



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Aménagement à 2x2 voies
de la RN 164 dans le secteur de Guerlédan**

**Autorisation environnementale
Réunion publique n°2**

18 septembre 2025

- 1. Rappel : contexte global**
 - 2. Rappel le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Guerlédan**
 - 3. Objet de la consultation et rappel de la procédure**
 - 4. Déroulement de la consultation**
 - 5. Réponses apportées par le maître d'ouvrage, par grande famille de questions.**
 - 5.1 – Questions se rapportant à l'intérêt public majeur**
 - 5.2 – Questions se rapportant à l'absence d'alternatives satisfaisantes**
 - 5.3 – Questions se rapportant aux impacts environnementaux du projet**
 - 5.4 – Questions se rapportant aux mesures prises par le maître d'ouvrage pour éviter ou réduire ces impacts**
 - 5.5 – Questions se rapportant aux mesures de compensation proposées par le maître d'ouvrage**
 - 6. Les suites de la consultation**
-

1. Rappel : contexte global

L'État et la Région Bretagne souhaitent **finaliser** la mise à 2x2 voies de la RN164 de Montauban de Bretagne à Châteaulin : en 2025, sur les 162 km de la RN 164, 132 km sont en 2x2 voies, 18,5 km sont en cours de mise à 2x2 voies, et les 11,5 km de la section de Guerlédan sont les derniers à réaliser.

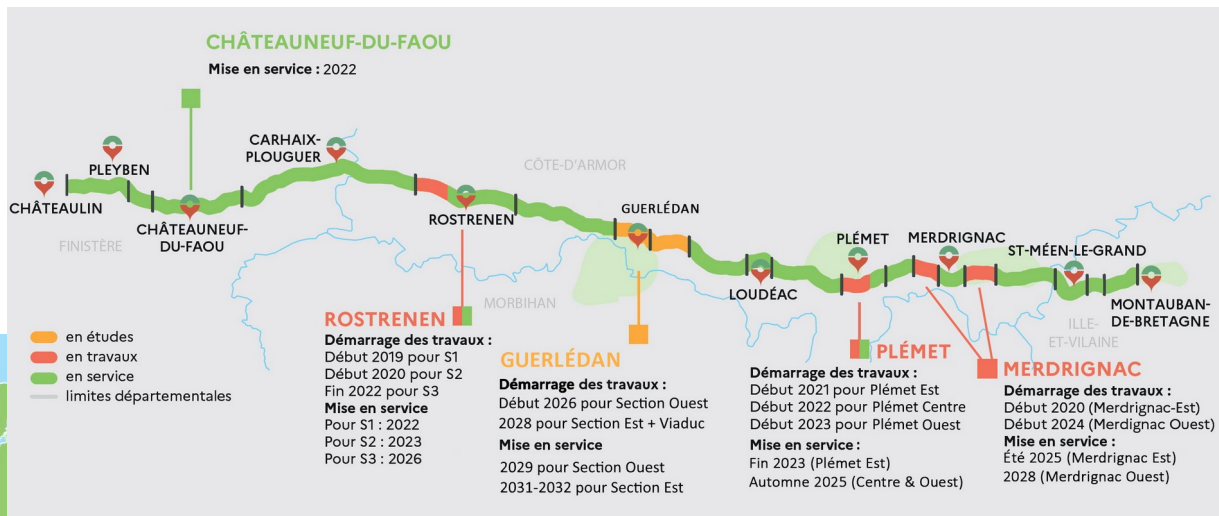
C'est un des points forts du Pacte d'Avenir pour la Bretagne de 2013 et du Contrat de Plan État-Région 2021-2027, avec un investissement exceptionnel de 96 M€ pris en charge à parts égales par l'État et la Région (à noter que le contrat de plan 2015-2027 portait sur un montant de 237 M€ en ce qui concerne la RN 164).

Le projet de Guerlédan s'inscrit dans cet objectif politique fort pour le **Centre Bretagne** : contribuer au désenclavement d'un territoire, soutenir l'économie agro-alimentaire, permettre le maintien des emplois et des populations, et, à l'échelle bretonne : améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne, désaturer les axes littoraux, améliorer la sécurité routière tant sur la RN 164 que sur la RN 12 et la RN 165.

Estimé à 130 M€, il a reçu un financement de 5M€ au titre des études. Une première section de travaux, de l'extrémité ouest à l'échangeur ouest, est financée sur le CPER 2021-2027 à hauteur de 45 M€. Le reste sera financé sur le CPER suivant.

