter les seuils réglementaires en mettant en place des aménagements anti-bruit si besoin
	Aire d'étude globalement peu concerné par les pollutions atmosphériques.		/



Source : ORTHOPHOTO IGN / Réalisation : AEPE Gingko 2022



Niveaux d'enjeux

- Très faible
- Faible
- Modéré
- Fort
- Très fort

Synthèse des enjeux pour les milieux naturels

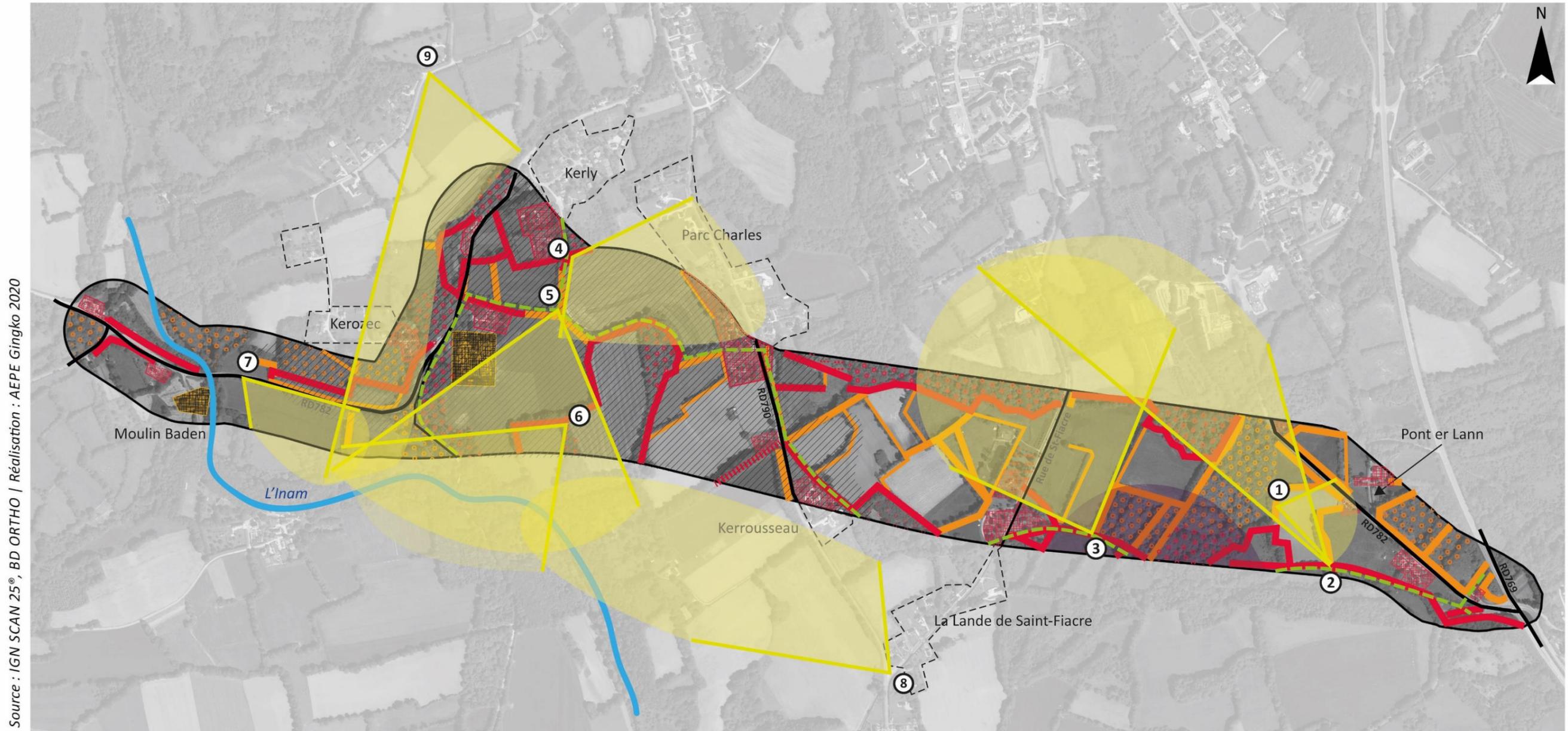
0 100 200 300 400 m



N



Synthèse des enjeux de conservation des habitats pour la Faune



Source : IGN SCAN 25®, BD ORTHO | Réalisation : AEPE Gingko 2020



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

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

Synthèse des enjeux paysagers et patrimoniaux

VII. IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

VII.1. MILIEU PHYSIQUE ET AQUATIQUE

Les travaux préparatoires du chantier, le décapage des terres végétales, ainsi que les terrassements nécessaires à la réalisation de la route (déblais et remblais), génèrent des mouvements de terre et le stockage provisoire de matériaux à proximité du chantier, ce qui modifie temporairement le relief (dépôts de terre stockée et merlons).

Les volumes de terres prélevés et ajoutés lors du chantier seront en partie régales au terme du chantier, ce qui va légèrement modifier la physiologie du modelé au sol. Dans la mesure du possible, les matériaux extraits des zones de déblai seront utilisés en zone de remblai. Le relief sera donc modifié définitivement mais de manière peu marquée et uniquement sur l'emprise de la route.

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

Il s'agit principalement de :

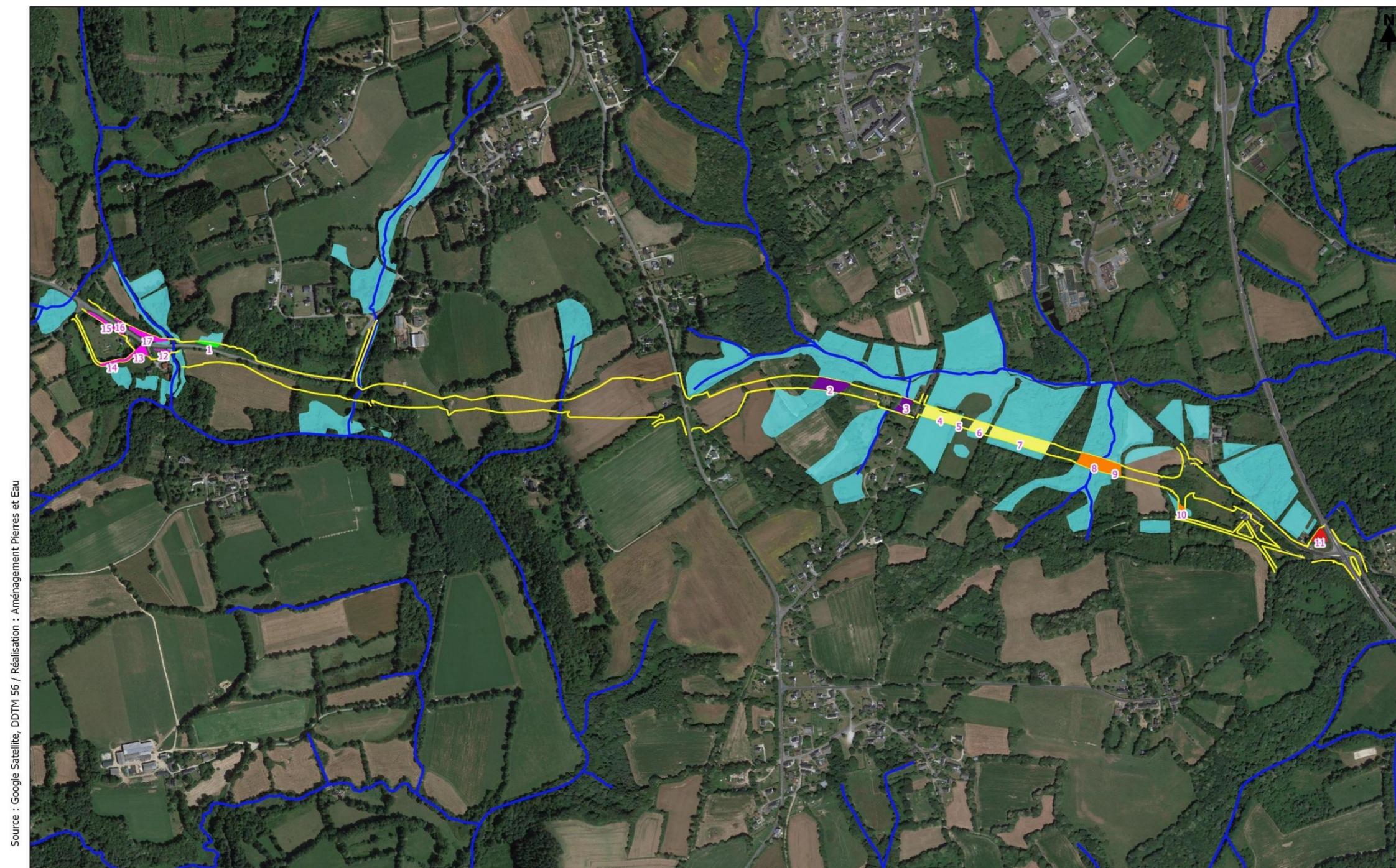
- une modification des conditions d'écoulement des eaux superficielles ou souterraines ;
- une imperméabilisation complémentaire susceptible d'augmenter les débits de pointe des cours d'eau récepteurs ;
- un apport supplémentaire de polluants chroniques ou saisonniers contribuant à la dégradation des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

L'ensemble du projet, tracé neuf et sécurisation de la RD 782 à l'approche de l'OA de l'Inam conduit à une perte de surface de zone inondable de 1577 m² et une perte de volume de 1 580 m³.

Par ailleurs, le projet possède une emprise totale sur 17 704 m² de zones humides soit 1,77 ha.

