



BARREAU NORD-EST DE VAL D'ANAST - MERNEL

Bilan final de la concertation





1. Rappel du projet et du dispositif de concertation mise en place

1.1 – Contexte du projet de barreau routier

1.2 – Ambitions de la démarche

1.3 – Les hypothèses de la concertation

1.3 – Le dispositif de concertation en un coup d'œil

2. Synthèse des contributions

2.1 – Analyse quantitative des contributions

2.2 – Les points clés issus de la démarche

3. Comment le projet intègre les apports de la concertation ?

3.1 – Thématique 1 : Circulation(s)

3.2 – Thématique 2 : Bourgs

3.3 – Thématique 3 : Nuisances

3.4 – Thématique 4 : Environnement et paysage

3.5 – Thématique 5 : Concertation et projet

3.6 – Thématique 6 : Caractéristiques du barreau

4. Le tracé du projet à l'issue de la concertation

4.1 – Les variantes suite à la concertation

4.2 – Comparaison des variantes à la suite de la concertation

4.3 - Le tracé sélectionné à l'issue de la concertation

5. Les prochaines étapes du projet de barreau



1. Rappel du projet et du dispositif de concertation mis en place

1.1 Contexte du projet de barreau



Avec le soutien des communes de Val d'Anast et Mernel, le Département d'Ille-et-Vilaine a engagé l'étude d'un barreau routier reliant les départementales RD65 et RD772 en croisant la RD48, ainsi que la réalisation d'une piste cyclable entre les bourgs de Mernel et de Maure-de-Bretagne. Ce barreau vise à réduire le trafic routier au sein du centre-bourg de Val d'Anast, trafic qui génère des impacts significatifs sur les habitants.

Une circulation difficile voire dangereuse dans le centre-bourg de Val d'Anast (Maure-de-Bretagne)

Le bourg se situe au carrefour de plusieurs routes départementales fréquentées, la RD65 au nord, la RD48 au nord-est et la RD772 à l'est. Entre 3000 et 4000 véhicules par jour empruntent la RD65 et entre 2000 et 3000 la RD772. Ces fréquences de passage sont composées à la fois de véhicules légers et de poids lourds. A l'échelle de la commune, la dominance du monde agricole semble également drainer des engins agricoles.

Le goulot d'étranglement formé au niveau de l'église Saint-Pierre de Maure-de-Bretagne, dans le centre-bourg de Val d'Anast, exacerbe les difficultés causées par l'encombrement. Ce goulot d'étranglement propose une largeur de passage (4 m) qui empêche les croisements et contraint à effectuer des manœuvres délicates voire dangereuses, qui nuisent à la fluidité du trafic. Cette situation est disconvenante, aussi bien pour les automobilistes qui fréquentent l'endroit, que pour les habitants qui résident à proximité. L'insécurité générée crée de l'inquiétude entre autres pour trois publics fréquentant certains points du centre-bourg : les patients de la maison de santé, les clients du centre commercial « Intermarché » et les enfants et les jeunes qui fréquentent les abords du collège de Querpon.



Le goulot d'étranglement au niveau de l'église

1.2 Ambitions de la démarche



Le projet de barreau au nord-est du centre-bourg

Les objectifs de l'aménagement envisagé sont pluriels. Il s'agit, pour le barreau, d'amener une partie des véhicules à emprunter une autre voie que celle du centre-bourg ; et pour la piste cyclable associée de favoriser d'autres modes de déplacement sur le bourg que la voiture.

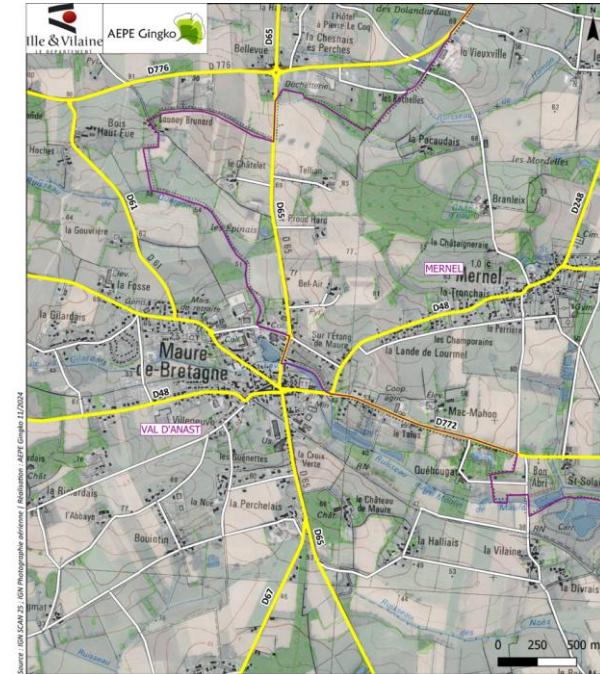
Ce report modal vise quatre impacts concrets sur la vie des habitants :

- Détourner une partie de la circulation actuelle hors du centre-bourg de Maure-de-Bretagne.
- Améliorer la sécurité des croisements dans le bourg et éviter les accidents dans les deux bourgs.
- Réduire les nuisances sonores et environnementales liées au trafic et par-là offrir un meilleur cadre de vie aux habitants.
- Faciliter les déplacements doux, dont le vélo, entre et au sein des deux communes.

La démarche de concertation associée

Le projet de barreau a été accompagné d'une démarche de concertation. S'inscrivant dans le code de l'Urbanisme et répondant par-là à une obligation réglementaire, cette concertation a visé à répondre à trois objectifs :

- Informer les habitants, comprenant mais ne se limitant pas aux riverains et aux personnes impactées, sur le projet et ses enjeux.
- Donner un espace d'expressions et de contributions aux habitants pour leurs permettre d'exprimer leurs besoins, leurs attentes et leurs inquiétudes.
- Nourrir le projet en amont, durant sa conception, de la perception des habitants et des enjeux qu'ils identifient autour de la réalisation du projet.



Le secteur d'étude

- Commune
- Route départementale
- Autre route

1.3 Les hypothèses de la concertation



Les invariants du projet

Le barreau envisagé est une route départementale. Suivant le modèle des routes départementales, chaque voie de circulation aura pour largeur 3 mètres, portant la largeur totale à 6 mètres. Elle autorisera le passage d'un véhicule de front dans chaque sens. Les accotements de part et d'autre auront pour largeur 2 mètres.