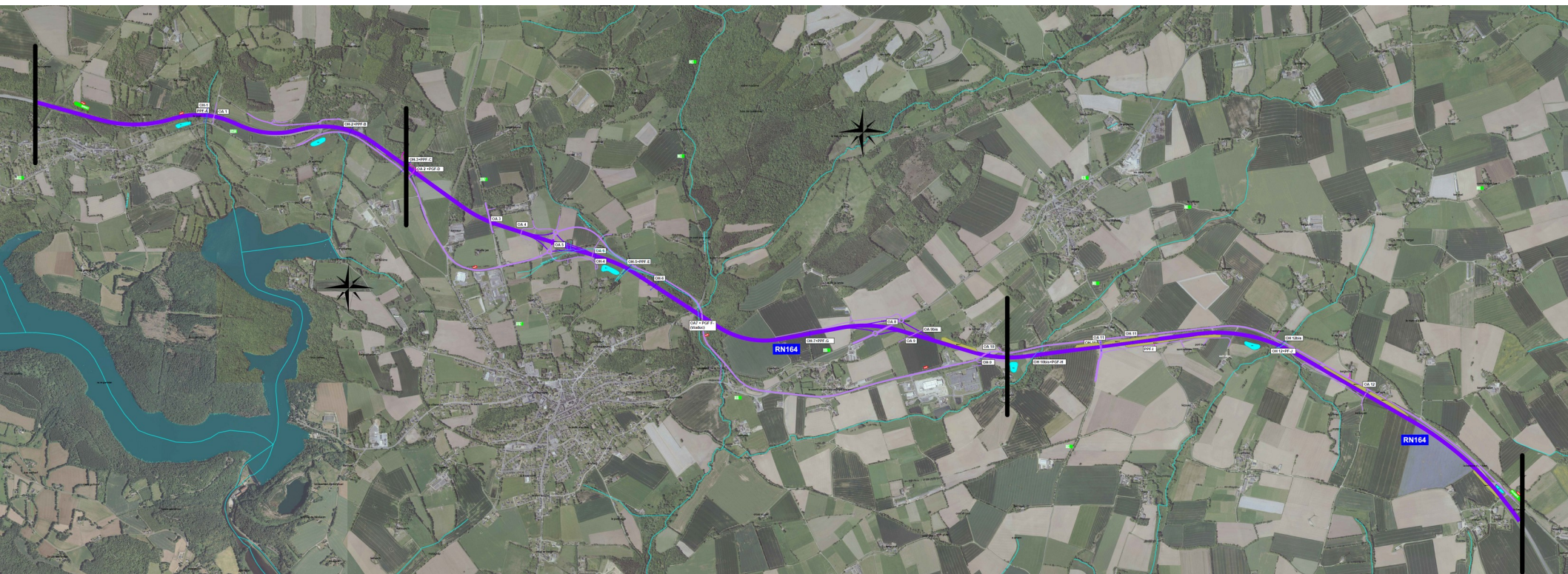
La maîtrise d'ouvrage est assurée par la DREAL Bretagne et la maîtrise d'oeuvre par la DIR Ouest, deux services de l'État.

1. Rappel : contexte global



2. Rappel : le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Guerlédan

Plan de situation et principes d'aménagement

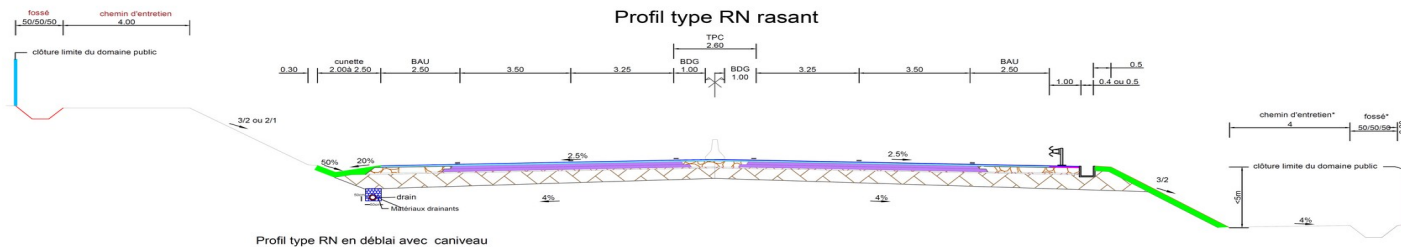


Le projet se déploie sur 11,5 km, dont :

- environ 2 km en aménagement sur place, à l'extrémité ouest
- environ 5 km en tracé neuf, en partie centrale
- environ 4 km en pseudo-aménagement sur place, à l'extrémité est (la 2x2 voies est adjacente à la RN actuelle, qui sera déclassée pour devenir itinéraire de substitution)

2. Rappel : le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Guerlédan

- Construction de 11,5 kilomètres de 2 x 2 voies à chaussées séparées par un terre-plein central.

