

3. IDENTIFICATION DES COULOIRS DE PASSAGE

Les couloirs de passage recherchés sont des bandes de 10 à 15 km de large. Ils démarrent au Nord dans les environs de Périers (implantation du « poste amont ») et se raccordent sur la ligne Domloup-Les Quintes (poste aval).

Préalablement à l'identification de ces couloirs de passage, deux points doivent être analysés :

- les possibilités de jumelage sur une partie du linéaire avec les lignes 400 000 volts existantes Menuel-Domloup et Menuel-Rougemontier ;
- les possibilités de jumelage avec l'A84 dans la partie Sud-Ouest de la zone d'étude.

3.1. POSSIBILITE DE JUMELAGE AVEC LES LIGNES EXISTANTES

3.1.1. LIGNE MENUEL-DOMLOUP

Le jumelage avec la ligne Menuel-Domloup est une option qui peut concerner l'ensemble du tracé. Elle se heurte cependant aux sensibilités du bâti diffus. En effet, le tracé de la ligne actuelle a été optimisé par rapport à l'habitat diffus.

Il en découle un tracé qui s'insère dans le bâti en cheminant sensiblement à mi-chemin entre les habitations ou les hameaux. Compte tenu de cette situation, un ouvrage parallèle à cette ligne peut se positionner :

- entre la ligne et l'habitat. il en est alors très proche
- à proximité de la ligne existante, auquel cas des habitations sont encadrées entre les deux lignes.

Ainsi, dès lors que l'habitat diffus est dense autour de la ligne existante, le jumelage est difficile à envisager car il a des impacts notables sur l'habitat.

PASSAGE EN JUMELAGE / PASSAGE EN SITE NEUF

1- SITUATION ACTUELLE

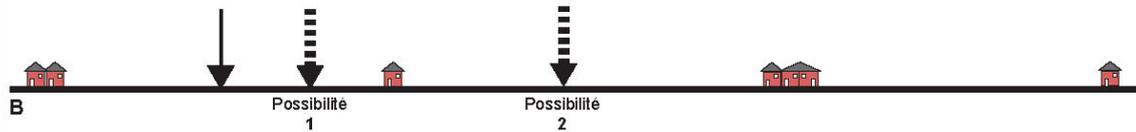
Tracé de la ligne actuelle passant entre les habitations



2- PASSAGE EN JUMELAGE AVEC LA LIGNE EXISTANTE

Possibilité 1 : création d'une deuxième ligne en parallèle de la ligne existante. Risque de rapprochement d'habitations que le premier tracé cherchait à éviter.

Possibilité 2 : création d'une deuxième ligne à proximité de la ligne existante. Risque d'encadrement d'un groupe d'habitation entre deux lignes.



3- PASSAGE EN SITE NEUF

Possibilité 3 : création d'une deuxième ligne loin de la ligne existante



3.1.2. LIGNE MENUUEL-ROUGEMONTIER

Le jumelage avec la ligne Menuuel-Rougemontier n'est envisageable que dans l'hypothèse d'un contournement par l'Est de Saint-Lô et de la vallée de la Vire (zone 2). Il ne présente un intérêt que dans la perspective d'un couloir traversant l'Est de la zone étudiée, c'est-à-dire s'inscrivant à l'Est de Vire, de Mortain, de Mayenne et de Laval. En effet, si le couloir revient ensuite vers le centre ou l'Ouest de la zone d'étude, cette option perd tout son intérêt : elle conduit à un allongement important de la longueur de l'ouvrage dans des zones où le bâti diffus est dense, sans pour autant rechercher un passage dans les secteurs moins densément bâtis du Sud-Est de la zone d'étude.

L'analyse de cette hypothèse montre que :

- le jumelage avec la ligne Menuuel-Rougemontier génère le même type d'impact sur l'habitat diffus que le jumelage avec la ligne Menuuel-Domloup (cf supra). Les impacts sur cet habitat, qui est souvent dense (par exemple, au Nord-Est de Périers, au Nord de l'agglomération de Saint-Lô...), sont notables. Ce jumelage impose également la traversée de la Zone de Protection Spéciale (ZPS) et de la proposition de Site d'Intérêt Communautaire (pSIC) des Marais du Cotentin et de la baie des Veys (passage en périphérie Sud de ces deux secteurs) ;
- cette option est significativement plus longue que les autres couloirs envisageables (de l'ordre de 30 km soit environ 20 %). Ainsi, même si elle permet de rejoindre des zones moins densément bâties dans la partie Sud-Est de la zone d'étude, elle présente un impact global sur l'habitat diffus plus important que ceux des autres couloirs. Cet impact résulte directement de l'accroissement du linéaire qui induit également une incidence globale plus forte sur les paysages et les activités agricoles ;
- le linéaire de traversée du Parc Naturel Régional des Marais du Cotentin et du Bessin et du Parc Naturel Régional de Normandie-Maine est significativement plus important que ceux des autres couloirs envisageables à l'Ouest de Saint-Lô et de la vallée de la Vire.