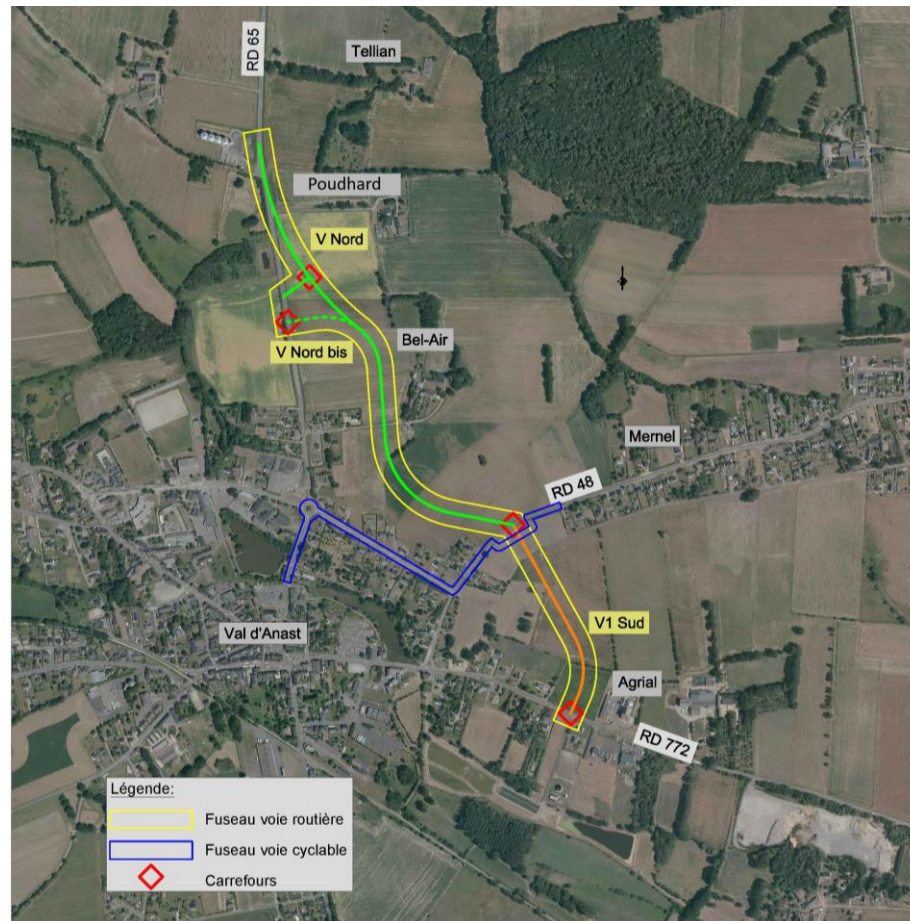
Le tracé proposé à la concertation

Concernant le barreau, un tracé sous forme de macro-fuseau a été proposé à la concertation. Le tracé réel du barreau, bien plus fin, était prévu pour se déployer au sein de ce macro-fuseau de 60 m de large (trait jaune sur la carte). Le tracé part de la RD772 à l'ouest du silo de stockage d'Agrial et vient croiser la RD48 de manière perpendiculaire pour le versant sud ; le versant nord passe entre le bourg de Maure-de-Bretagne et le hameau de Bel-Air avant de rejoindre la RD65. La jonction avec la RD65 fait l'objet de deux micro-variantes : la variante V Nord rejoint la RD65 en se plaçant dans sa continuité pour ne pas arrêter la circulation et prévoit une giration à gauche pour retourner vers le bourg, tandis que la variante V Nord bis plus courte rejoint la RD65 de manière perpendiculaire. La vitesse réglementaire sera de 80 km/heure maximum ou réduite selon les caractéristiques géométriques de la route.

La longueur globale du tracé est comprise entre 1300 m environ pour la V Nord bis et 1600 m pour la V Nord.

Les carrefours ne sont pas définis à ce stade.

La piste cyclable proposée quant à elle démarre de la RD48 à l'entrée de l'agglomération de Mernel, longe la RD48, emprunte la rue sur l'Etang, la rue de Campel (RD65) et termine au panneau d'agglomération de Val d'Anast.

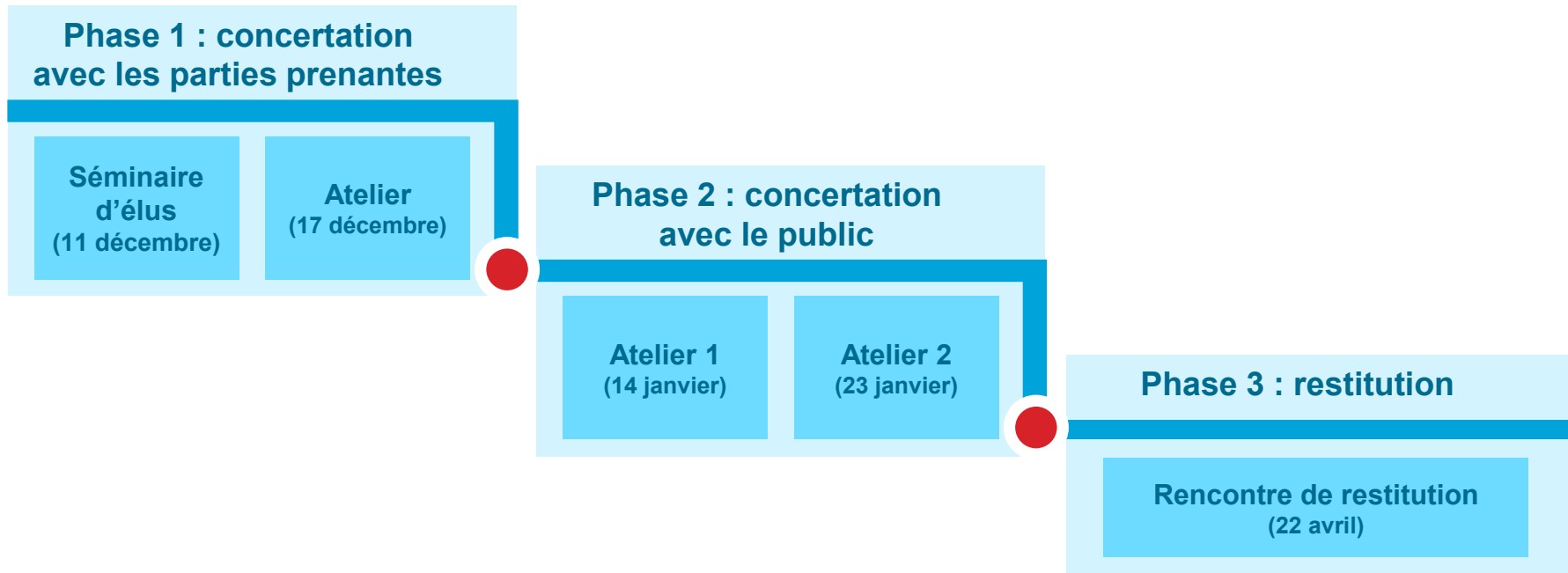


Tracé proposé à la concertation

1.4. Le dispositif de concertation en un coup d'œil



La concertation s'est étalée sur cinq mois, de décembre 2024 à avril 2025. Celle-ci a été opérée par cercles concentriques, en visant à mobiliser dans un premier temps les principales parties prenantes potentielles du projet – élus, riverains, agriculteurs impactés... - puis dans un second temps le grand public. Ces dispositifs ont été mis de pair avec des moyens de participation en continu pendant toute la durée de la concertation.



Dispositifs de concertation en continu

Registre en mairie

Plateforme « Je Participe »

Adresse mail

Panneaux d'exposition



2. Synthèse des contributions

2.1. Analyse quantitative des contributions (1/2)

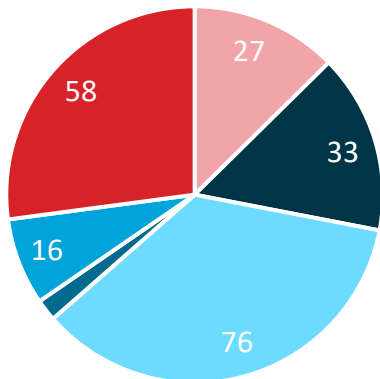


La démarche de concertation apparaît comme efficace, ayant touché un public assez large et produisant un nombre élevé de contributions. La présence importante de participants à la réunion publique de restitution (phase 3) a confirmé l'intérêt important du public pour le barreau.

Phase 1 : Concertation avec les parties prenantes	Phase 2 : Concertation avec le grand public	Phase 3 : restitution
29 participants <i>Hors séminaire élus</i>	53 participants	57 participants (+ 30 en ligne)
54 contributions	144 contributions	9 contributions
+ 7 contributions de 7 participants via la Plateforme Je Participe		
169 participants ont émis 214 contributions pour le barreau		

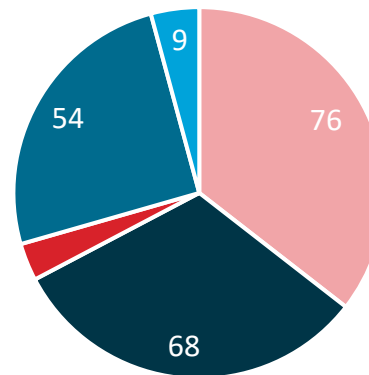
2.1. Analyse quantitative des contributions (2/2)

Répartition des contributions par thématique



- Environnement et paysage
- Caractéristiques du barreau
- Bourgs
- Nuisances
- Concertation et projet
- Circulation(s)

Répartition des contributions par dispositif



- Atelier public 1
- Plateforme Je participe
- Réunion de restitution
- Atelier public 2
- Atelier parties prenantes

Une expression sur le sujet en profondeur

- 22 contributions orales et 192 contributions écrites au total.
- Les participants se sont saisis du sujet du barreau dans le détail et n'ont pas hésité à faire des propositions très concrètes sur le barreau, son tracé, ses intersections, ou la vitesse de circulation.

Les principaux sujets

- Deux sujets ont concentré l'expression des participants : les circulations et le barreau en lui-même et ses caractéristiques.
- Trois autres thématiques ont fait l'objet de contributions régulières : l'environnement et le paysage, les bourgs, et surtout les nuisances de tous types.

