



PRÉFET DE LA RÉGION NORMANDIE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Déviaton DE SAINT-DENIS-SUR-SARTHON ET DE PACÉ



Dossier de concertation

Concertation L. 121-16 du Code de l'Environnement - L.103-2 du Code de l'Urbanisme
09/11/2022 au 12/12/2022

La présentation du projet Les modalités de concertation

Préfecture de Normandie

S'informer et participer :

DREAL Normandie

Service Mobilités et Infrastructures
Cité administrative Saint-Sever - 76 032 ROUEN Cedex
10 Boulevard du Général Vanier - 14 006 CAEN Cedex

Tél : 02 50 01 83 91

rn12-saintdenis-concertation@developpement-durable.gouv.fr
www.normandie.developpement-durable.gouv.fr



AVANT-PROPOS

La RN12 relie la région parisienne à Brest en desservant des pôles urbains importants tels que Dreux, Alençon, Fougères ou Rennes, mais également des communes moins peuplées pour laquelle la RN12 est un axe essentiel dans leurs déplacements du quotidien (accès aux pôles urbains départementaux/régionaux, déplacements dans le cadre domicile-travail, etc.).

Aux portes d'Alençon, le projet de déviation de Saint-Denis-sur-Sarthon et Pacé a pour principaux objectifs d'améliorer le cadre de vie des riverains de la RN12 actuelle et d'offrir une infrastructure adaptée au trafic de transit, notamment des poids lourds. Ce projet s'inscrit dans un contexte plus global d'aménagement de la RN12 et permettra d'accompagner le développement économique du territoire. Il devra également préserver les différentes composantes de l'environnement qui en font sa richesse.

Un précédent projet de déviation de Saint-Denis-sur-Sarthon et Pacé à 2x2 voies déclaré d'utilité publique en 2005 n'a pu être mis en œuvre pour des raisons juridiques, techniques et environnementales. L'État a donc relancé l'opération en 2012 afin de définir un nouveau projet, permettant de répondre à la fois aux enjeux d'aménagement de la RN12 et aux exigences tant de préservation de la biodiversité que de transparence hydraulique.

Entre janvier 2014 et mai 2015, les études d'opportunité de phase 1 ont conclu à un parti d'aménagement en bidirectionnelle. Les études d'opportunité se sont poursuivies de 2015 à 2016 sur les variantes de tracé. En juin 2016, l'élargissement du comité technique s'est fait à la commune de Ravigny et à la communauté de communes du Mont des Avaloirs.

Enfin, du 28 septembre 2016 au 28 octobre 2016 s'est déroulée une concertation publique suite à laquelle il a été décidé de revoir les limites du projet de déviation de Saint Denis et Pacé. Le projet a été découpé en deux opérations distinctes à savoir les déviations de Saint-Denis-sur-Sarthon et Pacé d'une part et les aménagements du créneau de Gandelain -qui ne seront pas abordés dans ce qui suit à l'exception de données agricoles issues d'une étude menée en 2020 par la SAFER de Normandie- d'autre part.

Les études d'opportunité de la déviation de Saint-Denis-sur-Sarthon ont été reprises sur ces bases et les nouvelles variantes étudiées sont présentées à la présente concertation publique.

Le projet consiste en la création d'une portion de voirie neuve, se connectant au réseau routier existant, permettant de contourner l'agglomération de Saint-Denis-sur-Sarthon, voire celle de Pacé.

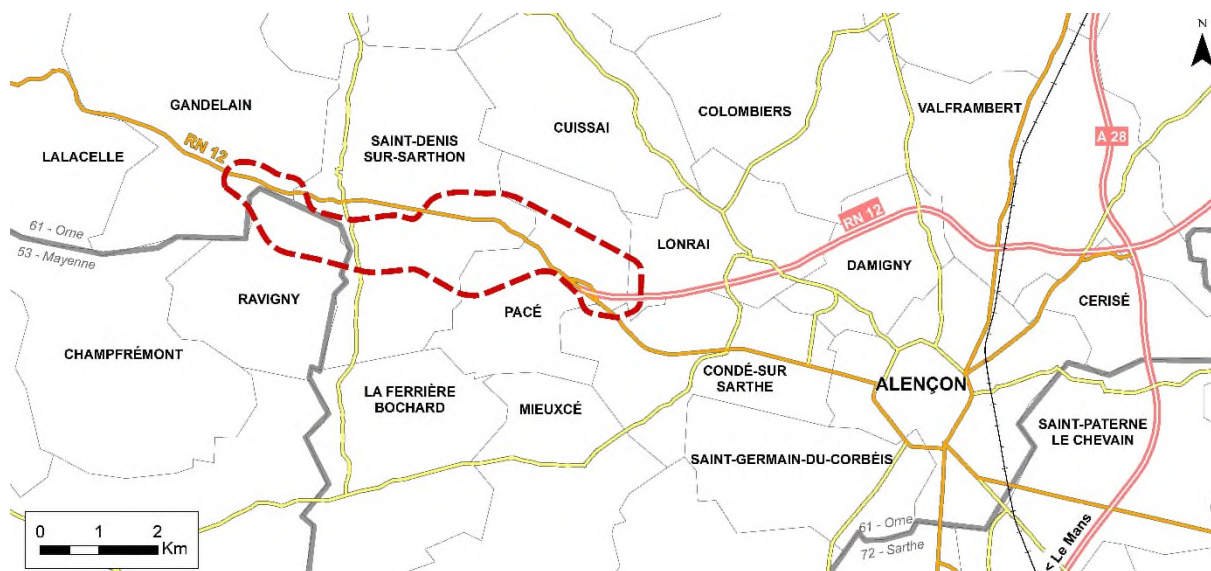
À travers la présente concertation, l'État souhaite que les futurs usagers, riverains, habitants, partenaires politiques, économiques et associatifs, puissent très largement s'informer et s'exprimer. La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Normandie, maître d'ouvrage du projet, veillera à informer la population et à apporter, tout au long de la concertation, les réponses aux questions que se pose le public.

SOMMAIRE



Avant-propos	1
Sommaire	2
Les points à retenir	3
La gouvernance du projet	5
La concertation en 3 questions	6
Pourquoi une concertation ?	6
Comment le public peut-il s'exprimer ?	6
Quelles suites seront données aux expressions formulées lors de la concertation ?	7
Partie 1 Les enjeux du projet	8
Améliorer le cadre de vie des riverains de la RN12	8
Proposer une infrastructure adaptée au trafic de transit pour améliorer la sécurité routière et la desserte du territoire	10
Soutenir le développement économique local	13
Intégrer dans le projet les éléments physiques et naturels du territoire	15
Partie 2 Les grandes caractéristiques du projet	19
Une déviation passant au sud de Saint-Denis-sur-Sarthon	19
Cinq variantes étudiées	20
La déviation de Saint-Denis-sur-Sarthon	22
Partie 3 Des études d'opportunité à la mise en service – Les différentes étapes du projet .	36

LES POINTS À RETENIR



La section de RN12, objet du présent projet, se situe entre la déviation nord-ouest d'Alençon et la sortie ouest du centre bourg de Saint-Denis. D'après les données trafics de 2019 de la Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest (DIRNO), la RN12 supporte un trafic moyen journalier annuel (TMJA) de 7 528 véhicules/jour, dont 22% de poids-lourds. Ce trafic correspond principalement à un trafic de transit (déplacement dont l'origine et la destination sont situés en dehors du périmètre de projet) auquel s'ajoute un trafic de desserte locale.

Les principaux enjeux du projet sont :

- la sécurité routière,
- l'amélioration du cadre de vie des riverains de la RN12 actuelle,
- une biodiversité remarquable à préserver,
- un impact agricole à minimiser,
- une nécessaire transparence hydraulique de l'infrastructure (pas d'impact significatif sur la hauteur d'eau en amont des ouvrages).

Le projet a pour objectif d'améliorer le cadre de vie et la sécurité routière. En fonction des variantes de tracé envisagées, ce projet pourrait également permettre de dévier Pacé, commune située à l'est de Saint-Denis-sur-Sarthon.

Le projet consiste en la création d'une portion de voirie neuve, se connectant au réseau routier existant, permettant de contourner l'agglomération de Saint-Denis-sur-Sarthon, voire celle de Pacé. Cette nouvelle infrastructure est caractérisée par les points suivants :

- Route bidirectionnelle ;
- Limitation de vitesse à 80 km/h ;
- Pas d'accès riverain sur la nouvelle voirie en dehors des carrefours aménagés ;
- Points d'échange traités par des carrefours plans, et éventuellement sous forme de carrefours giratoires ;
- Circulation des véhicules agricoles interdite.

Cet aménagement, qui intégrera les enjeux environnementaux de ce secteur préservé, offrira la possibilité d'écarter une part importante du trafic des centres bourgs. Il permettra ainsi :

- d'améliorer le cadre de vie des riverains de la RN12,
- de proposer une infrastructure adaptée au trafic de transit permettant d'améliorer la sécurité routière et la desserte du territoire,
- de soutenir le développement économique local.

Des fuseaux de largeurs variables et relativement importantes (entre 50 m et 300 m de largeur) avaient été définis pour la concertation de 2016 intégrant les sensibilités du milieu environnant vis-à-vis d'un projet d'infrastructure routière.

Sur la base des trois types de fuseaux retenus à l'issue de l'étude d'opportunité de 2015, des variantes plus précises que les fuseaux prédéfinis pour les déviations de Saint-Denis-sur-Sarthon et Pacé ont été recherchées.

L'ensemble de ces actions permet donc aujourd'hui de présenter 5 variantes qui font l'objet de la concertation publique. Les impacts de ces variantes sur l'environnement, le cadre de vie et le trafic sont présentés dans le dossier.

La RN12 créée sera intégrée au réseau routier national, tandis que l'infrastructure actuelle sera déclassée (transfert au réseau départemental ou communal) à l'exception des sections en aménagement sur place.

La présente concertation s'inscrit dans une démarche de dialogue continu avec l'ensemble des partenaires et acteurs du territoire. Les études se poursuivront en tenant compte des enseignements de ce dialogue. Les prochaines étapes de consultation du public auront lieu lors des phases d'enquêtes publiques pour :

- la déclaration d'utilité publique,
- l'autorisation environnementale unique.

Les 3 fuseaux issus de la concertation de 2016 et les 5 variantes de tracé du projet de 2022



LA GOUVERNANCE DU PROJET



4.1.1 QUI PORTE LE PROJET ?

Le Contrat de Plan État Région 2015-2020 Basse-Normandie comprend, dans son volet mobilité multimodale, un projet référencé : RN12 – déviation de Saint-Denis-sur-Sarthon.

Le Préfet de Région Normandie porte, par délégation du Secrétaire d'État chargé des transports auprès du Ministre de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires, la maîtrise d'ouvrage de l'opération.

La conduite opérationnelle est confiée à la DREAL Normandie.

4.1.2 LES PARTENAIRES DU PROJET

Afin de suivre cette opération, l'État a souhaité que les acteurs du territoire soient associés à la réflexion et la mise en œuvre du projet au travers des instances de gouvernement suivantes :

Un Comité de pilotage

Le Comité de pilotage est réuni aux étapes clés du projet. Son rôle est d'arrêter les grands principes d'aménagement.

