

Mise à 2X2 voies de la RN164 dans le secteur de Merdrignac

Réunion publique du 3 février 2015



ORDRE DU JOUR DE LA REUNION

- La concertation : Pourquoi ? Comment ?
- Le déroulement des études
- La présentation des variantes du projet
- La synthèse de l'analyse comparative

LA CONCERTATION :
POURQUOI ?
COMMENT ?

Pourquoi ce projet?

La "raison d'être" : aménager toute la RN164 à 2x2 voies.

La RN164 est l'axe routier du Centre Bretagne. Elle assure une liaison régionale est-ouest complémentaire aux deux grands axes littoraux que sont la RN12 (Rennes-Brest) et la RN165 (Nantes-Quimper).

Sa mise à 2x2 voies est un objectif majeur d'aménagement du territoire pour améliorer la desserte de tout le Centre Bretagne.

C'est un des points forts du Pacte d'Avenir pour la Bretagne, signé le 13 décembre 2013.

État d'avancement

162 km entre Châteaulin et Montauban-de-Bretagne

98 km déjà aménagés à 2x2 voies

64 km restants faisant aujourd'hui l'objet d'un programme global d'études ou de travaux :

- 21 km avec des financements antérieurement prévus
- 43 km, dont le secteur de Merdrignac, où les projets sont en cours d'étude



État d'avancement



Aménagement de la RN 164 - Secteur de Merdrignac

L'action de l'État et de la Région Bretagne sur la RN164

116 M€ investis pour des travaux sur le programme d'investissement 2009-2014.

Un projet majeur du futur Contrat de Plan Etat-Région 2015/2020 : plus de 230 M€ y seront consacrés

Un principe de financement à parts égales : 50% Etat, 50% Région

L'aménagement de la RN164 au niveau de Merdrignac

S'inscrit comme un maillon de ce projet historique d'aménagement de la RN164.

Un premier tracé identifié en 1995 dans le secteur de Merdrignac.

Un comité de suivi, présidé par le Préfet, a été mis en place, associant élus et acteurs locaux à la conduite des réflexions



Pourquoi concerter?

- **Pour informer** le plus largement possible tous les publics concernés par le projet et répondre aux interrogations.
- **Pour écouter** les avis de la population et de ses représentants.
- **Pour dialoguer** afin d'enrichir le projet d'aménagement, en prenant en compte les contraintes et les enjeux de chacun.

Comment se déroule la concertation?

- Elle se déroule dans des conditions qui ont été soumises à l'avis des communes concernées.
- Elle a lieu du lundi 26 janvier au vendredi 20 février 2015.
- A l'issue de la concertation, un bilan en sera tiré, qui sera lui aussi soumis à l'avis des communes avant d'être approuvé puis rendu public.

Comment s'informer et participer?

- Réunion publique le mardi 3 février 2015 à Merdrignac (salle des fêtes)
- Permanence en mairie de Merdrignac le vendredi 6 février 2015 de 10h00 à 17h00
- Dossier de concertation consultable en mairies
- Plaqueette d'information
- Site Internet de la DREAL Bretagne
- Registres de recueil des avis en mairies
- Adresse mail pour donner son avis ou poser une question (rn164-merdrignac@developpement-durable.gouv.fr)

LE DEROULEMENT DES ETUDES



Les étapes d'un projet routier (1)

- D'abord des études dites « préalables » :
 - Diagnostic du territoire, analyse des enjeux et des contraintes
 - Étude et comparaison de différentes variantes de projet
 - Choix et approfondissement d'une variante pour en fixer toutes les caractéristiques, et élaborer l'étude d'impact du projet
- Mise à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
- La DUP est l'« acte de naissance » du projet, qui autorise le maître d'ouvrage à acquérir les terrains nécessaires et à le réaliser

Les étapes d'un projet routier (2)

- Après la DUP :
 - Accomplissement de différentes procédures : archéologie, loi sur l'eau, dérogations relatives aux impacts sur les espèces ou habitats protégés, aménagement foncier éventuel...
 - Acquisitions foncières
 - Études de détail
 - Lancement des travaux

Où en sommes-nous? Où se place la concertation?

La concertation intervient ici au stade du choix de la variante à approfondir.

Un délai de 6 à 8 ans minimal est ensuite nécessaire pour la mise en service du nouveau tronçon de route.



Les études réalisées

■ Moyens et thématiques :

- Investigations de terrain pour les milieux naturels, la faune et flore et l'occupation du sol
- Diagnostic socio-économique et agricole
- Étude paysagère
- Enquête et étude de trafic
- Mesures de bruit et modélisations
- Diagnostic technique (géométrie de la route) et étude de tracés
- Diagnostic sécurité routière
- Diagnostic hydraulique et hydrologique

LES ENJEUX DU PROJET



Un enjeu de mobilité et de sécurité

- Un trafic croissant sur la RN164 (+ 17 % en 10 ans sur le secteur)
- Une forte fréquentation par les Poids Lourds : 19 à 22% du trafic suivant les sections, mais +24% en 10 ans
- Une progression qui va se poursuivre :
 - de 6 500/7 300 véhicules/jour aujourd'hui selon les sections du projet, à 10 600/11 600 véhicules/jour environ en 2035 sans aménagement
- Un enjeu de sécurité : sur la RN164, les sections qui ne sont pas encore à 2x2 voies sont nettement plus accidentogènes : sur le secteur de Merdrignac, 5 accidents corporels entre 2005 et 2011 entraînant 2 décès et 5 hospitalisations
- Peu d'offre alternative à la voiture possible sur le territoire : le désenclavement ne peut qu'être routier

Un enjeu de développement

- Un territoire où la démographie est en progression et où le niveau d'emploi s'est maintenu
- Un bassin d'emploi essentiellement rural et tourné vers l'agroalimentaire malgré une diminution non négligeable du nombre d'exploitations entre 2000 et 2010.
- Une accessibilité au reste de la Bretagne et de la France à améliorer
- La RN164, un élément moteur pour la dynamique économique et l'attractivité de ce territoire

L'enjeu agricole

- L'agriculture est une des activités dominante du territoire tournée vers l'élevage hors sol et bovin
 - Enjeu fort :
 - limiter l'emprise du projet sur les surfaces agricoles (mais également sur les zones humides et sur les zones boisées qui doivent être généralement compensées... sur des surfaces agricoles)
 - remédier au fractionnement et à l'enclavement des parcelles agricoles
- Importance d'une étude d'impact agricole pour la solution retenue.