Toutes ces raisons conduisent à ne pas proposer de couloir contournant Saint-Lô par l'Est. Il en résulte que dans la suite de cette étude, les couloirs envisagés s'inscriront tous à l'Ouest de Saint-Lô et de la vallée de la Vire (secteur sensible 2).

3.2. JUMELAGE AVEC L’A84 DANS LA PARTIE SUD-OUEST DE LA ZONE D’ETUDE

Ce n’est qu’à partir du Sud-Ouest de l’agglomération de Fougères qu’un jumelage avec l’A84 peut être envisagé. Plus au Nord, cette autoroute est exclue de la zone d’étude car elle se rapproche trop du Mont Saint-Michel. L’hypothèse d’un jumelage avec l’A84 peut donc être envisagée entre les secteurs de Romagné et de Saint-Aubin-du-Cormier, soit sur une quinzaine de kilomètres au maximum. Ce jumelage vient butter sur les boisements (forêt de Liffré, forêt de Chevré) et les secteurs en développement (Liffré, la Bouëxière) au Nord-Est de l’agglomération rennaise. Il ne peut donc réellement être envisagé que sur moins de 10 km et conduit à un tracé orienté d’abord Sud-Ouest pour suivre l’A84, puis bifurquant plein Sud pour passer à l’Est de la forêt de Liffré et de la Bouëxière. Il en résulte un allongement de parcours et donc des impacts prévisibles plus importants, ce qui conduit à ne pas retenir cette hypothèse de jumelage.

3.3. COULOIRS PROPOSES

Un passage par l’Est de Saint-Lô étant exclu, un seul couloir est proposé (tronc commun) au départ du poste « amont ». Il s’inscrit à l’Ouest de Saint-Lô et de la vallée de la Vire. Au Sud de l’A84, un premier axe Est-Ouest de contraintes est rencontré : Villedieu-les-Poëles, forêt de Saint-Sever, Vire.

Comme indiqué précédemment, un passage entre Vire et la forêt de Saint-Sever (secteur 3) est difficilement envisageable : bâti diffus dense, site de loisirs de la Dathée... De même, un passage au Nord de Vire (et au Sud des gorges de la Vire, secteur 2) n’est pas réaliste car il impose un tronçon d’environ 15-20 km d’orientation générale Est-Ouest dans des zones d’habitat diffus dense au Nord de Vire pour ensuite traverser le Parc Naturel Régional de Normandie-Maine. Ces considérations ont conduit à ne pas retenir cette hypothèse.

Le couloir unique se prolonge donc, en passant à l’Ouest de la forêt de Saint-Sever et en permettant d’envisager un passage à l’Est ou à l’Ouest de Villedieu-les-Poëles.

Au Sud de cet axe Villedieu-les-Poëles - forêt de Saint-Sever, la zone d’étude est traversée d’Ouest en Est par trois bandes de zones sensibles :

- Saint-Hilaire-du-Harcouët (secteur 6), Mortain-forêt de la Lande Pourrie-Domfront (secteur 5) ;
- Fougères (secteur 7), Ernée, forêt de Mayenne (secteur 8) ;
- forêt de l’Est de Rennes (secteurs 11 et 12), Vitré (secteur 13), Port Brillat (secteur 14), Laval et la vallée de la Mayenne (secteur 9).

Pour minimiser les impacts sur l'habitat diffus qui est dense et réparti de manière relativement homogène (le seul gradient perceptible est Nord-Sud et concernera donc de la même manière tous les couloirs), les couloirs doivent être le plus court possible et donc orientés Nord-Sud. La présence des trois bandes de zones sensibles conduit donc à proposer trois couloirs :

- un couloir Ouest qui s'inscrit à l'Ouest de Saint-Hilaire-du-Harcouët. Il passe ensuite à l'Ouest de Fougères (secteur sensible 7) et entre les forêts de l'Est de Rennes (secteur sensibles 11 et 12) et le secteur de Vitré (secteur 13) ;
- un couloir centre qui s'inscrit entre Saint-Hilaire-du-Harcouët (secteur 6) et Mortain (secteur 5) puis entre Fougères (secteur 7) et Ernée, et enfin, entre Vitré (secteur 13) et le secteur de Port-Brillet (secteur 14) ;
- un couloir Est qui permet d'envisager un passage à l'Est ou à l'Ouest des gorges de la Sée (secteur sensible 4). Ce couloir rencontre ensuite le secteur sensible 5 de Mortain-Forêt de la Lande Pourrie-Domfront. Même si un passage dans cette zone sensible n'est pas à exclure, ce couloir ménage une possibilité de contournement par l'Ouest de Mortain. Il s'inscrit ensuite entre Ernée et la forêt de Mayenne (secteur 8) puis entre la zone de Port-Brillet (secteur 14) et Laval et la vallée de la Mayenne (secteur 9).

