

Délégué départemental

Pierre Loisel
Rue - stradaed Roland Garros
56100 Lorient – An Oriant
02 97 87 92 45

morbihan@eau-et-rivieres.org

Mairie de Le Faouët
9 rue Victor Robic
56320 LE FAOUE

A Lorient, le 13 septembre 2023

Adresse élect. : <https://www.registre-dematerialise.fr/4735>

Attention : **Madame le commissaire enquêteur**

Objet : **Département du Morbihan - RD 782 - Projet de contournement du Faouët -
autorisation environnementale**

Madame le commissaire enquêteur,

L'association Eau et Rivières de Bretagne assemble plus de 1800 adhérents et 90 associations et est agréée par l'État au titre de la protection de l'environnement, pour assurer « *dans l'intérêt général la protection, la mise en valeur, la gestion et la restauration de la ressource en eau et des écosystèmes aquatiques, dans une perspective de société écologiquement viable* ».

En raison du caractère répétitif des enquêtes publiques sur ce dossier (la précédente date d'il y a à peine 6 mois) et du peu d'évolution de l'argumentaire, notre déposition consistera à analyser les rares évolutions par rapport au dossier précédent de DUP et à joindre en annexe notre déposition de mars dernier.

Observation préliminaire

Nous avons dû gérer en mars dernier la précédente enquête publique (DUP) relative à ce dossier organisée exactement sur le même créneau que celle relative au projet de PLUi de Roi Morvan Communauté. La stricte concomitance de date de ces deux enquêtes publiques portant sur des dossiers complexes, volumineux et d'une importance majeure sur le long terme pour le territoire est profondément choquante et revient de facto à contourner l'article L123-9 du code

de l'environnement qui impose une durée minimum de trente jours pour toute enquête publique relative à des projets, plans et programmes faisant l'objet d'une évaluation environnementale

L'enquête actuelle court jusqu'au 15 septembre. Or, le 11 septembre s'ouvre une autre enquête publique confiée à une commission d'enquête, pour une durée de 19 jours, affectant le nord-ouest de la communauté de commune et portant sur les projets de périmètres de protection de 7 points de prélèvement d'eau potable, les enquêtes parcellaires, autorisations sanitaires, etc, etc.

Il est évident que le public ne peut de ce fait disposer des délais prévus par le législateur pour s'approprier les informations contenues dans les dossiers et formuler ses observations en pleine connaissance de cause. Une telle situation constitue à nos yeux un déni de démocratie.

Remarque introductive

Nous constatons que le conseil départemental n'a pas jugé nécessaire de solliciter de nouveaux avis de l'OFB, du CNPN, des services de l'État ou de la CLE du SAGE Ellé-Isole-Laita depuis l'enquête DUP et qu'il reste égal à lui-même sur la question de l'adéquation de ce projet archaïque, mûri il y a une trentaine d'année, et la nécessaire adaptation du territoire aux conséquences redoutables du changement climatique. En témoigne l'argumentaire développé par son président actuel, digne émule de son prédécesseur, qui, dans son courrier du 2 août 2022 au préfet du Morbihan, évoquait les « *très fortes attentes du territoire directement concerné par le projet* » ainsi que l'émoi des « *acteurs territoriaux (suite à) l'abandon en 2015 d'un projet d'infrastructure majeur sur le secteur souhaité de longue date. A l'époque, ils s'étaient fortement mobilisés auprès de nos prédécesseurs et ce projet attendu comblera au moins pour partie ces attentes* ». La référence aux très fortes attentes du territoire doit être fortement nuancée car, avec le passage des années, une nouvelle génération d'élus est arrivée aux affaires et les fluctuations climatiques des dernières années ont amené une proportion de la population à s'interroger sur leurs causes, la viabilité de nos modes de vie et leur soutenabilité à moyen et même à court terme. Pour ce qui est de l'abandon de 2015, il concernait l'aménagement plutôt brutal de la RD782 entre Le Faouët et Guiscriff dont la demande d'autorisation Loi sur l'Eau présenté par le conseil départemental a été rejetée par la préfecture du fait que les éléments de l'étude d'impact ne permettant pas de juger de l'incidence des ouvrages sur les milieux aquatiques et de se prononcer sur la compatibilité du projet avec les objectifs du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Ellé-Isole-Laita. Douze ans auparavant, en 2003, le tribunal administratif de Nantes avait annulé une version précédente de cet aménagement en raison de l'insuffisance de l'étude d'impact et des mesures de compensation, non respect du SDAGE, du code rural, etc, etc.

1. COMPLETUDE DE L'ETUDE D'IMPACT

Sur ce volet, nous complétons notre déposition précédente par les observations non exhaustives ci-dessous :

L'analyse du fichier « Avis » du dossier d'évaluation environnementale nous a permis de reconstituer pour partie au moins la séquence d'échanges entre le conseil départemental et ses différents interlocuteurs, dont les demandes répétées de compléments n'ont malheureusement pas toutes été jointes. Toujours est-il que, depuis le dépôt du dossier le 21 04 2021, la CLE EIL (2 fois), la DDTM (3 fois + 1 relance), la MRAe ont formulé des critiques et pointé de nombreuses lacunes du dossier. Nous savons qu'il en a été de même pour l'OFB fin 2021 dont l'avis ne figure nulle part dans le dossier. Nous déplorons le fait que la MRAe, l'OFB, la CLE EIL n'aient pas été à nouveau sollicités suite aux évolutions du projet. Quant au CNPN, dans son avis défavorable du 24 février 2022, il souhaitait que être à nouveau consulté « si le pétitionnaire persistait dans sa volonté de maintenir le projet en l'état » ; le projet est le même mais le CNPN n'a pas été à reconsulté.

La version soumise à enquête publique a tenté de répondre ponctuellement à certaines de ces remarques d'où des incohérences entre différents chapitres traitant d'un même sujet, certains ayant été mis à jour et d'autres pas, ou bien des argumentations totalement surréalistes ou bien encore des silences assourdissants. L'impression globale est que la démarche d'autorisation environnementale est vue comme un pensum superflu, chronophage et faisant obstacle à l'avancée coûte que coûte du projet.

Exemples :

- concernant les reptiles, le dossier soumis à l'instruction ne connaissait manifestement que le lézard vivipare. Etonnement du CNPN dans son avis du 24 02 2022, qui conduit le conseil départemental à commanditer un nouvel inventaire « avec pose de plaque »¹ en 2022, ce qui met en évidence la présence de la Vipère péliade, la Couleuvre helvétique, du Lézard des murailles et de l'Orvet fragile. De manière très surprenante, le dossier de DUP soumis à enquête publique en mars 2023 n'intégrait pas ces informations. Pour quelle raison ?
- concernant les insectes : Parmi les deux espèces d'intérêt communautaire identifiées sur le site Natura 2000 Rivière Ellé, seul le Damier de la succise avait été identifié et évalué. Suite à l'identification fortuite de l'Agrion de Mercure lors d'un inventaire piscicole complémentaire suite aux critiques du CNPN, le paragraphe correspondant de l'évaluation environnementale a été complété par l'affirmation suivante : « *Cependant, cette population se situe en dehors du site Natura 2000 et aucune population du site*

1 A part l'observation visuelle, la pose de plaques est LA méthode par excellence en la matière, voir https://www.reserves-naturelles.org/sites/default/files/fichiers/protocole_reptiles.pdf, ou bien http://lashf.org/wp-content/uploads/2016/07/POPReptile_2016.pdf ou encore <https://inpn.mnhn.fr/espece/jeudonnees/34072>, etc.