Regroupement des zones humides impactées en entités homogènes ou sites pour l'évaluation des fonctions

Site	Zone humide	Masse d'eau	Système	Surface (m ²)
ZH_1	1	FRGR0090	Versant et bas-versant	367
ZH_2	2	FRGR0079	Versant et bas-versant	3 120
	3		Versant et bas-versant	
ZH_3	4		Versant et bas-versant	6 866
	5		Versant et bas-versant	
	6		Versant et bas-versant	
	7		Versant et bas-versant	
ZH_4	8		Versant et bas-versant	3 369
	9		Versant et bas-versant	
	10		Versant et bas-versant	
ZH_5	11		FRGR0090	Versant et bas-versant
ZH_6	12	Alluvial		3 087
	13			
	14			
	15			
	16			
	17			

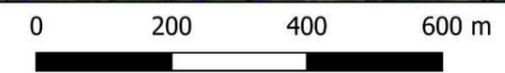


Source : Google Satellite, DDTM 56 / Réalisation : Aménagement Pierres et Eau



Sites définis pour l'évaluation des fonctions des zones humides

- | | |
|-----------------------|------------------------|
| — Emprise du projet | Sites évaluation ONEMA |
| — Cours d'eau DDTM 56 | ZH_1 |
| — Zones humides | ZH_2 |
| | ZH_3 |
| | ZH_4 |
| | ZH_5 |
| | ZH_6 |



Sites définis pour l'évaluation des fonctions des zones humides impactées

VII.2. MILIEU NATUREL

VII.2.1. LES IMPACTS DIRECTS

LA PERTE D'HABITATS (IMPACT DIRECT PERMANENT)

Lors de la phase travaux (opérations de défrichage, d'excavation, de terrassement), la perte d'habitat peut se traduire par la destruction ou la perturbation d'éléments paysagers déterminants pour la reproduction, l'alimentation ou le déplacement des espèces animales. Dans le cadre de ce projet, il s'agit principalement du risque d'impact sur les haies (vieux arbres et talus associés), les boisements, les landes, les mares, les bâtiments, les prairies humides et les cours d'eau.

Le tracé retenu pour ce projet routier est présenté sur la carte page suivante avec les enjeux identifiés pour la conservation des habitats de la faune.

LE RISQUE DE MORTALITE ROUTIERE (IMPACT DIRECT PERMANENT)

L'aménagement d'une nouvelle route engendre de fait un risque de mortalité par collision ou écrasement avec les véhicules lorsque les espèces animales traversent l'infrastructure.

Tous les groupes d'espèces sont concernés. Plusieurs études confirment en France la mortalité due aux infrastructures routières sur les Chiroptères (Arthur, 2006 ; Setra, 2008 ; Gore, 2012), l'Avifaune (Girard, 2012 ; Guinard, 2014), les Amphibiens (Cerema, 2019), les Reptiles (Cerema, 2015), les Mammifères terrestres (Billon, 2018 ; FGAO, 2010), l'Entomofaune (Cerema, 2019).

LE RISQUE DE MORTALITE PENDANT LES TRAVAUX (IMPACT DIRECT TEMPORAIRE)

Les travaux de défrichage, de terrassement et de traversée de cours d'eau liés à la construction d'une route peuvent induire la mortalité des espèces peu mobiles et/ou en période de nidification. Ainsi, les travaux de défrichage (haies, boisements, landes) peuvent engendrer la mortalité des oiseaux (nichées ou jeunes oiseaux), des chauves-souris (gîtes diurnes) ou des insectes (coléoptères saproxylophages). Les travaux de terrassement (décapage des sols, comblement des mares, destruction des talus) peuvent eux provoquer la mortalité des oiseaux (espèces nichant au sol), des reptiles (refuges et sites de reproduction) et des amphibiens (refuges terrestres et sites de ponte aquatiques). Enfin, les travaux sur les cours d'eau (mise à sec temporaire, déviation, entretien d'ouvrages)

peuvent induire une mortalité pour les poissons et les espèces se reproduisant dans les berges (mammifères semi-aquatiques et oiseaux).

VII.2.2. LES IMPACTS INDIRECTS

LA FRAGMENTATION DES HABITATS (IMPACT INDIRECT PERMANENT)

La construction d'une infrastructure de transport peut créer pour plusieurs animales un effet de barrière fragmentant plusieurs habitats nécessaires à ces espèces. Plusieurs raisons sont possibles :

- Certaines espèces sont trop petites ou peu mobiles pour traverser une infrastructure avec grillages, talus abruptes ou murets (amphibiens, micromammifères, reptiles, invertébrés) ;
- Certaines espèces peuvent traverser mais le fort taux de mortalité causé par les forts trafics limite le nombre d'individus traversant finalement l'aménagement (amphibiens, invertébrés) ;
- Certaines espèces sont fortement sensibles au dérangement et ne s'aventurent pas à traverser une infrastructure routière (oiseaux, mammifères).

La fragmentation des habitats causée par le projet a été développée dans la partie « Les impacts sur les continuités écologiques ».

LE RISQUE DE DERANGEMENT PENDANT LES TRAVAUX (IMPACT INDIRECT TEMPORAIRE)

En phase de travaux, en plus du risque de mortalité, la présence régulière des intervenants de chantier et des engins à proximité des haies, boisements et bâtiments peut engendrer un dérangement pour l'Avifaune et les Mammifères, espèces sensibles au dérangement, particulièrement en période de reproduction. Le dérangement peut par exemple engendrer l'abandon de nichées pour les oiseaux ou une perturbation hivernale entraînant une perte d'énergie pour les chauves-souris.

Pour ces espèces, cet impact indirect est donc étroitement associé au risque de mortalité causé par ces mêmes travaux sur les haies, boisements et bâtiments. Pour l'Avifaune et les Mammifères, il sera donc traité en même temps que le risque de mortalité en phase travaux.

Le tableau ci-dessous présente une synthèse des différents enjeux et impacts potentiels concernant les milieux naturels. Le niveau d'impact potentiel retenu dans ce tableau est le niveau maximum déterminé pour une des espèces ou habitats concernés (détaillés ci-avant). **Ainsi, pour chaque ligne d'enjeu, plusieurs espèces sont regroupées par habitats, taxons ou types d'impact. Le niveau d'enjeu retenu est le niveau le plus fort observé dans le groupe d'espèces citées. Ce principe a tendance à augmenter les niveaux d'enjeu/impacts pour certaines espèces citées mais il vise à faciliter la compréhension des impacts et le dimensionnement des mesures.** A noter que les surfaces et linéaires d'habitats indiqués concernent les impacts directs (aménagement de la déviation) et les impacts indirects (liés à l'aménagement des sites compensatoires).

	Type d'enjeu	Enjeu identifié à l'état initial	Espèces ou habitats concernés	Période concernée	Niveau de l'enjeu	Impacts potentiels du projet retenu		
						Nature de l'effet	Phase	Niveau de l'impact brut potentiel
Continuités écologiques	Conservation des continuités écologiques	Conservation des corridors boisés et aquatiques	Vallées boisées de l'Ellé et de l'Inam	Toute l'année	Très fort	Aucun	Exploitation	Négligeable
			Vallon boisé du ruisseau du Park Charles		Fort	Aucun	Exploitation	Négligeable
			Ruisseaux temporaires et leurs ripisylves		Moyen	Interception de 4 ruisseaux par le tracé retenu	Exploitation	Modéré
			Haies multistrates sur talus connectées au réseau bocager		Faible	Interception d'une quinzaine de haies par le tracé retenu	Exploitation	Faible
Flore	Conservation d'habitats floristiques	Conservation de la rivière Inam et de sa végétation	Habitat N2000 <i>Rivières des étages planitiaires à montagnards avec végétation du Ranunculon fluitantis et du Callitricho-Batrachion</i>	Toute l'année	Fort	Aucun	Travaux	Négligeable
		Conservation des hêtraies atlantiques acidophiles	Habitat N2000 <i>Hêtraies atlantiques, acidophiles à sous-bois à Ilex et parfois Taxus</i>		Faible	Destruction de 0,25ha	Travaux	Faible
		Conservation des Mégaphorbiaies hydrophiles	Habitats N2000 <i>Mégaphorbiaies hydrophiles d'ourlets planitiaires et des étages montagnards à alpin</i>		Faible	Destruction de 0,01ha	Travaux	Négligeable
Faune	Conservation d'habitats	Conservation des vieilles haies de feuillus sur talus avec arbres à cavités potentielles	Barbastelle, Murin à moustaches, M. de Daubenton, M. de Natterer, M. d'Alcathoe, Noctule de Leisler, Pipistrelle de Nathusius, Pic mar, Pic noir, Pic épeichette, Mésange nonnette, Gobemouche gris, Ecureuil roux, Amphibiens, Couleuvre helvétique, Lézard vivipare, Orvet fragile, Escargot de Quimper	Toute l'année	Fort	Destruction d'environ 1968 mètres de haies (8% des haies de l'aire d'étude)	Travaux	Modéré
		Conservation des bâtiments	Grand rhinolophe, Murin à oreilles échancrées, Oreillard gris, Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl, Pipistrelle pygmée, Sérotine commune, Faucon crécerelle, Hirondelle rustique, Lézard des murailles		Fort	Destruction de 10 bâtiments sans indices de présence de chauves-souris mais avec un nid d'Hirondelle rustique	Travaux	Faible
		Conservation des rivières courantes à fonds grossiers et sans obstacles à la circulation jusqu'à la mer (Inam et Ellé)	Lamproie marine, Lamproie de Planer, Saumon atlantique, Anguille, Chabot, Truite commune, Murin de Daubenton, Noctule de Leisler, Pipistrelles, Grand Rhinolophe, Martin-pêcheur d'Europe, Loure d'Europe		Fort	Aucun	Travaux	Négligeable
		Conservation des étangs, des ruisseaux et de leurs berges	Agrion de Mercure, Campagnol amphibie, Reptiles, Loure d'Europe, Murin de Daubenton, Noctule de Leisler, Pipistrelles, Martin-pêcheur d'Europe, Hirondelle rustique, Hirondelle de fenêtre, Martinet noir, Crapaud épineux, Salamandre tachetée, Grenouille agile, Grenouille rousse, Anguille		Fort	Traversée par le tracé retenu du ruisseau de St-Fiacre où se reproduit l'Agrion de Mercure et le Campagnol amphibie	Travaux	Fort
		Conservation des landes et jardins avec végétation à feuilles persistantes	Chardonneret élégant, Verdier d'Europe, Engoulevent d'Europe, Serin cini		Moyen	Traversée par le tracé retenu de 3 autres ruisseaux sans habitats de reproduction	Travaux	Faible
		Conservation des prairies/friches humides	Mélicée du mélampyre, Grand rhinolophe, Murin à oreilles échancrées, Oreillard gris, Murin de Daubenton, Pipistrelles, Noctule de Leisler, Sérotine commune, Faucon crécerelle, Hirondelle rustique, Hirondelle de fenêtre, Martinet noir, Amphibiens, Vipère péliade, Couleuvre helvétique, Lézard vivipare, Orvet fragile		Fort	Disparition d'environ 3,18ha de prairies et friches humides	Travaux	Modéré
		Conservation des boisements et friches en cours de boisement	Bouvreuil pivoine, Fauvette des jardins, Mésange nonnette, Pic épeichette, Escargot de Quimper, Couleuvre helvétique, Lézard vivipare, Orvet fragile, Crapaud épineux, Grenouille agile, Grenouille rousse, Salamandre tachetée		Moyen	Destruction d'environ 1,78ha de boisements et friches boisées	Travaux	Faible
		Conservation des landes et jardins avec végétation à feuilles persistantes	Chardonneret élégant, Verdier d'Europe, Engoulevent d'Europe, Serin cini		Moyen	Destruction d'environ 1,06ha de jardins et 0,34ha de landes à ajoncs	Travaux	Faible
		Conservation des mares et ornières temporaires	Couleuvre helvétique, Salamandre tachetée, Grenouille agile, Grenouille rousse		Moyen	Aucun	Travaux	Négligeable
		Conservation des vieux chênes	Lucane cerf-volant		Moyen	Destruction d'environ 50 vieux chênes	Travaux	Faible

