



Mission régionale d'autorité environnementale

BRETAGNE

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

n° MRAe 2021-009088

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

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

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

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

* *

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

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

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

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

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

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

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

Synthèse de l'avis

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

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

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

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

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

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

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

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

Avis détaillé

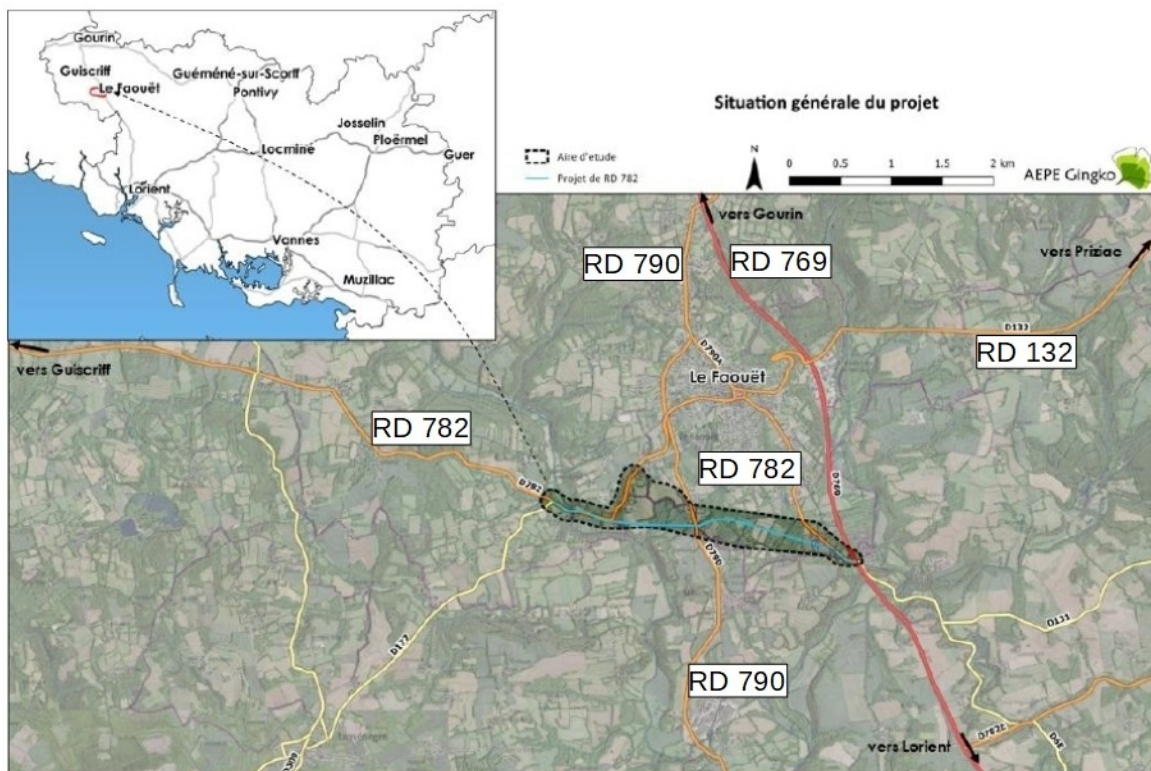
I - Présentation du projet et de son contexte