Natura 2000 n'est présente à proximité directe », sidérante de la part d'un bureau d'étude digne de ce nom.

- concernant les mammifères : apparition du Campagnol amphibie qui fait l'objet d'une protection nationale depuis 2012 (ce que le sous-chapitre XI.4.6.1. Données bibliographiques mammifères omet de préciser) outre qu'il est « quasi menacé » sur la liste rouge nationale. L'étude d'impact justifie au sous-chapitre XI.4.6.3. Espèces patrimoniales le faible risque de mortalité par collision routière en argumentant qu'« aucune étude de relevé de collisions n'a été trouvée sur le Campagnol amphibie », ce qui permet de qualifier de « moyen » l'enjeu mortalité en phase travaux qui devient « très faible » en phase d'exploitation, sans aucune justification en l'absence de toute étude fine des milieux impactés.

Dans son avis conforme du 2 mai 2023, le directeur de l'eau et de la biodiversité (Ministère de la Transition Ecologique) alerte le préfet du Morbihan sur le fait que son avis favorable ne concerne que la Loutre d'Europe et « *ne préjuge pas de la décision que vous prendrez pour les autres espèces concernées par le projet, notamment celles relevant d'un plan national d'action, et pour lesquelles les enjeux restent très fort* ». On ne saurait mieux dire.

Dans la catégorie « silence assourdissant », dans son deuxième avis sur le projet, la CLE rappelait en décembre 2022 que « *2 points majeurs restent sans suite (réserves de la CLE exprimées en mai 2021) appuyée à nouveau par le Bureau de CLE, au regard de l'article 4 du règlement et en lien avec la prescription E.3.3. du SAGE sur la gestion des cours d'eau (respecter les objectifs de continuité écologique et ne pas dégrader les habitats aquatiques dans le cadre des projets et aménagements sur le BV EIL)* :

- *Restauration morphologique en compensation des cours d'eau déviés : l'angle de l'étude hydromorphologique vise essentiellement l'aspect gain en termes de potentialités de frayères. Or les impacts générés sont plus larges (ponts cadre qui couvrent la surface et figent les berges, accélération des écoulements...). Bien que les cours d'eau ne soient pas en bon état avant-projet, il n'est pas satisfaisant de se contenter de compensations minimalistes, d'autant plus que leur capacité de résilience semble être faible à nulle pour la majorité. La CLE formule la demande de participer aux échanges et demande plus spécifiquement la mise en place d'un comité technique de suivi des mesures « milieux aquatiques », constitué notamment du Département, des services de l'Etat, de RMCom et du SMBSEIL (en lien avec les mesures MS1 et MS3 (p215/217, tome 2).*

- *Restauration de la continuité sur les 2 buses situées sous le chemin agricole en amont du Park Charles : cette action renforcerait l'efficacité des mesures proposées sur les 2 ouvrages situés plus en aval. S'il ne s'agit pas pour le Département « d'une discontinuité majeure », il faudrait que cela soit démontré dans le dossier (aucun ajout dans l'étude d'impact sur cette question).* » réserves qui ne sont pas satisfaites dans le présent dossier autorisation environnementale,

outre le fait que les ouvrages hydrauliques prévus sont calibrés sur une crue centennale en contradiction totale avec l'enjeu E2-A du SAGE de poursuivre la réduction des risques d'inondation liés à des événements de faible période de retour (10 à 20 ans) notamment en

exploitant le potentiel d'écrêtement des crues d'ouvrages existants dans la limite de sécurité. L'obstination du conseil départemental sur ce point accroît la vulnérabilité naturelle du territoire.

2. RAISON IMPERATIVE D'INTERET PUBLIC MAJEUR (RIIPM)

Le conseil départemental affirme avoir enrichi son argumentation sur ce point, nous complétons donc notre déposition précédente par les observations non exhaustives ci-dessous :

Pour rappel, l'octroi d'une dérogation au principe de protection des espèces et à l'interdiction de destruction d'espèces protégées est conditionné par les trois conditions cumulatives de l'article L411-2 du code de l'environnement l'une de ces conditions étant que le projet considéré remplisse l'un des cas prévus au L411-2-4 du même code.

Les compléments apportés par le conseil départemental visent à démontrer que la justification c) est satisfaite « *Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement* », or,

- le renvoi au SCoT de Roi Morvan Communauté est sans objet puisque, s'agissant du document de planification de la stratégie intercommunale, il n'évoque nulle part le projet de contournement routier du Faouët. Les projections de l'INSEE n'ont quant à elle aucun effet prescriptif.
- l'objectif de désenclavement de la Bretagne intérieure ne résiste pas à l'analyse ainsi que démontré précédemment.
- l'ambition louable de redynamisation du centre ville risque de se heurter à l'impossibilité réglementaire d'obliger les véhicules légers à traverser le bourg ; un basculement inévitable se fera au bénéfice des zones commerciales et des grandes surfaces déjà présentes en amont ou en aval du dit centre urbain ou qui chercheront à coup sûr à s'implanter le long des grands axes, asséchant d'autant les commerces existants. Ce scénario s'est déjà vérifié maintes fois et les exemples de Quimperlé, Meslan ou Gourin sont là pour le démontrer.
- on retrouve une fois de plus la référence appuyée aux questions de sécurité routière, d'accidentologie, sans un seul chiffre, une seule statistique pour la démontrer. La seule chose qui est à nouveau amplement démontrée est la fixation du conseil départemental sur l'amélioration du réseau routier, la rapidité de déplacement, l'augmentation de la fréquentation des axes, etc, systématiquement montées en épingle depuis les années '60 et en total décalage avec les préoccupations contemporaines telles que traitées, elles, dans le SCoT.

- la sécurité dans les hameaux concerne le seul et unique hameau de Coat Loret le long de la VC11 historiquement fréquentée par le trafic issu de la conserverie de Guernalez, pour lequel une solution économique et efficace existe, que le conseil départemental se refuse à prendre en compte pour des raisons obscures.
- Étant donné le bilan environnemental du projet, qui parle de lui-même, nous ne voyons pas la nécessité de contester une fois de plus l'argumentaire de l' « amélioration du cadre de vie ».

Les trois conditions cumulatives de l'article L411-2 ne sont pas satisfaites et la Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur n'est pas établie, la dérogation requise ne peut donc être accordée.