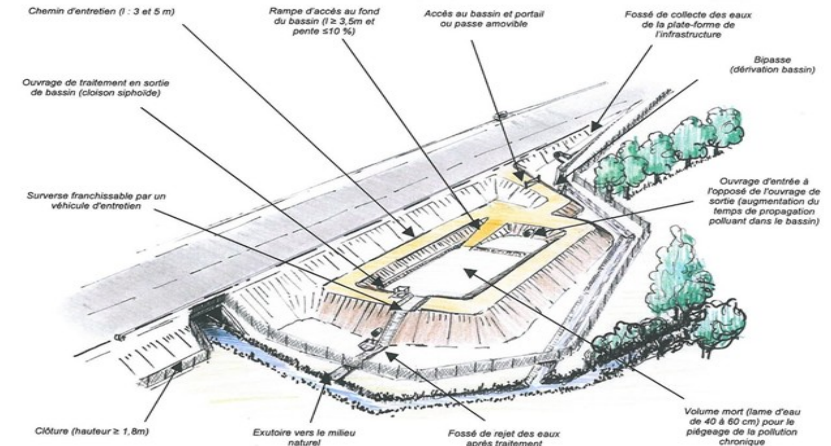


- La vitesse y sera limitée à 110 km/h
- Définition d'un itinéraire de substitution pour assurer la desserte locale et la circulation des véhicules exclus de la 2x2 voies. Réutilisation en majeure partie de la RN existante mais nécessité de construire quelques tronçons neufs, notamment au Martray
- 13 ouvrages d'art routiers passant sur ou sous la RN, dont un viaduc de 250 m de long de 25 m de hauteur libre. Ces ouvrages rétablissent des routes, voie verte, ou circulations agricoles.
- 2 passages pour la grande faune, à Tréfaut et au niveau du Saint-Guen, 7 passages petite faune, 13 ouvrages hydrauliques dont certains couplés avec un passage faune.
- 2 échangeurs dénivelés, à Kermur à proximité de la RD 767 et au Hent Meur au niveau de la RD35.
- Création de voies de rétablissements pour assurer tous les itinéraires, tous les accès directs sur la RN, hors échangeurs, étant supprimés.

2. Rappel : le projet d'aménagement de la RN164 dans le secteur de Guerlédan

- Un réseau d'assainissement et de bassins de rétention sera réalisé afin de collecter les eaux de plateforme et de les rejeter dans le milieu naturel qu'après décantation des matières polluantes et régulation des débits.

Ci-contre, schéma de principe d'un bassin



- 1,2M mètres cube de déblais, 1,3M mètres cube de remblais (dont 950 000 réutilisés du site)
- Réalisation de mesures de protection phonique (merlons acoustiques, protections de façade) avec obligations de résultats
- Montant de l'opération : 130 M€ TTC, 45M€ de travaux pour la section Ouest inscrits au CPER 2021-2027. L'opération est financée à 50 % par l'État et 50 % par la Région Bretagne.
- 7 à 8 ans de travaux, dont une majorité hors circulation. Des déviations ponctuelles devront parfois être mises en place à certaines phases de travaux.

3. Objet de la consultation et rappel de la procédure

- Suite à la déclaration de l'utilité publique du projet le 17 janvier 2019, les études de projet et les démarches de maîtrise foncière sont en cours.
- La consultation publique se déroule dans les conditions prévues par la loi « industrie verte » du 23 octobre 2023.
- Elle porte sur le dossier d'autorisation environnementale déposée par la DREAL Bretagne, maître d'ouvrage de la mise à 2x2 voies de la RN164, au titre de la loi sur l'eau et au titre de la dérogation « espèces protégées ».
- La consultation du public et l'instruction du dossier par les organismes en charge de la protection de l'environnement se déroulent en parallèle.
- Le maître d'ouvrage peut mettre à jour son dossier pour tenir compte des observations reçues (si cela ne remet pas en cause l'économie générale du projet).
- L'objectif du dossier d'autorisation environnementale est de démontrer que le projet est justifié par des raisons d'intérêt public majeur, qu'il ne connaît pas d'alternatives satisfaisantes, et qu'à l'issue du projet et de la mise en œuvre des mesures d'évitement, réduction et compensation des impacts qui sont prévues il y a :
 - Absence de perte de biodiversité et d'atteinte aux milieux aquatiques
 - Absence d'atteinte à la conservation des espèces protégées