2.2. Les points clés issus de la démarche (1/4)

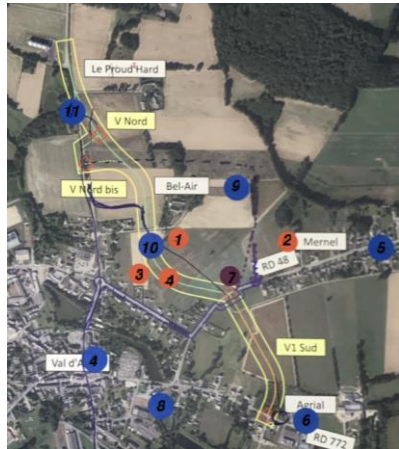


Le point de vue général des participants sur le projet au global peut être résumé en trois points.

Le projet est utile et répond plutôt à ses objectifs.

Il faut absolument anticiper et minimiser les impacts du projet, peut-être trop importants.

Il faut étudier des alternatives possibles au tracé mis en concertation.



2.2. Les points clés issus de la démarche (2/4)



Le projet est utile et répond plutôt à ses objectifs.

- Le trafic est bien important autour du centre-bourg de Val d'Anast et pose des problèmes, notamment autour du « goulot d'étranglement » du carrefour de l'Église.
- Le barreau réduira sensiblement le trafic en centre-bourg et les nuisances pour une partie du bourg, notamment la rue sur l'Étang.
- Le barreau et la piste permettront une plus grande facilité de déplacement (accès à l'école et aux commerces, trajets des agriculteurs facilités).
- Le projet permettra de développer l'usage vélo dans et entre les bourgs.



« Le projet de contournement me paraît impératif pour deux choses, la première étant de garder en état le plus longtemps possible les travaux déjà réalisés qui ont nettement améliorés la circulation des automobilistes, la deuxième étant la tranquillité et sécurité des personnes et des maisons. » (Plateforme Je Participe)

2.2. Les points clés issus de la démarche (3/4)



Il faut absolument anticiper et minimiser les impacts du projet, peut-être trop importants.



- Le tracé du barreau est jugé globalement trop proche du bourg de Val d'Anast (voir point d'après).



- Le barreau aura un impact négatif sur les paysages et rendra l'aménagement des bourgs plus difficiles, en s'insérant entre Mernel et Val d'Anast.



- Le barreau bénéficie surtout au centre-bourg de Maure-de-Bretagne alors qu'il impacte surtout les terres de Mernel.



- Construire ce barreau nécessitera d'anticiper la gestion de l'eau et du ruissellement (surtout dans le sud du tracé) ainsi que la préservation de la biodiversité (espèces d'oiseaux protégées).



- L'impact sur les commerces et les entreprises n'est pas évident : moins ou davantage d'arrêts en voiture devant les commerces ?



« Rénovation impactée par les règles d'urbanisme (Bâtiment de France, croix cimetière). On ne doit pas dénaturer le paysage et on instaure une route dans le même périmètre. » (atelier de parties prenantes)



2.2. Les points clés issus de la démarche (4/4)

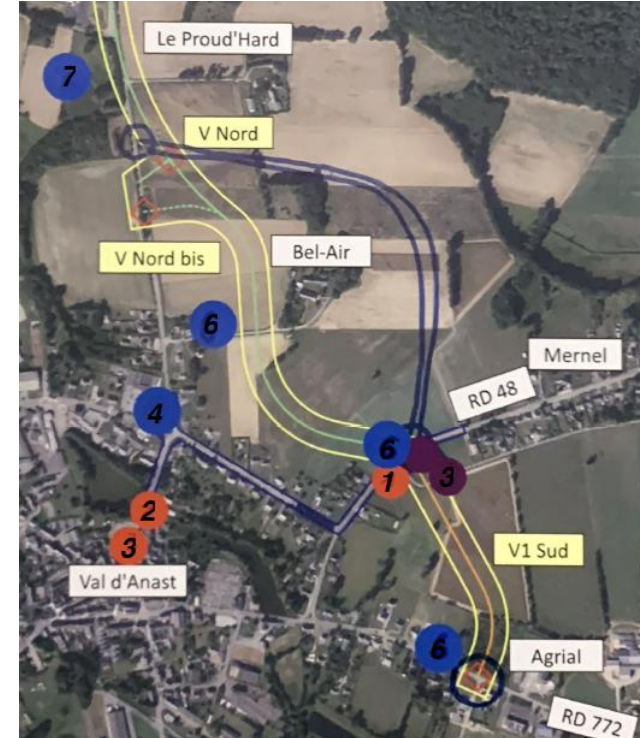


Il faut étudier des alternatives possibles au tracé mis en concertation.

- *Le tracé, surtout son versant nord, a généré un certain nombre de réactions négatives :*
- Les nuisances pour les riverains à proximité (en termes sonores et de pollution) peuvent être importantes. Le barreau est globalement « trop près du bourg ».
- Les biens immobiliers à proximité pourront perdre une valeur substantielle.
- Les emprises sur les parcelles agricoles sont très importantes et laissent de potentielles petites parcelles inexploitablees par les agriculteurs.
- *La partie sud du tracé a été moins critiquée ; certains participants ont suggéré qu'il ne serait pas forcément utile de la réaliser.*



« Revoir le tracé : (...) faire passer le barreau entre les hameaux de Poud'Hard et Bel-Air, (...) faire passer le barreau le long du bourg de Mernel en suivant les limites des parcelles agricoles » (atelier de parties prenantes)





3. Comment le projet intègre les apports de la concertation ?

3.1 – Thématique 1 : circulation(s)



« Ce que vous indiquez en bleu sur le tracé, c'est bien une piste cyclable ? A l'endroit où elle traverse le tracé de la route prévue, quelles sont les mesures de sécurité prévues pour traverser ? » (atelier grand public 1)

Les principaux sujets identifiés dans l'expression des habitants

- Bien que des questionnements sur le barreau existent, celui-ci est jugé plutôt utile pour faciliter les déplacements et réduire la circulation dans le bourg.
- Un besoin de sécurité routière, entre les modes de déplacement : pour la piste cyclable, sur les intersections avec le barreau (giratoires...)
- Une proposition de tunnel pour les piétons et cyclistes au niveau de la RD48 pour sécuriser la traversée du barreau.
- Des sujets annexes liés aux mobilités en coopération avec les communes : aire de repos pour les camions à l'entrée du bourg, réorganiser la circulation pour s'adapter...



Les décisions sur le projet à la suite de l'expression des habitants

- Un tunnel est disproportionné et est écarté. Seront étudiés des dispositifs de sécurité aux intersections du barreau et autour pour assurer la sécurité des piétons et des cyclistes.
- Le Département se coordonne avec les communes pour faciliter leur adaptation de la circulation dans les bourgs après la création du barreau : par exemple, la piste cyclable de Mernel située rue Anne de Bretagne est bien raccordée à celle du projet.

3.2 – Thématique 2 : Bourgs



« *Quels sont les risques éventuels des commerces sur l'activité ?* » (atelier grand public 1)

Les principaux sujets identifiés dans l'expression des habitants



- **Le projet de barreau** va plutôt dans le sens d'une **amélioration globale du cadre de vie et de la sécurité à Maure-de-Bretagne**.
- **Pas de consensus sur l'impact sur les commerces et entreprises** des bourgs : craintes sur la perte d'activité des commerces ou au contraire d'espoir sur le gain de clients, nécessité ou non de déplacer certaines entreprises...
- Le projet de barreau peut **limiter l'urbanisation futur des bourgs**.

Les décisions sur le projet à la suite de l'expression des participants

- Le Département et les communes restent attentifs à l'impact anticipé sur les commerces. Des panneaux pourront être mis en place pour indiquer les commerces de centre-bourg et diriger les flux vers eux.

3.3 – Thématique 3 : Nuisances



« Le tracé proposé par les rubans verts a une emprise agricole conséquente. De plus, il jouxte un lotissement existant avec nuisances sonores et visuelles. » (atelier parties prenantes)

Les principaux sujets identifiés dans l'expression des habitants

- Le barreau va générer un **bruit significatif et de la pollution**, nuisant aux riverains à proximité (notamment hameau de Bel-Air). Il est « trop près du bourg ».
- Le barreau prend **trop d'emprise sur les parcelles agricoles et les fragmente trop**, en rendant certaines incultivables.
- Le barreau risque de faire **perdre une valeur significative aux biens immobiliers** à proximité.
- Quel impact des travaux ? Comment accéder à certaines maisons dès le barreau terminé ?