	Type d'enjeu	Enjeu identifié à l'état initial	Espèces ou habitats concernés	Période concernée	Niveau de l'enjeu	Impacts potentiels du projet retenu			
						Nature de l'effet	Phase	Niveau de l'impact brut potentiel	
		Conservation des haies et boisements avec résineux	Roitelet huppé, Ecureuil roux		Faible	Aucun	Travaux	Négligeable	
Faune	Risque de mortalité et dérangement pendant les travaux	Risque de mortalité et de dérangement des espèces nichant dans les haies, boisements, landes et jardins	Pic mar, Pic noir, Pic épeichette, Mésange nonnette, Gobemouche gris, Chardonneret élégant, Verdier d'Europe, Serin cini, Roitelet huppé, Engoulevent d'Europe, Bouvreuil pivoine, Fauvette des jardins, Ecureuil roux	Du 1er février au 31 août	Fort	Risque de mortalité lors des travaux de défrichage	Travaux	Fort	
		Risque de mortalité et de dérangement des Chiroptères arboricoles	Barbastelle d'Europe, Murin à moustaches, Murin de Daubenton, Murin de Natterer, Murin d'Alcathoe, Noctule de Leisler, Pipistrelle de Nathusius,	Toute l'année	Fort	Risque de mortalité lors des travaux de défrichage	Travaux	Fort	
		Risque de mortalité des Amphibiens et Reptiles en phase travaux	Vipère péliade, Couleuvre helvétique, Lézard des murailles, Lézard vivipare, Orvet fragile, Crapaud épineux, Grenouille agile, Grenouille rousse, Salamandre tachetée	Toute l'année	Fort	Risque de mortalité lors des travaux de défrichage et de décapage des sols	Travaux	Modéré	
		Risque de mortalité de l'Escargot de Quimper en phase travaux	Escargot de Quimper	Toute l'année	Fort	Risque de mortalité lors des travaux de défrichage et de décapage des sols	Travaux	Faible	
		Risque de mortalité et de dérangement des Chiroptères présents dans les bâtiments	Grand rhinolophe, Murin à oreilles échanquées, Oreillard gris, Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl, Pipistrelle pygmée, Sérotine commune	Toute l'année	Fort	Risque très faible de mortalité pour des individus de Pipistrelle commune	Travaux	Négligeable	
		Risque de mortalité des espèces présentes dans les rivières et leurs berges	Martin-pêcheur d'Europe, Loutre d'Europe, Mulette perlière, Lamproie marine, Lamproie de Planer, Saumon atlantique, Anguille, Chabot, Truite commune	Toute l'année	Fort	Aucun	Travaux	Négligeable	
		Risque de mortalité de la Mélitée du mélampyre	Mélitée du Mélampyre	Toute l'année	Fort	Risque de mortalité des chenilles/chrysalides lors du terrassement des prairies humides	Travaux	Fort	
		Risque de mortalité de l'Agrion de Mercure et du Campagnol amphibie	Agrion de Mercure, Campagnol amphibie	Du 1er avril au 31 août	Fort	Risque de mortalité des larves, des jeunes ou des adultes durant les travaux sur les ruisseaux (notamment celui de Saint-Fiacre)	Travaux	Fort	
		Risque de mortalité de l'Escargot de Quimper en phase travaux	Escargot de Quimper	Toute l'année	Moyen	Risque de mortalité lors des travaux de défrichage et de décapage des sols	Travaux	Modéré	
		Risque de mortalité et de dérangement de l'Avifaune nichant dans les bâtiments	Hirondelle rustique, Faucon crécerelle	Du 1er mars au 31 août	Moyen	Aucun	Travaux	Négligeable	
		Risque de mortalité des amphibiens présents dans les mares, ornières et étangs	Salamandre tachetée, Grenouille agile, Grenouille rousse et Crapaud épineux	Du 1er janvier au 30 juin	Moyen	Aucun	Travaux	Négligeable	
		Risque de mortalité des insectes saproxylophages	Lucane cerf-volant	Toute l'année	Moyen	Risque de mortalité lors des travaux de dessouchage et abattage des arbres	Travaux	Modéré	
		Risque de mortalité routière	Risque de mortalité par collision pour les Chiroptères	Grand rhinolophe, Barbastelle d'Europe, Murin à oreilles échanquées, Murin de Natterer, Pipistrelle commune	Du 1er mars au 31 octobre	Fort	Risque de collision au niveau des corridors de déplacement coupés par le tracé	Exploitation	Modéré
			Risque de mortalité par collision pour l'Avifaune	Martin-pêcheur d'Europe, Bouvreuil pivoine	Toute l'année	Moyen	Risque de collision au niveau des 4 petits vallons humides franchis par le tracé	Exploitation	Faible
			Risque de mortalité par écrasement pour les reptiles	Vipère péliade, Couleuvre helvétique, Lézard des murailles, Lézard vivipare, Orvet fragile	Du 1er mars au 31 octobre	Moyen	Risque de d'écrasement lors des traversées de route	Exploitation	Faible
Risque de mortalité routière par collision pour la Loutre d'Europe	Loutre d'Europe		Toute l'année	Moyen	Risque de collision au niveau des 4 petits ruisseaux franchis par le tracé	Exploitation	Modéré		
Risque de mortalité par écrasement des Amphibiens	Salamandre tachetée, Grenouille agile, Grenouille rousse et Crapaud épineux		Toute l'année (pic février-mars)	Faible	Risque d'écrasement au niveau des 4 petits vallons humides franchis par le tracé	Exploitation	Faible		

VII.3. PATRIMOINE ET PAYSAGE

À l'échelle de l'ensemble du tracé, la partie ouest du projet est en majorité en déblai et la partie est du projet en remblai. Le projet varie ainsi entre déblai et remblai et tente de coller au plus près du terrain tout en assurant un profil en long sans trop de déclivité pour la sécurité de l'utilisateur.

Le projet vient détruire quelques haies à enjeu fort et moyen qui sont parfois situées à proximité de hameaux (Kerrousseau, Pont er Lann et Petit Coat Loret).

Le projet intercepte plusieurs fois le passage des chemins de randonnées et de découverte du territoire sans les supprimer. Des aménagements sont à prévoir, toutefois le projet prend bien en compte le passage de ces chemins d'accès et les conserve. De plus, le tracé est situé sur le verger qui va donc disparaître.

Certaines maisons et fermes isolées sont situées sur le tracé du projet. De plus, des perceptions visuelles depuis les lieux de vie proches (Kerrousseau, Pont er Lann et Petit Coat Loret) sont possibles.

Cinq intersections entre le projet et des axes routiers existants sont relevées (Au niveau de Kerozec, de Kerrousseau et la RD 790, de la Rue Saint Fiacre, de Pont er Lann et la RD 782, et au niveau de Beg er Roc'h et la RD 769).

Le projet est situé dans le périmètre de la zone de préservation des abords de la fontaine mais à l'extrémité nord et n'impact en rien l'ambiance paysagère initiale bordant ce lieu patrimonial. Le contexte très boisé empêche toute perception visuelle depuis la fontaine sur le projet routier.