Présentation du projet

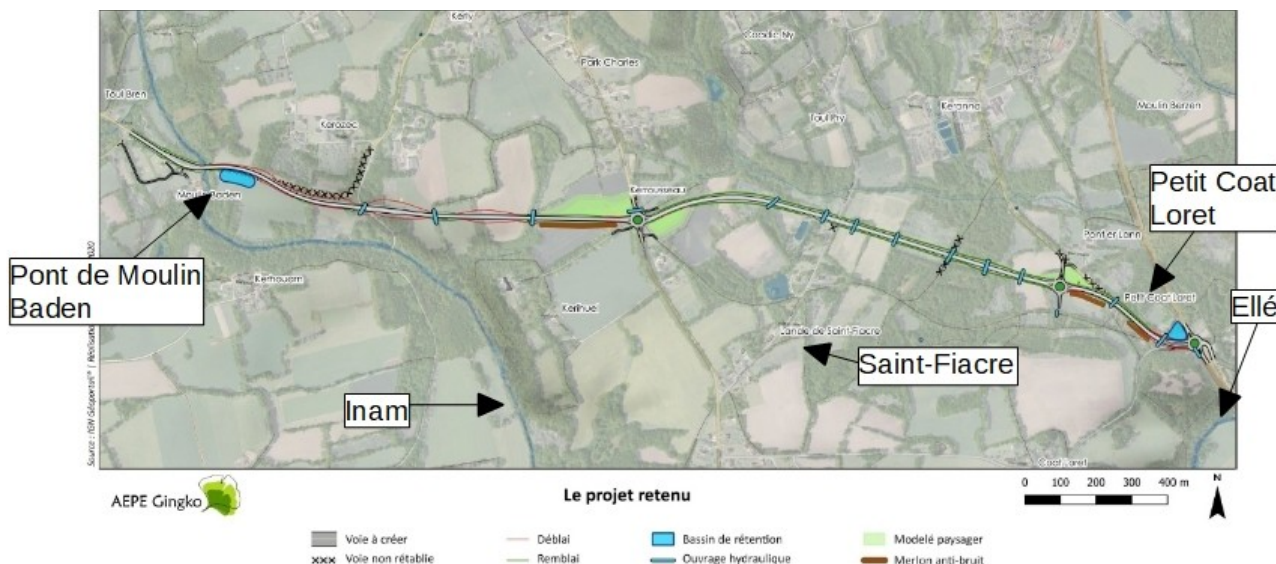
Le Faouët est une commune du nord-ouest du Morbihan située sur l'axe Lorient – Morlaix. Elle fait partie de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) Roi Morvan Communauté, et compte 2 790 habitants (Insee, 2018).

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

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



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



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

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

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

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

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

Documents de cadrage

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

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

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

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

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

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

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

Procédure et périmètre de l'évaluation

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

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

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

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

Principaux enjeux identifiés par l'Ae

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

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

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

II - Qualité de l'évaluation environnementale

Qualité formelle

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

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

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

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

État initial du site

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

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

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

Justification des choix et solutions alternatives

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dispositif de suivi

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

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

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

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

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

III - Prise en compte de l'environnement

Consommation d'espaces agricoles

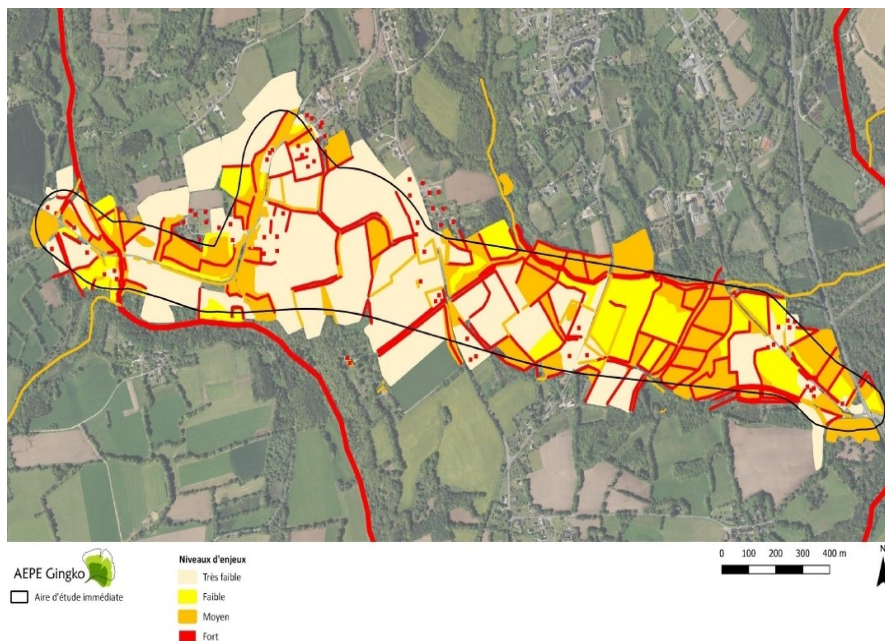
Le parcellaire agricole comprend principalement des cultures de céréales et des prairies temporaires. La plupart des exploitations sont engagées dans des *mesures agro-environnementales et climatiques* (MAEC)¹⁰, notamment en systèmes de polyculture élevage (favoriser les fourrages par rapport aux maïs,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