4. Déroulement de la consultation du public

- La consultation a commencé le 26 juin 2025 et s'achèvera le 26 septembre.
- Une réunion publique d'ouverture a eu lieu le 1^{er} juillet 2025. La réunion de clôture se tient ce soir.
- Entre ces dates, ont été reçus les avis du CNPN (Conseil national de protection de la nature), de l'OFB (Office français de la biodiversité), de la CLE (Commission locale de l'eau) du Blavet, et de l'ARS (Agence régionale de santé).
- Suite à l'avis défavorable du CNPN, comme prévu par la procédure d'autorisation environnementale parallélisée, la ministre en charge de l'environnement a été saisie pour donner son avis sur le dossier au regard de l'enjeu de protection de la loutre. Elle a rendu un avis favorable.
- La présidente de la commission d'enquête a tenu 1 permanence, durant laquelle elle a reçu une personne. La dernière permanence se tiendra le mardi 23 septembre de 14h00 à 17h00, la consultation se terminant le 26 septembre à 17h00.
- Toutes les contributions reçues ont été publiées sur le site internet dédié à la consultation, sur le registre dématérialisé.

4. Déroulement de la consultation du public

Certaines contributions sont relatives à des thèmes qui ne s'inscrivent pas directement dans l'objet de la consultation du public et du dossier de demande d'autorisation environnementale unique.

- **Bruit** : l'impact du projet sur le niveau de nuisances sonores et les protections acoustiques à mettre en place dans le cadre la mise à 2x2 voies sont traités en pièce E6-4 de l'étude d'impact, annexée au dossier. Pour rappel des mesures de bruit seront réalisées après mise en service, pour vérifier l'effectivité des protections et les améliorer si besoin.
- **Paysage** : l'intégration paysagère du projet fait partie des études. Un projet d'aménagements paysagers est en cours d'élaboration, en cohérence avec le dossier environnemental, et les dossiers des ouvrages d'art comprennent une notice architecturale. L'intégration paysagère du viaduc dans la vallée du Poulancre a notamment fait l'objet d'études d'intégration paysagère poussées.
- **Qualité de l'air** : le projet conduit à un apport de polluants au droit de la RN aménagée, mais il éloigne la route des secteurs bâtis. Les plantations qui seront réalisées à ses abords permettront de capter une partie des particules polluantes. Des mesures de qualité d'air seront réalisées a posteriori au niveau des maisons les plus proches de la route avec éventuellement des mesures de compensation.
- **CO2** : un bilan des émissions de carbone dues au projet (construction et exploitation) a été réalisé. Ce bilan estime à 63 000 TeqCO2 pour la construction et un surplus de l'ordre de 200 000 TeqCO2 émises dans la cadre de l'exploitation.
- **Itinéraires individuels** : une question a été posée sur l'itinéraire à suivre entre deux lieux, une réponse y a été apportée dans le registre.
- **Dépenses publiques** : le coût de l'opération de Guerlédan est estimé à 130 M€ courants. Cet investissement s'inscrit dans la trajectoire d'investissement définie par la loi d'orientation sur les mobilités promulguée le 31/12/2019. Par ailleurs l'évaluation socio-économique du projet conclut à la rentabilité de cette dépense.

5. Réponses apportées par le maître d'ouvrage par grandes familles de questions

- L'objet de la présente réunion est d'apporter des réponses aux questionnements ressortant tant des avis des organismes consultés par le service instructeur du dossier, que des observations portées dans le registre dématérialisé.
- Le maître d'ouvrage, dans sa présentation, a choisi de rattacher les grandes familles de questions aux thématiques traitées dans le dossier d'autorisation environnementale :

Par exemple, les discussions sur le caractère accidentogène ou non de la déviation de Guerlédan, ou sur l'effet tunnel de la mise à 2x2 voies, se rattachent à la démonstration de l'intérêt public majeur du projet, condition indispensable à l'obtention de la dérogation pour l'atteinte aux espèces protégées.

Les suggestions de projets alternatifs se rattachent à la question de l'absence d'alternative satisfaisante, qui est aussi une condition de la dérogation « espèces protégées ».

- Un certain nombre de réponses vont se traduire par une modification du dossier, afin de répondre à des demandes de compléments et de précisions. Ce dossier révisé sera mis en ligne au plus tard le dernier jour de la consultation, et restera consultable même après le dernier jour de celle-ci.