Sur l'ensemble du tracé, le projet intercepte à trois reprises les itinéraires de randonnées locales empruntés régulièrement et entretenus.

VII.4. MILIEU HUMAIN

Tout chantier de construction génère des nuisances sur l'environnement proche.

La présence d'un chantier peut induire de multiples nuisances qu'il convient de minimiser. Leur réduction permet en outre de limiter les problèmes de sécurité associés et les plaintes des riverains.

La sensibilité des riverains à des nuisances plutôt qu'à d'autres dépend des personnes (catégorie socioprofessionnelle, âge, locataire ou propriétaire, habitant ou professionnel...), de leur expérience en matière de vécu de chantier ...

Elles pourront se traduire notamment par :

- des perturbations temporaires des circulations automobiles sur le réseau routier situé dans l'aire ;
- des nuisances acoustiques ;
- des vibrations liées aux engins de travaux et au trafic dévié ;
- des envols de poussières générés par le passage des camions, les travaux...

Les travaux de construction du contournement de Le Faouët nécessitent l'acquisition de bâtiment (habitations ou autres). L'habitation la plus proche se situant à moins de 10 m de la zone du projet, les travaux pourront donc avoir des effets sur les bâtiments.

Toutefois, les impacts seront positifs pour le plus grand nombre, à savoir les riverains de la RD 782 dans le bourg de Le Faouët et qui verront les nuisances liées au trafic (bruit, poussières, vibrations...) diminuer fortement. La sécurité des usagers sera, par conséquent, améliorée notamment du fait de déplacement du trafic routier des poids-lourds sur le contournement.

Les impacts acoustiques sur l'habitat sont de deux ordres, positif et négatif, selon les points étudiés. En effet, le contournement va permettre de réduire les nuisances acoustiques, provoquées par la circulation et notamment des poids-lourds, au sein du bourg de Le Faouët, induisant un effet positif sur le cadre de vie. Cependant, le contournement provoquera un effet négatif sur les différents lieux-dits et habitations présents à proximité du tracé (dépassement du seuil réglementaire au niveau de Petit Coat Loret).

Il reste que la solution retenue, tout en conservant sa fonctionnalité, est un compromis pour limiter les impacts visuels et acoustiques pour les riverains.

Par ailleurs, la présence du personnel de chantier aura pour effet indirect de favoriser les commerces et services locaux (restaurants et commerces, hébergement...) durant toute la phase de travaux. Plus tard, les entreprises installées à Le Faouët seront desservies directement par la déviation au niveau des giratoires de « Pont er Lann » et de « Kerrousseau ».

En ce qui concerne l'activité agricole, 8 exploitations agricoles et 4 exploitations forestières sont présentes dans le fuseau d'étude du projet entraînant essentiellement un effet de coupure et d'emprise des parcelles agricoles, augmentant ainsi le nombre d'îlots par exploitation. Ce nombre plus important d'îlots pourra engendrer des allongements de parcours et des difficultés d'exploitation (parcelles de petites tailles, aux formes complexes, sur lesquelles les engins agricoles ne peuvent pas se déplacer aisément).

VII.5. SYNTHÈSE DES IMPACTS

Le tableau suivant expose de manière synthétique les impacts du projet routier sur l'environnement. Pour une lecture simplifiée et rapide, un code couleur permet de hiérarchiser les impacts de positif à très fort. La dernière colonne indique la nécessité ou non de mettre en place des mesures au regard du niveau de l'impact identifié.

Tableau 1 : Synthèse des effets (avant mesures) du projet sur l'environnement

Sous-thème	Enjeu identifié	Niveau d'enjeu	Impacts potentiels du projet	Niveau d'impact avant mesures	Mesures nécessaires
Milieu physique					
Contexte climatique	Conditions climatiques ne présentant pas de sensibilité particulière dans le cadre du projet.	NUL	/	NUL	NON
Topographie et relief	Profil vallonné et relativement contraignant à l'ouest	MODERE	Mouvement et stockage provisoire de terre Déblais et remblais	FAIBLE	NON
Géologie	Roches granitiques alternant avec des formations alluviales ne présentant pas d'enjeu particulier pour le projet	NUL	Décapage des terrains dans les secteurs en déblais et éventuels apports extérieurs de matériaux pour la constitution des remblais	Faible	OUI
Pédologie	Trois Unités cartographiques des sols identifiés sur le site	FORT	Risques de pollution	Faible	OUI
Risques naturels	Risque de remontée de nappe à l'ouest de l'aire d'étude présentant un enjeu faible	FAIBLE	/	NUL	OUI
Milieu aquatique					
Eaux superficielles	Aire d'étude traversée par l'Ellé, le ruisseau de Park Charles, l'Inam et certains affluents de l'Inam.	MODERE	Impact sur les continuités hydrauliques	FAIBLE	OUI
			Risque de pollution en phase chantier	FAIBLE	OUI
			Augmentation du volume des eaux de ruissellement	MODERE	OUI
			Risque de pollution accidentelle	FAIBLE	OUI
			Risque de pollution chronique	FAIBLE	OUI
			Perte de surface de zone inondable de 1577 m ² et de volume de 1 580 m ³	MODERE	OUI
Zones humides	Présence d'environ 29ha de zones humides sur la zone d'étude	FORT	Destruction de 1,77 ha de zones humides	FORT	OUI
Eaux souterraines	Masse d'eau souterraine du bassin versant de la Laïta Aucun captage d'eau potable ou de périmètre de protection au sein de l'aire d'étude Source de plusieurs petits écoulements sur la zone d'étude	MODERE	Risque de pollution accidentelle	FAIBLE	OUI
			Risque de pollution chronique	FAIBLE	OUI
			Impact des Déblais - Drainage des eaux souterraine	FAIBLE	OUI
			Impact des Remblais - Tassement du sol	FAIBLE	OUI
Usage de l'eau	Principalement utilisé pour l'agriculture	FAIBLE	Cf. étude agricole	FAIBLE	OUI
Document de planification	Zone d'étude concernée par le SDAGE Loire Bretagne et le SAGE Ellé - Isole - Laïta	MODERE	Projet compatible	FAIBLE	OUI
Milieu naturel					
Continuités écologiques	Vallées boisées de l'Ellé et de l'Inam	TRES FORT	/	NUL	OUI
	Vallon boisé du ruisseau du Park Charles	FORT	/	NUL	NON
	Ruisseaux temporaires et leurs ripisylves	MODERE	Interception de 4 ruisseaux par le tracé retenu	Modéré	OUI
	Haies multistrates sur talus connectées au réseau bocager	FAIBLE	Interception d'une quinzaine de haies par le tracé retenu	Faible	OUI
Flore	Habitat N2000 <i>Rivières des étages planitiaires à montagnards avec végétation du Ranunculus fluitans et du Callitriche-Batrachion</i>	FORT	/	NUL	NON
	Habitat N2000 <i>Hétraies atlantiques, acidophiles à sous-bois à Ilex et parfois Taxus</i>	FAIBLE	Destruction de 0,25ha	Faible	NON
	Habitats N2000 <i>Mégaphorbiaies hydrophiles d'ourlets planitiaires et des étages montagnard à alpin</i>	FAIBLE	Destruction de 0,01ha	NUL	NON
Boisement	Présences de boisement dans la zone d'étude	MODERE	Destruction de 1,2 ha de boisement soumis à autorisation de défrichement	MODERE	OUI