* * *

*

Nos conclusions générales restent identiques.

En conséquence, Eau & Rivière vous demande, Madame le commissaire enquêteur, de donner un avis défavorable au projet de contournement routier du Faouët.

Dans cette attente, nous vous prions d'agréer, Madame le commissaire enquêteur, nos salutations distinguées.

LE DÉLÉGUÉ DÉPARTEMENTAL

Pierre LOISEL



ANNEXE

ENQUÊTE PUBLIQUE DUP

27 02 6 20 03 2023

DEPOSITION EAU & RIVIERES DE BRETAGNE

Délégué départemental

Pierre Loisel
Rue - straed Roland Garros
56100 Lorient – An Oriant
02 97 87 92 45

morbihan@eau-et-rivieres.org

**Mairie de Le Faouët
9 rue Victor Robic
56320 LE FAOÜET**

A Lorient, le 16 mars 2023

Adresse élect. : <https://www.registre-dematerialise.fr/4400>

Attention : **Monsieur le commissaire enquêteur**

Objet : **Enquête d'utilité publique portant sur le projet de contournement routier de Le Faouët sur le territoire des communes de Le Faouët et Lanvenegen**

Monsieur le commissaire enquêteur,

L'association Eau et Rivières de Bretagne assemble plus de 1800 adhérents et 90 associations et est agréée par l'État au titre de la protection de l'environnement, pour assurer « *dans l'intérêt général la protection, la mise en valeur, la gestion et la restauration de la ressource en eau et des écosystèmes aquatiques, dans une perspective de société écologiquement viable* ».

Vous trouverez ci-après nos observations non exhaustives sur le dossier soumis à la présente consultation du public. Nous avons organisé notre argumentaire sous les angles de la conformité de ce projet routier aux principes qui régissent la déclaration d'utilité publique, et la notion de raison impérieuse d'intérêt public majeur ainsi qu'avec les documents cadres applicables.

Observation préliminaire

La présente enquête publique concernant le projet de contournement sud (RD782) de l'agglomération du Faouët est organisée du 27 février au 29 mars 2023, exactement sur le même créneau que celle relative au projet de PLUi de Roi Morvan Communauté

La stricte concomitance de date de ces deux enquêtes publiques portant sur des dossiers complexes, volumineux et d'une importance majeure sur le long terme pour le territoire est profondément choquante.

Ce calendrier revient de facto à contourner l'article L123-9 du code de l'environnement qui impose une durée minimum de trente jours pour toute enquête publique relative à des projets, plans et programmes faisant l'objet d'une évaluation environnementale, ce qui est de cas du contournement sud et du PLUi. Le public ne peut de ce fait disposer des délais prévus par le législateur pour s'approprier les informations contenues dans les dossiers et formuler ses observations en pleine connaissance de cause. Une telle situation constitue à nos yeux en déni de démocratie.

Remarques introductives

La présente enquête d'utilité publique est le dernier épisode en date d'un projet qui remonte à la fin du siècle dernier pour ce qui est de son parcours administratif, et bien plus loin encore pour ce qui est de sa « philosophie ». Au fil du temps, il a concerné soit le volet de la déviation sud, soit le volet de la rectification de la RD782 jusqu'à Guisriff, soit les deux, chaque fois avec des variantes.

A chaque étape, le projet s'est heurté à des avis défavorables (qualifiés de « difficultés administratives ») de l'ONEMA, du CNPN, des services de l'État, du commissaire enquêteur ou bien des décisions judiciaires, chaque fois motivées par la consommation d'espaces, l'impact sur l'environnement (biodiversité, zones humides, cours d'eau, etc.).

S'il ne semble pas que ces points aient été résolus, nous y reviendrons, reste la question de la Déclaration d'Utilité Publique et la manière dont le projet peut y prétendre, ou non.

1. DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

La présente enquête publique est régie par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (art. L.110-1 et suivants, R.111-1) et par le code de l'environnement (L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 à R.123-24).

L'article L110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique précise que : « L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique est régie par le présent titre. Toutefois, lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L. 123-2 du code de l'environnement, / l'enquête qui lui est préalable est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre Ier de ce code. »

Le dossier précise qu'un arrêté préfectoral a confirmé que le projet de contournement, qui relève de plusieurs rubriques « cas par cas » de l'art. R122-2 du code de l'environnement, doit effectivement faire l'objet d'une étude d'impact ; il relève donc de l'article L123-2 du même code et, la procédure environnementale se substituant à la procédure DUP, l'unique enquête publique requise est régie par les dispositions correspondantes du code de l'environnement.

Dans ce contexte, l'objet de l'enquête publique est défini dans l'article L123-1 : « L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. ».

Le porteur de projet éprouve néanmoins le besoin de préciser en plusieurs points du dossier que :

L'objet de la présente enquête est bien la déclaration d'utilité publique et non la demande d'autorisation environnementale qui devra faire l'objet d'une seconde enquête publique.

L'objectif ici est donc bien d'aider le public à apprécier l'intérêt de ce projet pour le territoire et de déterminer son utilité publique.

NB : la structure et le contenu détaillé de l'étude d'impact ont été conservés, c'est pourquoi le lecteur pourra trouver dans l'étude d'impact des références à cette demande d'autorisation environnementale qui regroupera la demande d'autorisation loi sur l'eau, la demande de dérogation sur espèces protégées et la demande d'autorisation de défrichement.

complétant à l'occasion son propos par des mentions telles que :

La présente pièce « Étude d'impact » correspond à la pièce VIII du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la pièce D du dossier de demande d'autorisation environnementale.

ce qui ne peut qu'induire le lecteur en erreur en lui laissant penser qu'il aura une autre opportunité pour développer une argumentation environnementale, ce qui n'est donc pas le cas. Nous estimons qu'il y a au contraire tromperie sur l'objet de cette enquête publique.

Les éléments constitutifs de l'utilité publique sont-ils présents dans ce dossier ?

D'après le site de la préfecture de Savoie mis à jour le 01 01 2023 ² :

« une opération ne pourra être déclarée d'utilité publique que si :

- elle répond à une finalité d'intérêt général ;
- l'expropriant ne peut réaliser son opération dans des conditions similaires sans avoir recours à l'expropriation ;
- le dossier d'enquête publique précise les raisons pour lesquelles, parmi les partis envisagés, le projet soumis à enquête a été retenu, notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement ;
- les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, le cas échéant, les inconvénients d'ordre social, économique ou environnemental que comporte l'opération ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente. »

C'est donc à travers cette grille que nous allons étudier le projet de contournement routier soumis à enquête publique.

² <https://www.savoie.gouv.fr/contenu/telechargement/33649/243741/file/Fiche-1-Dossier-d-enquete-DUP-travaux-code-de-l'expropriation.pdf>

2. LA FINALITE D'INTERET GENERAL

La notion de l'intérêt général n'est clairement définie nulle part, à part peut-être en « creux », dans les jurisprudences qu'elle génère. Certains ont proposé de l'interpréter comme « ce qui est pour le bien public ». Soit. Mais qu'est-ce que le bien public ...