Le Comité de pilotage est présidé par Monsieur le Préfet de la région Normandie, Préfet de Seine-Maritime.

Il est constitué de :

- Monsieur le Préfet de l'Orne,
- Monsieur le Président du Conseil régional de Normandie,
- Monsieur le Président du Conseil département de l'Orne,
- Madame la Députée de la 1ère circonscription de l'Orne,
- Madame la Sénatrice de l'Orne,
- Monsieur le Sénateur de l'Orne,
- Monsieur le Président de la Communauté urbaine d'Alençon,
- Maires des communes de Gandelain, Pacé et Saint-Denis-sur-Sarthon,
- Services de l'État : DREAL Normandie, DDT Orne, DIRNO.

Le Comité de suivi

Le Comité de suivi est réuni régulièrement.

Son rôle est de :

- Traduire en programme les objectifs du Comité de pilotage,
- Convenir des modalités de réalisation de l'opération,
- Définir les modalités envisagées de concertation avec le public.

Le Comité de suivi est présidé par Monsieur le Préfet de l'Orne.



LA CONCERTATION EN 3 QUESTIONS

POURQUOI UNE CONCERTATION ?

Pour rappel, une première concertation publique s'est déroulée du 28 septembre 2016 au 28 octobre 2016 suite à laquelle il a été décidé de revoir les limites du projet de déviation de Saint Denis et Pacé. Le projet a été divisé en deux opérations distinctes, à savoir les déviations de Saint-Denis-sur-Sarthon et Pacé d'une part et les aménagements du créneau de Gandelain - qui ne seront donc pas abordés dans la présente concertation.

La présente concertation est réalisée selon les modalités de l'article L.121-16 du Code de l'Environnement et de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme. L'opération a fait l'objet d'une déclaration d'intention prévue à l'article L121-18 du même code, publiée le 09 décembre 2021.

La DREAL, maître d'ouvrage de cette opération par délégation de la préfecture de région Normandie, mène cette concertation. Le processus de concertation a pour objectifs :

- d'**informer** l'ensemble des publics concernés par le projet,
- **de recueillir** les avis de chacun notamment en ce qui concerne le choix de la variante et la conception de l'aménagement routier,
- **de poursuivre le dialogue** entre les usagers et les acteurs du projet pour enrichir la réflexion de l'expertise collective et fournir au maître d'ouvrage des éléments d'aide à la décision.

COMMENT LE PUBLIC PEUT-IL S'EXPRIMER ?

Pour susciter le débat autour du projet et faciliter l'expression des acteurs du territoire, la concertation s'organise sur la base des outils énoncés ci-après.

Deux réunions publiques, ouvertes à tous, seront organisées.

L'ensemble des documents est consultable sur :

- dossier consultable en mairies,
- les sites internet de la Préfecture de l'Orne et de la DREAL Normandie où seront mises à disposition toutes les informations sur le projet et la concertation.

Le public peut faire part de ses questions et avis par

- Courriers à l'attention de la DREAL Normandie,
- l'adresse courriel dédiée : rn12-saintdenis-concertation@developpement-durable.gouv.fr.
- Consignation dans les registres présents dans les mairies des communes concernées par le projet,
- La participation aux réunions publiques

QUELLES SUITES SERONT DONNÉES AUX EXPRESSIONS FORMULÉES LORS DE LA CONCERTATION ?

À l'issue de la concertation, le maître d'ouvrage établira un bilan de la concertation, qui dressera une synthèse des avis, des observations, des propositions et contre-propositions et qui précisera les suites que le maître d'ouvrage donne à la concertation. Ce bilan sera annexé au dossier d'enquête publique.

Le maître d'ouvrage retiendra à l'issue de la concertation une variante d'aménagement dont les études détaillées seront ensuite engagées. Elles intégreront les éléments issus du bilan de la concertation.



PARTIE 1

LES ENJEUX DU PROJET

AMÉLIORER LE CADRE DE VIE DES RIVERAINS DE LA RN12

La RN12 est l'axe de déplacement routier principal du secteur. Traversant les centres-villes de Saint-Denis-sur-Sarthon et Pacé, elle est source de nuisances et génère pour les riverains une véritable gêne.

QUALITÉ DE L'AIR

La RN12 constitue la principale source de pollution de l'air imputable au trafic routier même si de multiples autres sources de pollution existent sur la zone : agriculture, activités résidentielles et tertiaires, activités du bâtiment, etc.

Selon les études et la campagne de mesures in situ réalisée en 2014, la qualité de l'air du secteur est plutôt bonne malgré un dépassement ponctuel de la valeur limite annuelle en dioxyde d'azote observé dans la traversée du centre-bourg de Saint-Denis-sur-Sarthon.



Tube NO₂ dans son boîtier de protection (CEREMA DTer NC)

BRUIT

La caractérisation de l'environnement sonore initial, établie à partir d'une campagne de mesures in situ réalisée en 2015, a permis de mettre en évidence que :

- Les premiers frontons d'habitations situés à moins de 10 mètres de la RN12 sont en zone d'ambiance sonore non modérée (niveau sonore moyen de jour supérieur à 65 dB(A)),
- Malgré la légère baisse du trafic, ces résultats restent représentatifs de la situation actuelle.
- Les habitations plus éloignées de la RN12 sont en zone d'ambiance sonore modérée.



Isophones calculés à 5 mètres de hauteur - Période de jour

Le projet de déviation de Saint-Denis-sur-Sarthon et de Pacé permettra de diminuer d'environ 80% le trafic traversant les centres-bourgs. La qualité de l'air y sera améliorée et les niveaux sonores diminueront très fortement. Les habitants pourront se réapproprier les centre-bourgs et profiter des commerces et services proposés.

PROPOSER UNE INFRASTRUCTURE ADAPTÉE AU TRAFIC DE TRANSIT POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET LA DESSERTE DU TERRITOIRE



LA RN12 ACTUELLE

Hors agglomération, la RN12 est constituée d'une chaussée de 7 m de large à 2 voies avec des accotements enherbés.

En traversée des bourgs de Saint-Denis-sur-Sarthon et Pacé, la RN12 ne présente pas de caractéristiques urbaines marquées.

Sur l'ensemble du secteur, la RN12 a un tracé sinueux avec de faibles possibilités de dépassement et la présence de masques de visibilité.



L'ACCIDENTOLOGIE

Entre 2005 et 2021, 17 accidents corporels ont été recensés sur la section de RN12 concernée par le projet. Ces 16 accidents ont provoqué 3 décès et 16 blessés hospitalisés.

Le nombre et la gravité des accidents hors agglomération sont légèrement inférieurs à la moyenne nationale pour ce type de route. En revanche, en traversée de Saint-Denis-sur-Sarthon et Pacé, la gravité des accidents est plus élevée que la moyenne des agglomérations françaises de moins de 5000 habitants.

Les données de géolocalisation récoltées en 2014 ont permis de mettre en évidence des vitesses pratiquées en agglomérations supérieures à la vitesse maximale autorisée pour plus de 15 % des usagers.





LES TRAFICS

Le trafic moyen journalier annuel sur la RN12 est de l'ordre 7 500 véhicules par jour répartis à parts égales entre les deux sens de circulation. Ce trafic, qui est en diminution depuis 2006, conserve une part importante de poids-lourds (22%), générateurs de pollution de l'air et de bruit pour les riverains.

Le trafic de la RN12 est significatif, en revanche il est beaucoup plus modéré sur les autres voies communales du secteur.

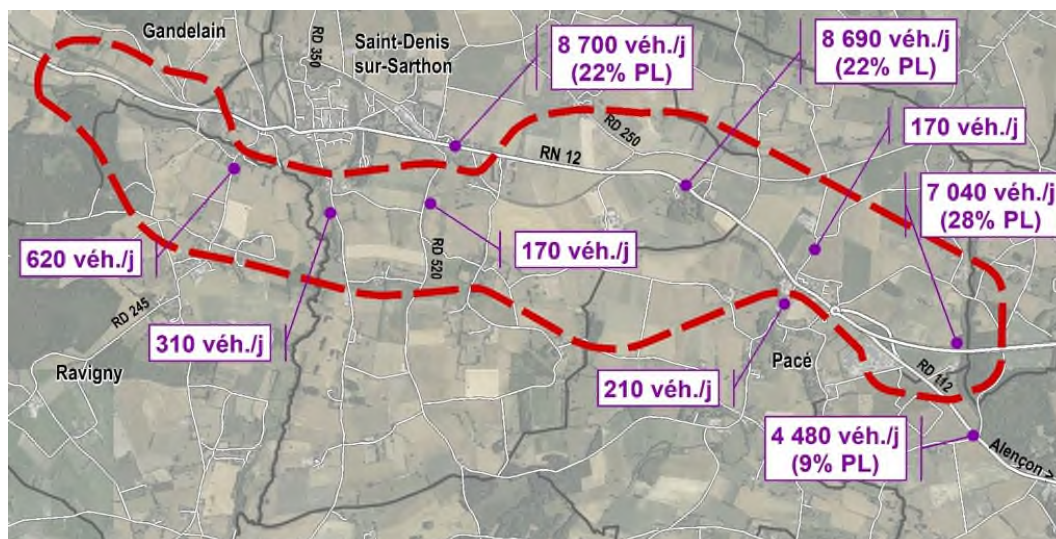
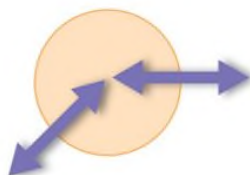
Les communes de Saint-Denis-sur-Sarthon et de Pacé ne représentent pas des générateurs importants de flux routiers. La RN12 accueille ainsi une forte part de trafic de transit : selon les périodes de la journée de 93% à 99% des poids lourds et de 63 % à 74% des véhicules légers circulant sur la RN12 sont en transit

LES TROIS TYPES DE TRAFIC

> TRAFIC DE TRANSIT :
lorsque l'origine **et** la destination du déplacement se situent à l'**extérieur** du périmètre de projet.

> TRAFIC D'ÉCHANGE :
lorsque l'origine **ou** la destination du déplacement se situe à l'**intérieur** du périmètre de projet.

> TRAFIC INTERNE :
lorsque l'origine **et** la destination du déplacement se situent à l'**intérieur** du périmètre de projet.



Traffics moyens journaliers annuels 2014



RN12 à la sortie de Pacé en direction de Saint-Denis-sur-Sarthon

La réalisation de la déviation de Saint-Denis-sur-Sarthon et de la déviation de Pacé permettra d'offrir une infrastructure mieux adaptée au trafic de transit. Elle sera par ailleurs reliée au réseau routier local par des points d'échange à niveau, de type giratoire ou carrefour en croix.

La RN12 en traversée des bourgs déviés sera délestée de son trafic de transit, notamment poids lourds.

Cette nouvelle infrastructure permettra ainsi d'assurer l'écoulement du trafic de transit de manière efficace et sécurisée. Ses connexions avec le réseau routier local permettront d'assurer la desserte fine du territoire. La RN12 actuelle, en traversée des agglomérations, retrouvera une véritable fonction « urbaine » favorable à l'amélioration de la sécurité routière et du cadre de vie des riverains.

SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE LOCAL



DÉMOGRAPHIE ET ÉCONOMIE LOCALES

Le territoire du projet est composé de communes rurales dont la population est globalement stable depuis une quarantaine d'années. La commune de Pacé, sur la période 2013-2018, a vu sa variation annuelle moyenne de la population s'élever à 3%, quand elle était de 0,5% pour Saint-Denis-sur-Sarthon et 0% à Gandelain. Sur ces 3 communes, la tendance est aussi à l'accroissement des populations de plus de 60 ans.

Alençon est le pôle central du secteur. Elle offre la majorité des services et emplois, ces derniers étant majoritairement tournés vers le tertiaire et les administrations.

Au sein des communes concernées par le projet ou limitrophes, les activités majoritaires sont liées à l'agriculture et à l'industrie (fromagerie RichesMonts). Les

services de proximité sont localisés à Saint-Denis-sur-Sarthon.

Deux activités sont fortement génératrices d'emplois à proximité de la RN12 : la fromagerie RichesMonts (environ 200 employés en 2020) et le centre pénitentiaire d'Alençon-Condé-sur-Sarthe (environ 270 employés en 2020).

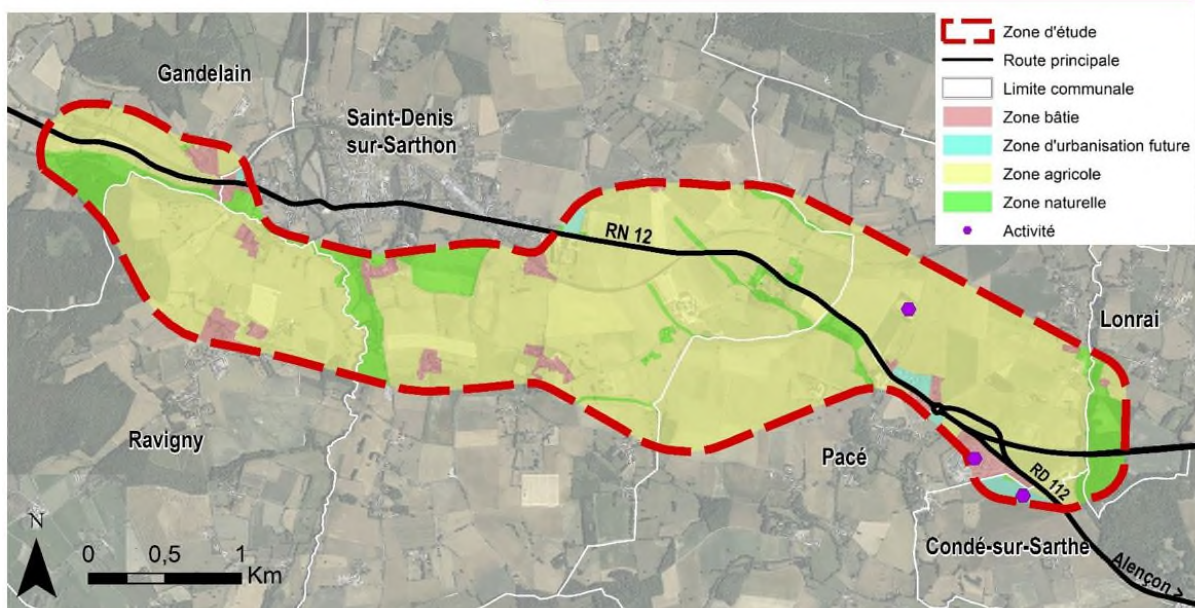
L'AGRICULTURE

Un état des lieux cartographique et foncier sur le présent projet routier de la RN12 a été mené par la SAFER (Société d'Aménagement Foncier et d'Établissement Rural) de Normandie en 2020.

Celui-ci s'est basé à la fois sur la déviation de Saint-Denis-sur-Sarthon ainsi que sur le créneau de dépassement de Gandelain.

Pour rappel, ce dernier ne fait pas l'objet de la présente concertation.

L'occupation du sol



L'agriculture est essentiellement tournée vers l'élevage et la culture céréalière. Aucun siège d'exploitation n'est localisé dans les périmètres des cinq variantes, en revanche entre 7 et 9 exploitations agricoles y exploitent des terres selon la variante étudiée. La surface totale exploitée des exploitations touchées par au moins une variante oscille entre 43,3 ha et 356,6 ha.

Onze labels d'origine et de qualité des produits du terroir couvrent tout ou partie du secteur du projet. Ils représentent un atout du territoire à préserver.



L'aménagement de la RN12 permettra d'assurer une meilleure desserte des principaux sites d'activités.

La circulation des véhicules agricoles ne sera pas autorisée sur la déviation. Cependant, des rétablissements de voiries locales traversées par le nouveau tracé seront aménagés pour ne pas modifier leurs déplacements. Les déplacements seront plus sécurisés qu'actuellement. La consommation de terres agricoles, inévitable dans le cadre d'un projet routier, fait l'objet d'acquisitions préalables par l'intermédiaire de la Société d'Aménagement Foncier et d'Établissement Rural (SAFER) afin de limiter l'impact sur les exploitations agricoles. Une procédure d'aménagement foncier agricole pourrait également être mise en œuvre afin de réaffecter les parcelles au mieux des intérêts de l'ensemble des exploitants.

INTÉGRER DANS LE PROJET LES ÉLÉMENTS PHYSIQUES ET NATURELS DU TERRITOIRE



LE MILIEU PHYSIQUE

Le relief de la zone d'étude se structure autour des cours d'eau qui forment des vallées plus ou moins encaissées. Les trois principaux cours d'eau sont :

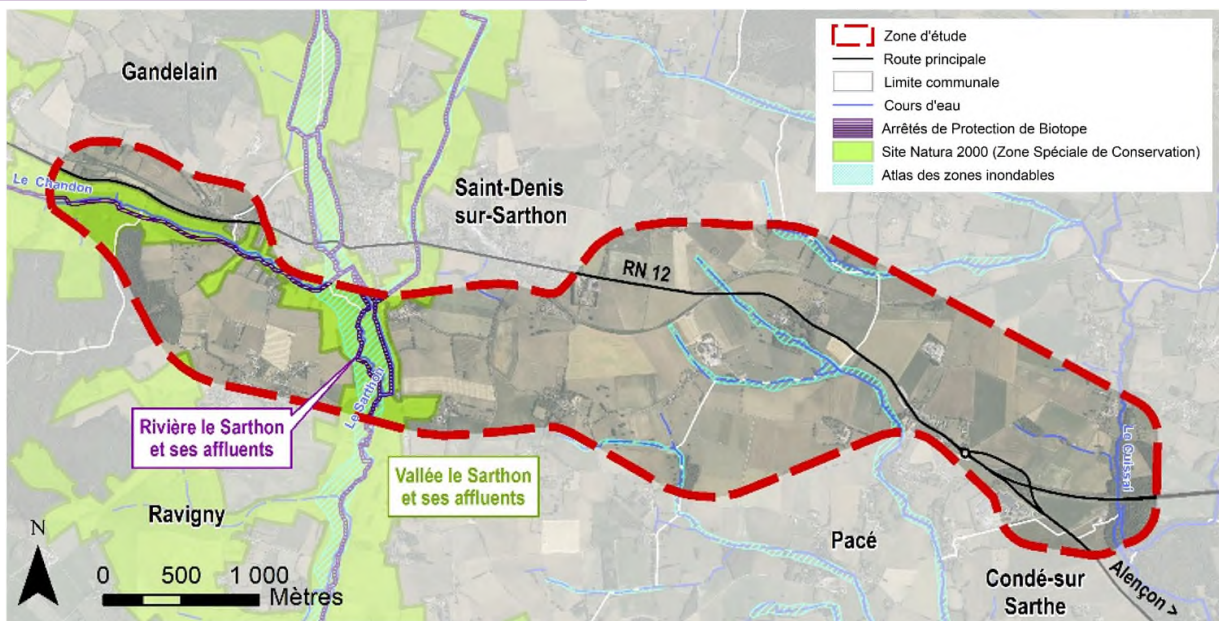
- **Le Sarthon**, qui s'écoule du nord vers le sud dans une vallée alluviale (large de 250 mètres à l'aval de Saint-Denis-sur-Sarthon).
- **Le ruisseau Le Chandon** rejoint le Sarthon à l'aval du bourg de Saint-Denis-sur-Sarthon. Il est localisé en rive droite du Sarthon et s'écoule selon une direction ouest-est dans une vallée alluviale étroite en contrebas de la RN12.

- Le ruisseau du moulin de Chahains est orienté ouest-est et s'écoule au pied du bourg de Pacé.
- Sur la zone d'étude, les risques naturels identifiés sont principalement les inondations, dans la vallée du Sarthon et au niveau du ruisseau du Moulin de Chahains, ainsi que les coulées de boue associées.

LE MILIEU NATUREL

La zone d'étude est composée d'un bocage en bon état de conservation dominé par les prairies et les cultures. Les haies, mares, ruisseaux, zones humides et bosquets présentent un intérêt de par leurs nombreuses fonctions écologiques et constituent des zones de refuge pour de nombreuses espèces animales et végétales.

Les zones de protection du milieu naturel



Les vallées du Chandon et du Sarthon concentrent les principaux enjeux écologiques de l'ensemble de la zone de projet. Elles accueillent un grand nombre d'espèces rares et/ou menacées telles que la Mulette perlière, l'Écrevisse à pattes blanches, le Campagnol amphibie... Elles sont par ailleurs classées en zones protégées (Natura 2000 et arrêté préfectoral de protection de biotope) et en zones d'inventaire (ZNIEFF).