5. Réponses apportées par le maître d'ouvrage par grandes familles de questions

5.1 - Raisons d'intérêt public majeur pour réaliser le projet

Sécurité routière : certains participants de la consultation s'interrogent sur la dangerosité réelle de la section de Guerlédan de la RN 164.

Le volet C du dossier a été complété avec des statistiques supplémentaires sur cet aspect.

Deux axes de réponse peuvent se dégager :

- une route à 2x2 voies à chaussées séparées est plus sûre qu'une bidirectionnelle, à trafic égal : le taux d'accident (nombre d'accidents pour 100 000 000 de véhicules, rapportés au nombre de kilomètres parcourus) y est de 1,43, alors qu'il est de 3,5 sur une route à chaussée unique, et le taux d'accidents graves ou mortels y est de 0,8 alors qu'il est de 2,7 sur une route à chaussée unique.

- parmi les routes bidirectionnelles, et au regard de son niveau de trafic, cette section est particulièrement accidentogène (le taux d'accidents graves ou mortels de la section est de 4,76 entre 2017 et 2024). Cela s'explique notamment par son profil géométrique (rayon des virages, profil en long chahuté avec des pertes de visibilité, carrefours à niveau, accès riverains...), qui sera de plus en plus inadapté à mesure que le trafic croîtra, et que le reste de la route sera entièrement aménagé à 2x2 voies, aggravant le caractère hétérogène de cette section par rapport au reste de l'itinéraire.

De plus, le fait de finaliser cet itinéraire central pourra contribuer à capter une partie du trafic de transit des grands axes littoraux (RN 12 et RN 165) vers la RN 164, axes majeurs très circulés et confrontés à des congestions récurrentes.

5. Réponses apportées par le maître d'ouvrage par grandes familles de questions

5.1 - Raisons d'intérêt public majeur pour réaliser le projet

Raisons d'ordre économique et social : Ainsi que cela est exposé dans le volet C du dossier, les objectifs du projet ne sont pas seulement sécuritaires.

La mise à 2x2 voies de la section de Guerlédan permettra d'achever l'aménagement global de l'itinéraire RN 164, dont elle compose le dernier maillon. Elle participe ainsi d'un objectif d'amélioration de l'accessibilité de la pointe bretonne, en créant un itinéraire alternatif efficace à la RN 12 et à la RN 165.

Les données de l'INSEE permettent de partager le constat que le Centre Bretagne, dont le territoire de Guerlédan, connaît un décalage de dynamisme, en termes d'emplois, de démographie, d'accès aux centres de soins, d'enseignement, par rapport au reste de la région Bretagne. Le projet de mise à 2x2 voies permettra d'améliorer les conditions de circulation est-ouest dans le secteur de Guerlédan et en lien avec le reste du territoire français. L'évaluation socio-économique du projet permet de caractériser les effets bénéfiques attendus et elle conclut à un impact bénéfique sur la durée de vie du projet.

Certaines contributions font état de l'effet tunnel que créerait l'aménagement à 2x2 voies de la RN, à savoir que les automobilistes ne s'arrêteront plus dans les bourgs et villages, contribuant ainsi à la dévitalisation de ces derniers. A cela il peut être répondu que les communes de Guerlédan, Saint-Caradec et Caurel ne sont d'ores et déjà plus traversées par la RN depuis plusieurs années. Par ailleurs les voies express du réseau routier breton sont très perméables avec le territoire, avec des échangeurs rapprochés (deux sont prévus pour une section de 11,5 km), et le maintien de la RN actuelle comme itinéraire de substitution, permettant de continuer à irriguer très facilement les communes et lieux d'intérêt situés à proximité.

Le plan de signalisation directionnelle est également conçu pour aider l'usager à se diriger facilement depuis la RN vers les communes traversées.

5. Réponses apportées par le maître d'ouvrage par grandes familles de questions

5.2 - Absence d'alternative satisfaisante

Le CNPN ainsi qu'un certain nombre de participants à la consultation s'interrogent sur la recherche de solutions alternatives, autres qu'un projet routier. Ce point n'était pas développé dans le dossier, qui se concentrait sur le choix de variante, car l'aménagement de la section de Guerlédan s'inscrit dans le projet d'itinéraire global de mise à 2x2 voies de la RN 164. S'agissant des alternatives d'aménagement routier, le processus d'étude et participation du public : études d'opportunité, concertations, études préalables, enquête publique préalable à la DUP, ont permis d'étudier les différentes solutions et leur intérêt relatif par rapport à la variante retenue.