Des enjeux environnementaux à appréhender à leur juste mesure

- La problématique environnementale occupe une place importante dans l'élaboration d'un projet routier. Il s'agit principalement de préserver la richesse du patrimoine naturel du secteur, et de conserver la structure et l'identité du paysage

- On note ici la présence d'une Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) au sein du périmètre étudié : la forêt de la Hardouinais.

- Tout particulièrement, le projet devra s'attacher :

- à préserver les continuités écologiques au niveau de la forêt de la Hardouinais, des ruisseaux rencontrés dans les secteurs d'étude (ruisseau de Cancaval, de Kérméré, du Pont-Herva...),

- à prendre en compte les habitats et les espèces d'intérêts communautaires et/ou protégées, ainsi que les bois classés et les zones humides

Échanges avec la salle

LES VARIANTES ETUDIEES

La démarche de recherche de tracés

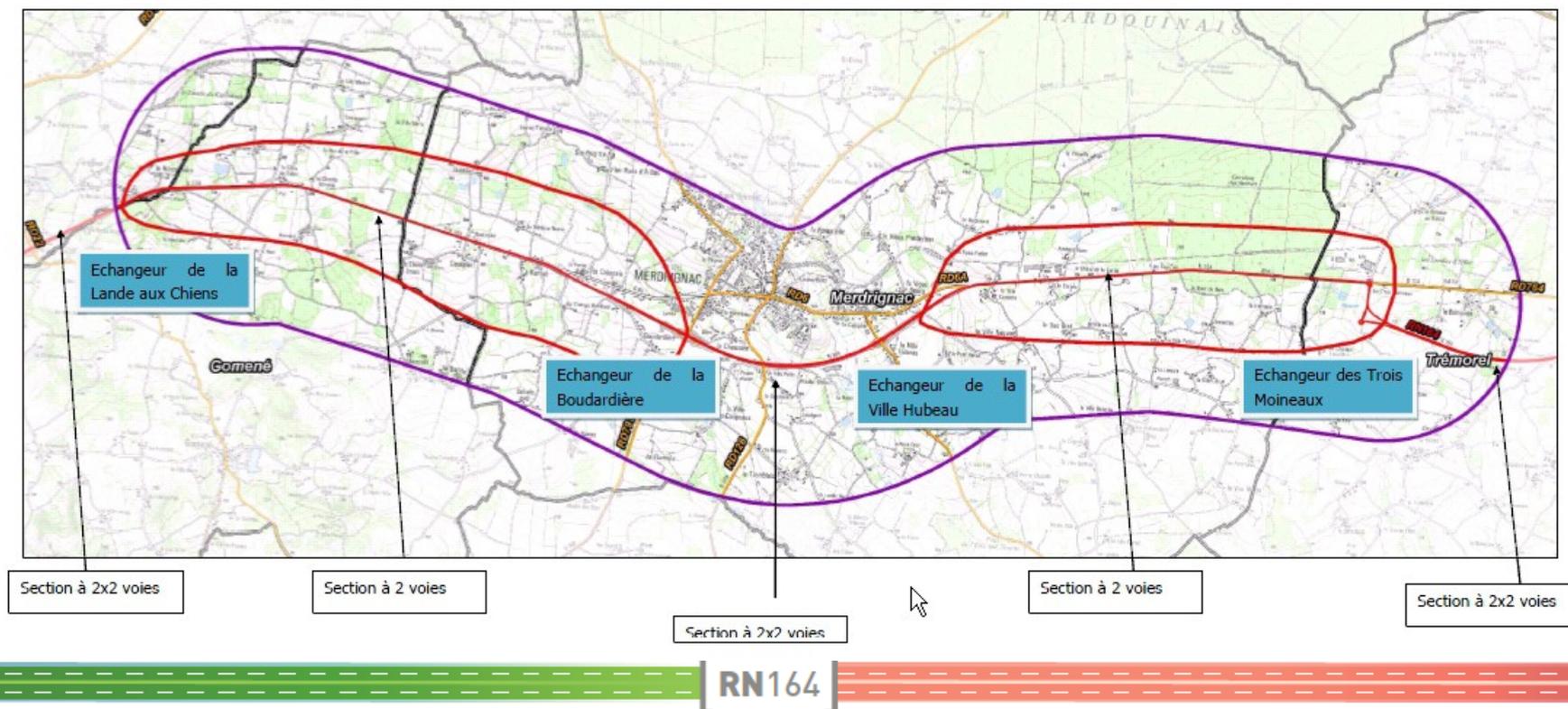
- La méthode du maître d'ouvrage : partir d'un diagnostic suffisamment étayé pour rechercher les tracés avec le moins d'impacts
- La conception vise à :
 - **Éviter** les impacts sur les enjeux principaux : démolition d'habitations ou de bâtiments d'exploitation, zones humides, destruction d'habitat et d'espèces protégées...
 - **Réduire** les impacts : protections phoniques, aménagements paysagers, passages pour la faune...
 - Si nécessaire, **compenser** les impacts résiduels : en recréant des zones humides, des haies ou des boisements par exemple