Sous-thème	Enjeu identifié	Niveau d'enjeu	Impacts potentiels du projet	Niveau d'impact avant mesures	Mesures nécessaires
Faune - Habitats	Vieilles haies sur talus avec arbres à cavités (Escargot de Quimper, Lucane cerf-volant, Lézard vivipare, Ecureuil roux, Oiseaux, Chiroptères et Amphibiens)	FORT	Destruction d'environ 1968 mètres de haies (7% des haies de l'aire d'étude)	MODERE	OUI
	Bâtiments (Chiroptères et Oiseaux)	FORT	Destruction de 10 bâtiments sans indices de présence de chauves-souris mais avec un nid d'Hirondelle rustique	FAIBLE	NON
	Rivières de l'Ellé et de l'Inam : rivières à fonds grossiers et sans obstacles à la circulation jusqu'à la mer (Loutre d'Europe, Martin-Pêcheur, Chiroptères, Poissons)	FORT	/	NUL	NON
	Etangs et ruisseaux (Agrion de Mercure, Campagnol amphibie, Loutre d'Europe, Amphibiens, Reptiles, Poissons et Chiroptères)	FORT	Interception du ruisseau de St-Fiacre	FORT	OUI
	Boisements et friches en cours de boisement (Escargot de Quimper, Lézard vivipare, Ecureuil roux, Oiseaux, Chiroptères, Amphibiens)	MODERE	Destruction d'environ 1,78ha de boisements et friches boisées	FAIBLE	OUI
	Jardins et landes (Oiseaux)	MODERE	Destruction d'environ 1,06ha de jardins et 0,34ha de landes	FAIBLE	NON
	Mares et ornières (Amphibiens et Reptiles)	MODERE	/	NUL	NON
	Prairies et friches humides (Vipère péliade, Mélitée du Mélampyre, Lézard vivipare, Amphibiens, Chiroptères et Oiseaux)	FORT	Destruction d'environ 3,18ha de prairies et friches humides	MODERE	OUI
Faune – Mortalité et dérangement pendant les travaux	Risque de mortalité et de dérangement des espèces nichant dans les haies, boisements, landes et jardins (Oiseaux, Ecureuil roux)	FORT	Risque de mortalité lors des travaux de défrichement	FORT	OUI
	Risque de mortalité et de dérangement des Chiroptères arboricoles en phase travaux	FORT	Risque de mortalité lors des travaux de défrichement	FORT	OUI
	Risque de mortalité des Amphibiens et Reptiles en phase travaux	FORT	Risque de mortalité lors des travaux de défrichement et de décapage des sols	MODERE	OUI
	Risque de mortalité de l'Escargot de Quimper en phase travaux	MODERE	Risque de mortalité lors des travaux de défrichement et de décapage des sols	MODERE	OUI
	Risque de mortalité et de dérangement des Chiroptères et des Oiseaux présents dans les bâtiments	FORT	Risque très faible de mortalité pour des individus de Pipistrelle commune	NUL	NON
	Risque de mortalité des espèces présentes dans les cours d'eau et leurs berges (Martin-pêcheur d'Europe, Loutre d'Europe, Mulette perlière, Poissons)	FORT	Risque de mortalité pour la Truite, la Lamproie de Planer et le Chabot lors des travaux de pose/aménagement des ouvrages sur les ruisseaux	MODERE	OUI
	Risque de mortalité de la Mélitée du Mélampyre	FORT	Risque de mortalité des larves et chenilles lors des travaux de terrassement des prairies humides (0,53ha concernés)	FORT	OUI
	Risque de mortalité des amphibiens présents dans les mares, ornières et étangs	MODERE	/	NUL	NON
Risque de mortalité des insectes saproxylophages (Lucane cerf-volant)	MODERE	Risque de mortalité lors des travaux de défrichement	MODERE	OUI	
Faune – Mortalité routière	Risque de mortalité routière par collision pour la faune volante (Chiroptères et Oiseaux)	FORT	Risque de collision au niveau des corridors de déplacement coupés par le tracé retenu	MODERE	OUI
	Risque de mortalité par collision pour la Loutre d'Europe	MODERE	Risque de collision au niveau des 4 petits ruisseaux franchis par le tracé	MODERE	OUI
	Risque de mortalité routière par écrasement des Amphibiens et les Reptiles	MODERE	Risque d'écrasement au niveau des 4 petits vallons humides franchis par le tracé	MODERE	OUI
Paysage et patrimoine					
Relief et Hydrographie	Traversée de la vallée de l'Inam	MODERE	Le projet reprend le tracé initial du pont franchissant l'Inam sur la RD 782. Le gabarit de l'ouvrage d'art s'élargit mais cela ne modifie pas l'ambiance resserrée et intimiste existante.	MODERE A FAIBLE	NON
	Présence d'un ruisseau permanent au nord du fuseau	FAIBLE	Le tracé du projet ne vient pas rompre la continuité du ruisseau permanent situé au nord.	NUL	NON
	Présence d'un relief marqué au sud du fuseau	FAIBLE	Le projet traverse une zone de relief marqué sur sa partie ouest (visible sur la coupe AA') et vient modifier le modelé de terrain initial. A ce niveau, le tracé est globalement en déblai et donc le plus souvent non visible depuis les alentours ce qui permet de conserver les ambiances paysagères existantes car la route sera peu visible depuis les abords.	MODERE A FAIBLE	NON

Sous-thème	Enjeu identifié	Niveau d'enjeu	Impacts potentiels du projet	Niveau d'impact avant mesures	Mesures nécessaires
	Relief marqué et chahuté sur la partie ouest du fuseau	FAIBLE	La partie ouest du projet est en majorité en déblai et la partie est du projet en remblai. Le projet varie ainsi entre déblai et remblai et tente de coller au plus près du terrain tout en assurant un profil en long sans trop de déclivité pour la sécurité de l'utilisateur.		OUI
Éléments de végétation structurants	Présence de haies bocagères pluristratifiées marquant les reliefs et les liaisons douces	MODERE	L'emprise du projet engendre la suppression de haies dans ce paysage de bocage dense.	MODERE	OUI
	Présence de haies bocagères préservant le cadre de vie des habitations	MODERE	Le projet vient détruire quelques haies à enjeu fort et moyen qui sont parfois situées à proximité de hameaux.	FORT	OUI
	Présence d'un corridor de végétation dense et épais implanté du nord au sud du fuseau étudié	MODERE	Le projet intercepte plusieurs fois le passage des chemins de randonnées et de découverte du territoire sans les supprimer.	MODERE	OUI
	Présence d'un verger	MODERE	Le tracé est situé sur le verger qui va donc disparaître.	FORT	OUI
	Présence d'une allée plantée qui représentent des types de végétation rares et plus ornementaux à l'échelle du fuseau	MODERE	Le projet vient impacter environ 100 mètres linéaire l'allée plantée au niveau du croisement avec la RD 790. Sur cette zone, le projet est majoritairement en remblai et peut être perceptible depuis l'allée du château.	MODERE	OUI
Urbanisation et axes de communication	Présence de nombreux hameaux le long des axes de communication	FORT	Certaines maisons et fermes isolées sont situées sur le tracé du projet. De plus, des perceptions visuelles depuis les lieux de vie proches sont possibles.	FORT	OUI
	Présence de 4 axes principaux traversant du nord au sud le fuseau étudié	MODERE	Cinq intersections entre le projet et des axes routiers existants sont relevées.	MODERE	OUI
Éléments touristiques et patrimoniaux	Présence de nombreux sentiers de randonnées dont la GR38	MODERE	Le projet intercepte à trois reprises les itinéraires de randonnées locales.	FORT	OUI
	Présence de la zone de préservation des abords de la fontaine Saint-Fiacre	MODERE	Le contexte très boisé empêche toute perception visuelle depuis la fontaine sur le projet routier.	NUL	NON
Ouvertures visuelles en direction du paysage environnant	Présence d'ouvertures ponctuelles retraits par le tissu bocage	FAIBLE	Ouverture visuelle n°1 : le projet est visible depuis ce point, mais cette ouverture visuelle n'impacte que les vues proches sur la parcelle agricole privée.	FAIBLE	NON
			Ouverture visuelle n°2 : depuis le GR 28, le projet est visible car il est en remblais par rapport au terrain naturel.	MODERE	OUI
			Ouverture visuelle n°3 : depuis une randonnée locale, une ouverture visuelle en direction du projet en remblai est possible.	MODERE	OUI
			Ouverture visuelle n°4 : la perception en direction du projet est fermée par la présence de haies qui bordent la parcelle cultivée.	NUL	NON
	Présence d'ouvertures visuelles lointaines qui favorisent la découverte du paysage environnant		Ouverture visuelle n°5 : une large haie occulte un tronçon du projet en remblai, et le reste du projet n'est pas visible car le tracé est en déblais.	FAIBLE	NON
			Ouverture visuelle n°6 : le projet va modifier le paysage existant depuis cette fenêtre visuelle car il est en partie en remblais, et donc partiellement potentiellement visible. Toutefois, cette ouverture visuelle n'est pas située sur un chemin de randonnée public et n'est accessible que par l'agriculteur ou par les riverains proches.	MODERE A FAIBLE	OUI
			Ouverture visuelle n°7. Le profil de la route est déblai et repasse en remblai, la fenêtre visuelle en direction du champ et des boisements liés à l'Inam devrait être préservée.	MODERE	OUI
Ouvertures visuelles en direction du projet	Deux ouvertures visuelles en direction du fuseau depuis le paysage environnant	FAIBLE	Ouverture visuelle n°8 : le projet est situé dans le creux de la vallée de l'Inam et environné d'épaisse haies arborées, il ne sera pas perçu depuis cette ouverture visuelle lointaine.	FAIBLE	NON
			Ouverture visuelle n°9 : le projet est situé au sein de la vallée de l'Inam et ne sera pas perçu depuis cette ouverture visuelle lointaine.	FAIBLE	NON
Milieu humain					
Documents d'urbanisme	Projet devant être compatible avec les documents d'urbanisme	FORT	Impact si le projet n'est pas compatible avec le futur PLUi (une mise en compatibilité sera alors à prévoir)	FAIBLE	NON/OUI
Démographie, population, habitat	Dynamique de population en diminution	MODERE	/	NUL	NON
		FORT	Amélioration des conditions de circulation dans le Bourg de Le Faouët	POSITIF	NON

Sous-thème	Enjeu identifié	Niveau d'enjeu	Impacts potentiels du projet	Niveau d'impact avant mesures	Mesures nécessaires
Réseaux de communication	Commune de Le Faouët commune non déviée et traversée par RD769 - Trafic poids lourds de 210 véh/jour en transit passant en partie en agglomération et à travers un hameau - Concernant les véhicules légers, la desserte locale est prépondérante. On note cependant un flux Guisriff-Lorient prépondérant. - Difficultés de girations et de visibilité sur le carrefour du Gohlen.		Perturbation du trafic	FAIBLE	OUI
			Dépôt de boue sur la chaussée	FAIBLE	OUI
Activités économiques	Présence d'activités industrielles (ZA du Pont Min et la Conserverie) générant un trafic important	MODERE	Perturbation des accès aux entreprises locales	FAIBLE	OUI
			Création d'activité	POSITIF	NON
			Amélioration des dessertes aux entreprises	POSITIF	NON
Etude agricole et sylvicole	Principale activité de l'aire d'étude. Agriculture tournée vers l'élevage bovin, Présence de parcelle en MAEC	MODERE	Consommation d'espace agricole pour le projet		OUI
			Création de délaissés	MODERE	OUI
			Réduction des surface agricoles pour les équipements de chantier		OUI
Contraintes et servitudes techniques	Présence de réseaux électriques et d'une canalisation de gaz dans l'aire d'étude	MODERE	Risque de dégradation des réseaux et de la canalisation de gaz	MODERE	OUI
Risques industriels et technologiques	Présence d'un réseau de transport de matières dangereuses	FAIBLE	/	NUL	NON
Cadre de vie et santé humaine	Ambiance sonore « faible » sur la zone d'étude ; Niveaux sonores inférieurs à 65dB(A) (6h-22h) et 60dB(A) (22h-6h) Aire d'étude globalement peu concerné par les pollutions atmosphériques.	FAIBLE	Création de nuisance acoustique lors du chantier	FAIBLE	OUI
			Diminution de l'ambiance sonore dans le bourg de Le Faouët	POSITIF	NON
			Production de gaz à effet de serre par les engins de chantier	FAIBLE	OUI

VIII. MESURES POUR EVITER, REDUIRE, COMPENSER LES IMPACTS DU PROJETS SUR L'ENVIRONNEMENT

VIII.1. MILIEU PHYSIQUE ET AQUATIQUE

La plateforme routière aura des impacts quantitatifs et qualitatifs sur les milieux récepteurs.