En l'occurrence, pour le Conseil départemental, cela ne semble pas faire de doute : il s'agit de créer ex nihilo une voirie capable d'attirer un maximum de trafic et de lui permettre se déplacer d'un point A à un point B (en l'occurrence sur 3 km) le plus vite possible et de manière sécurisée. S'agissant d'un secteur qualifié d'enclavé, excentré, peu densément peuplé, pareille perspective ne peut qu'enthousiasmer, d'autant qu'il s'agit de faire « sauter le verrou du bourg du Faouët », en le contournant. Nous analyserons ces aspects en détail.

Reste qu'une autre définition est également recevable, qui consiste à se référer au principe constitutionnel qui garantit à chacun le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé.

Le dossier présenté à l'enquête publique s'emploie à démontrer que ces exigences là sont tout aussi amplement satisfaites. Nous reviendrons sur nos différences d'appréciation en la matière.

3. NECESSITE DE L'EXPROPRIATION

L'expropriation ne peut intervenir que si elle présente une utilité publique. Cette condition est considérée comme remplie dès lors que les 3 conditions cumulatives suivantes sont réunies :

- Le projet est réellement justifié
- Le projet ne peut pas être évité (le recours à l'expropriation n'est en effet possible qu'après la mise en place de toutes les autres solutions, comme l'acquisition amiable, le droit de préemption)
- L'atteinte à la propriété de la personne expropriée n'est pas disproportionnée par rapport à l'objectif poursuivi.

L'amélioration de la voirie est généralement considérée comme étant d'utilité publique sous réserve évidemment que les deux autres conditions ci-dessus soient satisfaites.

A part les multiples renvois aux articles des codes de l'environnement et de l'expropriation régissant la procédure, le dossier ne contient qu'une seule et unique référence un tant soit peu factuelle à la problématique de l'expropriation telle qu'elle se présente pour le tracé retenu dans le projet actuel : « *Cela a permis l'acquisition d'une maison au sud de Pont-er-Lann, en vue de sa démolition. D'autres acquisitions de propriétés bâties dans ce secteur sont en cours de négociation. La libération de ces espaces bâtis permettra de limiter l'impact humain et de positionner de façon optimale, les connexions des routes départementales (RD) au giratoire* » (EI T1 p. 376) outre les cartes 11 à 13 du T2 qui annoncent 10 bâtiments impactés. En l'absence de toute précision sur le nombre et les caractéristiques des bâtiments et terrains concernés ainsi

que sur les suites données aux sollicitations par leurs propriétaires, l'extrait ci-dessus nous conduit à nous interroger sur la nécessité de procédures d'expropriation puisque les démarches semblent toutes aboutir à des acquisitions amiables.

Nous avons les mêmes interrogations concernant l'atteinte à la propriété en l'absence de toute information sur les propriétés concernées ou l'étendue de l'atteinte potentielle, en contradiction avec les références citées.

Dans ces conditions, nous ne voyons pas comment il pourrait être statué sur la nécessité de l'expropriation.

4. INSERTION DU PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT

Le projet de développe au sein d'un territoire agricole, naturel et forestier doté d'une forte connectivité naturelle, ce qui est acté par le Schéma Régional de Cohérence Ecologique qui l'intègre dans un des deux réservoirs régionaux de biodiversité et corridors écologiques régionaux. Il concerne la création sur un linéaire de 3 km environ d'un axe routier à deux voies d'une largeur de 15 mètres majoritairement artificialisée ainsi que 3 giratoires, soit entre 4,5 et 5 ha d'après nos calculs ; le tout intégralement en déblai / remblai avec des différences de niveau souvent considérables et élargissement en conséquence de l'emprise jusqu'à 25 mètres avec bouleversement total des milieux naturels initialement présents. Outre la traversée – délicate – de l'Inam (site Natura 2000), il nécessitera la création de 15 ouvrages hydrauliques affectant 4 cours d'eau et une source, deux bassins de rétention, le busage de 4 cours d'eau, impactera 17.704 m² de zones humides, un linéaire considérable de trame verte, 9 ha de terres agricoles, etc.

Nous souhaitons tout d'abord exprimer notre contestation vigoureuse de l'approche technicienne de la démonstration, s'agissant de milieux naturels, qui plus est de trames composées de différents milieux vivants qui interagissent en permanence tout comme la biodiversité qui s'y déploie et ne peuvent ni ne doivent être réduits à des équations et à des cases dans des tableaux. Qui plus est, ces trames sont sujettes à des influences extérieures, humaines par exemple, et désormais globales et irréversibles du fait du changement climatique induit par les interférences humaines, précisément.

Cette analyse par « sectorisation » et « individualisation » des éléments pris séparément de ce grand tout qu'est le milieu naturel est totalement irrecevable et conduit à des affirmations consternantes.

Les cours d'eau

Nous contestons la classification des cours d'eau du fuseau d'étude telle que présentée sur la carte 19 du T1 de l'Etude d'Impact (EI) qui différencie les cours d'eau (trait bleu) des

« Ecoulements de source » (tireté bleu). La référence réglementaire est l'inventaire de la DDTM³ qui les classe tous, intermittents ou non, comme cours d'eau à part entière.

Ce sont 5 cours d'eau qui sont affectés : l'Inam (pont) et deux de ses affluents (ruisseaux de Kerly OH1 et de Kerihuel OH3), trois des affluents de l'Ellé (zone de source Kerrousseau OH5 et affluents ouest OH6 et est OH10 du ruisseau de Park Charles). Les ouvrages hydrauliques les concernant impliquent tous la création d'une couverture variant de 20,15 à 23,80 m (hors ouvrages d'entrée et sortie) soit de 2 à 4 % de leurs linéaires ce qui est énorme, le OH8 présentant de surcroît une pente de 8 %. Nous contestons l'argumentaire (EI, T2, p. 113) qui évacue la question de l'impact au motif de leurs faible linéaire, intermittence, faible potentiel piscicole et exclut entre autres les déplacements des mammifères semi-aquatiques tels que la loutre (mais non seulement) qui est extrêmement sensible à l'effet tunnel (point particulièrement critique pour l'OH1 pour le plus long des quatre prévu à 1,5 x 2,5 m, soit la plus petite section). Cette espèce d'intérêt communautaire, très présente sur ce secteur, évolue typiquement sur des milieux concernés par ces aménagements (cours d'eau, zones et fonds de vallées humides) et ne peut être que fortement affectée par la création d'une telle voirie. Nous estimons que sa protection n'est pas assurée.

Concernant l'OH1, nous ne pouvons souscrire au projet d'insertion d'un passage à gué de 3 m de large pour accéder à une prairie en rive droite du ruisseau. Il va à l'encontre de toutes les initiatives visant à supprimer ces dispositifs en raison du risque de départs de terre (bétails et tracteurs) ou de pollution par résidus d'engrais ou de pesticides lors de circulations d'engins.