Un principe de base

- Plus que jamais, démontrer que le projet tel qu'il a été conçu permet de réduire les impacts sur l'environnement et justifier le choix au regard des différents enjeux (l'appréciation du moindre impact pour un prix acceptable)
- Une exigence : **étudier des variantes**, bien examiner les différentes familles de solution possibles, sans a priori
- Il en va de la sécurité juridique du projet, mais aussi évidemment de sa qualité, qui engage le territoire pour des décennies

Présentation du projet

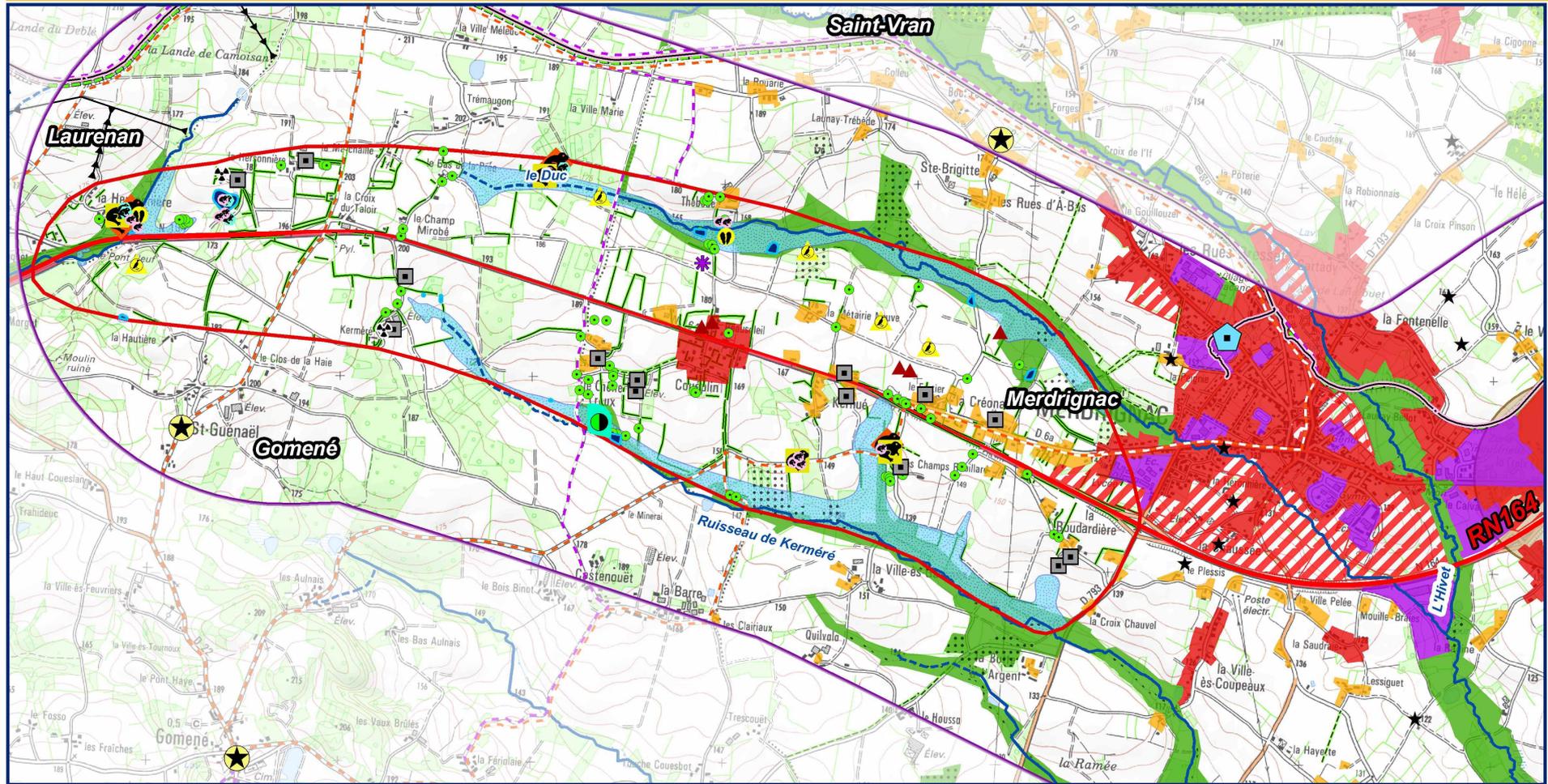
- Le projet prévoit d'aménager la RN164 à 2x2 voies de part et d'autre de la déviation de Merdrignac :
 - section Ouest : entre le créneau de la Lande aux Chiens et la déviation de Merdrignac
 - section Est : entre la déviation de Merdrignac et la déviation de Trémorel



Carte de synthèse des enjeux du secteur Ouest

La synthèse des enjeux

Planche 1



Légende

- Aire d'étude rapprochée
- Aire d'étude éloignée
- Limites communales
- RN164
- Routes départementales

Milieu humain

- Zones urbaines et bourg
- Hameaux
- Zones d'activités
- Zones urbanisables
- Station d'épuration
- Sites archéologiques
- Monument historique : manoir du Vieux-Bourg
- Édifice non protégé : chapelle
- Exploitation agricole
- Monument Historique Inscrit R = 500 m
- Ligne électrique
- Canalisations d'eau potable et d'assainissement
- Fibre optique
- PDIPR (issu du PLU)
- Autre circuit pour mode de déplacement doux
- Circuit de grande randonnée
- Voie verte