La protection des milieux récepteurs implique les dispositions suivantes :

- collecte de la totalité des eaux superficielles de la plate-forme (chaussée, accotements, talus) par un réseau longitudinal indépendant des écoulements naturels. **Deux réseaux distincts** seront donc mis en place, l'un pour les eaux extérieures à la plate-forme routière (eaux du bassin versant naturel interceptées), l'autre pour les eaux ruisselant sur la plate-forme routière. **Il s'agira donc d'un système séparatif** ;
- mise en place, pour chaque rejet, d'une chaîne de traitement propre à protéger les exutoires naturels. La mise en place des bassins de traitement (rétention/décantation), permettra de satisfaire les objectifs présentés ci-dessus.

Le principe général retenu est d'assurer la « transparence hydraulique » vis-à-vis des écoulements superficiels extérieurs à la future plate-forme routière, par un dimensionnement de tous les ouvrages et aménagements hydrauliques sous la voie projetée (section courante) pour une période de retour de 100 ans.

Ce principe d'aménagement permet ainsi :

- d'assurer la continuité des écoulements et de limiter les perturbations des milieux physique et naturel ;
- d'assurer la sécurité des usagers de la route vis-à-vis des inondations (par submersion de la chaussée) ;
- de se prémunir contre les dégâts causés aux remblais routiers (assurer la pérennité des remblais routiers ;
- de ne pas créer de zones de stockage et d'inondations en amont des remblais routiers (sécurité des riverains).

Le positionnement des ouvrages de franchissement de cours d'eau est réalisé de façon à limiter au maximum les impacts morphologiques :

- Respect dans la mesure du possible de l'axe du cours,
- Choix d'une largeur de lit similaire au cours d'eau,
- Choix d'une pente permettant de limiter l'augmentation de la vitesse des écoulements dans les OH en raison d'un coefficient de frottement plus faible

Toutefois, le calage technique des ouvrages hydrauliques OH-1 et OH-6 (Cf. paragraphes précédents) conduit à dévier les ruisseaux sur une longueur totale d'environ 52 m.

VIII.2. MILIEU NATUREL

MESURES D'EVITEMENT ET DE REDUCTION

Le projet de contournement de Le Faouët a été optimisé lors de sa conception aussi bien sur la surface d'emprise au sol que sur la localisation du projet afin d'éviter au maximum les impacts sur les haies, boisements et friches boisées, les cours d'eau et les prairies humides. Grâce à cette mesure, les rivières de l'Inam, de l'Ellé et du ruisseau de Park Charles sont évités et seulement 1968 mètres de haies bocagères (sur 24 000 mètres présents sur l'aire d'étude), 1,78ha de boisements et friches boisées (sur 25ha au total), 1,17ha de landes et jardins (sur 12,3ha au total) et 3,18ha de prairies et friches humides (sur 10ha au total) sont impactés par le projet retenu.

Plusieurs mesures de réduction seront également mises en place :

- Phasage des travaux de défrichage, de dessouchage, de décapage des sols et de démolition du bâti afin d'éviter les périodes de reproduction et/ou d'hivernage des espèces
- Abattage et déplacement spécifique des vieux arbres favorables aux chauves-souris et au Lucane cerf-volant (MR1)
- Mise en place de 4 ouvrages hydrauliques de type cadre avec des banquettes au niveau des 4 ruisseaux traversés et de petits ouvrages de type buse au niveau des écoulements (MR2)
- Mise en place de clôtures temporaires autour des zones de chantier et définitives aux abords des ouvrages (MR3)
- Déplacement et conservation du bois issu du défrichage (MR4)
- Traitement des stations de plantes invasives avant travaux (MR5)
- Fauche avec exportation des prairies à Mélitée du mélampyre avant travaux (MR6)
- Curage spécifique des 4 ruisseaux avant travaux (MR7)
- Capture et déplacement des individus de Campagnol amphibie au niveau du ruisseau de St-Fiacre (MR8)
- Limitation de la pollution par les hydrocarbures et les matières suspension (MR9)
- Réduction de la pollution lumineuse sur les zones de chantier (MR10)

MESURES DE COMPENSATION ET D'ACCOMPAGNEMENT

Après mise en place des mesures d'évitement et de réduction, des impacts résiduels significatifs (de niveau modéré ou fort) subsistent et concernent la destruction d'habitats de 4 espèces animales patrimoniales. Il s'agit de haies avec des vieux arbres (habitats potentiels pour la Barbastelle d'Europe), de prairies humides et de friches humides (habitats potentiels pour la Vipère péliade) ainsi que d'un ruisseau (ruisseau de Saint-Fiacre) abritant une petite population d'Agrion de Mercure et de Campagnol amphibie. Les mesures liées à la compensation de ces impacts dits résiduels sont les mesures suivantes :

- Plantation de haies bocagères le long de l'aménagement (MC1)
- Pose de gîtes à chiroptères (MC5)
- Restauration du ruisseau de St-Fiacre (MC7)
- Restauration de prairies humides (MC8)

Les autres impacts résiduels sur les milieux naturels sont non significatifs (de niveau négligeable ou faible). Cependant, les boisements et les cours d'eau, bien que peu impactés à l'échelle locale en termes de surface et de linéaire, constituent des habitats de reproduction, d'alimentation, de repos ou de transit pour de nombreuses espèces à enjeux. Des mesures venant compenser ces impacts non significatifs ont donc également été préconisées. Elles peuvent être nommées mesures d'accompagnement (car elles concernent des impacts non significatifs) mais elles serviront aussi à compenser la destruction ou la détérioration d'habitats d'espèces et permettront d'ajouter un gain de biodiversité à la compensation globale du projet. Par ailleurs, étant donné que les haies bocagères prévues le long de l'aménagement permettent déjà d'atteindre une équivalence écologique par rapport aux haies impactées (MC1), la mesure consistant à prévoir des haies bocagères complémentaires (MC2) peut également être considérée comme une mesure d'accompagnement. Ces mesures sont les suivantes :

- Plantation de haies bocagères à distance de l'aménagement (MC2)
- Amélioration de la continuité écologique sur 2 ouvrages du ruisseau de Park Charles (MC3)
- Aménagement de passages à loutre sur des ouvrages existants (MC4)
- Mesures de reboisement (MC6)

VIII.3. PATRIMOINE ET PAYSAGE

Plusieurs mesures seront prises pour intégrer au mieux le projet dans le paysage, notamment :

Sur le secteur de Beg er Roch' :

- Aménagement d'un rond-point au carrefour des RD 782 et RD 769 (création de massifs arbustifs)
- Aménagement des abords d'une maison située à proximité du tracé
- Intégration de la traversée du sentier de Grande Randonnée n°38
- Aménagement du bassin de réception des eaux pluviales

Sur le secteur du Petit Coat Loret :

- Aménagement d'un rond-point (création de massifs arbustifs)
- Intégration des modelés paysagers avec la création d'un verger
- Aménagement des abords des lieux de vie et détail sur les démolitions prévues

Sur le secteur de Pont er Lann :

- Aménagement d'un rond-point (création de massifs arbustifs)
- Intégration des modelés paysagers avec la création d'un verger
- Préservation de l'ouverture visuelle n°2 depuis le circuit de Grande Randonnée n°38

Sur le secteur de La Lande Saint Fiacre :

- Préservation de l'ouverture visuelle n°3 depuis le circuit de Grande Randonnée n°38
- Aménagement des abords d'une maison et des lisières de son jardin situés à proximité du projet

Sur le secteur de Kerrousseau :

- Préservation de l'allée plantée du manoir (ou château) de Kerihuel et création d'un alignement d'arbres
- Aménagement d'un rond-point
- Intégration des modelés paysagers
- Intégration de la traversée du sentier de Grande Randonnée n°38

Sur le secteur de Moulin Baden :

- Aménagement du bassin de réception des eaux pluviales
- Préservation de l'ouverture visuelle n°7 depuis le circuit de Grande Randonnée n°38
- Franchissement de l'Inam : préservation du gabarit du pont et des structures arborées et bocagères longeant la vallée
- Plantation de haies aux abords des maisons d'habitation

VIII.4. MILIEU HUMAIN

Le projet de contournement de Le Faouët a été optimisé lors de sa conception aussi bien sur la surface d'emprise au sol que sur la localisation du projet afin d'éviter au maximum les impacts sur les réseaux et autres canalisations et d'éviter au maximum les impacts sur l'activité agricole, notamment en minimisant la création de délaissés, l'allongement du parcours et la coupures des parcelles.

Le projet a été aménagé de façon à minimiser les surfaces de délaissés. Les délaissés restant ont ainsi une surface trop petite pour être exploitée. Ils seront donc acquis par le Département, permettant de réaliser les compensations nécessaires au plus près du projet.

Aucun travaux de nuit n'est envisagé, permettant de garantir une tranquillité aux habitants situés à proximités du chantier.