L'étude d'impact (T2, p. 113 et suite) pose en préambule que : « ... les quatre cours d'eau franchis sont des petits ruisseaux à écoulement intermittent dont la pente moyenne est comprise entre 4 et 8 %. Les potentiels piscicoles de ces cours peuvent être considérés comme inexistant, en raison de leurs dimensions, de leurs débits très faibles et du substrat non favorable. ».

Intermittents ou pas, ils sont réglementairement reconnus comme cours d'eau et protégés comme tels. D'un point de vue fonctionnel, ces 4 cours d'eau représentent le « rang 1 (ou 0) » de la classification de Strahler et, éventuellement avec ceux de « rang 2 », constituent donc la tête d'un bassin versant (deux dans le cas présents (Ellé et Inam), pour une surface cumulée de 115,26 ha). Associés à leurs milieux environnants (zones humides, boisements humides, ripisylves, etc.) ils jouent un rôle capital dans l'alimentation du réseau hydraulique, la régulation des débits, la qualité physico-chimique de la ressource en eau. Après les agressions et amputations subies (drainage, busage, rectification, remblaiement) depuis des siècles, il est indispensable de les préserver et les restaurer afin d'assurer leur résilience face au changement climatique et l'optimisation de la ressource en eau du territoire. Le raisonnement développé dans l'étude d'impact n'en prend pas le chemin. Nous observons que tous les calculs, raisonnements et démonstrations sont réalisées dans une optique ingénieuriste, pour répondre aux objectifs du maître d'oeuvre, et que les ajustements éventuels (qualifiés de mesures de

³ <https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=752f4efb-f59f-40d2-bed3-110a6ee4e1f1>

réduction (où sont passées les mesures d'évitement?), d'accompagnement (qu'est-ce?) ou de compensation) ne sont envisagés qu'une fois les aspects techniques satisfaits et seulement dans la mesure où cela rentre dans le cadre défini par le maître d'oeuvre.

L'étude d'impact identifie des impacts potentiels des aménagements routiers sur les cours d'eau (T2, p. 114) : artificialisation du réseau hydrographique, modification de ses conditions d'écoulement, rupture des continuités écologiques et sédimentaires ; dans le cas de l'implantation d'un ouvrage béton, l'artificialisation du lit mineur, l'accélération du débit en aval qui fragilise les berges, la rétention de particules en amont qui provoque une eutrophisation et un atterrissement accéléré, créent des modifications hydrauliques défavorables à l'accueil des espèces aquatiques ou terrestres ; de plus, certains types d'ouvrages, et notamment leur modalité de mise en place, peuvent limiter la possibilité de franchissement piscicole. Il n'est cependant précisé nulle part la manière dont la conception des différents ouvrages hydrauliques permettra de « prévenir l'artificialisation du réseau hydrographique, la modification de ses conditions d'écoulement, la rupture des continuités écologiques et sédimentaires, dans le cas de l'implantation d'un ouvrage en béton, l'artificialisation du lit mineur, l'accélération du débit en aval qui fragilise les berges, la rétention de particules en amont qui provoque une eutrophisation et un atterrissement accéléré, créent des modifications hydrauliques défavorables à l'accueil des espèces aquatiques ou terrestres, le risque de réduction des possibilités de franchissement piscicole. » Nous sommes toutefois soulagés d'apprendre que deux ruisseaux sont déviés dans le but de limiter leurs couvertures et de réduire la pente dans les ouvrages de franchissement.

En quoi les mesures décrites en p. 116 sont-elles des mesures de réduction et non simplement de bonnes pratiques ? Quelles autres techniques auraient pu être mises en œuvre pour la reconstitution des ruisseaux ? Quant aux mesures d'accompagnement consistant à éloigner le bétail des berges et à l'interdiction de désherbage chimique ... Le Conseil départemental du Morbihan ne prône-t-il pas le recours aux méthodes alternatives (mécaniques ou thermiques) ? En tout état de cause, nous rappelons qu'il s'agit de berges de cours d'eau !

Nous contestons la proposition de réaliser certains des travaux prévus au CTMA car il ne s'agit pas de mesures de restauration (pourrait-on, encore une fois, s'en tenir aux catégories réglementaires Eviter / Réduire / Compenser ?) propres au projet de contournement mais de simple substitution de maître d'oeuvre pour effectuer des travaux qui étaient prévus par ailleurs dans un contexte autre que celui du contournement routier.

De par sa nature et son implantation, le projet impactera fortement les cours d'eau qu'il recoupe ce qui affectera leur bon fonctionnement et donc celui du réseau hydraulique des deux bassins versants concernés. Ces impacts ne sont pas correctement appréhendés ni ponctuellement, ni à l'échelle du bassin versant.

Les zones humides « *infrastructures naturelles* »

L'inventaire des zones humides du Faouët a été réalisé en 2011 et validé par la CLE du SAGE Ellé Isole Laïta, conformément aux dispositions du SDAGE Loire-Bretagne. Il acte leur forte présence (près de 30 hectares) dans ce secteur agricole, naturel et forestier doté d'une forte connectivité naturelle. Le SDAGE Loire-Bretagne 2022-2027 a élargi sa réflexion sur la préservation et la restauration des zones humides (Chap. 8) à leurs espaces périphériques qui « *jouent un rôle dans leurs fonctionnalités et leur pérennité et sont à ce titre pris en compte dans la protection accordée aux zones humides. On entend par espace périphérique d'une zone humide, la zone, l'aire, le secteur ou la partie de territoire, située sur son pourtour, au sein desquels se déroulent des processus hydrauliques, biologiques ou paysagers nécessaires à sa fonctionnalité et à sa pérennité.* » et doivent donc être inclus dans toute étude de projet.

Le projet de contournement routier sectionnerait transversalement la trame cours d'eau / zones humides / espaces périphériques de tout le secteur depuis l'Inam quasiment jusqu'à l'Ellé (EI, T2, carte 3 qui n'inclut pas les espaces périphériques) avec des impacts lourds sur leur fonctionnement du fait de l'artificialisation induite par la voirie, des barrières physiques résultant des travaux et des matériaux de déblais / remblais. Les seules surfaces sectionnées par l'emprise du projet totalisent 1,77 ha sur un linéaire de 3 km, soit près de 6000 m² par km linéaire, dont il est acté qu'elles perdront toute fonctionnalité du fait de la réalisation du projet. Nous rappelons d'une part qu'il s'agit d'une trame qui irrigue littéralement tout le secteur et alimente les deux cours d'eau Inam et Ellé, labellisés Natura 2000 et d'autre part que même si elles ne sont pas directement connectées au réseau hydrographique, les zones humides participent à la recharge des cours d'eau et à la rétention des eaux en période de crue.

Le projet prévoit de compenser ces impacts via des mesures compensatoires sur quatre sites « *permettant a priori (notre soulignement) d'assurer l'équivalence des fonctionnalités avec les zones humides impactées* » : SC_1 (8.303 m²), SC_4 (14.453 m²), SC_8 (21.175 m²) et SC_9 (11.237 m²).