Milieu physique

- Cours d'eau Intermittent
- Cours d'eau permanent
- Zone humide
- Source et Point d'eau
- Château d'eau
- Réservoir d'eau

Milieu naturel

- Zone naturelle
- ZNIEFF 2
- Boisement
- Arbres isolés
- Plantations à conserver (issu du PLU)
- Haies (Ceresa)

Enjeux biologiques

- Amphibien inscrit à l'annexe IV de la directive Habitats et protégé en France (article 2)
- Amphibien protégé en France (article 3)
- Amphibien inscrit à l'annexe IV de la directive Habitats et protégé en France (article 3)
- Amphibien protégé en France (article 5)
- Chauve-souris inscrite à l'annexe II de la directive Habitats
- Gîte secondaire de chauve-souris commune en Bretagne
- Insecte inscrit à l'annexe II de la directive Habitats, protégé en France
- Insecte inscrit à l'annexe IV de la directive Habitats, non protégé en France
- Insecte peu commun en Bretagne
- Reptile protégé en France
- Espèce de l'annexe I de la directive Oiseaux
- Oiseau inscrit à la liste rouge nationale
- Oiseau rare en Bretagne
- Mammifère semi-aquatique protégé en France

Habitat protégé

- Mégaphorbiaie rivulaire
- Prairie humide oligotrophe



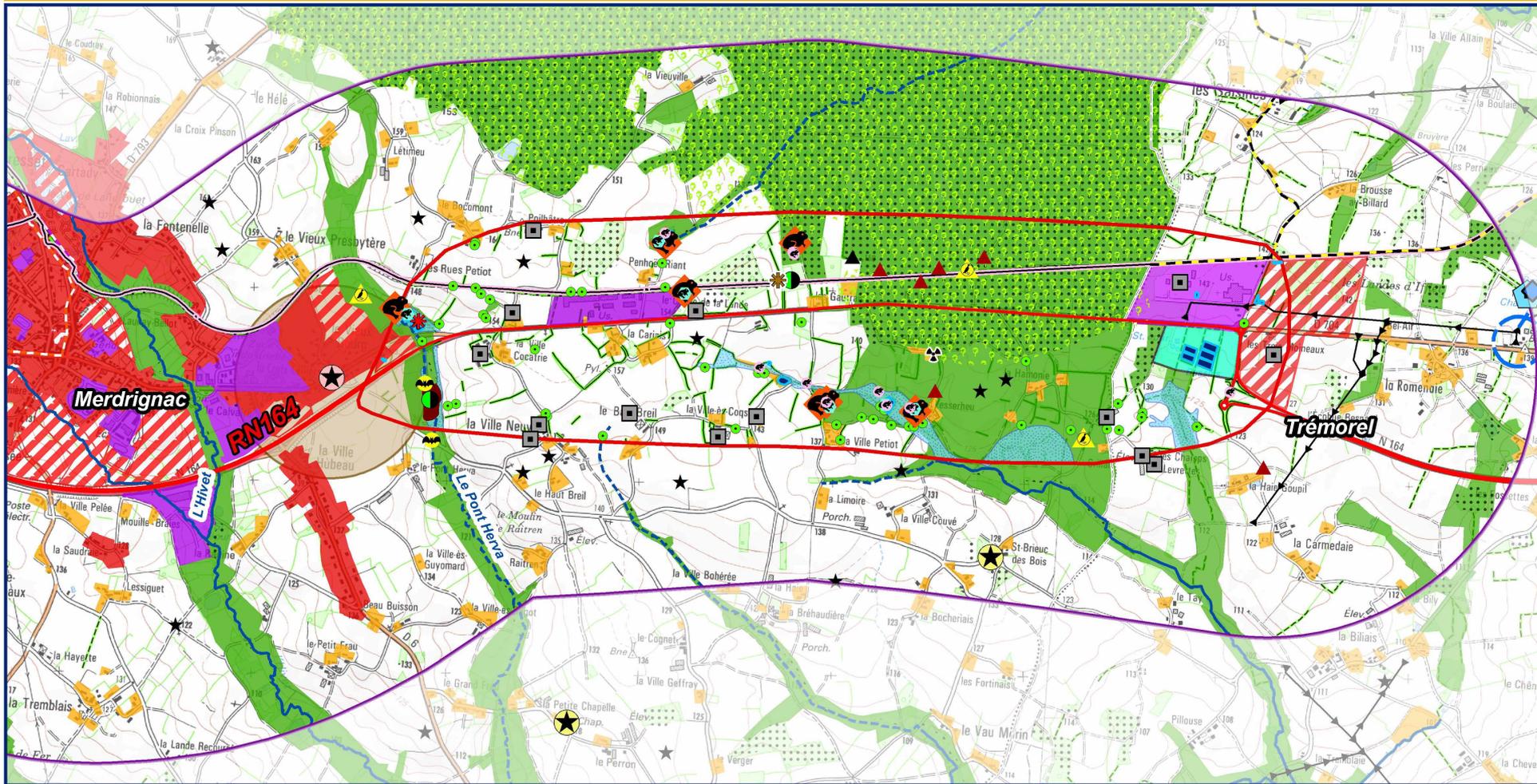
Fond de carte : Dalles_BDOrtho2008
Sources : DREAL
Carte réalisée par Ingérop Conseil et Ingénierie - 2014



Carte de synthèse des enjeux du secteur Est

La synthèse des enjeux

Planche 2



Légende

- Aire d'étude rapprochée
- Aire d'étude éloignée
- Limites communales
- RN164
- Routes départementales