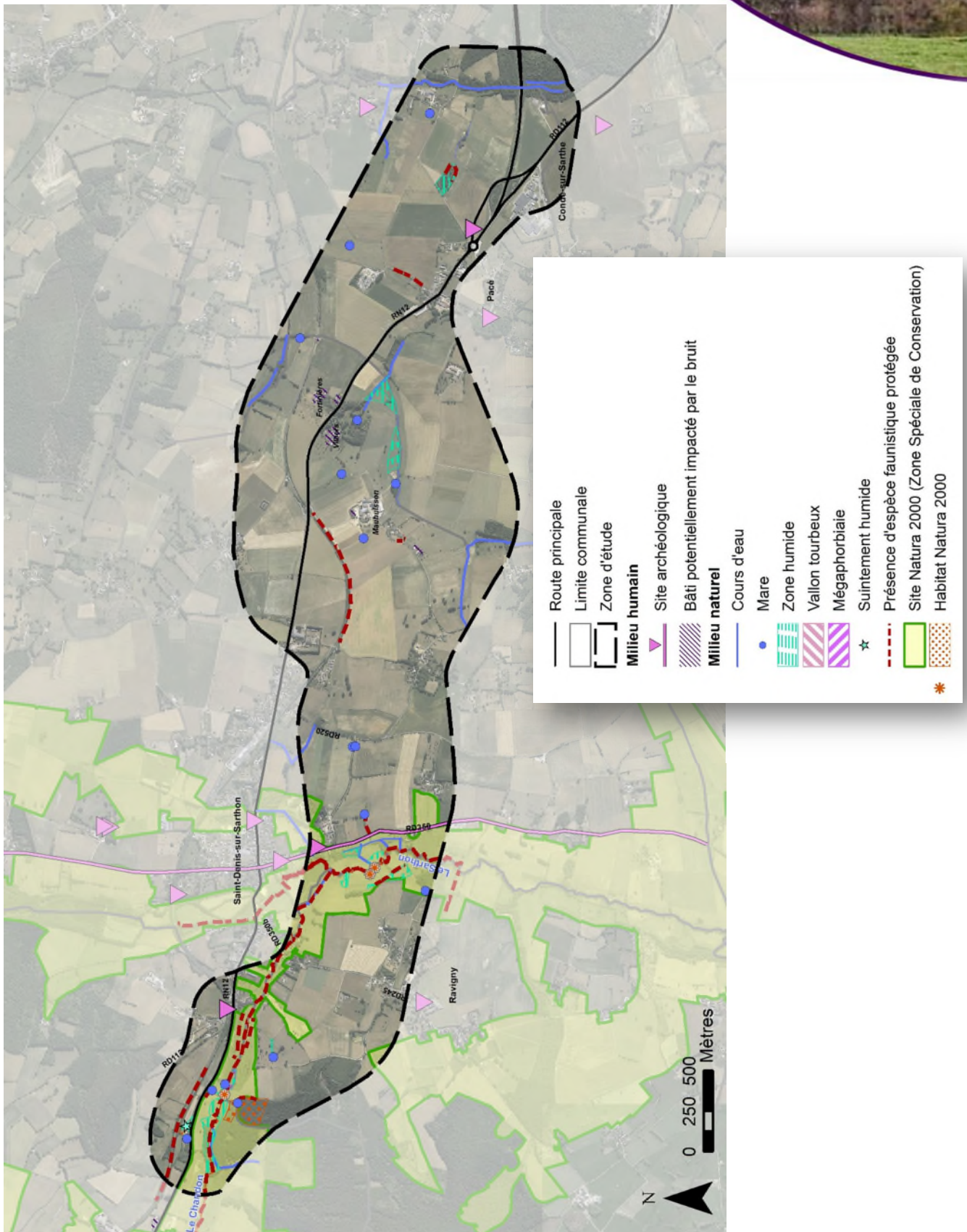
Ces zones naturelles, à proximité de la RN12, présentent donc un fort intérêt écologique.



(De gauche à droite et de haut en bas): Mulette perlière, Écrevisse à pattes blanches et Campagnol amphibie

CARTE DE SYNTHÈSE DES ENJEUX

La carte ci-après synthétise les enjeux identifiés sur l'ensemble du secteur.



DOCTRINE ERC **« EVITER, RÉDUIRE, COMPENSER »**

Compte tenu des enjeux importants que représentent les milieux naturels, l'État a défini une doctrine pour éviter, réduire et compenser les impacts auxquels ces milieux peuvent être soumis lors de la réalisation d'un projet d'infrastructure de transport. Cette démarche conduit les maîtres d'ouvrage à prendre en compte l'environnement le plus en amont possible lors de la conception des projets.

EVITER : L'évitement est la seule solution qui permette de s'assurer de la non dégradation du milieu par le projet. Il s'agit de rechercher en priorité à éviter par exemple les milieux naturels à forts enjeux, etc.

RÉDUIRE : La réduction intervient dans un second temps, dès lors que les impacts négatifs sur l'environnement n'ont pu être pleinement évités. Cela peut correspondre à la réalisation d'aménagements paysagers, ou de passages pour la faune.

COMPENSER : Enfin, si des impacts significatifs demeurent, il s'agit d'envisager la façon la plus appropriée d'assurer leur compensation. C'est en particulier le cas lorsqu'il s'agit de recréer des zones humides en remplacement de celles détruites.




**PRÉFET
DE LA RÉGION
NORMANDIE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Déviations DE
SAINT-DENIS-SUR-SARTHON
ET DE PACÉ**

Dossier de concertation

Concertation L. 12116 du Code de l'Environnement - L103-2 du Code de l'Urbanisme
09/11/2022 au 12/12/2022

**La présentation du projet
Les modalités de concertation**
Préfecture de Normandie

S'informer et participer :
DREAL Normandie
Service Mobilités et Infrastructures
Cité administrative Saint-Sever - 76 032 ROUEN Cedex
10 Boulevard du Général Vanier - 14 005 CAEN Cedex
Tél : 02 50 01 83 91
rn1212saintdenis-concertation@developpement-durable.gouv.fr
www.normandie.developpement-durable.gouv.fr

Les franchissements des cours d'eau, notamment du Chandon et du Sarthon, seront dimensionnés pour permettre le bon écoulement de l'eau sans impact supplémentaire par rapport à la situation actuelle sur le niveau d'eau en cas d'inondation.

Le tracé du projet sera défini dans la variante préférentielle afin d'éviter les secteurs à fort enjeu écologique. Lorsque la zone à enjeu ne pourra être évitée, le projet sera étudié pour minimiser l'impact et des mesures d'accompagnement seront alors mises en œuvre : c'est l'application de la doctrine Éviter, Réduire, Compenser.

PARTIE 2

LES GRANDES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

UNE DÉVIATION PASSANT AU SUD DE SAINT-DENIS-SUR-SARTHON

Les études d'opportunité de phase 1 ont conclu en 2015 à la nécessité de :

- mettre aux normes de sécurité et environnementales le créneau de dépassement de Gandelain,
- dévier, par une route à deux voies bidirectionnelle, Saint-Denis-sur-Sarthon par le sud et Pacé par le nord.

Suite à la concertation de 2016, il a été décidé de diviser en deux opérations distinctes le projet, à savoir les déviations de Saint-Denis-sur-Sarthon et Pacé d'une part et les aménagements du créneau de Gandelain -qui ne seront pas abordés dans ce qui suit- d'autre part.

Le passage au nord de Saint-Denis sur Sarthon a été écarté compte tenu :

- de son impact sur les projets de développement urbain de Saint-Denis-sur-Sarthon, prévus au nord de la commune,

- de son impact sur le paysage du fait d'une topographie plus chahutée qu'au sud de la commune,
- du passage à proximité d'un hameau (la Renardière) et d'un monument historique (site de la Forge),
- du franchissement du Sarthon plus complexe et coûteux qu'au sud de la commune,
- d'un impact plus important sur les zones humides.

L'étude d'opportunité et ses conclusions ont été partagées en comités de concertation, instance associant notamment les élus et les collectivités locales, les chambres consulaires et les associations concernées, réunis régulièrement au cours de l'étude.



CINQ VARIANTES ÉTUDIÉES

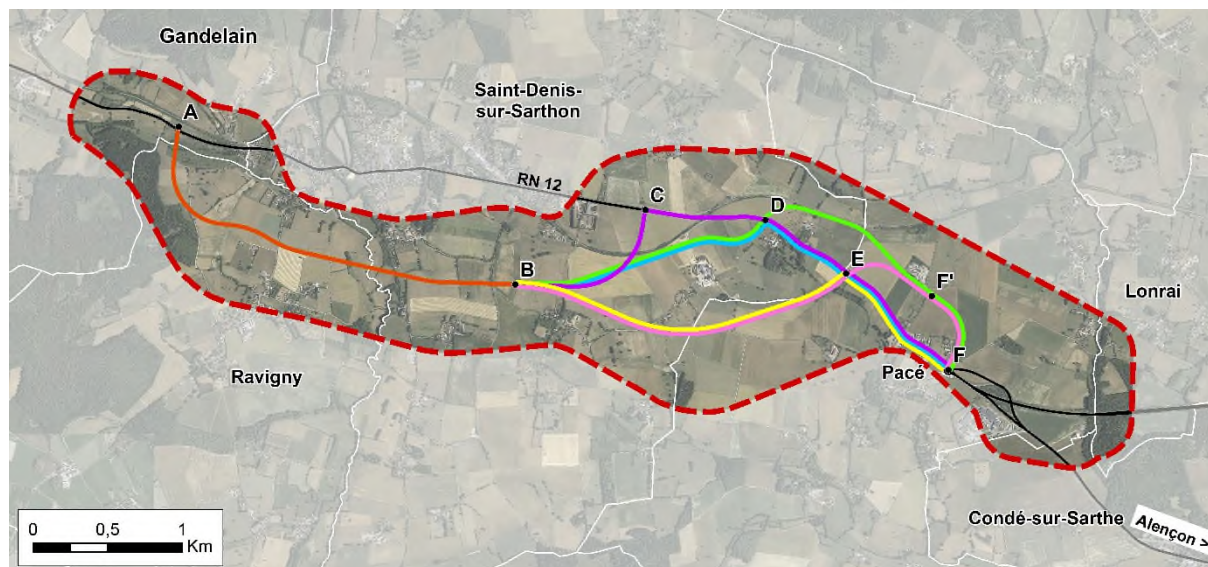


Les variantes de passage ont été envisagées dans le cadre de l'approfondissement des études d'opportunité à partir des principes constructifs généraux suivants :

- prendre en compte la RN12 actuelle et la possibilité, même partielle, d'un aménagement sur place,
- prendre en compte la présence de l'ancienne voie ferrée et la possibilité d'associer les effets d'emprise avec la déviation,
- éviter les enjeux forts du territoire,
- créer des ouvrages dénivelés au niveau des intersections avec le réseau viaire afin de maximiser les zones de dépassement et de favoriser le trafic de transit par rapport au trafic local. Les passages dénivelés sont des passages inférieurs afin de ne pas limiter le gabarit des convois exceptionnels.
- interdire les engins agricoles sur les sections de voie nouvelle,
- créer des viaducs pour les traversées du Chandon et du Sarthon afin de bien prendre en compte les impacts hydrauliques et écologiques,
- rétablir la traversée de l'ancienne voie ferrée selon un ouvrage classique pour le passage de la voie verte.
- limiter les terrassements.



Cinq variantes de tracé routier sont proposées :



- ABCDEF (couleur violette) : déviation courte de Saint-Denis-sur-Sarthon, puis aménagement sur place de la RN12 jusqu'à l'entrée Est de Pacé (donc sans contournement de Pacé) ;
- ABDEF (couleur bleu turquoise) : déviation médiane de Saint-Denis-sur-Sarthon, longeant l'ancienne voie ferrée entre Saint-Denis-sur-Sarthon et Pacé puis aménagement sur place de la RN12 actuelle jusqu'à l'entrée Est de Pacé (donc sans contournement de Pacé) ;
- ABDF'F (couleur verte) : déviation médiane de Saint-Denis-sur-Sarthon, longeant l'ancienne voie ferrée entre Saint-Denis-sur-Sarthon et Pacé avec un contournement long de Pacé ;
- ABEF (couleur jaune) : déviation longue de Saint-Denis-sur-Sarthon, puis aménagement sur place de la RN12 actuelle jusqu'à l'entrée Est de Pacé (donc sans contournement de Pacé) ;
- ABEF'F (couleur rose) : déviation longue de Saint-Denis-sur-Sarthon, avec un contournement court de Pacé.

Il est à noter que les variantes ABDF'F et ABEF'F, qui intègrent une déviation de Pacé, feront l'objet d'un phasage avec la réalisation des travaux de la déviation de Pacé dans un second temps.

LA DÉVIATION DE SAINT-DENIS-SUR-SARTHON

UNE SECTION AB COMMUNE À TOUTES LES VARIANTES

Les variantes ont une section commune (section AB) qui s'étend du futur giratoire à l'ouest de Saint-Denis-sur-Sarthon du projet jusqu'à l'est de la RD520. C'est sur cette section que se concentre la majorité des enjeux environnementaux du projet.