Les décisions sur le projet à la suite de l'expression des participants

- Il y aura très certainement une diminution des nuisances dans le bourg de Val d'Anast et une augmentation aux abords du projet, mais limitée. Pour le bruit, **si les études prévoient un risque de dépassement des seuils réglementaires, le Département devra mettre en place des mesures anti-bruit (merlons, haies...) pour réduire les nuisances pour les riverains.**
- Le Département reconnaît l'emprise du barreau sur les emprises agricoles. Des compensations financières seront prévues au moment du rachat des parcelles.
- Le projet prévoit le rétablissement des accès aux habitations dont les accès seront coupés par le barreau.

3.4 – Thématique 4 : Environnement et paysage



« Si la route vous la surélevez, vous allez la drainer ? Parce que déjà que c'est un marécage en dessous, ça va être un vrai déversoir - moi mon terrain il va être inondé ! (atelier grand public 2)

Les principaux sujets identifiés dans l'expression des habitants



- Le barreau va avoir une **emprise au sol importante**.
- Il faut **préserver la biodiversité susceptible d'être impactée** (espèces d'oiseaux protégées) et les **sites archéologiques éventuels**, qui peuvent être nombreux vue l'histoire du bourg.
- Il faut anticiper au maximum le **ruissellement** (en cas d'inondation) et l'impact sur les **zones humides** pré-identifiées.
- Le projet va avoir un **impact assez négatif sur le paysage des deux bourgs**.

Les décisions sur le projet à la suite de l'expression des participants

- L'emprise au sol du projet est un critère bien pris en compte (loi ZAN).
- Des **études sur la biodiversité et les zones humides locales ont déjà été réalisées et sont en cours**. Elles serviront à établir l'étude d'impact qui peut-être demandée par la MRAe. Un diagnostic ou des fouilles archéologiques préventives peuvent être demandés par les services de l'Etat.
- La **gestion du ruissellement** est prise en compte par le projet et les dossiers réglementaires afin d'éviter tout impact (bassin de rétention, ouvrage de continuité hydraulique, noue, ...).
- Des **aménagements paysagers** pourront être mis en œuvre pour **favoriser l'insertion paysagère** de la route dans son environnement.

3.5 – Thématique 5 : Concertation et projet



« Où est-ce que nous en sommes du projet ? » (atelier parties prenantes)

« Lorsque vous avez choisi les variantes retenues en Comité de pilotage, vous aviez consulté les riverains ? » (atelier parties prenantes)

Les principaux sujets identifiés dans l'expression des habitants

- Comment la concertation s'est-elle organisée ?
- Quelles sont les suites du projet après la concertation aujourd'hui ?



Les décisions sur le projet à la suite de l'expression des participants

- La concertation s'est organisée par cercles concentriques (riverains et agriculteurs puis grand public).
- Après la concertation, le Département terminera certaines études et déposera le dossier du projet devant l'Autorité environnementale (MRAe) pour avis au cas par cas. S'il n'est pas approuvé, une étude d'impact sera à réaliser. Après quoi, les étapes seront 1) la confirmation du tracé et des caractéristiques du projet, 2) l'enquête publique et la déclaration d'utilité publique 3) l'enquête parcellaire 4) les acquisitions foncières 5) la phase de travaux (voir « les prochaines étapes du projet », plus loin).

3.6 – Thématique 6 : Caractéristiques du barreau



« La route n'est pas le sujet principal car elle est sans doute bénéfique pour faire évoluer les communes mais c'est le tracé qui est néfaste pour les habitants, agriculteurs. » (atelier grand public 2)

Les principaux sujets identifiés dans l'expression des habitants



- **Le barreau pourrait suivre un autre tracé global, à l'est du hameau de Bel-Air**, pour réduire les nuisances aux habitants et réduire la fragmentation des parcelles agricoles.
- Pour des raisons de sécurité des piétons et cyclistes, il est préférable d'installer des **giratoires** aux différentes intersections (nord / RD48 / sud), dans l'absolu.
- La **micro-variante V Nord Bis est préférable** à la variante V Nord.
- Le **segment sud actuel du barreau n'est pas très utile** ; son abandon pourrait être étudié.
- Il faut prolonger au sein de chaque commune les extrémités de la piste cyclable envisagée.

Les décisions sur le projet à la suite de l'expression des participants

- **Le tracé alternatif à l'est de Bel-Air est remis à l'étude à la suite la concertation.** La décision finale du choix du tracé appartient au Comité de pilotage .
- **Le choix des intersections se fera au cas par cas.**
- **La micro-variante V Nord est abandonnée.** Le tracé initial qui sera étudié (en plus du tracé alternatif) sera basé sur la V Nord Bis.
- **L'abandon du segment sud est étudié.** La prolongation des pistes cyclables dépend des communes.



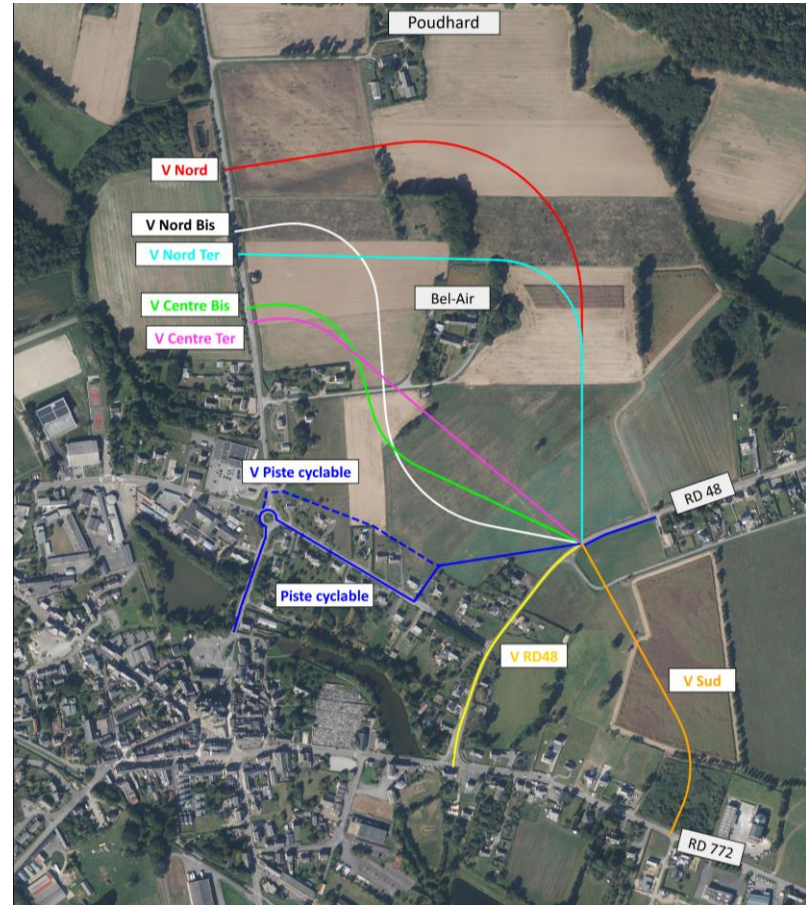
4. Le tracé du projet à l'issue de la concertation

4.1 Les variantes suite à la concertation (1/9)

Compte-tenu des retours des participants à la démarche de concertation, le Département a engagé à l'issue des ateliers la recherche et l'étude de variantes supplémentaires. Celles-ci ont eu pour objectif de chercher des alternatives au tracé initialement choisi en Comité de pilotage du 10 juillet 2024 pour tenir compte des contraintes et points émis en ateliers.