Milieu humain

- Zones urbaines et bourg
- Hameaux
- Zones d'activités
- Zones urbanisables
- Station d'épuration
- ★ Sites archéologiques
- ★ Monument historique : manoir du Vieux-Bourg
- ★ Édifice non protégé : chapelle
- Exploitation agricole

- ★ Monument Historique Inscrit R = 500 m
- Ligne électrique
- Canalisations d'eau potable et d'assainissement
- Fibre optique
- PDIPR (issu du PLU)
- Autre circuit pour mode de déplacement doux
- Circuit de grande randonnée
- Voie verte

Milieu physique

- Cours d'eau Intermittent
- Cours d'eau permanent
- Zone humide
- Source et Point d'eau
- Château d'eau
- Réservoir d'eau

Milieu naturel

- Zone naturelle
- ZNIEFF 2
- Boisement
- Arbres isolés
- Plantations à conserver (issu du PLU)
- Haies (Ceresa)

Enjeux biologiques

- Amphibien inscrit à l'annexe IV de la directive Habitats et protégé en France (article 2)
- Amphibien protégé en France (article 3)
- Amphibien inscrit à l'annexe IV de la directive Habitats et protégé en France (article 3)
- Amphibien protégé en France (article 5)
- Chauve-souris inscrite à l'annexe II de la directive Habitats
- Gîte secondaire de chauves-souris commune en Bretagne
- Insecte inscrit à l'annexe II de la directive Habitats, protégé en France
- Insecte inscrit à l'annexe IV de la directive Habitats, non protégé
- Insecte peu commun en Bretagne
- Reptile protégé en France
- Espèce de l'annexe I de la directive Oiseaux
- Oiseau inscrit à la liste rouge nationale
- Oiseau rare en Bretagne
- Mammifère semi-aquatique protégé en France

Habitat protégé

- Mégaphorbiaie rivulaire
- Prairie humide oligotrophe



0 250 500 1 000 Mètres

Fond de carte : Dalles_BDOrtho2008
Sources : DREAL
Carte réalisée par Ingérop Conseil et Ingénierie - 2014

Les caractéristiques du projet (1)

- Une route à 2x2 voies
- Vitesse limitée à 110 km/h
- Échangeurs dénivelés (plus de carrefours et d'accès directs à la RN164) :
 - 4 échangeurs existants situés aux extrémités de chaque section, bien répartis (5 km – 2 km – 7 km)



- toutes les variantes prévoient de compléter l'échangeur de la Ville Hubeau (au $\frac{3}{4}$ complet aujourd'hui) et le $\frac{1}{2}$ échangeur provisoire des Trois Moineaux

Les caractéristiques du projet (2)

- Statut de « route express » interdisant certains usagers (véhicules agricoles, cycles,...), y compris sur la déviation de Merdrignac
- Nécessité de prévoir des itinéraires de substitution pour les usagers interdits, de rabattement vers les échangeurs, de desserte des riverains de la RN164
 - réutilisation au maximum des voies existantes pour limiter les emprises et les nouvelles coupures parcellaires
- Aire de repos envisagée dans le secteur de Plémet ou de Merdrignac

À ne pas oublier

- La conception d'une route est un exercice long, qui résultera de diverses phases de concertation et de procédures réglementaires
- Les variantes présentées ici ne sont pas des tracés définitifs. La conception et le coût de la solution retenue s'affineront :
 - en fonction des enseignements de la concertation
 - dans les études de détail à venir
- Le maître d'ouvrage s'efforce néanmoins de présenter les éléments les plus précis possibles à chaque stade d'étude

LA SECTION OUEST



Les 3 variantes soumises à concertation



[RN164]

Les variantes proposées (1)

- **La variante A «au sud de la RN actuelle »**, contourne les hameaux de Kernué et Couéplin par le sud. Elle passe ensuite entre Couéplin et Le Chêne Creux pour rejoindre la voie existante qu'elle longe avant de contourner par le sud le hameau de La Croix du Taloir



Les variantes proposées (2)

- **La variante B « Aménagement Sur Place »** consiste à élargir d'un côté et/ou de l'autre la route actuelle



Les variantes proposées (3)

- **La variante C «au nord de la RN actuelle »**, contourne Kernué par le nord, passe entre les hameaux de La Métairie Neuve et Beausoleil, avant de rejoindre la voie actuelle au niveau du hameau du Champ Mirobé
- **La sous-variante Cbis**, s'éloigne des hameaux de La Croix du Taloir et du Champ Mirobé en contournant La Croix du Taloir par le Sud



Variante A : passage au sud de Kernué



Couéplin

Beausoleil

Kernué

Les Champs Robillard

Le Fertier

Variante A : passage au sud de Kernué



Couéplin

Beausoleil

Kernué

Les Champs Robillard

Le Fertier

Variante A : passage au sud de Couéplin



Variante A : passage au sud de Couéplin



Variante B : secteur Beausoleil/Couéplin



Variante B : secteur Beausoleil/Couéplin



Variante B : secteur de La Croix du Taloir



La Croix du Taloir

Kerméré

Variante B : secteur de La Croix du Taloir



Kerméré

La Croix du Taloir

Variante C : secteur de La Croix du Taloir



Kerméré

La Croix du Taloir

Variante C : secteur de La Croix du Taloir



Variante Cbis : secteur de La Croix du Taloir



Variante Cbis : secteur de La Croix du Taloir



Variante C : passage entre Le Fertier et Kernué



Variante C : passage entre Le Fertier et Kernué



SECTION OUEST

LA SYNTHÈSE DE L'ANALYSE COMPARATIVE

La comparaison des variantes

- Chacune des variantes a été analysée à partir d'une grille multicritères afin d'établir une comparaison aussi objective que possible
- Cette grille permet, selon de nombreux critères et avec des indicateurs de couleur, d'illustrer l'impact potentiel de chaque variante par rapport aux autres