L'infrastructure routière

La section AB s'étendra sur 2,8 km en tracé neuf.

L'origine (A) du tracé neuf se situera à la sortie ouest du centre bourg de Saint-Denis. La fin de ce tracé (B) se trouvera à l'est de la RD520.

En section courante, la vitesse maximale autorisée restera limitée à 80 km/h.

Le nouveau tracé franchira la vallée du Chandon avec un ouvrage de 130 mètres, puis la vallée du Sarthon avec un ouvrage de 400 mètres.

Le tracé contournera le centre bourg de Saint-Denis-sur-Sarthon par le sud et interceptera :

- La RD245 entre les lieux dits « La Thibaudière » et « La Caillère »,
- La RD520 entre le bourg et le lieu-dit « La Hardonnière »,

Le profil en travers

La section courante sera à 2 voies bidirectionnelles.

Le profil en travers est schématisé ci-dessous.

Trafic et déplacement

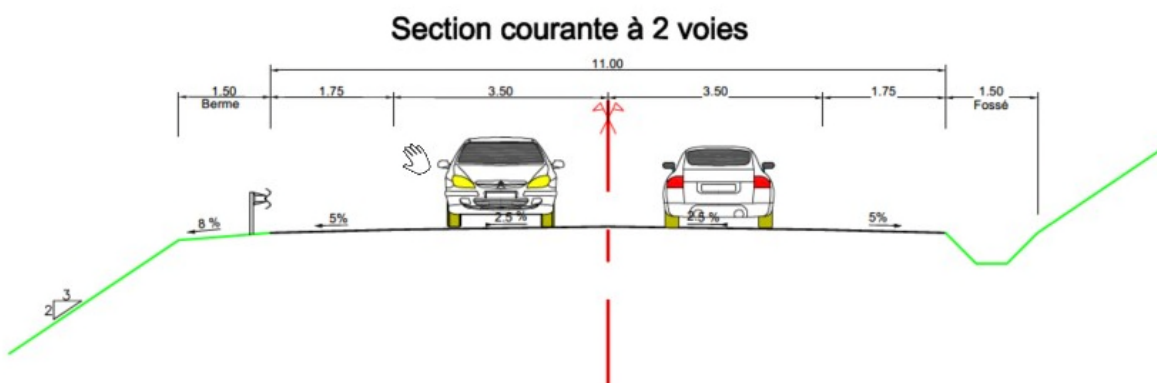
Le contournement de Saint-Denis-sur-Sarthon permettra de diminuer les trafics dans le centre-ville, en particulier celui des poids-lourds. En traversée de Saint-Denis-sur-Sarthon, le trafic est estimé à 1 180 véh/j, ce qui représente une forte diminution des flux routiers par rapport à la situation actuelle, ce qui améliorera la sécurité et la fluidité.

Le confort des modes doux est amélioré en traversée de Saint-Denis-sur-Sarthon par la forte baisse des trafics qui se reportent sur la déviation.

Estimation du coût

L'estimation financière de la section commune AB s'élève à 37 M€ HT (valeur avril 2016).

Le profil en travers de la voie sur la section AB



Évaluation socio-économique

L'évaluation socio-économique d'un projet permet d'apprécier un projet par une approche quantifiée en prenant en compte les bénéfices retirés (gains de temps, de confort, de sécurité...) et les coûts qui lui sont attachés (investissement, entretien, exploitation). Le calcul de la différence entre la somme actualisée des bénéfices et la somme actualisée des coûts détermine ainsi la Valeur Actualisée Nette (VAN) du projet.

L'évaluation socio-économique a été réalisée pour le projet de déviation de Saint Denis sur Sarthon selon le cadre réglementaire en vigueur pour les projets d'infrastructures de transport. Il est fait le constat que toutes les variantes présentent une VAN négative. Quelque soit la variante, les gains totaux induits (principalement gains de temps et gains de confort) restent inférieurs au coût d'investissement du projet. Les différences de valeurs entre variantes sont pour l'essentiel liées à la différence des coûts d'investissement.

Le calcul du bilan socio économique pourra être approfondi dans le cadre de la poursuite des études en s'appuyant sur une description plus fine du projet.

Documents d'urbanisme

Les emprises des fuseaux des différentes variantes recoupent pour l'essentiel des territoires peu urbanisés, principalement agricoles.

La communauté urbaine d'Alençon dispose d'un PLU communautaire approuvé par délibération du Conseil communautaire du 13 février 2020.

Le projet prendra en compte les règles associées à chacun des zonages traversés et aux servitudes d'utilité publique existantes, en fonction de la variante qui sera retenue in fine. Le cas échéant, une mise en compatibilité des documents d'urbanisme pourrait être nécessaire pour réaliser le projet de déviation.

Les enjeux et impacts...

Sur le milieu humain

Aucune activité commerciale, artisanale ou industrielle n'est située sur le tracé AB.

L'aménagement de la déviation aura potentiellement un impact sur les commerces du bourg de Saint-Denis-sur-Sarthon car il est prévu moins de trafic dans la traversée du bourg, ce qui impliquera moins d'arrêt dans les commerces pour les véhicules en transit.

Le tracé AB impacte 4 exploitations agricoles et intercepte une surface agricole limitée à 2,5 ha. Aucun siège d'exploitant n'est recensé sur cette section.

Concernant les nuisances sonores, aucune habitation ne se situe dans la zone d'influence du projet puisque les secteurs bâtis sont situés à plus de 80 m de l'axe du tracé commun AB.

D'autre part, le report de trafic, notamment celui des poids-lourds, sur la déviation permet une diminution importante du trafic dans la traversée de Saint-Denis-sur-Sarthon, améliorant fortement l'ambiance sonore et la qualité de l'air pour les habitations du centre-ville.

Gaz à effets de serre

La section AB est la section des variantes dont les travaux sont les plus émetteurs de gaz à effets de serre compte tenu des travaux importants à réaliser pour le franchissement du Chandon et du Sarthon. En phase exploitation, les variantes ont des niveaux d'émission similaires.

Les émissions en phase exploitation correspondent aux émissions liées aux trafics, elles sont calculées en comparant les émissions des véhicules sur le périmètre d'étude entre la situation de référence et les situations de projets pour les différentes variantes.





La différence d'émission entre les deux situations est liée à l'évolution du nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble du trafic (les projets de déviation augmentent ce nombre, du fait de l'augmentation des distances à parcourir) mais également à la différence de vitesses des véhicules entre la traversée de Saint Denis et la déviation (les consommations de carburant, et donc les émissions par kilomètre des véhicules étant moindres à 80km/h qu'à 50, les projets de déviation ont alors un effet favorable).

Au total, cette différence est positive pour l'ensemble des variantes (i.e. les trafics sur le périmètre d'étude génèrent plus de GES en situations de projets qu'en situation de référence).

Sur le milieu naturel et paysage

Ce tronçon AB recoupe la majorité des enjeux environnementaux, avec le franchissement à deux reprises du site Natura 2000 « Vallée du Sarthon et Affluents », au droit des vallées du Chandon et du Sarthon. C'est d'ailleurs au niveau de ces vallées que l'essentiel des espèces protégées a été relevé.

Le tronçon AB impacte globalement des habitats d'intérêt faible à moyen. Une haie et une mare, situées en rive droite du Chandon, risquent potentiellement d'être impactées au niveau du viaduc.

La construction de viaducs permet néanmoins de diminuer fortement les surfaces de zones humides impactées sur le tronçon AB en limitant les zones de remblais.

Les enjeux forts sont restreints aux espèces animales et aux habitats aquatiques du Chandon et du Sarthon. Pour la flore, des ripisylves classées Natura 2000 seront impactées tant sur le Chandon que sur le Sarthon mais le tracé évite les herbiers à renoncules et les prairies humides à l'ouest.

Le viaduc de 400 mètres enjambe l'ensemble du lit majeur du Sarthon et permet d'assurer la transparence hydraulique sur le cours d'eau principal du Sarthon et sur le bief du Moulin du Galet.

Un travail du traitement paysager permettra de mettre en valeur l'entrée de ville de Saint-Denis-sur-Sarthon et d'insérer le projet dans son territoire. De plus, dans un espace vallonné, la gestion des remblais et déblais accompagnés ponctuellement de plantations participera à l'insertion de l'infrastructure dans son contexte environnemental. L'implantation des ouvrages de traversée des vallées du Chandon et du Sarthon dans un couvert végétal existant favorisera leur intégration paysagère.

LA VARIANTE BCDEF : UNE VARIANTE DE DÉVIATION COURTE DE SAINT-DENIS ET UN AMÉNAGEMENT SUR PLACE DE LA RN12 JUSQU'À L'ENTRÉE EST DE PACÉ

L'infrastructure routière

La variante BCDEF (couleur violette) s'étend sur 3,3 km dont 2,1 km d'aménagement sur place de la RN12.

L'extrémité (C) du tracé neuf se situe au niveau d'un giratoire à l'Est de l'entrée de Saint-Denis-sur-Sarthon.

En section courante, la vitesse maximale autorisée restera limitée à 80 km/h.

Le tracé contourne le centre bourg de Saint-Denis-sur-Sarthon par le sud et intercepte l'ancienne voie ferrée aujourd'hui voie verte cyclable et piétonne (ouvrage d'art de type passage inférieur prévu pour assurer la continuité).

Trafic et déplacement

La variante BCDEF entraîne des gains de temps estimés pour les usagers en transit sur la RN12 à 4,2 % (de l'ordre de 20 à 25s pour un temps de parcours moyen de 8min 40s, entre les points A et F sans emprunter la déviation), la vitesse étant limitée à 80 km/h sur la RN en profil bidirectionnel.