Variante	Longueur estimée
V Nord	1 030 m
V Nord Bis	830 m
V Nord Ter	880 m
V Centre Bis	660 m
V Centre Ter	610 m
V Sud	480 m
V RD48	400 m
Piste cyclable	860 m
V piste cyclable	840 m

Source : AEPE Gingko



4.1 Les variantes suite à la concertation (2/9)



La Variante Nord

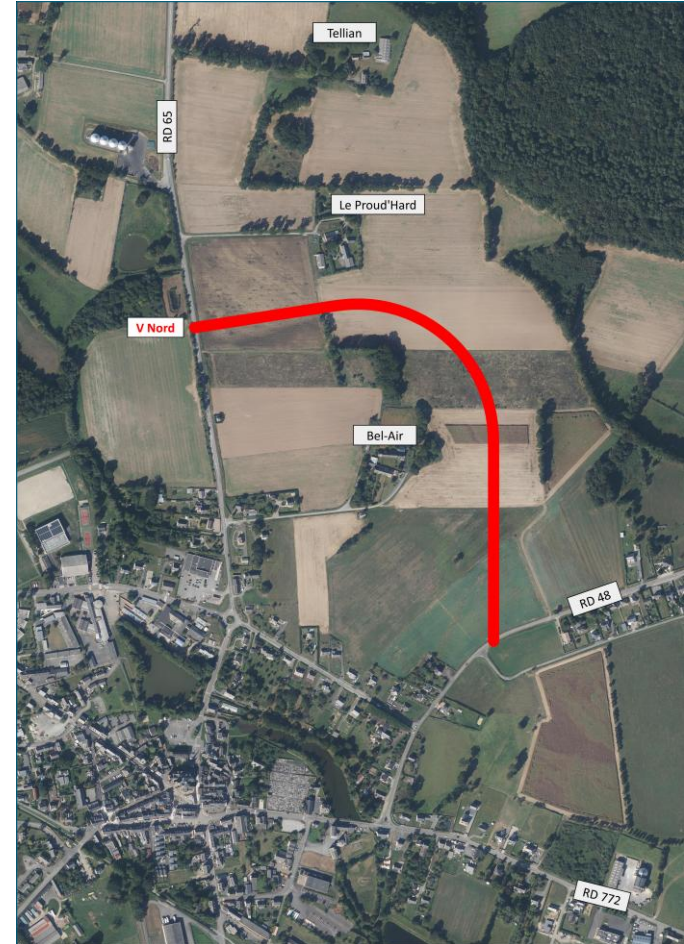
Longueur : 1030 m.

Point de départ : RD 65.

Point d'arrivée : jonction avec la Variante Nord Bis.

Le tracé le plus au nord et à l'est du hameau de Bel-Air.

Aussi le tracé le plus long.



Source : AEPE Gingko

4.1 Les variantes suite à la concertation (3/9)



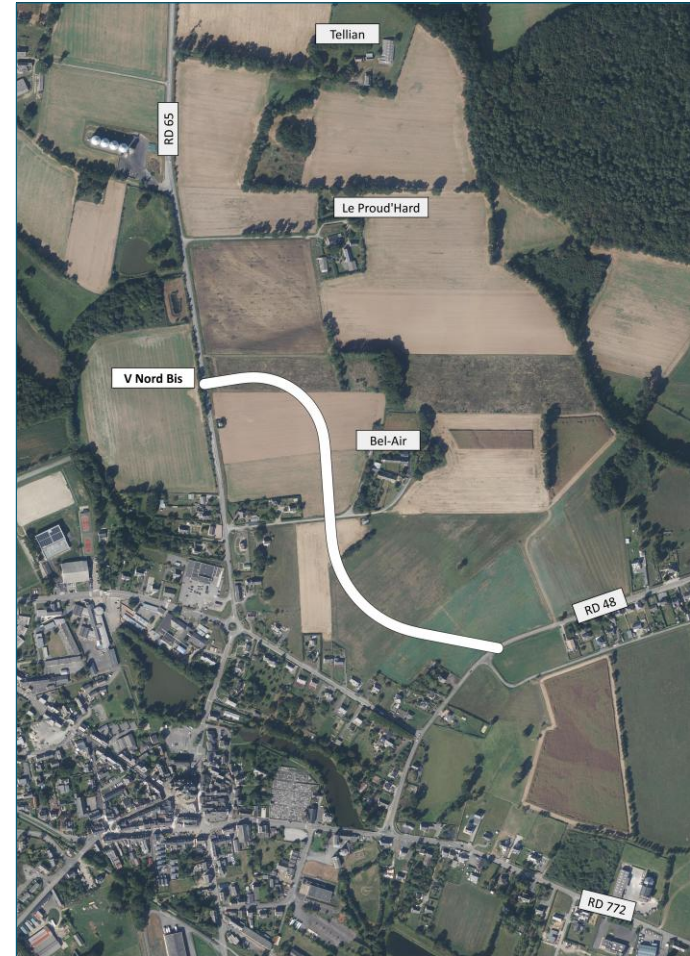
La Variante Nord Bis

Longueur : 830 m.

Point de départ : RD 65.

Point d'arrivée : RD 48

Le tracé original de la concertation.



4.1 Les variantes suite à la concertation (4/9)



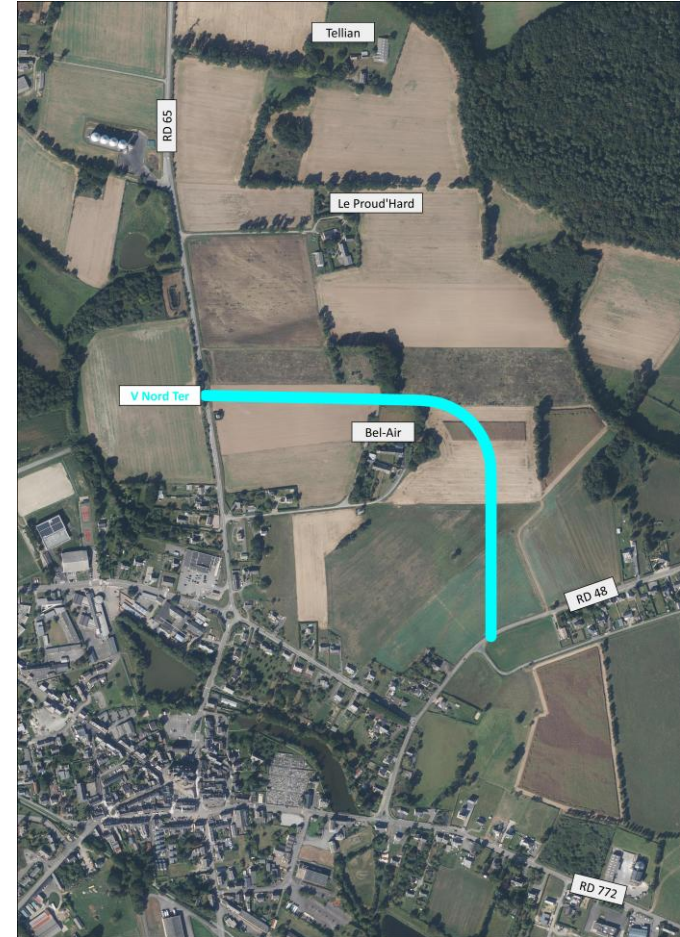
La Variante Nord Ter

Longueur : 880 m.

Point de départ : RD 65.

Point d'arrivée : RD 48.

Un tracé s'éloignant du bourg et contournant le hameau de Bel-Air de manière plus proche.



4.1 Les variantes suite à la concertation (5/9)



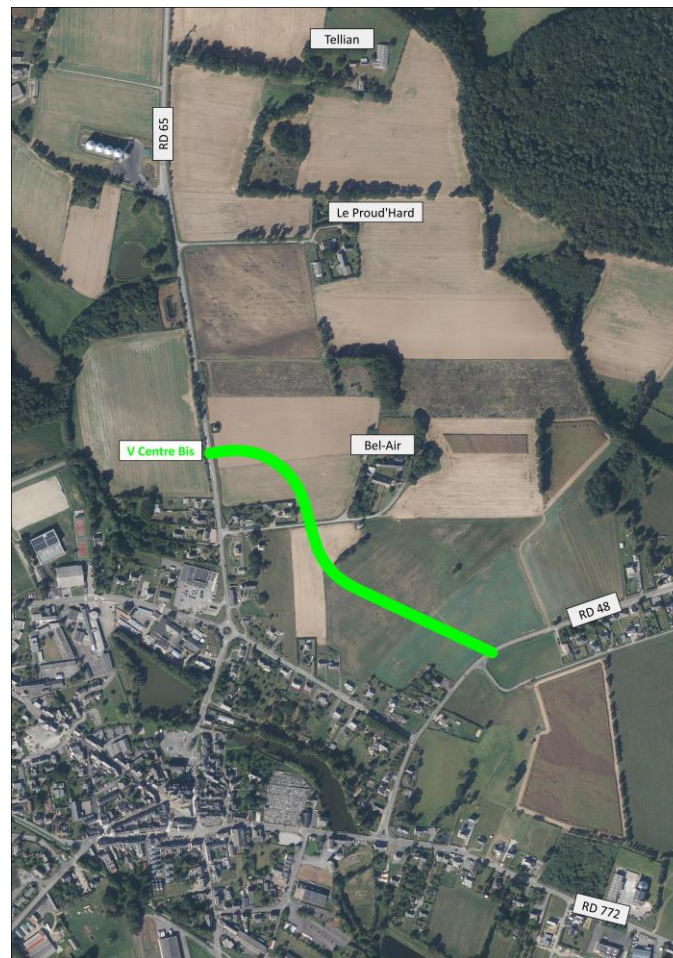
La Variante Centre Bis

Longueur : 660 m.