Afin de répondre néanmoins aux interrogations soulevées dans la procédures, le volet C du dossier est complété par des éléments d'informations sur certaines alternatives non retenues.

5. Réponses apportées par le maître d'ouvrage par grandes familles de questions

5.2 - Absence d'alternative satisfaisante

Typologies d'alternatives :

- **chemin de fer** : solution non pertinente à l'échelle de l'opération et sans opportunité à l'échelle de l'itinéraire avec l'existence en parallèle d'une route presque entièrement à 2x2 voies.
- **transports en commun** : la mise à 2x2 voies ne peut pas être opposée au développement des transports en commun mais constitue au contraire une contribution à la performance et l'attractivité de l'offre (amélioration du confort de conduite pour les chauffeurs, sécurité, fluidité, fiabilité des temps de parcours).
- **Amélioration de la capacité des axes littoraux** : aucun projet de cette nature n'existe aujourd'hui, et il ne répondrait pas à l'enjeu de désenclavement du Centre Bretagne

5. Réponses apportées par le maître d'ouvrage par grandes familles de questions

5.2 - Absence d'alternative satisfaisante

- **Créneaux de dépassement** : incompatibilité avec les caractéristiques actuelles de la section et des sections en amont et aval.
- **Aménagements légers** : une intervention légère sur la voirie ne permet pas de résoudre le caractère accidentogène de la route, qui résulte des carrefours à niveau mais aussi de la géométrie de la route et de l'inadéquation des comportements, surpris par la présence d'une bidirectionnelle au milieu des 2x2 voies adjacentes. Une intervention de sécurisation plus lourde, quant à elle, ne serait pas sans impact environnemental. Une mise à 2x2 voies à terme serait sans doute incontournable pour résoudre réellement les problèmes de sécurité, et atteindre les autres objectifs du projet.
- **Ne rien faire** : ne permet d'atteindre aucun des objectifs du projet. Le problème de sécurité routière, déjà prégnant, va s'aggraver du fait de l'augmentation du trafic induite par le presque-achèvement de l'aménagement du reste de l'itinéraire, et de l'hétérogénéité de configuration de cette section par rapport au reste de la RN

Au vu de cette analyse, le projet présenté dans le dossier, qui est celui qui a été déclaré d'utilité publique en 2019, apparaît comme le seul capable d'atteindre tous les objectifs fixés par le maître d'ouvrage. **Le choix de la variante a permis de trouver la solution la plus satisfaisante pour les différents enjeux**, notamment environnementaux. Les tableaux de comparaison multicritères des variantes soumises à concertation ont été remis dans le dossier révisé (volet A).

5. Réponses apportées par le maître d'ouvrage par grandes familles de questions

5.3 – Evaluation des impacts environnementaux

- Le CNPN a questionné la complétude des inventaires faune/flore. La consultation de la biographie avait bien été réalisée mais pas indiquée dans le dossier. Elle y est ajoutée dans la version révisée. La comparaison avec le résultat des inventaires de terrain montre que ces derniers sont bien représentatifs des espèces observées sur le territoire de Guerlédan. Pour confirmer leur validité, le maître d'ouvrage s'engage à réaliser des compléments d'inventaires avant les travaux pour des espèces à enjeu particulier : campagnol amphibie, vipère péliade, et faune aquatique et semi-aquatique par la méthode de l'ADN environnemental.
- Le CNPN a questionné la méthode d'évaluation des impacts du projet sur les espèces protégées. Après comparaison entre la méthode utilisée dans le cadre du dossier, et l'approche standardisée du dimensionnement de la compensation écologique cadrée par le ministère de la transition écologique, il apparaît que 3 critères (sur 17) de cette dernière ne sont pas assez pris en compte : Plans nationaux d'action ; habitats localisés en zone Natura 2000 ou en ZNIEFF ; capacité de dispersion / propagation des espèces. Cet exercice conduit à augmenter légèrement certains ratios de compensation pour certaines espèces.
- L'OFB et la CLE ont demandé de confirmer la prise en compte de l'ensemble des impact du projet sur les zones humides (directs et indirects) : l'ensemble des impacts directs et indirects (dont déblais à proximité de zones humides) sont bien pris en compte dans le dossier déposé.

La CLE a signalé une possible surface supplémentaire de zone humide impactée : celle-ci a été ajoutée aux surfaces impactées prises en compte.