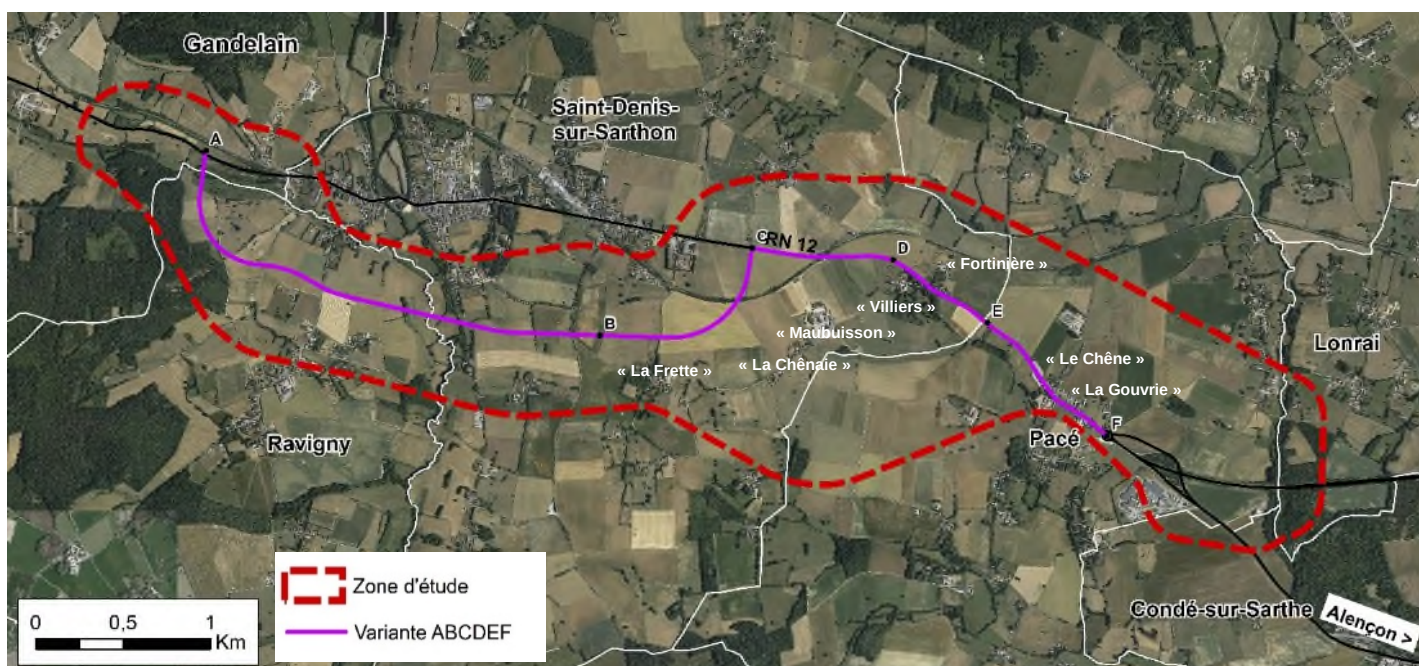
En 2045, les trafics estimés de la variante BCDEF de la déviation varient de 6 990 (section BC) à 7 830 véh./j (section CD).

Estimation du coût

L'estimation financière de la section BCDEF s'élève à 8 M€ HT (valeur avril 2016).



Plan de la variante ABCDEF





Les enjeux et impacts...

Sur le milieu humain

Aucune activité commerciale, artisanale ou industrielle n'est située sur le tracé BCDEF.

La surface agricole concernée par le tracé BCDEF est d'environ 1,1 ha (3 exploitants concernés). Aucun siège d'exploitant n'est recensé sur cette section.

Concernant les nuisances sonores, 45 habitations sont dans la zone d'influence du projet au niveau des lieux-dit de « la Fortinière » à Saint-Denis-sur-Sarthon, « Le Chêne » et « la Gouvrie » à Pacé. Ces habitations subissent déjà des nuisances sonores du fait de leur proximité vis-à-vis de la RN12 dans son tracé actuel : le projet n'induirait pas d'augmentation de trafic sur cette section, et donc ne sera pas à l'origine d'une modification significative¹ de l'ambiance sonore actuelle.

Le tracé BCDEF est concerné par deux périmètres de protection de monuments historiques : l'église de Pacé et le Manoir de Pacé.

Gaz à effets de serre

Les travaux de réalisation de la variante ABCDEF sont les moins émetteurs de gaz à effets de serre (environ 30 200 TeqCO₂) parmi toutes les variantes étudiées.

Sur le milieu naturel

La variante BCDEF ne recoupe aucune zone Natura 2000.

Elle va ponctuellement impacter des pâtures et haies (sud point C).

Il n'y a pas de zone humide sur le tracé. Un corridor terrestre (ancienne voie ferrée aujourd'hui voie verte), accueillant quelques espèces protégées (oiseaux et chiroptères en transit) est coupé à 2 reprises entre les points B et C.

Cette variante impose le franchissement du ruisseau du Moulin de Chahains et nécessite le rétablissement d'écoulements naturels de petits thalwegs. Plusieurs ouvrages hydrauliques de rétablissement sont ainsi prévus.

En utilisant le tracé de la RN12 actuelle, le projet n'aura pas d'impact significatif sur le paysage sur la section CE.

Le tracé intercepte l'ancienne voie ferrée aujourd'hui voie verte cyclable et pédestre nécessitant un ouvrage. Le franchissement de cet élément paysager affectera le cadre champêtre du secteur.

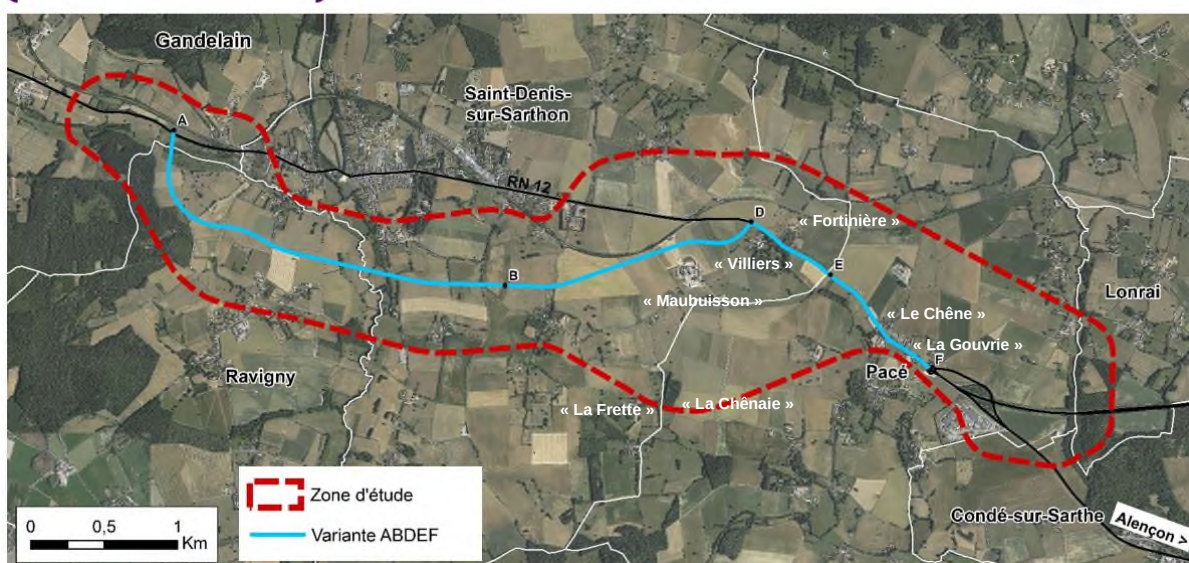
¹Est considérée comme significative, au sens de l'article R. 571-44, la modification ou la transformation d'une infrastructure existante, résultant d'une intervention ou de travaux successifs telle que la contribution sonore qui en résulterait à terme, pour au moins une des périodes représentatives de la gêne

des riverains mentionnées à l'article R. 571-47, serait supérieure de plus de 2 dB (A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou cette transformation.

LA VARIANTE BDEF : UNE DÉVIATION MÉDIANE DE SAINT-DENIS, AVEC UN AMÉNAGEMENT SUR PLACE DE LA RN12 ACTUELLE JUSQU'À L'ENTRÉE EST DE PACÉ



Plan de la variante ABDEF



L'infrastructure routière

La variante BDEF (couleur bleue turquoise) s'étend sur 3,2 km dont 1,4 km d'aménagement sur place de la RN12.

Le tracé contourne « Maubuisson » par le Nord. L'extrémité (D) du tracé neuf se situe au niveau d'un giratoire à l'ouest de « Villiers ». Le tracé emprunte ensuite la RN12 existante qui sera aménagée

En section courante, la vitesse maximale autorisée restera limitée à 80 km/h.

Trafic et déplacement

La variante BDEF entraîne des gains de temps estimés pour les usagers en transit sur la RN12, à 5,9 % (de l'ordre de 35 à 40s pour un temps de parcours moyen de 8min 40s, entre les points A et F, sans emprunter

la déviation), la vitesse étant limitée à 80 km/h sur la RN en profil bidirectionnel.

En 2045, les trafics estimés de la variante BCDEF de la déviation varient de 6 650 (section BD) à 7 830 véh./j (section DEF).

Estimation du coût

L'estimation financière de la section BDEF s'élève à 6 M€ HT (valeur avril 2016).



Les enjeux et impacts...

Sur le milieu humain

Aucune activité commerciale, artisanale ou industrielle n'est située sur le tracé BDEF.

La surface agricole concernée par le tracé BDEF est d'environ 1,6 ha (3 exploitants concernés). Aucun siège d'exploitant n'est recensé sur cette section.

Concernant les nuisances sonores, 45 habitations sont situées dans la zone d'influence du projet. Il convient de souligner que ces habitations subissent déjà des nuisances sonores du fait de leur proximité vis-à-vis de la RN12 : le projet n'induit globalement pas d'augmentation de trafic sur cette section et donc ne sera pas à l'origine d'une modification de l'ambiance sonore actuelle.

Le tracé BDEF est concerné par deux périmètres de protection de monuments historiques : l'église de Pacé et le Manoir de Pacé.

Gaz à effets de serre

Les travaux de réalisation de la variante ABDEF émettront environ 31 000 TeqCO₂.

Sur le milieu naturel

La variante BDEF ne recoupe aucune zone Natura 2000.

Les habitats traversés par cette variante sont constitués en majorité de cultures dans la partie sud, ainsi que de pâtures mésophiles, localement de pâtures à grands joncs au sud du point D (est de « Villiers »). Ces habitats ne présentent pas d'intérêt particulier hormis les secteurs plus humides (pâtures à grands joncs) qui présentent un enjeu modéré. Aucune espèce rare n'est inventoriée.

La présence d'une zone humide est inventoriée entre « Maubuisson » et « Villiers », en bordure d'un fossé temporaire.

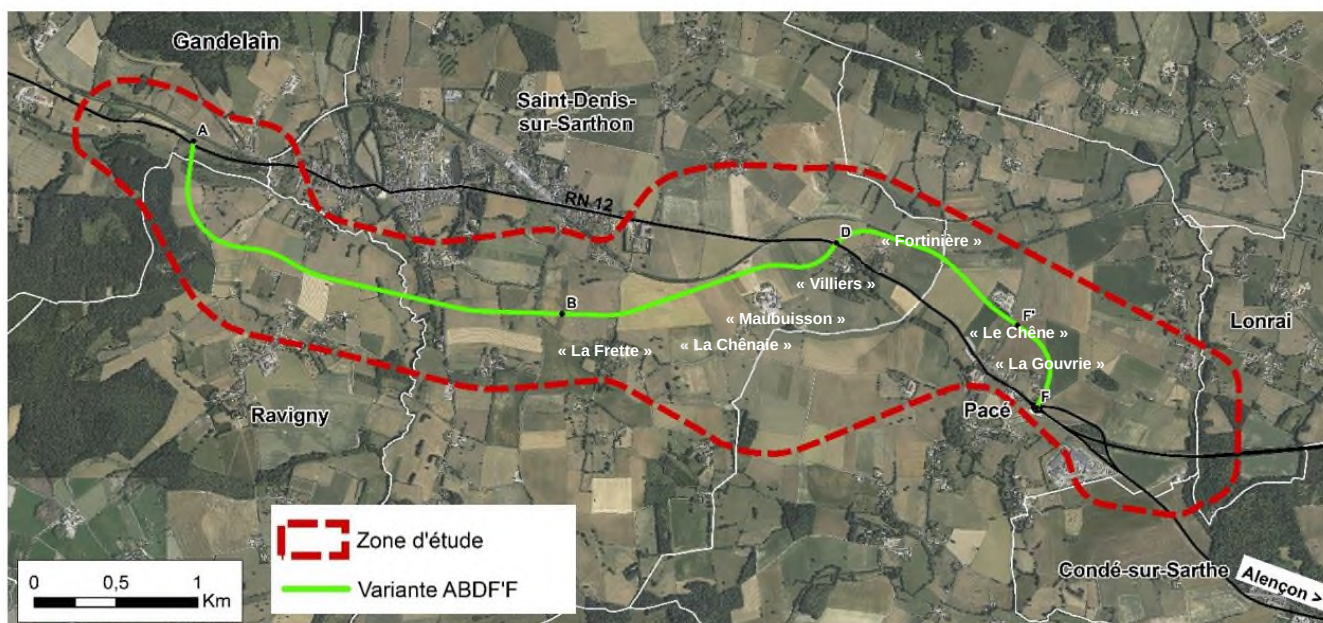
Le tracé BDEF ne traverse pas de corridor aquatique ou terrestre identifié. Très localement à proximité de « Maubuisson », des haies transversales possèdent un intérêt potentiel pour le transit des chiroptères.