Point de départ : RD 65.

Point d'arrivée : RD 48.

Une variante assez courte, passant à proximité du bourg et croisant la rue menant au hameau de Bel-Air de manière perpendiculaire.



4.1 Les variantes suite à la concertation (6/9)



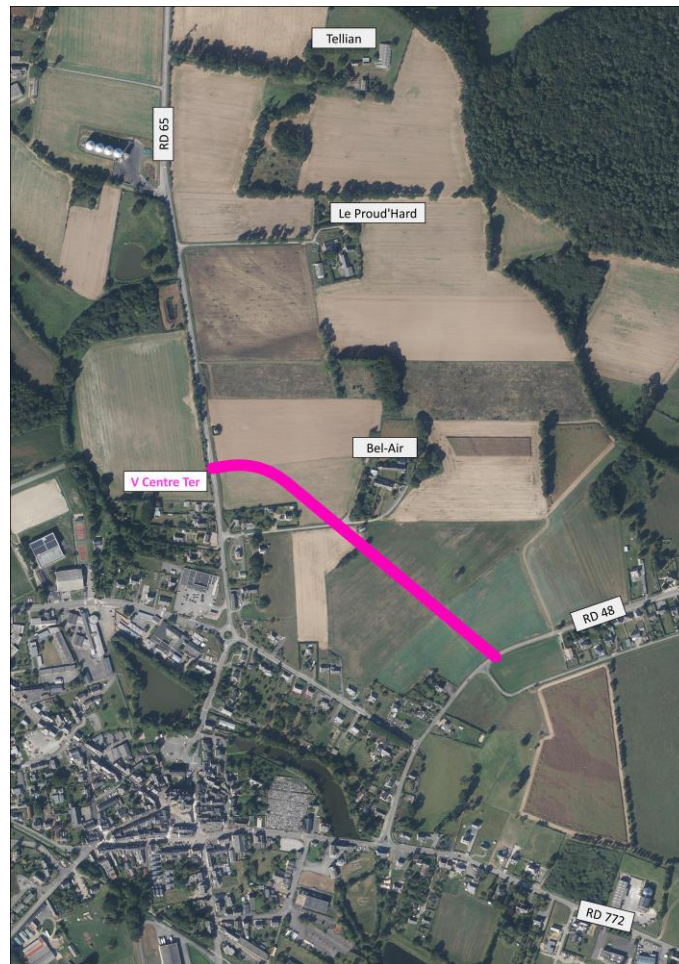
La Variante Centre Ter

Longueur : **610 m.**

Point de départ : **RD 65.**

Point d'arrivée : **RD 48.**

Une variante entre le bourg et le hameau de Bel-Air, au tracé plus direct pour s'éloigner un peu du bourg et réduire son emprise.



4.1 Les variantes suite à la concertation (7/9)



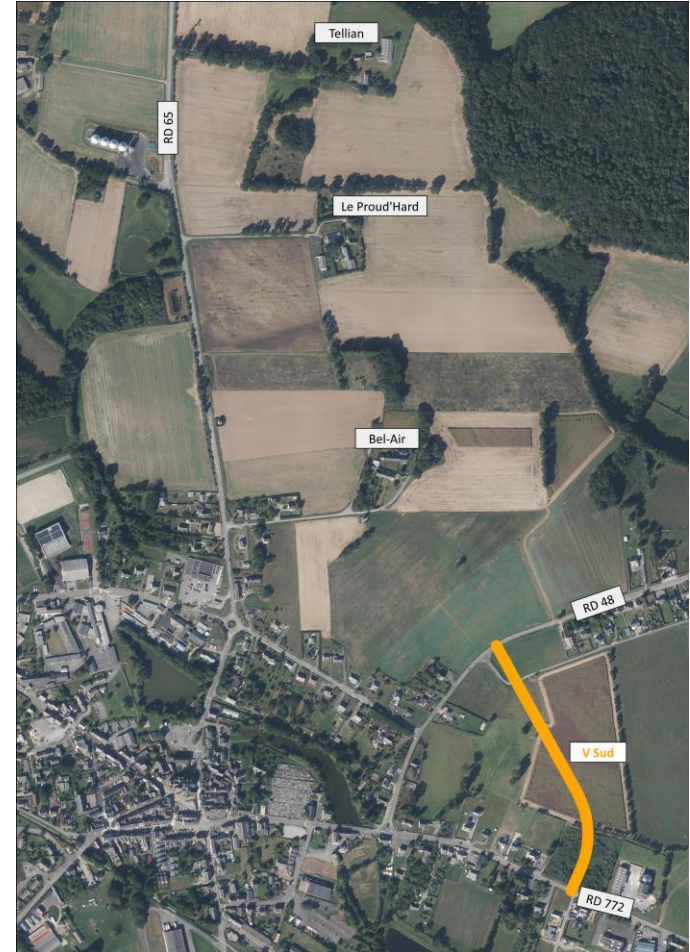
La Variante Sud

Longueur : 480 m.

Point de départ : RD 772.

Point d'arrivée : RD 48.

La variante sud initialement proposée à la concertation.



4.1 Les variantes suite à la concertation (8/9)



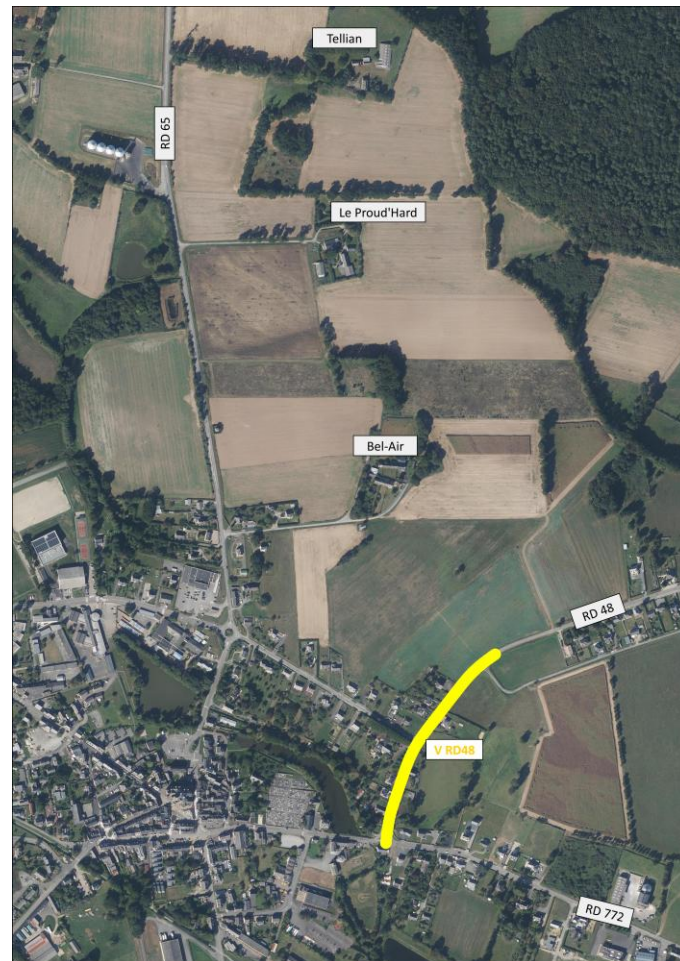
La Variante RD48

Longueur : 400 m.

Point de départ : RD 772.

Point d'arrivée : RD 48.

Une variante du sud du barreau mettant à niveau la RD48 plutôt que de tracer une nouvelle route, réduisant significativement l'emprise foncière et agricole totale du projet.