De premiers indicateurs de comparaison (1)

Thème	Variante A	Variante B	Variante C	Sous-variante Cbis
Habitations à acquérir	A priori aucune	A priori 1 à Kernué et 1 à Beausoleil	A priori aucune	A priori aucune
Nombre d'habitations soumises à plus de 60 dB	23	45	33	30
Surface agricole impactée	15,4 ha	4,9 ha	13,1 ha	14,6 ha
Fonctionnement des sites d'exploitation agricole	Coupe 2 sites : Kerméré et Le Chêne Creux	-	-	Coupe 1 site : Kerméré

De premiers indicateurs de comparaison (2)

Thème	Variante A	Variante B	Variante C	Sous-variante Cbis
Surface de zone humide impactée	6 000 m ²	900 m ²	150 m ²	150 m ²
Impacts sur les milieux naturels	Triton marbré et nouvelle coupure de boisements	Faible	Faible	Faible
Itinéraires de substitution	Par la RN164 actuelle et VC vers St-Guénaël	Par la RD793, la VC vers Gomené et la RD22	Par la RN164 actuelle et VC vers St-Guénaël	Par la RN164 actuelle et VC vers St-Guénaël
Activité économique (garage de la Croix du Taloir)	Impact sur l'activité station-service (plus d'accès direct)	Garage isolé, à 2km de l'itinéraire de substitution	Impact sur l'activité station-service (plus d'accès direct)	Impact sur l'activité station-service (plus d'accès direct) Accès au garage plus aisé que pour la variante C
Coût TTC	22 M€	22 M€	25 M€	25 M€



[RN164]

Synthèse de l'analyse comparative

Critères	Variante A	Variante B	Variante C	Sous-variante Cbis
Milieu physique	Défavorable	Peu défavorable	Défavorable	Défavorable
Milieu naturel	Défavorable	Peu défavorable	Peu défavorable	Peu défavorable
Paysage	Peu défavorable	Peu défavorable	Peu défavorable	Peu défavorable
Milieu agricole	Très défavorable	Peu défavorable	Défavorable	Très défavorable
Milieu humain	Peu défavorable	Très défavorable	Défavorable	Défavorable
Développement économique et aménagement du territoire	Favorable	Peu défavorable	Favorable	Favorable
Contraintes techniques	Peu défavorable	Très défavorable	Peu défavorable	Peu défavorable
Coût	22 M€	22 M€	25 M€	25 M€



Que peut-on dire de la variante A ?

- En évitant les principaux hameaux, cette variante n'engendre pas de destruction de bâti. Elle limite aussi les impacts sur le milieu humain
- Elle est toutefois la plus pénalisante pour le milieu naturel (impact sur une zone humide et une espèce protégée, coupure de plusieurs axes boisés) et surtout pour le milieu agricole (emprise importante) et coupure de deux sites d'exploitation)

Que peut-on dire de la variante B ?

- Cette variante « Aménagement sur place » limite la consommation de surfaces agricoles et la fragmentation des parcelles agricoles
- Elle n'engendre pas de nouvelles coupures dans le paysage
- Toutefois, elle entraînera la destruction de deux habitations et sera source de nuisances pour les hameaux situés le long de la RN164
- En ne permettant pas de réutiliser la route actuelle comme itinéraire de substitution, elle engendre également des allongements de temps de parcours pour certains hameaux et menace fortement l'activité du garage automobile de la Croix du Taloir.

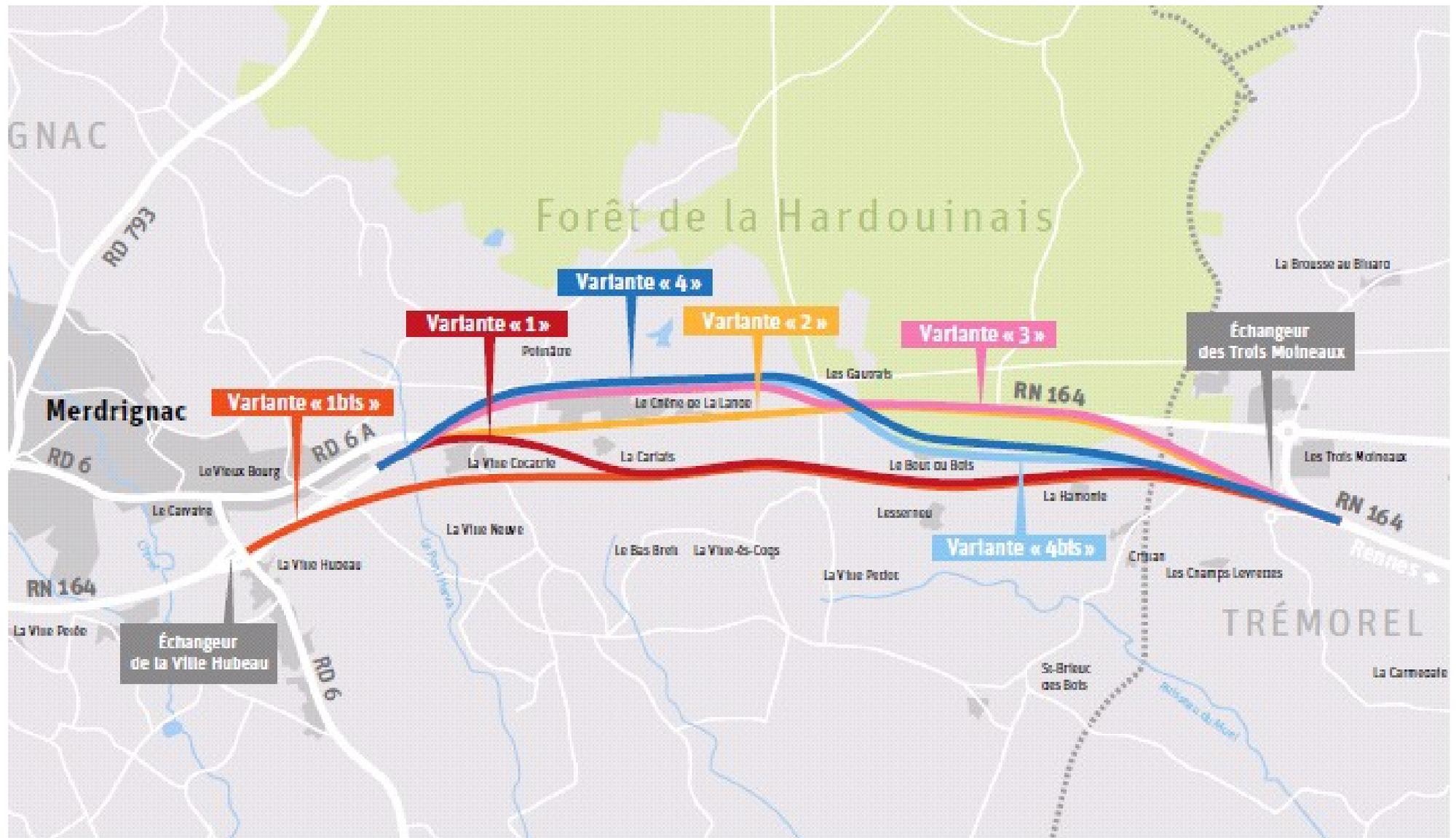
Que peut-on dire de la variante C et de sa sous-variante Cbis ?