Cette variante impose le franchissement du ruisseau du Moulin de Chahains et nécessite le rétablissement d'écoulements naturels de petits thalwegs.

Ce tracé a un impact visuel important. En effet, la section BD est située en remblais, dans un paysage actuellement très ouvert, qui nécessite un travail d'insertion soigné, surtout dans les zones de covisibilité avec les zones d'habitats.

LA VARIANTE BDF'F : UNE DÉVIATION MÉDIANE DE SAINT-DENIS AVEC UN CONTOURNEMENT LONG DE PACÉ

Plan de la variante ABDF'F



L'infrastructure routière

La variante BDF'F (couleur verte) s'étend sur 3,7 km entièrement en tracé neuf.

L'extrémité (F) du tracé neuf se situe au niveau du giratoire existant en sortie de l'autoroute.

En section courante, la vitesse maximale autorisée restera limitée à 80 km/h.

Le tracé contourne par l'Est, « la Fortinière » le centre bourg de Pacé, « le Chêne » et « la Gouvrie ». Ce tracé intercepte une voie communale menant vers « Les Vieilles Maisons ».

Le profil en travers

La section courante sera à 2 voies bidirectionnelle.

Trafic et déplacement

La variante BDF'F entraîne des gains de temps estimés pour les usagers de la RN12 actuelle, à 6,5 % (de l'ordre de 40 à 45s pour un temps de parcours moyen de 8min 40s, entre les points A et F sans emprunter la déviation), la vitesse limitée étant à 80 km/h sur la RN en profil bidirectionnel.

En 2045, les trafics estimés de la variante BCDF'F de la déviation varient de 6 650 (section BD) à 7 480 véh./j (section DF'F).

Estimation du coût

L'estimation financière de la section BDF'F s'élève à 11 M€ HT (valeur avril 2016).



Les enjeux et impacts...

Sur le milieu humain

Il est à relever la présence de deux commerces au lieu-dit « La Gouvrie » à Pacé, dont l'activité pourrait être impactée du fait de la diminution du trafic dans la traversée de Pacé.

La surface agricole concernée par le tracé BDF'F est d'environ 3 ha (5 exploitants concernés). Aucun siège d'exploitant n'est recensé sur cette section.

Concernant les nuisances sonores, 8 habitations sont dans la zone d'influence du projet. Ces habitations sont situées dans une zone d'ambiance sonore actuellement modérée, que le maître d'ouvrage s'engage à préserver comme le prévoit la réglementation en matière de prévention des nuisances sonores.

En revanche, les habitations du Chêne et de la Gouvrie situées en bordure de la RN12 actuelle profiteront d'une diminution du trafic, et donc d'une amélioration de l'ambiance sonore et de la qualité de l'air.

Gaz à effets de serre

Les travaux de réalisation de la variante ABDF'F émettront environ 32 700 TeqCO₂.

Sur le milieu naturel

La variante BDF'F ne recoupe aucune zone Natura 2000.

Le projet impactera ponctuellement des pâtures hygrophiles, des parcelles de prairie mésophile et un verger à La Fortinière. Quelques espèces rares ou menacées au sud de l'ancien passage à niveau sont recensées.

Un fossé sur le tronçon BD (Maubuisson), une zone humide et une mare prairiale associée sont répertoriées dans le projet.

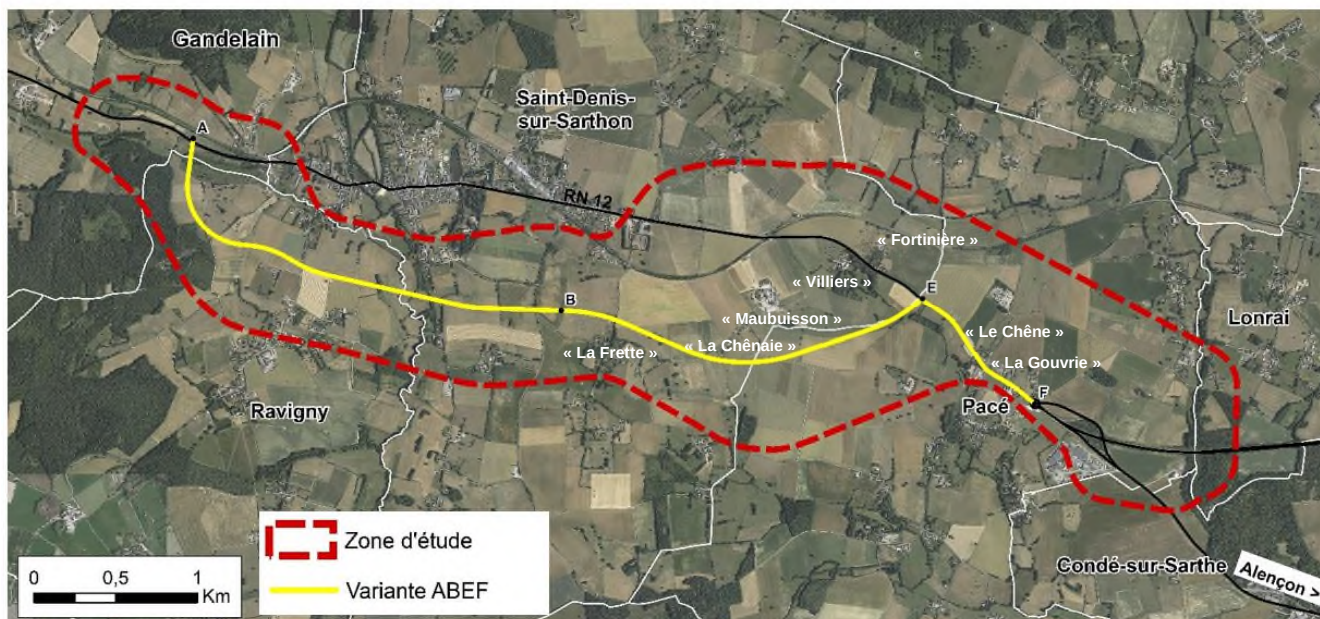
Ce tracé impose le franchissement du ruisseau du Moulin de Chahains ainsi que de son affluent, le ruisseau de la Largerie et nécessite le rétablissement d'écoulements naturels de petits thalwegs. Plusieurs ouvrages hydrauliques de rétablissement sont ainsi prévus.

Ce tracé a un impact visuel important. En effet, la section BD est située en remblais, dans un paysage actuellement très ouvert, qui nécessite un travail d'insertion soigné, surtout dans les zones de covisibilité avec les zones d'habitats.

Cette variante impose le franchissement du ruisseau du Moulin de Chahains, ainsi que son affluent, le ruisseau de la Largerie et nécessite le rétablissement d'écoulements naturels de petits thalwegs.

LA VARIANTE BEF : UNE DÉVIATION LONGUE DE SAINT-DENIS, PUIS UN AMÉNAGEMENT SUR PLACE DE LA RN12 ACTUELLE JUSQU'À L'ENTRÉE EST DE PACÉ

Plan de la variante ABEF



L'infrastructure routière

La variante BEF (couleur jaune) s'étend sur 3,2 km dont 0,8 km d'aménagement sur place de la RN12.

Le tracé contourne « Maubuisson » par le Sud. L'extrémité (E) du tracé neuf se situe entre « Le Chêne » et « la Fortinière ». Le tracé emprunte ensuite la RN12 existante qui sera aménagée

En section courante, la vitesse maximale autorisée restera limitée à 80 km/h.

Trafic et déplacement

La variante BEF entraîne des gains de temps estimés pour les usagers en transit sur la RN12, à 6,2 % (de l'ordre de 35 à 40s pour un temps de parcours moyen de 8min 40s, entre les points A et F sans prendre la déviation), la vitesse limitée à 80 km/h sur RN en profil bidirectionnel.

En 2045, les trafics estimés de la variante BEF de la déviation varient de 6 480 à 7 800 véh./j.

Estimation du coût

L'estimation financière de la section BEF s'élève à 9 M€ HT (valeur avril 2016).



Les enjeux et impacts...

Sur le milieu humain

Aucune activité commerciale, artisanale ou industrielle n'est située sur le tracé BEF. Il se situe en revanche à proximité de deux commerces au lieu-dit « La Gouvrie » à Pacé.

La surface agricole concernée par le tracé BEF est d'environ 2,2 ha (4 exploitants concernés). Aucun siège d'exploitant n'est recensé sur cette section.

Concernant les nuisances sonores, 41 habitations sont situées dans la zone d'influence du projet. Parmi elles, 2 sont situées dans une zone d'ambiance sonore actuellement modérée que le maître d'ouvrage s'engage à préserver comme le prévoit la réglementation en matière de prévention des nuisances sonores.

Les autres sont situées en zone d'ambiance non modérée: le projet n'induit globalement pas de modification de l'ambiance sonore actuelle.

En terme paysager, le principal intérêt de ce tracé sur son ensemble est sa position au plus près du relief vallonné du secteur. Il impacte par sa proximité le hameau de la « Chênaie » et le nord du lieu-dit de la « Frette », cadre champêtre préservé.

L'éloignement du point d'échange E du centre de Saint-Denis-sur-Sarthon permettra une requalification de l'entrée de ville en étant vigilant à son développement urbain dans le secteur.

En revanche, l'implantation du giratoire E dans un contexte paysager de plaine agricole rend son intégration peu aisée.

Le tracé BEF est concerné par deux périmètres de protection de monuments historiques : l'église de Pacé et le Manoir de Pacé.

Gaz à effets de serre

Les travaux de réalisation de la variante ABEF émettront environ 31 400 TeqCO₂.

Sur le milieu naturel

La variante BEF ne recoupe aucune zone Natura 2000.

À l'est de « Villiers », le tracé traverse un fossé, ainsi qu'un ruisseau et ses zones humides associées. Il borde également un réseau d'étangs et mares, plus à l'est.

Cette variante engendre un impact direct fort sur les zones humides présentes sur le tracé.