La mesure SC_1 consiste à créer une prairie humide et une saulaie ponctuelle sur des parcelles cultivées humides.

La mesure SC_4 consiste, sur une parcelle coupée en 2 par le projet, à remplacer sur 2/3 du site une saulaie résultant de l'enfrichement d'une prairie humide par une prairie de type hygrophile avec comblement d'un fossé.

La mesure SC_8 consiste à relever le niveau d'engorgement du site qui est déjà une prairie humide en comblant les fossés existants et en éliminant 20 à 20 cm du sol en place « afin de permettre à la nappe de parvenir à un niveau plus proche de la surface ». Deux erreurs ici : 1. suppression d'un niveau riche en humus propice à la rétention de l'eau, 2. ce n'est pas la nappe qui bouge, mais la surface qui baisse.

La mesure SC_9 consiste à créer une prairie humide sur un site qui l'est déjà (« *sol hydromorphe sur tout le site* ») en évacuant les résidus d'une peupleraie en partie nord et en entravant l'enfrichement de la partie sud qui se manifesterait par la présence de joncs (???)

La compensation à l'altération définitive et à grande échelle de toute la trame bleue du secteur consisterait donc à planter quelques saules ici, à en replanter d'autres là, à arracher quelques souches de peupliers ailleurs, et à ensemercer d'autres surfaces (y compris après des interventions radicales), il est vrai avec des graines précautionneusement collectées... Tout cela semble plutôt dérisoire comparé à l'impact du projet sur la totalité du système zone humide du secteur.

De par sa nature et son implantation, le projet impactera fortement la totalité des zones humides qu'il recoupe ce qui affectera leur bon fonctionnement et donc celui du réseau hydraulique qu'elles alimentent. Ces impacts ne sont pas correctement appréhendés ni ponctuellement, ni à l'échelle du bassin versant.

Le bocage, haies, talus, alignements

Les enjeux sont qualifiés de « *faibles sur les haies multistrates sur talus connectées aux autres éléments de la trame verte et bleue (haies, cours d'eau, boisements, zones humides)* ». Le projet induisant la destruction de 1 968 mètres de haies bocagères dont une vingtaine de haies multistrates considérées comme corridors à enjeu faible, il est prévu (mesure de compensation MC1) de planter à proximité directe du projet 2 980 mètres de haies bocagères. Nous ne sommes pas d'accord avec la « notation » comme faible des haies multistrates qui sont un maillon essentiel et primordial fournissant des sites de reproduction, de repos, d'hibernation, de nourrissage, etc. pour les oiseaux, chauves-souris, petits mammifères, reptiles, insectes, etc. Il suffit d'observer l'état de la biodiversité dans les secteurs où l'agriculture intensive a fait table rase... Les haies bocagères jouent en outre un rôle majeur pour la protection du bétail et des récoltes contre le vent, le gel, les fortes chaleurs, ralentissent le ruissellement, facilitent l'infiltration de l'eau dans les sols (surtout lorsqu'elles sont implantées sur talus), luttent contre les inondations, etc.

La mesure de compensation MC1 (où sont passées les mesures d'évitement et de réduction ?) souffre d'au moins deux défauts majeurs : 1. la destruction des haie / talus / sujets matures interviendrait au stade 0 du projet avec perte immédiate et totale des habitats, fonctionnalités, et conséquente des espèces, etc. présents, alors que la replantation interviendrait à la fin des travaux (un à deux ans plus tard) avec des baliveaux de 50 à 80 cm de hauteur, sur un milieu vierge. La pleine reconstitution des fonctionnalités n'interviendra qu'après plusieurs décennies. 2. qu'on le veuille ou non, du fait de la nature du projet, un linéaire important (1202 m) de haies perpendiculaires à la pente contribuant à la régulation hydraulique sont appelées à disparaître ; les volumes d'écoulements qui seront dirigés vers les fossés et les réservoirs de décantation de l'infrastructure ne contribueront pas à la recharge des masses d'eau souterraines, ne seront pas dénitrifiés, etc, etc.

La mesure de compensation MC6 (où sont passées les mesures d'évitement et de réduction ?) appelle globalement les mêmes observations exception faite des aspects concernant les talus. En résumé, nous contestons l'affirmation selon laquelle le projet n'aurait pas d'impacts significatifs sur les continuités écologiques.

De par sa nature et son implantation, le projet impactera fortement la trame bocagère qu'il fragmentera sur 20 à 30 mètres en une trentaine de points, avec les impacts correspondants sur sa fonctionnalité. En l'absence de mesures d'évitement et de réduction, les mesures de compensation sont insuffisante pour garantir une insertion adéquate dans son environnement.

La biodiversité

Ainsi que l'énonce l'étude d'impact : « L'aire d'étude immédiate présente de nombreux boisements, cours d'eau, haies et zones humides qui servent à la fois de zone source et de corridors de migration pour les espèces. Les principaux enjeux sont toutefois représentés par la vallée de l'Inam et le vallon du ruisseau du Park Charles » (T1, p. 100), ce qu'illustrent parfaitement les cartes 42 et 43. L'étude d'impact identifie des enjeux très forts sur les vallées boisées de l'Inam et l'Ellé, forts sur le vallon du ruisseau du Park Charles (et ripisylves associées), moyens sur petits ruisseaux et ripisylves associées et faibles sur les haies multistrates sur talus connectées aux autres éléments de la trame verte et bleue (haies, cours d'eau, boisements, zones humides) avant de décrire l'inventaire floristique en commençant par ... les espèces invasives ! Approche novatrice, sans doute.

Nous avons déjà indiqué ce que nous pensions de l'approche déstructurée appliquée à l'analyse de la trame verte et bleue. Il en va de même pour la biodiversité végétale et tout particulièrement animale. Pour reprendre l'exemple de la loutre, cet animal évolue sur un domaine vital d'au moins 10, parfois sur plusieurs dizaines de kilomètres de rivières y compris leurs affluents, zones humides et têtes de bassins versants. Ce sont des animaux très mobiles, pour la recherche de nourriture mais aussi entre sites de repos, de mise bas. Les ouvrages et aménagements entravent leur libre circulation des individus, le réseau routier est une cause majeure de mortalité par collision. La présence de la loutre est attestée sur l'emprise du projet, particulièrement propice en raison des facilités de déplacement offertes par le maillage dense de cours d'eau, zones humides, haies, etc. et ce, quel que soit leur niveau d'enjeu.

La même démonstration vaut pour les chiroptères pour lesquels les haies bocagères jouent un rôle clef de corridors écologiques. Elles connectent entre eux les sites d'hivernage, les zones de chasse et les sites de mise bas, répondant ainsi au fil des saisons aux divers besoins des chauves-souris. Les trouées trop importantes sont pour elles des obstacles majeurs ; les lacunes existantes du fait du recul du bocage seraient aggravées par la trouée de plusieurs dizaines de mètres de large résultant du projet qui serait par ailleurs cause de mortalités routières.