Par ailleurs, le projet induit un dépassement du seuil réglementaire au niveau de Petit Coat Loret.

Il est envisagé la construction d'un écran pour protéger cette habitation, cet écran serait implanté entre deux merlons de 2 m de haut prévus au projet.



Source : IGN Géoportail® | Réalisation : AEPE Gingko 2020



Plan général des travaux de compensation (secteur ouest)



- | | | | |
|--|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - - - - Emprise du projet Voie à créer Merlon Modelé paysager | <ul style="list-style-type: none"> Rétablissement des continuités écologiques :
Passage à faune Plantation de haie Plantaion d'arbustif locaux Plantation de verger | <ul style="list-style-type: none"> Site de compensation ZH Remise en état de prairie humide Saulaie | <ul style="list-style-type: none"> Rétablissement des continuités hydrauliques Reméandrage de cours d'eau Bassin |
|--|--|---|--|

Localisation des mesures de compensation (secteur ouest)



Source : IGN Géoportail® | Réalisation : AEPE Gingko 2020



Plan général des travaux de compensation (secteur est)



- | | | | |
|-------------------|---|----------------------------------|---|
| Emprise du projet | Rétablissement des continuités écologiques :
Passage à faune | Site de compensation ZH | Rétablissement des continuités hydrauliques |
| Voie à créer | Plantation de haie | Remise en état de prairie humide | Reméandrage de cours d'eau |
| Merlon | Plantaion d'arbustif locaux | Saulaie | Bassin |
| Modelé paysager | Plantation de verger | | |

Localisation des mesures de compensation (secteur est)

VIII.5. SYNTHÈSE DES MESURES

Le développement d'un projet routier est un processus continu, progressif et sélectif. La synthèse de l'analyse des effets du projet a conduit le maître d'ouvrage à proposer des mesures d'évitement ou de réduction des impacts et, le cas échéant, l'adoption de mesures de compensation. Ces mesures sont présentées dans le tableau suivant.

Tableau 2 : Synthèse des mesures et des effets résiduels du projet sur l'environnement

Sous-thème	Impacts potentiels du projet		Niveau d'impact avant mesures	Description des mesures	Type de mesure	Effet résiduel après compensation
Milieu physique						
Topographie et relief	Mouvement et stockage provisoire de terre		FAIBLE	Réutilisation de matériaux sur le chantier	évitement	TRES FAIBLE
	Déblais et remblais					
Géologie	Décapage des terrains dans les secteurs en déblais et éventuels apports extérieurs de matériaux pour la constitution des remblais		FAIBLE	Mise en place d'un PAE	réduction	TRES FAIBLE
Pédologie	Risques de pollution		FAIBLE			
Milieu aquatique						
Eaux superficielles	Impact sur les continuités hydrauliques		FAIBLE	Mise en place d'ouvrages hydrauliques pour rétablir les continuités	réduction	TRES FAIBLE
				Amélioration de la morphologie des ruisseaux de Kerly et de Park Charles	compensation	POSITIF
	Risque de pollution en phase chantier		FAIBLE	Mise en place de bassins provisoires	réduction	TRES FAIBLE
	Augmentation du volume des eaux de ruissellement		MODERE	Mise en place de fossés et de bassins de rétention	réduction	TRES FAIBLE
	Risque de pollution accidentelle		FAIBLE	Mise en place de fossés et de bassins de rétention	réduction	TRES FAIBLE
	Risque de pollution chronique		FAIBLE	Mise en place de fossés et de bassins de rétention	réduction	TRES FAIBLE
Zones humides	Perte de surface de zone inondable de 1577 m ² et de volume de 1 580 m ³		MODERE	Restauration du champ d'expansion des crues (SC_9)	compensation	TRES FAIBLE
	Destruction de 1,77 ha de zones humides		FORT	Choix du tracé impactant seulement 6% des zones humides de l'aire d'étude	réduction	FAIBLE
			Aménagement et restauration de 4,79ha de prairies et boisements humides répartis sur 4 sites de compensation à proximité directe du tracé	compensation		
Eaux souterraines	Risque de pollution accidentelle		FAIBLE	Mise en place de fossés et de bassins de rétention	réduction	TRES FAIBLE
	Risque de pollution chronique		FAIBLE	Mise en place de fossés et de bassins de rétention	réduction	TRES FAIBLE
	Impact des Déblais – Drainage des eaux souterraine		FAIBLE	Mise en place d'ouvrages hydrauliques pour rétablir les continuités	réduction	TRES FAIBLE
	Impact des Remblais - Tassement du sol		FAIBLE			
Milieu naturel						
Continuités écologiques	Ruisseaux temporaires et leurs ripisylves	Interception de 4 ruisseaux par le tracé retenu	MODERE	Ouvrages hydrauliques avec banquettes et clôtures	évitement	FAIBLE
				Suivi des banquettes	suivi	
	Haies multistrates sur talus connectées au réseau bocager	Interception d'une quinzaine de haies par le tracé retenu	FAIBLE	Plantation d'au moins 2 980 m de haies bocagères	compensation	FAIBLE
				Suivi des haies compensatoires	suivi	
Boisement	Destruction de 1,2 ha de boisement soumis à autorisation de défrichement		MODERE	Plantation de 2,4 ha de boisement au titre du défrichement	compensation	FAIBLE

Sous-thème	Impacts potentiels du projet		Niveau d'impact avant mesures	Description des mesures	Type de mesure	Effet résiduel après compensation
Faune - Habitats	Lucane cerf-volant, Chauves-souris arboricoles, Bouvreuil pivoine, Pic mar, Pic noir, Pic épeichette, Mésange nonnette, Gobemouche gris, Ecureuil roux, Amphibiens, Reptiles, Escargot de Quimper	Destruction de 1968m haies (8% de l'aire d'étude)	MODERE	Plantation d'au moins 2 980 m de haies bocagères	compensation	FAIBLE
				Déplacement et conservation du bois mort	accompagnement	
				Pose gîtes à chiroptères sur des arbres ou des poteaux	accompagnement	
				Suivi des haies compensatoires et des gîtes à chiroptères	suivi	
	Chauves-souris anthropophiles, Faucon crécerelle, Hironde rustique, Lézard des murailles	Destruction de 10 bâtiments	FAIBLE	Pose gîtes à chiroptères dans les ouvrages	compensation	FAIBLE
				Suivi des gîtes dans les ouvrages	suivi	
	Bouvreuil pivoine, Mésange nonnette, Pic épeichette, Escargot de Quimper, Reptiles, Amphibiens	Destruction de 3,73ha de boisements et friches boisées	FAIBLE	Reboisement de 4,26ha	compensation	TRES FAIBLE
				Suivi des boisements compensatoires	suivi	
	Agrion de Mercure, Campagnol amphibie, Loutre d'Europe, Chauves-souris, Martin-pêcheur d'Europe, Hironde rustique, Hironde de fenêtre, Martinet noir, Amphibiens, Reptiles, Anguille, Chabot, Truite	Interception de 4 ruisseaux par le tracé retenu dont le ruisseau de St-Fiacre	FORT	Ouvrages hydrauliques avec banquettes et clôtures	réduction	FAIBLE
				Restauration (33m) et gestion conservatoire ruisseau St-Fiacre	compensation	
Suivi Agrion de Mercure et Campagnol amphibie ruisseau St-Fiacre				suivi		
Lucane cerf-volant	Destruction d'environ 50 vieux chênes	FAIBLE	Plantation d'au moins 2 980m de haies bocagères et reboisement de 4,26ha	compensation	TRES FAIBLE	
			Suivi des boisements et haies compensatoires	suivi		
Mélitée du mélampyre, Chauves-souris, Faucon crécerelle, Hironde rustique, Hironde de fenêtre, Martinet noir, Amphibiens, Reptiles	Destruction d'environ 3,18ha de prairies et friches humides	MODERE	Restauration de 3,42ha de prairies humides	compensation	FAIBLE	
			Suivi des zones humides compensatoires	suivi		
Faune – Mortalité et dérangement pendant les travaux	Pic mar, Pic noir, Pic épeichette, Mésange nonnette, Gobemouche gris, Chardonneret élégant, Verdier d'Europe, Serin cini, Roitelet huppé, Engoulevent d'Europe, Bouvreuil pivoine, Fauvette des jardins, Ecureuil roux	Risque de mortalité lors des travaux de défrichement	FORT	Phasage des travaux de défrichement	évitement	TRES FAIBLE
				Suivi des mesures environnementales en phase chantier	suivi	
	Barbastelle d'Europe, Murin à moustaches, Murin de Daubenton, Murin de Natterer, Murin d'Alcathoe, Noctule de Leisler, Pipistrelle de Nathusius,	Risque de mortalité lors des travaux de défrichement	FORT	Suppression de la pollution lumineuse	évitement	FAIBLE
				Phasage des travaux de défrichement	réduction	
				Déplacement spécifique des arbres à enjeux	réduction	
	Mélitée du Mélampyre	Risque de mortalité lors des travaux de terrassement des prairies et friches humides	FORT	Fauche avec exportation des prairies à Mélitée avant terrassements	réduction	FAIBLE
				Vipère péliade, Couleuvre helvétique, Lézard des murailles, Lézard vivipare, Orvet fragile, Crapaud épineux, Grenouille agile, Grenouille rousse, Salamandre tachetée	Risque de mortalité lors des travaux de défrichement et de décapage des sols	
	Mise en place de clôtures temporaires autour des zones de travaux	réduction				
	Déplacement et conservation du bois mort	accompagnement				
	Suivi des mesures environnementales en phase chantier	suivi				
Escargot de Quimper	Risque de mortalité lors des travaux de défrichement et de décapage des sols	MODERE	Déplacement et conservation du bois mort	réduction	FAIBLE	
			Suivi des mesures environnementales en phase chantier	suivi		
Grand rhinolophe, Murin à oreilles échancrées, Oreillard gris, Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl, Pipistrelle pygmée, Sérotine commune	Risque très faible de mortalité pour des individus de Pipistrelle commune	TRES FAIBLE	Phasage des travaux de démolition	accompagnement	TRES FAIBLE	
			Suivi des mesures environnementales en phase chantier	suivi		
Lamproie de Planer, Truite de rivière, Chabot commun	Risque de mortalité pour les poissons lors des travaux de pose/aménagement des ouvrages	MODERE	Phasage des travaux sur cours d'eau	réduction	TRES FAIBLE	
			Limitation des pollutions en phase chantier	réduction		
			Suivi des mesures environnementales en phase chantier	suivi		