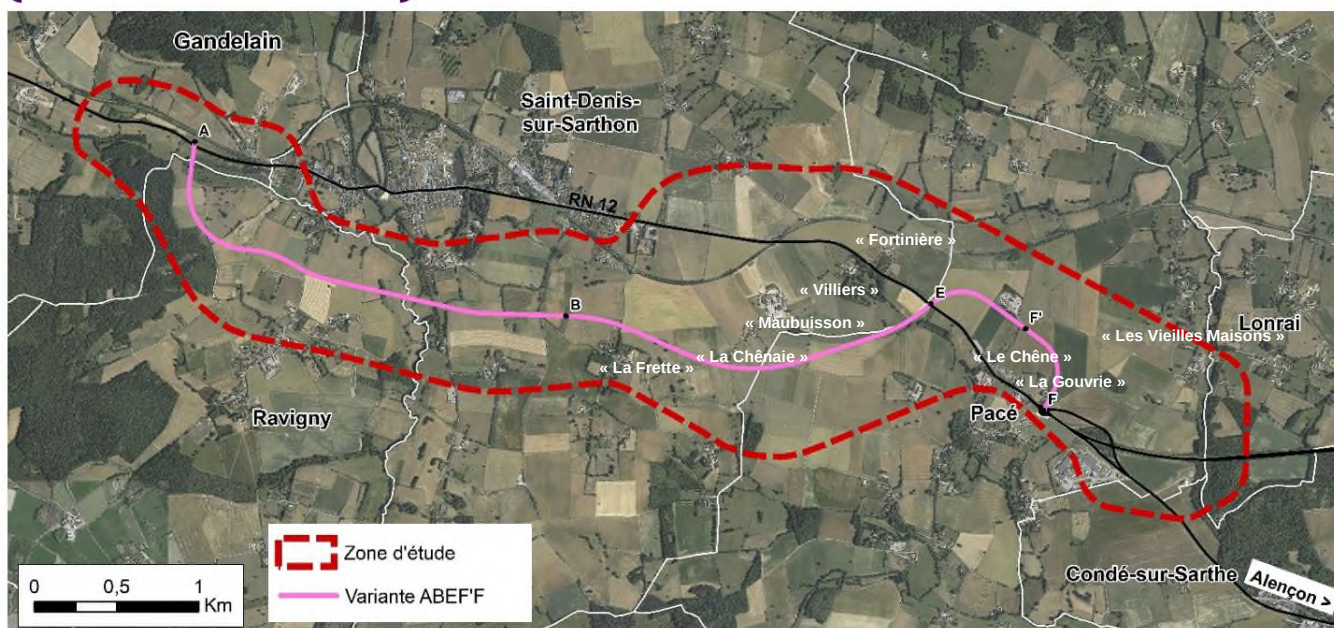
Le tracé BE de cette variante a un impact sur plusieurs groupes faunistiques (oiseaux, chiroptères, odonates et amphibiens).

Cette variante impose le franchissement du ruisseau du Moulin de Chahains, ainsi que son affluent, le ruisseau de la Largerie et nécessite le rétablissement d'écoulements naturels de petits thalwegs.

Le principal intérêt de ce tracé sur son ensemble est sa position au plus près du relief vallonné du secteur. Le tracé impacte par sa proximité le hameau de la « Chênaie » et le nord du lieu-dit de la « Frette », cadre champêtre préservé. L'éloignement du point d'échange E du centre de Saint-Denis-sur-Sarthon permettra une requalification de l'entrée de ville en étant vigilant à son développement urbain dans le secteur. En revanche, l'implantation du giratoire E dans un contexte paysager de plaine agricole rend son intégration peu aisée.

LA VARIANTE BEF'F : UNE DÉVIATION LONGUE DE SAINT-DENIS AVEC UN CONTOURNEMENT COURT DE PACÉ

Plan de la variante ABEF'F



L'infrastructure routière

La variante BEF'F (couleur rose) s'étend sur 3,6 km entièrement en tracé neuf.

L'extrémité (F) du tracé neuf se situe au niveau du giratoire existant en sortie à Pacé.

En section courante, la vitesse maximale autorisée restera limitée à 80 km/h.

Le tracé contourne par l'Est, le centre bourg de Pacé, « le Chêne » et « la Gouvrie ». Ce tracé intercepte une voie communale menant vers « Les Vieilles Maisons ».

Trafic et déplacement

La variante BEF'F entraîne des gains de temps estimés à 6,4 % (de l'ordre de 40 à 45s pour un temps de parcours moyen de 8min 40s, entre les points A et F sans prendre la déviation) pour les usagers en transit sur la RN12, la vitesse étant limitée à 80 km/h sur la RN en profil bidirectionnel.

En 2045, les trafics estimés de la variante BEF'F de la déviation varient de 6 460 (section BE) à 7 500 véh./j (section EF'F).

Estimation du coût

L'estimation financière de la section BEF'F s'élève à 14 M€ HT (valeur avril 2016).

Les enjeux et impacts...

Sur le milieu humain

Aucune activité commerciale, artisanale ou industrielle n'est située sur le tracé BEF'F. Il se situe à proximité de l'ancienne casse automobile et de deux commerces à Pacé.

La surface agricole concernée par le tracé BEF'F est d'environ 3,3 ha (5 exploitants concernés). Aucun siège d'exploitant n'est recensé sur cette section.

Concernant les nuisances sonores, 8 habitations sont situées dans la zone d'influence du projet. Elle constitue une zone d'ambiance sonore actuellement modérée que le projet dégradera.

En revanche, les habitations situées en bordure de la RN12 actuelle profiteront d'une diminution du trafic, et donc d'une amélioration de l'ambiance sonore.

Le tracé BEF'F possède plusieurs qualités malgré plusieurs enjeux paysagers.

Au niveau du point d'échange E, l'éloignement du centre de Saint-Denis-sur-Sarthon et de la RN12 permettra une requalification de l'entrée de ville. En revanche, l'implantation du giratoire E dans un contexte paysager de plaine agricole rend son intégration peu aisée.

Le tronçon EF'F évite le hameau de la « Chênaie » et son cadre champêtre préservé. Le projet conserve des dégagements sur les vues emblématiques (Butte Chaumont et Mont des Avaloirs).

Enfin, il est à noter qu'un autre intérêt essentiel du tronçon BEF'F sur l'ensemble de son tracé est sa position au plus près du relief vallonné du secteur.

Le tracé BEF'F est concerné par deux périmètres de protection de monuments historiques : l'église de Pacé et le Manoir de Pacé.

Gaz à effets de serre

Les travaux de réalisation de la variante ABEF'F seront les plus émetteurs parmi l'ensemble des variantes avec environ 33 000 TeqCO₂.

Sur le milieu naturel

La variante BEF'F ne recoupe aucune zone Natura 2000.

Le projet concerne essentiellement des zones bocagères. Des zones humides seront aussi impactées

Le tracé BE de cette variante a un impact plusieurs groupes faunistiques (oiseaux, chiroptères, odonates et amphibiens).

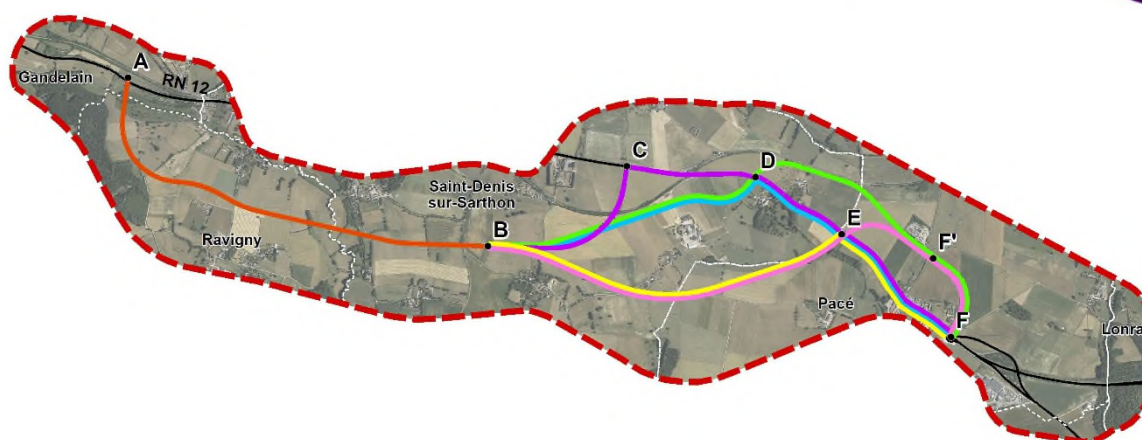
Cette variante impose le franchissement du ruisseau du Moulin de Chahains, ainsi que son affluent, le ruisseau de la Largerie et nécessite le rétablissement d'écoulements naturels de petits thalwegs.

Au niveau du point d'échange E, l'éloignement du centre de Saint-Denis-sur-Sarthon et de la RN12 permettra une requalification de l'entrée de ville en étant vigilant à son développement urbain dans le secteur. En revanche, l'implantation du giratoire E dans un contexte paysager de plaine agricole rend son intégration peu aisée.

Le tronçon EF'F évite le hameau de la « Chênaie » et son cadre champêtre préservé. Le projet traverse ensuite la zone agricole du « Rouget » et du nord de Pacé, à sensibilité paysagère moyenne, à même de recevoir le projet et permettant de conserver des dégagements sur les vues emblématiques (Butte Chaumont et Mont des Avaloirs). Le projet pourra avoir un impact positif par la possibilité de mise en place de haies bocagères, fortement impactées dans ce secteur.



TABLEAU D'ANALYSE MULTICRITÈRES : NIVEAU D'ENJEUX À GÉRER



Le tableau suivant présente de façon synthétique l'analyse multicritère de chacune des variantes étudiées concernant le niveau d'enjeu à gérer associé aux incidences du projet précédemment décrites.

La légende du tableau est la suivante :

Effet(s) négatif(s)	Effet(s) neutre(s)	Effet(s) positif(s)
--	0	++

		RN12 actuelle	ABCDEF	ABDEF	ABDF'F	ABEF	ABEF'F
Mobilités et déplacements	Sécurité des déplacements	0	+	+	++	+	++
	Modes actifs	0	+	+	+	+	+
	Temps de parcours	0	+	+	+	+	+
Milieux naturel et physique	Biodiversité	0	-	-	-	-	-
	Corridors écologiques	0	--	-	-	--	--
	Zones humides	0	-	-	-	--	--
	Eau et inondations	0	0	-	-	-	-
	Gaz à effets de serre	0	-	-	--	-	--
Cadre de vie	Qualité de l'air	0	+	+	+	+	+
	Acoustique	0	++	++	+	+	+
	Paysage	0	-	-	-	-	-
Activités	Agriculture	0	-	-	--	-	--
	Activités commerciales	0	0	0	0	0	0
Coût des travaux		0	45 M€HT	43 M€HT	48 M€HT	46 M€HT	51 M€HT



PARTIE 3

DES ÉTUDES D'OPPORTUNITÉ À LA MISE EN SERVICE – LES DIFFÉRENTES ÉTAPES DU PROJET

La conception d'une infrastructure s'effectue par étapes successives qui permettent d'assurer la progressivité des études et la transparence des démarches. À l'issue de chacune des étapes, le Maître d'Ouvrage peut opérer les choix stratégiques relatifs aux principales orientations et caractéristiques du projet, sur la base des études techniques et des avis recueillis dans le cadre des concertations.