- La variante C limite l'impact sur le milieu humain par rapport à la variante B et celui sur l'activité agricole et l'environnement par rapport à la variante A.
- Elle présente un coût plus important que les deux précédentes variantes
- En évitant le hameau de La Croix du Taloir, la variante Cbis est légèrement moins pénalisante que la variante C pour le milieu humain et pour l'accessibilité au garage; cependant, le fait que son tracé coupe en deux une exploitation accroît ses impacts sur le milieu agricole

LA SECTION EST



Les 4 variantes soumises à concertation



[RN164]

Les variantes proposées (1)

- **La variante 1 «au sud de la RN actuelle »**, passe au sud de la forêt de la Hardouiniais entre les hameaux de la Harmonie et du Bout du Bois, puis au sud de la Cariais avant de rejoindre la voie existante avant le hameau de la Ville Cocatrie
- **La sous-variante 1bis** s'éloigne du hameau de la Ville Cocatrie en le contournant par le Sud avant de rejoindre la RN164 actuelle au droit de l'échangeur avec la RD6.



Les variantes proposées (2)

- **La variante 2 « Aménagement Sur Place »** consiste à élargir d'un côté et/ou de l'autre la route actuelle



Les variantes proposées (4)

- **La variante 4**, traverse la forêt de la Hardouinais au nord du hameau du Bout du Bois, avant de franchir la RN164 à l'ouest du hameau des Gautrais et de passer au nord de la zone d'activités comme dans la variante 3.
- **La sous-variante 4bis**, passe en lisière sud de la forêt, dans le hameau du Bout du Bois, avant de franchir la RN164 à l'ouest du hameau des Gautrais et de passer au nord de la zone d'activités.



Variante 1 : passage au droit de La Ville Cocatrie



Variante 1 : passage au droit de La Ville Cocatrie



Variante 1bis : passage au sud de La Ville Cocatrie



Variante 1bis : passage au sud de La Ville Cocatrie



Entreprise
SERUPA

La Cariatès

Le Bas Breil

La Ville Neuve

La Ville Cocatrie

Variante 2 : secteur de La Cariais



La Ville Cocatrie

La Cariais

Entreprise
SERUPA

Le Chêne de la Lande

Variante 2 : secteur de La Cariais



La Ville Cocotrie

La Cariais

Entreprise
SERUPA

Le Chêne de la Lande

Variante 2 : secteur des Gautrais



Les Gautraies

Le Bout du bois

Variante 2 : secteur des Gautraies



Les Gautraies

Le Bout du bois

Variante 3 : passage au nord de la zone d'activité



Variante 3 : passage au nord de la zone d'activité



Variante 4 : passage au sud de la forêt de la Hardouinais



Les Gautraies

Le Bout du bois

Variante 4 : passage au sud de la forêt de la Hardouinais



Variante 4bis : passage en lisière de la forêt de la Hardouiniais



Les Gautraies

La Hamonie

Le Bout du bois

Variante 4bis : passage en lisière de la forêt de la Hardouinais



Les Gautraies

La Harmonie

Le Bout du bois

SECTION EST

LA SYNTHÈSE DE L'ANALYSE

COMPARATIVE

La comparaison des variantes

- Chacune des variantes a été analysée à partir d'une grille multicritères afin d'établir une comparaison aussi objective que possible
- Cette grille permet, selon de nombreux critères et avec des indicateurs de couleur, d'illustrer l'impact potentiel de chaque variante par rapport aux autres

De premiers indicateurs de comparaison (1)