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

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

Préservation des milieux naturels et de la biodiversité

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



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

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

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

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

- Trame verte

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

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

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

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

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

- Faune

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Zones humides

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

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

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

La comparaison des zones humides détruites avec celles restaurées montre un gain pour les fonctions relatives à l'hydrologie et à la biogéochimie, et une perte pour les fonctions biologiques. **La justification concernant l'insuffisance des compensations sur ce point repose sur le nombre insuffisant de zones humides dégradées sur la zone d'étude et la volonté de limiter**

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

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

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

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

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

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

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

- Natura 2000

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

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

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

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

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

Eau, aspect qualitatif et quantitatif

- Eaux superficielles

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

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

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

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

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

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

- Eaux pluviales

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

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

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

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

- **Qualité des paysages**

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

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



AEPE Gingko

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

- | | | |
|--|-------------------------------------|---|
| 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 | Ouverture visuelle lointaine sur le paysage environnant à valoriser dans le cadre du projet |
| Haie bocagère arborée à enjeu paysager moyen | Boisement à enjeu paysager moyen | |
| Allée plantée à enjeu patrimonial fort | Zone de relief plus marqué | |

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

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

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

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

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

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

Risque d'inondation

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

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

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

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

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

Nuisances sonores, qualité de l'air

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

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

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

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

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

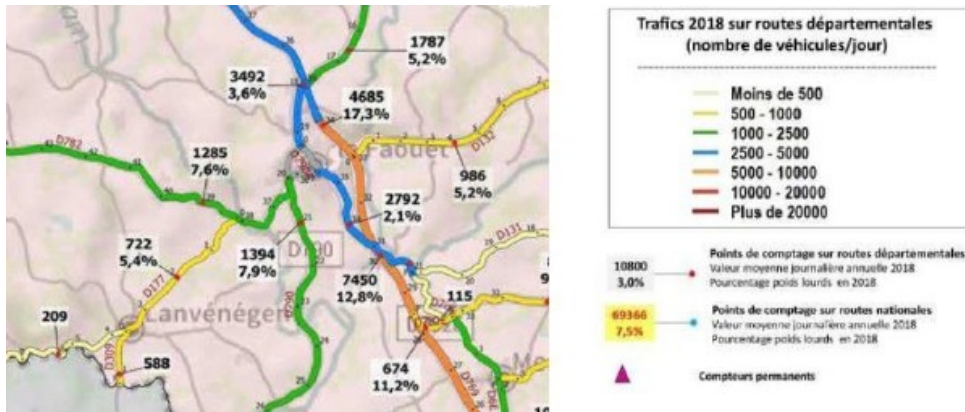
Le dispositif de suivi, absent du dossier, devra être adapté en conséquence, y compris vis-à-vis du ressenti des riverains.

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

Evolution du cadre de vie

- Accidentologie et trafics

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



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

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

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

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

Émissions de gaz à effet de serre :

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

En phase de travaux

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

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

Fait à Rennes, le 18 janvier 2022

Le Président de la MRAe de Bretagne

Philippe VIROULAUD