Pour ce qui est des reptiles et amphibiens, plusieurs espèces hibernent dans les talus.

Nous notons que le calendrier annoncé des travaux couvre les mois d'août à mai inclus :

Tableau 86 : Synthèse des calendriers préconisés par types de travaux

Types de travaux	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
Défrichage hors arbres avec potentiel Chiroptères												
Défrichage des arbres avec potentiel Chiroptères												
Dessouchage et décapage des sols en milieu boisé (boisements, haies et friches boisées)												
Décapage des sols en milieu ouvert (prairies, cultures, pelouses, friches non boisées)												
Démolition des bâtiments												
Plantation des haies												

En vert : période favorable aux travaux – En orange : période défavorable aux travaux

ce qui impactera a minima la nidification des oiseaux en avril et mai, et l'hibernation des reptiles et amphibiens de novembre à mars.

Nous notons tout particulièrement l'affirmation selon laquelle « ... concernant les espèces végétales identifiées sur l'aire d'étude immédiate, aucune ne présente un enjeu car aucune n'est protégée ni n'a de statut particulier (liste rouge, ZNIEFF...). » (EI T1 p. 126) qui illustre parfaitement l'approche compartimentaliste de l'analyse et interpelle fortement quant à l'intégration des complémentarités entre espèces et milieux protégés ou non, chaînes trophiques, etc. dans la réflexion du Conseil départemental.

Comme pour tous les autres volets, la méthode qui a prévalu à l'élaboration de ce projet conduit à évacuer ou minimiser ses impacts en fractionnant à l'extrême l'analyse. Cette approche exclut toute possibilité d'évaluation de l'intégration du projet dans le milieu naturel, hautement interconnecté par nature. A contrario, les lacunes et approximations que nous soulevons attestent de l'impossibilité de garantir en l'état l'insertion adéquate du projet dans son environnement.

5 CARACTERE RAISONNABLE DES ATTEINTES GENEREES PAR LE PROJET

Concernant le dernier élément constitutif de l'utilité publique : « les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, le cas échéant, les inconvénients d'ordre social, économique ou environnemental que comporte l'opération ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente », nous allons commencer par nous interroger sur la justification du projet.

Le désenclavement de la Bretagne intérieure

L'accès aux RN164 et 165

L'objectif serait donc de réduire le temps de déplacement entre Scaër, Guiscriff, et Lanvénegen d'une part et les RN164 et 165 d'autre part. Nous synthétisons ci-dessous les résultats de nos investigations sur ce sujet, basées sur les données de Via Michelin :

Ville de départ	Axe ciblé	Option A			Option B			Option C		
		Dest.	Durée (mn)	Km	Dest.	Durée (mn)	Km	Dest.	Durée	Km
Scaër	RN164	Châteauneuf du Faou D6	25	24	Carhaix-Plouguer D27 / D769	38	37	Le Faouët / Rostrenen RD782 / RD790	19 + 31 = 50	18 + 30 = 48
	RN165	Ech. 48 D4	19	17	Ech. 51 D782	25	22	Le Faouët / Ech. 42	19 + 29 = 48	18 + 32 = 50

Guiscriff	RN164	Pont Trifen – Spézet D27 / D11	25	25	Le Faouët / Carhaix-Plouguer RD782 / 769	34	33	Le Faouët / Rostrenen RD782 / RD790	14 + 31 = 45	14 + 30 = 44
	RN165	Ech. 48 D4	26	23	Ech. 47 D123	22	20	Le Faouët / Ech. 42	14 + 29 = 43	14 + 32 = 46
Lanvenegen	RN164	Pont-Trifen Spézet D769	35	33	Carhaix-Plouguer / D769	37	36	Le Faouët / Rostrenen	8 + 37 = 45	14 + 35 = 49
	RN165	Ech. 48 D23	26	22	Ech. 47 / D49 D123	16	14	Le Faouët / Ech. 42	8 + 29 = 37	6 + 32 = 38

Dans tous les cas de figures, le déplacement le plus court et le plus rapide à destination de l'une ou l'autre des 2x2 voies emprunte un autre itinéraire que via Le Faouët. Le constat est identique en intégrant le gain de temps annoncé de 4 mn par voyage du fait de la création du contournement sud du Faouët.

L'accès aux grands axes départementaux

La seule « grande » route départementale susceptible de bénéficier de la création du contournement du Faouët pour tout voyageur en provenance de Scaër, Guiscriff ou Lanvénegen est la D769. Via Michelin n'est ici d'aucune utilité puisque cet axe n'existe pas. Nous avons donc parcouru en voiture et en respectant les limitations de vitesse la RD782 entre le carrefour avec la D177 en provenance de Lanvénegen (Toul Bren) et la RD769 (sortie sud du Faouët), via le bourg du Faouët, soit 6' 6" pour les 5 km de l'itinéraire actuel.

Par comparaison, les 3 km du contournement projeté entre Toul Bren et la RD769 (sortie sud du Faouët) parcourus à 80 km/h + 3 x 8,5" pour les 3 giratoires sur la moitié de leur circonférence feraient un total de 2' 15" + 25", soit 2' 40" donc un gain de 4 minutes environ pour les seuls véhicules en transit vers le sud.

Pour les véhicules souhaitant remonter vers le nord, les 3,35 km du trajet actuel entre Toul Bren et le rond-point de Restalgon via le cour Carré (en passant devant le collège public) s'effectuent actuellement en 3' 95". Le contournement projeté impliquant la suppression de la RD782 entre Moulin Baden et Kerozec, les véhicules devront prendre le nouvel axe jusqu'au rond-point de Kerrousseau puis remonter vers Restalgon via la D790 et le cours Carré (et donc passer devant le collège public) pour un total de 4,9 km en 5' 52". Accessoirement, du fait de la suppression de cette partie de la RD782, les habitants résidant entre l'Inam et le carrefour du Gohlen désireux de se rendre vers l'ouest seront eux aussi contraints de reprendre la RD790 au Gohlen jusqu'au futur giratoire où ils pourront accéder au nouveau tracé de la RD782 et quasiment passer sous leurs fenêtres après un détour de près de 2 km.

Dernière considération, il est démontré depuis longtemps que les rocades et autres

contournements contribuent fortement à affaiblir l'activité commerciale des centre bourgs. On ne voit pas pourquoi le présent projet dérogerait à la règle.

Conclusion : Il est actuellement bien plus avantageux pour les habitants de Scaër, Guiscriff et Lanvénegen de rallier les routes nationales 164 et 165 sans passer par Le Faouët et la création du contournement routier n'y changera rien.

Le projet de contournement ne générera qu'un gain quasi-nul pour ce qui concerne l'accès à la RD769 et l'activité économique du bourg n'en tirera aucun profit, bien au contraire.