Sous-thème	Impacts potentiels du projet		Niveau d'impact avant mesures	Description des mesures	Type de mesure	Effet résiduel après compensation
	Hirondelle rustique	Risque de mortalité lors des travaux de démolition	FAIBLE	Phasage des travaux de démolition	évitement	TRES FAIBLE
				Suivi des mesures environnementales en phase chantier	suivi	
	Lucane cerf-volant	Risque de mortalité lors des travaux de défrichage	MODERE	Déplacement et conservation des arbres à enjeux	réduction	TRES FAIBLE
				Déplacement et conservation du bois mort	accompagnement	
				Suivi des mesures environnementales en phase chantier	suivi	
	Grand rhinolophe, Barbastelle d'Europe, Murin à oreilles échancrées, Murin de Natterer, Pipistrelle commune	Risque de collision au niveau des corridors de déplacement coupés par le tracé retenu	MODERE	Ouvrages hydrauliques + boviduc	réduction	FAIBLE
Faune – Mortalité routière	Martin-pêcheur d'Europe	Risque de collision au niveau des 4 petits vallons humides franchis par le tracé	FAIBLE	Ouvrages hydrauliques	réduction	FAIBLE
	Loutre d'Europe, Campagnol amphibie	Risque de collision au niveau des 4 petits ruisseaux franchis par le tracé	MODERE	Ouvrages hydrauliques avec banquettes	réduction	TRES FAIBLE
				Pose de clôtures petite faune en phase travaux puis en phase exploitation aux abords des zones humides	réduction	
				Pose de banquettes sur 2 ouvrages existants sur l'Inam et le ruisseau de Park Charles	réduction	
Salamandre tachetée, Grenouille agile, Grenouille rousse et Crapaud épineux	Risque d'écrasement au niveau des 4 petits vallons humides franchis par le tracé	FAIBLE	Ouvrages hydrauliques avec banquettes et clôtures + boviduc	réduction	TRES FAIBLE	
			Petits ouvrages inférieurs	réduction		
Paysage et patrimoine						
Eléments de végétation structurants	L'emprise du projet engendre la suppression de haies dans ce paysage de bocage dense.		MODERE	Replantation de nouvelles haies aux abords du projet routier (talus) et à proximité des lieux de vie, des sentiers de randonnées et des axes de communication afin de faciliter son insertion paysagère.	accompagnement	FAIBLE
	Le projet vient détruire quelques haies à enjeu fort et moyen qui sont parfois situées à proximité de hameaux.		FORT	Replantation de nouvelles haies aux abords du projet routier (talus) et à proximité des lieux de vie, des sentiers de randonnées et des axes de communication afin de faciliter son insertion paysagère.	accompagnement	FAIBLE
				Création de modelés appropriés (talus) aux abords des lieux de vie pour travailler les perceptions sur la nouvelle route.	accompagnement	
	Le projet intercepte plusieurs fois le passage des chemins de randonnées et de découverte du territoire sans les supprimer.		MODERE	Aménagements (plantation de haies, mobilier, modelés et marquage au sol, ...) pour intégrer au mieux le passage de la route à proximité des chemins de randonnées.	accompagnement	FAIBLE
	Le tracé est situé sur le verger qui va donc disparaître.		FORT	Plantation de vergers entre le Petit Coat Loret et Pont er Lann ainsi qu'à Kerrousseau pour rappeler ce motif rare à l'échelle du fuseau.	accompagnement	FAIBLE
	Le projet vient impacter environ 100 mètres linéaire l'allée plantée au niveau du croisement avec la RD 790. Sur cette zone, le projet est majoritairement en remblai et peut être perceptible depuis l'allée du château.		MODERE	Plantation d'un alignement d'arbres à proximité de la RD 790 sur un merlon	accompagnement	FAIBLE
Certaines maisons et fermes isolées sont situées sur le tracé du projet. De plus, des perceptions visuelles depuis les lieux de vie proches sont possibles.		FORT	Eloignement du giratoire RD 782 du hameau de Pont er Lann.	réduction	FAIBLE	

Sous-thème	Impacts potentiels du projet	Niveau d'impact avant mesures	Description des mesures	Type de mesure	Effet résiduel après compensation
Urbanisation et axes de communication			Aménagements (plantation de haies, modelés, ...) pour intégrer au mieux le passage de la route à proximité de ces lieux de vie est à prévoir.	accompagnement	
	Cinq intersections entre le projet et des axes routiers existants sont relevées.	MODERE	Aménagements (plantation de haies, modelés, ...) pour intégrer au mieux le passage de la route à proximité de ces axes de communication	accompagnement	FAIBLE
Éléments touristiques et patrimoniaux	Le projet intercepte à trois reprises les itinéraires de randonnées locales.	FORT	Aménagements (plantation de haies, mobilier, modelés, ...) pour intégrer au mieux le passage de la route à proximité des chemins de randonnées.	accompagnement	FAIBLE
	Ouverture visuelle n°2 : depuis le GR 28, le projet est visible car il est en remblais par rapport au terrain naturel.	MODERE	Plantation d'une haie pour préserver les perceptions sur le bocage et intégrer au mieux le passage de la route à proximité du chemin de randonnée.	accompagnement	FAIBLE
	Ouverture visuelle n°3 : depuis une randonnée locale, une ouverture visuelle en direction du projet en remblai est possible.	MODERE	Plantation d'une haie pour préserver les perceptions sur le bocage et intégrer au mieux le passage de la route à proximité du chemin de randonnée.	accompagnement	FAIBLE
	Ouverture visuelle n°6 : le projet va modifier le paysage existant depuis cette fenêtre visuelle car il est en partie en remblais, et donc partiellement potentiellement visible. Toutefois, cette ouverture visuelle n'est pas située sur un chemin de randonnée public et n'est accessible que par l'agriculteur ou par les riverains proches.	MODERE	Plantation d'une haie pour préserver les perceptions sur le bocage et intégrer au mieux le passage de la route à proximité de cette ouverture visuelle	accompagnement	FAIBLE
	Ouverture visuelle n°7. Le profil de la route est déblai et repasse en remblai, la fenêtre visuelle en direction du champ et des boisements liés à l'Inam devrait être préservée.	MODERE	Faire perdurer cette ouverture visuelle ponctuelle à proximité de la vallée de l'Inam et aménager les abords du bassin de rétention présent en contrebas.	accompagnement	FAIBLE
Milieu humain					
Réseaux de communication	Perturbation du trafic	FAIBLE	Mise en place d'une circulation alternée	réduction	TRES FAIBLE
	Dépôt de boue sur la chaussée	FAIBLE	Entretien des voies par balayage mécanique	réduction	TRES FAIBLE
Etude agricole et sylvicole	Consommation d'espace agricole pour le projet	MODERE	Choix d'un tracé minimisant la création de délaissés, l'allongement de parcours et les coupures de parcelles	évitement	TRES FAIBLE
	Création de délaissés		Acquisition des petites surfaces de délaissés par le Département	réduction	
	Réduction des surface agricoles pour les équipements de chantier	TRES FAIBLE	Installation des équipements de chantier dans les emprises définitives du projet	évitement	NUL
Contraintes et servitudes techniques	Risque de dégradation des réseaux et de la canalisation de gaz	MODERE	Prise de contact avec les différents gestionnaires des réseaux en amont du chantier et respect des préconisations	réduction	FAIBLE
Cadre de vie et santé humaine	Création de nuisance acoustique lors du chantier	FAIBLE	Absence de travaux de nuit	évitement	TRES FAIBLE
	Production de gaz à effet de serre par les engins de chantier	FAIBLE	Respect de la réglementation et des bonnes pratiques	réduction	TRES FAIBLE

Le projet de contournement de Le Faouët est le fruit d'un travail concerté entre les acteurs locaux d'une part, et les bureaux d'études techniques d'autre part. Les études ont finalement abouti au projet décrit dans cette étude d'impact.

Cet aménagement résulte d'une prise en compte des demandes des élus et des riverains, des enjeux environnementaux et paysagers et des servitudes et contraintes techniques et réglementaires.

Le projet a été optimisé de façon à aboutir au meilleur compromis entre les différents enjeux soulevés. L'analyse multicritère des variantes a par ailleurs démontré que la variante choisie est la plus acceptable au regard des critères (enjeux) étudiés dans l'étude d'impact. Aussi, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation mises en place permettent de conclure à l'absence d'impacts significatifs notamment sur la conservation des populations des espèces faunistiques et floristiques utilisant la zone du projet.

L'étude d'impact conclut à un impact négatif faible du projet de contournement de Le Faouët sur le territoire étudié (faune/ flore, paysage/patrimoine, milieu humain, milieu physique) et à des impacts positifs pour les usagers de la RD782 et les habitants de Le Faouët.