Thème	Variante 1	Sous-var. 1bis	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Sous-var. 4bis
Habitations à acquérir	A priori aucune	A priori aucune	1 maison en face Ets SERUPA	A priori aucune	A priori aucune	2 maisons au Bout du Bois
Nombre d'habitations soumises à plus de 60 dB	19	7	24	23	19	17
Surface agricole impactée	17,1 ha	19,2 ha	11,2 ha	14,1 ha	14,9 ha	16,5 ha
Fonctionnement des sites d'exploitation agricole	-	Coupe 1 site : La Ville Cocatrie	-	-	-	-



De premiers indicateurs de comparaison (2)

Thème	Variante 1	Sous-var. 1bis	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Sous-var. 4bis
Surface de zone humide impactée	6 300 m ²	4 900 m ²	900 m ²	1 400 m ²	1 400 m ²	1 400 m ²
Emprise sur la forêt	1,5 ha	1,6 ha	6 ha	5,5 ha	7,4 ha	4,1 ha
Impact sur les milieux naturels	Impact limité	Impact limité	Aggravation coupure forêt Proximité habitats amphibiens	Aggravation coupure forêt Proximité habitats amphibiens	Nouvelle coupure forêt Proximité habitats amphibiens	Coupure au sud forêt Proximité habitats amphibiens
Itinéraires de substitution	Par la RN164 actuelle	Par la RN164 actuelle	Par VC existantes et itinéraire de substitution créé au nord des Ets SERUPA	Par VC existantes et la RN164 actuelle	Par VC existantes et la RN164 actuelle	Par VC existantes et la RN164 actuelle
Coût TTC	30 M€	30 M€	32 M€	32 M€	31 M€	31 M€



Synthèse de l'analyse comparative

Critères	Variante 1	Sous-variante 1bis	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Sous-variante 4bis
Milieu physique	Défavorable	Très défavorable	Peu défavorable	Défavorable	Très défavorable	Très défavorable
Milieu naturel	Peu défavorable	Peu défavorable	Défavorable	Défavorable	Très défavorable	Défavorable
Paysage	Peu défavorable	Peu défavorable	Peu défavorable	Défavorable	Très défavorable	Défavorable
Milieu agricole	Défavorable	Très défavorable	Peu défavorable	Peu défavorable	Peu défavorable	Défavorable
Milieu humain	Peu défavorable	Peu défavorable	Très défavorable	Défavorable	Peu défavorable	Très défavorable
Développement économique et aménagement du territoire	Favorable	Favorable	Favorable	Favorable	Favorable	Favorable
Contraintes techniques	Peu défavorable	Peu défavorable	Très défavorable	Défavorable	Peu défavorable	Peu défavorable
Coût	30 M€	30 M€	32 M€	32 M€	31 M€	31 M€



Que peut-on dire de la variante 1 et de sa sous-variante 1bis?

- La variante 1, dont le tracé évite la forêt de la Hardouinais, est celle qui limite le plus les impacts sur le milieu naturel, et notamment sur les déplacements d'espèces
- Elle est toutefois la plus pénalisante pour l'activité agricole
- En passant sous le hameau de la Ville Cocatrie, la sous-variante 1bis améliore le cadre de vie des habitants de ce hameau. Cependant, ses impacts sur le milieu agricole sont encore plus forts (coupure d'une exploitation en deux).

Que peut-on dire de la variante 2?

- Cette variante « Aménagement sur place » est celle qui a le moins d'impact sur le parcellaire agricole
- Toutefois, elle entraînera la destruction d'une habitation et sera source de nuisances pour les habitations situées en bordure de la RN164
- En accentuant la coupure au sein de la forêt de la Hardouiniais, elle est fortement pénalisante pour le milieu naturel.

Que peut-on dire de la variante 3?

- Cette variante en aménagement sur place dans la traversée de la forêt de la Hardouinais a un impact modéré sur le parcellaire agricole comme la variante 2
- En outre, en passant au nord de la zone d'activités après le passage de la forêt, elle limite les impacts sur les hameaux Le Chêne de la Lande, la Cariais et la Ville Cocatrie. Le hameau des Gautrais sera par contre affecté
- Cette variante, qui reprend le tracé de la variante 2 pour la traversée de la forêt de Hardouinais, présente donc les mêmes inconvénients pour le milieu naturel.

Que peut-on dire de la variante 4 et de sa sous-variante 4bis?

- Cette variante qui traverse la partie sud de la forêt de la Hardouinais a un impact modéré sur le parcellaire agricole comme les variantes 2 et 3
- En passant au nord de la zone d'activités après le passage de la forêt comme la variante 3, elle limite également les impacts sur les hameaux Le Chêne de la Lande, la Cariais et la Ville Cocatrie et affecte le hameau des Gautrais
- Cette variante, qui crée une coupure supplémentaire dans la forêt de la Hardouinais, est la plus pénalisante pour les milieux naturels et le paysage
- La sous-variante 4bis, en passant en lisière de forêt, atténue les impacts négatifs de la variante 4 sur les milieux naturels. Elle conduit, en revanche, à la destruction de deux habitations dans le hameau du Bout-du-Bois et a un impact plus fort sur les milieux agricoles que les variantes 3 et 4.

Échanges avec la salle

Participer à la concertation

- Le dossier de concertation et les plans des variantes, consultables sur Internet ou dans les mairies
- Le maître d'ouvrage à l'écoute de toutes les interrogations : en permanence publique, par mail, par courrier
- Les collectivités, administrations, associations, chambres consulaires, sont directement interrogées

La suite

- Bilan de la concertation mi-2015
- Étude de la solution retenue et/ou études complémentaires
- Puis phase de recueil d'avis obligatoires, dont celui de l' « Autorité Environnementale » (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable), autorité administrative nationale indépendante
- Mise à l'enquête publique préalable à la DUP
- Poursuite de la concertation : comité de suivi des études, permanence avec les riverains, etc.