La sécurité routière

Le Conseil départemental argumente répétitivement sur la dangerosité résultant du passage de nombreux poids-lourds dans le bourg du Faouët (place des Halles, collège public), au niveau des villages et de Coat Loret, etc. Nous notons de nombreuses erreurs méthodologiques et approximations quand il ne s'agit pas d'affirmations catégoriques non étayées par des études ou éléments tangibles. Nous n'avons pas le temps de développer ces aspects mais constatons que la MRAe soulève ces mêmes carences dans son avis motivé.

Quelques exemples :

Le cours Corentin Carré le long duquel est implanté le collège est probablement l'artère la mieux sécurisée de l'agglomération : la vitesse limitée à 30 km/h y est ralentie par deux ronds-points, les élèves peuvent cheminer sur de larges trottoirs des deux côtés du cours et le traverser sur deux passages protégés. Plusieurs places de stationnement sont disponibles le long du cours côté collège pour les cars et voitures, ainsi qu'un parking dédié. Reste la question du respect du code de la route par tous les usagers, poids lourds compris, qui ne relève pas du service des routes du Conseil départemental mais de la police municipale et de la gendarmerie (installée juste à côté).

Le village de Coat Loret bénéficie lui aussi d'aménagements de sécurité destinés à réduire la vitesse (limitation à 30 km/h) et à empêcher le croisement des poids lourds en ce point. Même remarque sur le respect du code de la route.

Comme pour l'autre « point sensible » mentionné au niveau du village de Saint-Fiacre, nous n'avons trouvé aucun détail sur une éventuelle accidentologie, des plaintes de riverains, statistiques, etc. Dès lors, la réalité de cette problématique n'est pas démontrée et la nécessité de réaliser cette nouvelle infrastructure n'est pas davantage établie.

Le bien-fondé du tracé retenu

La détermination du tracé a donné lieu à un long épisode pendant lequel ont été multipliées les variantes, sous-variantes, alternatives A, B, etc. fondées sur des calculs abscons et étayées par un processus de concertation qui n'a inclus que quelques techniciens, acteurs économiques et élus puisque deux associations de protection de l'environnement locales n'ont pu participer qu'à une seule réunion suite à une information fortuite, réunion dont le but était de présenter le tracé définitif de l'époque. Au regard du caractère « exotique » des variantes mises sur la table et des argumentaires associés, on peut légitimement se demander si tout cela n'était pas une mise en scène calculée pour aboutir à celle que le Conseil départemental souhaitait voir

retenue, dont seuls le coût et l'énorme impact foncier et environnemental sautent aux yeux. Dans son avis de février 2022, le Conseil National pour la Protection de la Nature déplore le fait qu'aucun scénario reprenant des voies alternatives existantes n'ait été envisagé, au lieu de détruire des habitats complètement naturels. De fait, les deux associations locales, adhérentes d'Eau & Rivières de Bretagne, ont proposé un tracé alternatif qui reprenait au maximum les RD782, RD790 et VC11 mais que le bureau d'étude a dénaturé avant de l'éliminer sans aucune évaluation sérieuse. La question du passage au niveau du hameau de Coat Loret aurait pu être traitée par un contournement de quelques centaines de mètres avec un impact environnemental, paysager et foncier (et un coût) nettement moindre que les 6,4 M€ annoncés, sachant que les poids lourds qui transitent aujourd'hui par le bourg passaient autrefois par la VC11.

6. RAISON IMPERATIVE D'INTERET PUBLIC MAJEUR

L'existence d'une Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur conditionne l'octroi d'une dérogation à l'interdiction de destruction et la perturbation intentionnelle de spécimens d'espèces animales protégées et de destruction de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées, dérogation sollicitée par le Conseil départemental auprès du Conseil National pour la Protection de la Nature pour causes de sécurité publique et d'amélioration de la desserte du territoire centre breton qui seraient des Raisons Impératives d'Intérêt Public Majeur. Nous avons démontré ci-dessus que ces argumentaires étaient infondés.

Dans son avis du 24 février 2022 ⁴, le CNPN évacue lui aussi cette argumentation et déroule une analyse critique exhaustive du dossier avant de conclure à un avis défavorable au motif que les trois critères de dérogation ne sont pas remplis, l'insuffisance des mesures de réduction et compensation des nuisances générées par le projet affectant les populations animales et végétales impactées par les travaux ; il demande en outre que ce dossier lui soit resoumis si le pétitionnaire persistait dans sa volonté de maintenir le projet en l'état. C'est cet avis qui a provoqué l'abandon de la demande d'autorisation unique de 2021. Nous n'avons pas connaissance d'un autre avis du CNPN.

7. PROJET D'UN AUTRE TEMPS – CHANGEMENT CLIMATIQUE

Ce projet du siècle dernier est marqué au sceau des Trente Glorieuses, le temps du tout voiture, tout bitume, où personne ne s'interrogeait sur les impacts de la société de consommation ou la nécessité de se préoccuper de la préservation de l'environnement.

Quelques décennies et de nombreux rapports scientifiques plus tard, nous nous apercevons qu'il aurait été judicieux de s'en inquiéter parce que la facture est déjà lourde et va le devenir

4 https://www.avis-biodiversite.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2020-01-13a-00127_contournement_routier_le_faouet_56_avis_du_02_2022-2.pdf

plus encore. Les effets du changement climatique se font sentir sur notre territoire : les périodes prolongées de sécheresse, l'effondrement du débit des cours d'eau, l'augmentation des moyennes de température, l'intensité accrue des précipitations, les conséquences sur les pratiques agricoles ... et sur les finances publiques qui compensent, indemnisent, restaurent. Parmi les causes clairement identifiées, les gaz à effet de serre que génère notre consommation débridée d'énergie carbonée, notamment via la circulation routière.

C'est dans ce contexte que ce vieux projet inutile persiste à remonter à la surface pour imposer ses conséquences délétères pour l'environnement, la ressource en eau, le climat et les finances publiques.

* * *

*

Après analyse – dans des conditions très dégradées - du projet de contournement sud du Faouët, Eau & Rivières de Bretagne constate que :

1. le dossier ne présente pas de manière sincère la portée de cette enquête publique,
2. ce projet n'est soutenu par aucune argumentation solide et cohérente,
3. il est extraordinairement impactant pour les milieux naturels et la biodiversité extrêmement riches et sensibles de ce secteur ainsi que pour le foncier agricole,
4. il minimise systématiquement la qualité des milieux et de la biodiversité
5. il ne met pas en œuvre la triade Eviter / Réduire / Compenser
6. il s'exonère de l'obligation d'étudier des solutions alternatives,

En conséquence, Eau & Rivière vous demande, Monsieur le commissaire enquêteur, de donner un avis défavorable au projet de contournement routier du Faouët.

Dans cette attente, nous vous prions d'agréer, Monsieur le commissaire enquêteur, nos salutations distinguées.

LE DÉLÉGUÉ DÉPARTEMENTAL

Pierre LOISEL