5. Réponses apportées par le maître d'ouvrage par grandes familles de questions

Les impacts environnementaux évoluent de la façon suivante dans le dossier révisé :

- * zones humides : on passe de 7,25 ha à 7,85 ha
- * haies : l'impact en linéaire reste le même, à savoir 3967 m. La dette calculée avec l'application de ratios par espèces reste de 5951 m.
- * milieux ouverts et semi-ouverts : l'impact en surface reste le même, à savoir 3,28 ha. La dette calculée avec l'application de ratios par espèces reste de 6,56 ha.
- * milieux boisés : l'impact en surface reste presque le même, à savoir 12,38 ha (précédemment, 12,18 ha : ajout d'une petite zone d'occupation temporaire). La dette calculée avec l'application de ratios par espèces passe de 18,28 (valorisés en ha) à 18,58 (valorisés en points).
- * cours d'eau : pas d'évolution par rapport au dossier déposé. Le maître d'ouvrage confirme de plus que le projet n'aggrave pas le risque d'inondations.

5. Réponses apportées par le maître d'ouvrage par grandes familles de questions

5.4 – Évitement et réduction des impacts

Les principales évolutions du dossier qui résultent de leur prise en compte sont les suivantes.

- La Vipère péliade est une espèce protégée faisant l'objet d'un plan national d'action. Suite à une remarque du CNPN, des mesures de protection supplémentaires sont prises : le secteur au pied de l'éperon rocheux situé à proximité du pont du Goléron (vallée du Poulancré), qui abrite des fourrés et enrochements ensoleillés favorables aux reptiles sera équipé d'une barrière lisse de 80 cm de hauteur sur la totalité du linéaire projet en contact avec ce secteur.
- L'assainissement provisoire : le maître d'ouvrage s'engage à veiller à la bonne mise en œuvre des mesures liées à l'assainissement provisoire, afin de garantir que les cours d'eau seront protégés de toute pollution en provenance du chantier.
- Les travaux en cours d'eau ne seront réalisés qu'en assec (soit à l'étiage pour les cours d'eau intermittents, soit en ayant dérivé provisoirement le cours d'eau, avec une remise en eau hors des périodes de hautes eaux)
- Le maître d'ouvrage confirme son engagement de ne pas réaliser de déboisement ou défrichement entre le 1^{er} mars et le 1^{er} octobre.

5. Réponses apportées par le maître d'ouvrage par grandes familles de questions

5.5 – Scénario de compensation

Au vu des remarques formulées, et de la revalorisation de certains impacts, le maître d'ouvrage prévoit de faire évoluer son scénario de compensation de la façon suivante :

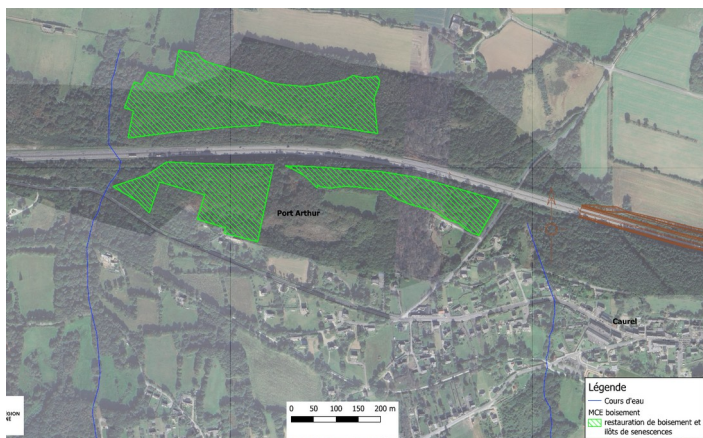
- Extension de la zone de compensation de zones humides de Coet Drien (+ 2,55 ha), mais légère diminution de surface pour la zone de Kerhotez 1 pour tenir compte d'une remarque de la CLE, soit une compensation totale de 16,38 ha



- Augmentation du linéaire de haies plantées : on passe à 13 323 m, dont 6468 en bord de RN, 2725 en bord de petite route, et 4130 éloignées de la route, car cela engendre des bénéfices écologiques différents
- Compensation cours d'eau : ajout d'une mesure d'amélioration d'ouvrage existant sur le Tarabust

5. Réponses apportées par le maître d'ouvrage par grandes familles de questions

- Recalcul de l'apport du scénario de compensation « milieux boisés » et « milieux ouverts et semi-ouverts », en prenant en compte des critères de fonctionnalité et pas seulement de surface. Cet exercice montre l'atteinte de l'équivalence écologique pour tous les milieux, qu'il s'agisse du rapport entre la dette issue de l'application de ratios et l'apport du scénario de compensation qualifié avec les aspects fonctionnels, ou du ratio entre les surfaces brutes impactées et les surfaces brutes restaurées.
- Ajout d'une compensation boisement sur des parcelles déjà boisées appartenant à l'État à Port Arthur (Caurel), en vue d'y réaliser des îlots de sénescence. Cette zone supplémentaire représente 12 ha, valorisée à hauteur de 4,8 unités de compensation.