4.1 Les variantes suite à la concertation (9/9)

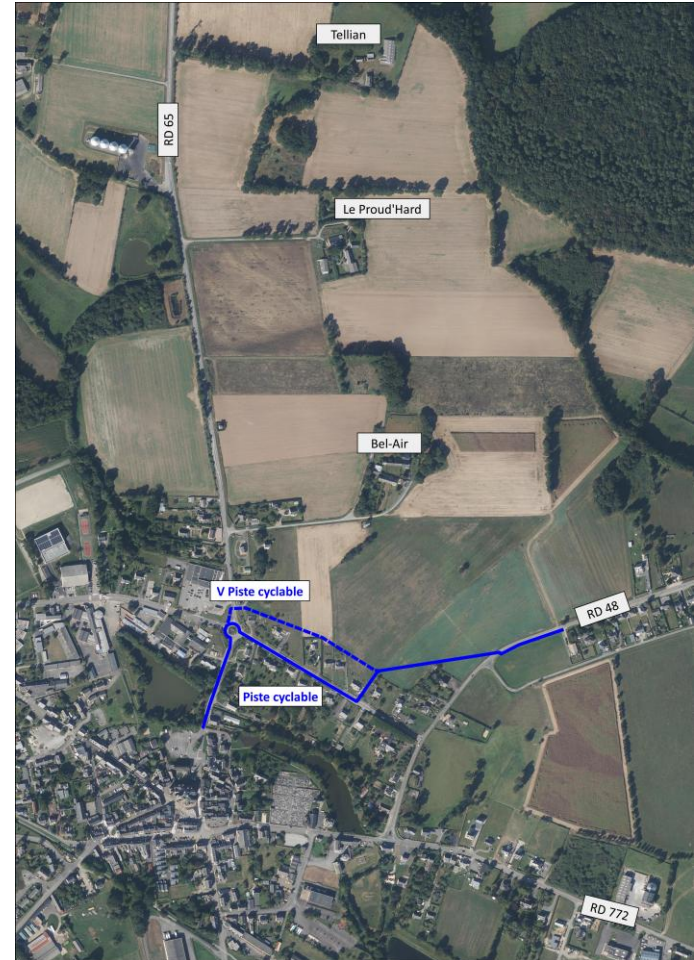


La piste cyclable

Longueur : **860 m.**
Point de départ :
Point d'arrivée : **RD 48.**

La V piste cyclable

Longueur : **840 m.**
Point de départ :
Point d'arrivée : **RD 48.**



Source : AEPE Gingko

4.2 Comparaison des variantes à la suite de la concertation (1/2)

Le Département a comparé ces nouvelles variantes sur des critères techniques et des critères issus de la concertation pour permettre la meilleure décision en Comité de pilotage du 26 mars 2025.

	V Nord (1 030 m)	V Nord Bis (830 m)	V Nord Ter (880 m)	V Centre Bis (660 m)	V Centre Ter (610 m)
Cadre de vie et santé	Augmentation des nuisances pour 2 habitations situées au lieu-dit Poudhard.	Coupe l'accès au lieu dit Bel Air. Augmentation des nuisances pour des habitations situées rue de Bel Air, rue sur l'Etang et rue de Maure.	Augmentation des nuisances pour 2 habitations situées rue de Bel Air.	Coupe l'accès au lieu dit Bel Air. Augmentation des nuisances pour des habitations situées rue de Bel Air, rue sur l'Etang et rue de Maure.	Coupe l'accès au lieu dit Bel Air Augmentation des nuisances pour des habitations situées rue de Bel Air et rue de Maure.
Agriculture	5 parcelles agricoles concernées Division importante de chaque parcelle Consommation d'environ 1,7 ha	4 parcelles agricoles concernées Division importante de chaque parcelle Consommation d'environ 1,0 ha	4 parcelles agricoles concernées Division importante de chaque parcelle Consommation d'environ 1,4 ha	4 parcelles agricoles concernées Division importante pour 3 parcelles Consommation d'environ 1,0 ha	4 parcelles agricoles concernées Division importante pour 2 parcelles Consommation d'environ 0,8 ha
Cadre biologique	Consommation d'environ 1,9 ha d'habitats naturels à enjeu faible ou modéré.	Consommation d'environ 1,5 ha d'habitats naturels à enjeu faible ou modéré.	Consommation d'environ 1,6 ha d'habitats naturels à enjeu faible ou modéré.	Consommation d'environ 1,2 ha d'habitats naturels à enjeu faible.	Consommation d'environ 1,1 ha d'habitats naturels à enjeu faible. Destruction partielle d'une haie classée à protéger.
Paysage et patrimoine	Tracé concerné par des ZPPA et le périmètre de protection d'un MH.	Tracé concerné par des ZPPA et le périmètre de protection d'un MH.	Tracé concerné par des ZPPA et le périmètre de protection d'un MH.	Tracé concerné par des ZPPA et le périmètre de protection d'un MH.	Tracé concerné par des ZPPA et le périmètre de protection d'un MH.

4.2 Comparaison des variantes à la suite de la concertation (2/2)

Le Département a comparé ces nouvelles variantes sur des critères techniques et des critères issus de la concertation pour permettre la meilleure décision en Comité de pilotage.

	V Sud (480 m)	V RD48 (400 m)
Cadre de vie et santé	Augmentation des nuisances pour les habitations situées à l'intersection du projet avec la RD 772.	Augmentation des nuisances pour les habitations situées le long de la RD48
Agriculture	3 parcelles agricoles concernées Division importante d'une parcelle Consommation d'environ 0,5 ha	Légère emprise possible (<i>études complémentaires à mener</i>)
Cadre biologique	Consommation d'environ 0,9 ha d'habitats naturels à enjeu faible ou modéré. Destruction partielle d'une haie classée à protégée.	Légère emprise possible (<i>études complémentaires à mener</i>)
Paysage et patrimoine	Tracé concerné par des ZPPA et le périmètre de protection d'un MH.	Tracé concerné par le périmètre de protection d'un MH.

Il ressort de cette analyse que :

- Les variantes **V Nord, V Nord Ter et V Sud** sont les variantes de moindre impact sur le cadre de vie et la santé.
- Les variantes **V Centre Bis et V RD48** sont les variantes de moindre impact sur l'agriculture et le cadre biologique.



Le tracé sélectionné à l'issue de la concertation (1/3)

Une fois les nouvelles variantes créées et étudiées, le Comité de pilotage du projet, composé des élus locaux et du Département entre autres, ont procédé au choix du tracé pour le projet. Ils se sont appuyés pour cela sur les études techniques réalisées et sur les avis des participants à la concertation.

Les variantes écartées

- Les **Variante Nord**, **Variante Nord Bis** et **Variante Nord Ter** ont été écartées du fait de leur **impact trop important sur l'activité agricole** et de leur **forte emprise foncière**, qui conduisait au dépassement important de l'enveloppe ZAN alloué par les communes au projet.
- La **Variante Centre Bis** a été écartée du fait de sa **trop grande proximité avec les habitations** (notamment au niveau du hameau de Bel-Air et de la rue de l'Étang).
- La **Variante RD48** a été écartée du fait de son **impact trop important pour les riverains, sans qu'elle ne réponde complètement aux objectifs du projet** – notamment, détourner le trafic hors du centre-bourg.



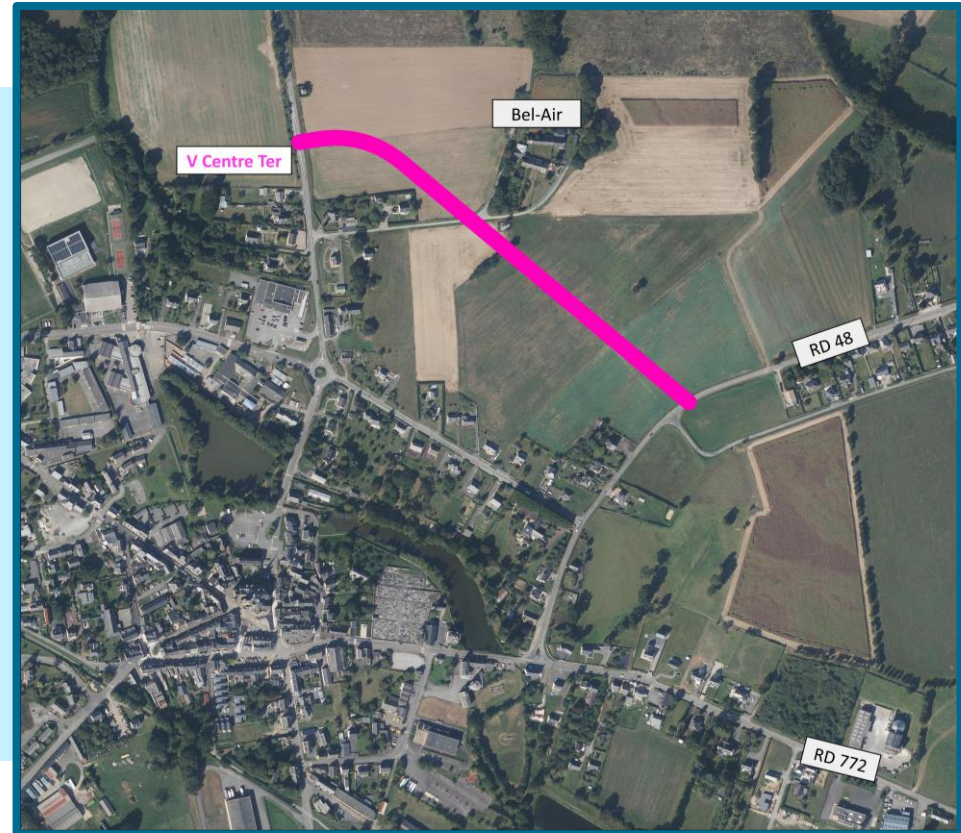
Le tracé sélectionné à l'issue de la concertation (2/3)