Le maître d'ouvrage confirme que le projet ne porte pas atteinte à la conservation des espèces protégées

5. Réponses apportées par le maître d'ouvrage par grandes familles de questions

5.5 – Scénario de compensation

Comparaison entre la dette qualifiée (en points) et les apports qualifiés (en points) du scénario compensatoire :

TYPE DE MILIEUX CONCERNÉS	DETTE (UC)	APPORT SCÉNARIO RETENU	POURCENTAGE D'APUREMENT DE LA DETTE EN UC
Milieus boisés	18,58 UC	30,56 UC	163,40 %
Milieus ouverts et semi-ouverts	6,56 UC	10,12 UC	154,27 %
Milieus humides et aquatiques	2,76 UC	16,38 UC	593,48 %
Haies	5 951 mLC	13 323 mLC	223,87 %

Comparaison dette et apport compensatoire en UC (unités de gain)

NB : concernant les milieux humides et aquatiques, les impacts indiqués dans ce tableau sont relatifs aux espèces inféodées à ces milieux. Les impacts et compensations zones humides sont définis par ailleurs dans le dossier relatif à la loi sur l'eau, dans lequel l'impact est lié à la surface et beaucoup plus important que ce qui apparaît ici.

5. Réponses apportées par le maître d'ouvrage par grandes familles de questions

5.5 – Scénario de compensation

Comparaison entre la dette brute (en surface) et les apports bruts (en surface) du scénario compensatoire, ratio calculés a posteriori :

TYPE DE MILIEUX CONCERNÉS	IMPACT BRUT	APPORT BRUT	RATIO DE COMPENSATION À POSTERIORI
Milieux boisés	12,38 ha	40,38 ha	x 2,25
Milieux ouverts et semi-ouverts	3,28 ha	14,46 ha	x 4,40
Milieux humides et aquatiques	1,38 ha	16,38 ha	x 11,87
Haies	3967 ml	13 323 ml	x 3,36

Conclusion : Le tableau permet de confirmer la bonne prise en compte des enjeux espèces et habitats. En effet, tous les ratios sont très supérieurs à 1. Cela permet de prendre en compte le fait que les effets de la compensation ne sont pas immédiats mais décalés dans le temps.

6. Les suites de la consultation

- La ministre de l'environnement a donné un avis favorable au dossier, sur le sujet de la protection de la loutre. Celle-ci est très peu impactée par le projet : aucune catiche n'a été détectée dans l'emprise du projet ; tous les ouvrages rétablissant des cours d'eau seront équipés de banquettes afin que la RN ne constitue pas un obstacle à ses déplacements. Un écologue spécialiste de la loutre sera présent régulièrement sur le chantier, et des suivis seront réalisés pendant 20 ans pour vérifier le bon fonctionnement des ouvrages pour la faune.
- le maître d'ouvrage va déposer demain un mémoire en réponse aux avis des services consultés.
- une révision du dossier est en cours, pour tenir compte des modifications apportées en réponse à ces observations
- la commission d'enquête va établir un procès-verbal des observations dans les 5 jours après la fin de la consultation, auquel le maître d'ouvrage apportera réponse.
- la DDTM finalisera l'instruction du dossier au vu du dossier révisé et du rapport de la commission d'enquête. Le dossier sera présenté en CODERST
- Si le dossier est validé, un arrêté d'autorisation sera pris, permettant le démarrage des travaux.

6. Les suites de la consultation

- Une fois que les travaux démarrent, la DDTM et l'OFB assurent le contrôle de l'exécution par le maître d'ouvrage des prescriptions de l'arrêté, notamment par des visites de terrain et par la vérification des études d'exécution de certains travaux sensibles pour l'environnement.
- Ils sont destinataires des rapports de visite de l'écologue de chantier
- Ils s'assurent de la bonne mise en œuvre des mesures compensatoires par le maître d'ouvrage.
- Le maître d'ouvrage s'assure, dans le temps long, de l'atteinte des objectifs de compensation, et apporte des mesures correctives si les mesures compensatoires ne sont pas aussi performantes que prévu. Les rapports de suivi sont transmis à la DDTM.