Une fois les nouvelles variantes créées et étudiées, le Comité de pilotage du projet, composé des élus locaux et du Département entre autres, ont procédé au choix du tracé définitif pour le projet. Ils se sont appuyés pour cela sur les études techniques réalisées et sur les avis des participants à la concertation.

Les variantes retenues

Au nord, la **Variante Centre Ter** a été choisie selon trois critères :

1. Sa distance courte lui permet un trajet plus rapide.
2. Elle réduit au maximum l'impact sur l'agriculture et le milieu naturel.
3. Elle réduit le risque d'inondation sur la rue de l'Etang en barrant le bassin versant.
4. Elle répond aux objectifs du projet (détournement du trafic poids lourds du bourg de Val d'Anast)



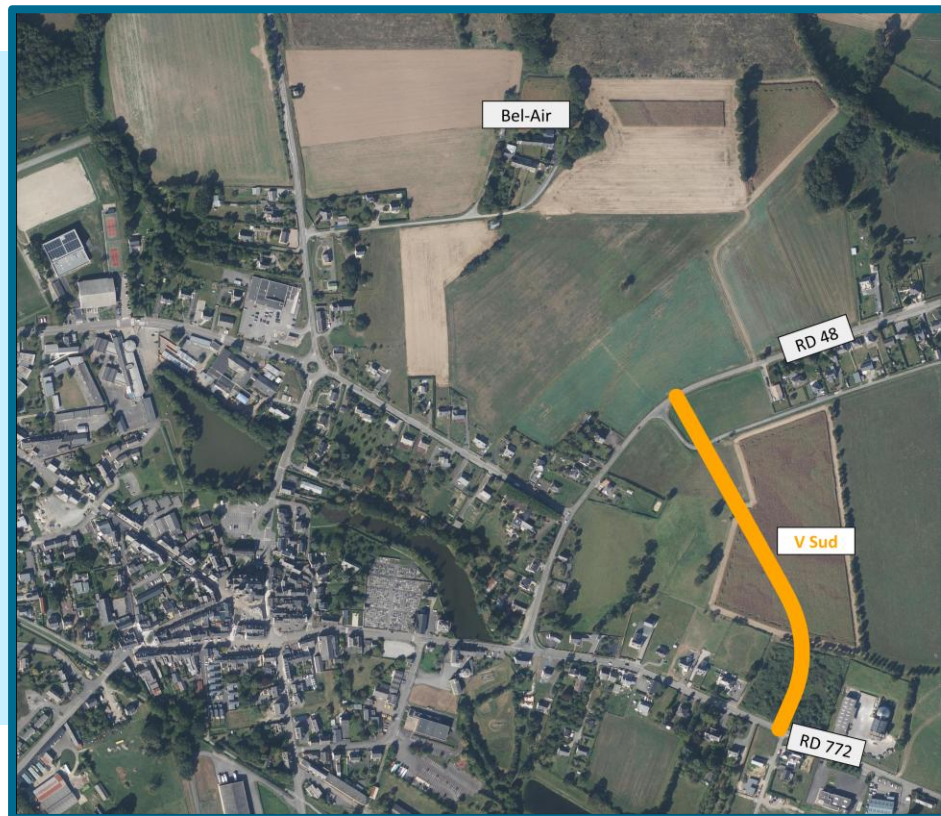


Le tracé sélectionné à l'issue de la concertation (3/3)

Une fois les nouvelles variantes créées et étudiées, le Comité de pilotage du projet, composé des élus locaux et du Département entre autres, ont procédé au choix du tracé définitif pour le projet. Ils se sont appuyés pour cela sur les études techniques réalisées et sur les avis des participants à la concertation.

Les variantes retenues

Au sud, la **Variante Sud** a été choisie du fait de son impact moins important sur les riverains.



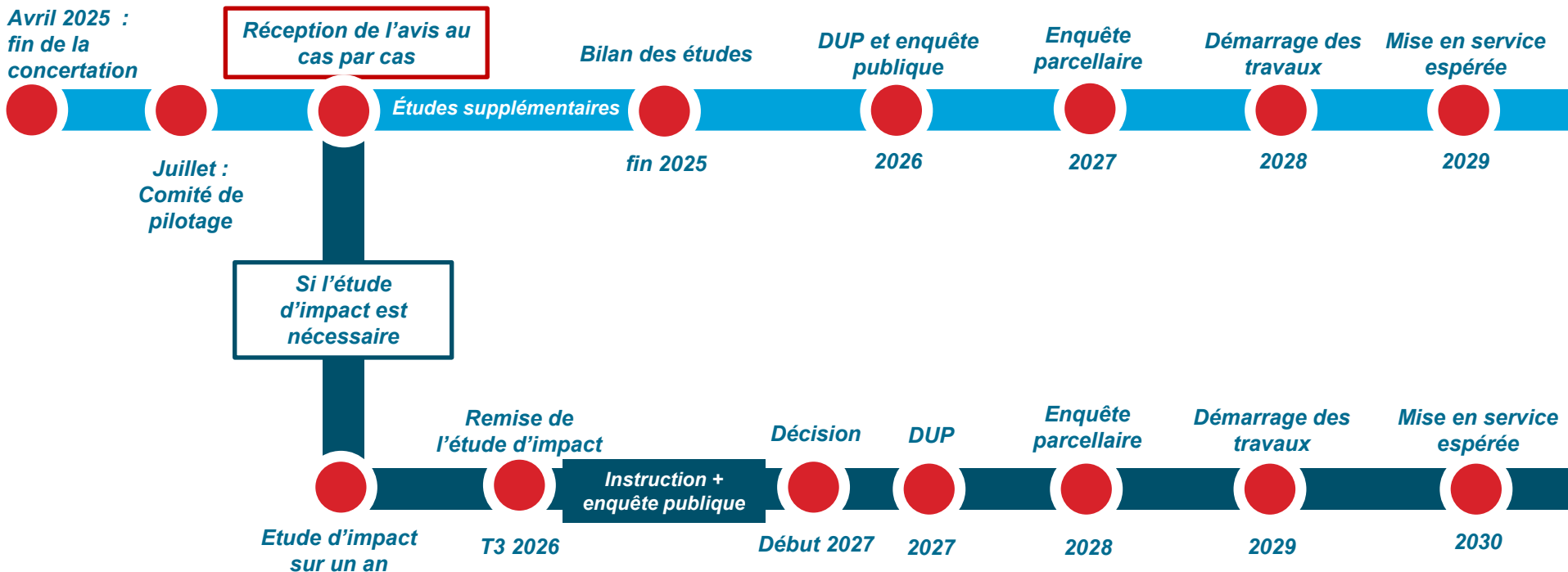


5. Les prochaines étapes du projet

Les prochaines étapes du projet de barreau



Le déroulé du projet dépend de la validation par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) du dossier au cas par cas du barreau routier, qui sera déposé après juillet 2025. Si la MRAe indique que le dossier n'est pas suffisant, le Département sera dans l'obligation de réaliser une étude d'impact environnementale sur quatre saisons, ce qui retardera d'autant les étapes suivantes du projet.





la **suite** dans
les **idées**

Le débat public, tout inclus

8 rue de Valmy | 93100 Montreuil

Paris / Annecy / Bordeaux / Saint-Malo

www.lasuitedanslesidees.com