

I. RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT

I.1. OBJECTIFS DE L'OPERATION

La RD 357 est la partie sarthoise de l'ex-RN157 reliant Rennes (Ille-et-Vilaine) à Orléans (Loiret) via Laval et Le Mans et possède par conséquent plusieurs fonctionnalités :

- une fonction de distribution dans sa traversée de l'Est Sarthois,
- une fonction de liaison interrégionale entre Le Mans et Orléans et Le Mans et Blois (41), via Vendôme,
- une fonction de liaison nationale entre la Bretagne et l'A6.

Ancienne route nationale (2006 - Décentralisation Acte II), et de surcroît la seule à ne pas être doublée par une autoroute, cet axe joue bel et bien un rôle structurant à une échelle nationale. Elle continuera donc à assurer son rôle de transit de poids lourds pour les échanges Est-Ouest.

Malgré les restrictions imposées aux PL², ceux-ci sont encore nombreux sur l'ex-RN157, qui constitue l'itinéraire le plus direct de la Bretagne vers la vallée du Rhône et les agglomérations de Dijon, Lyon ou Clermont-Ferrand. L'ouverture depuis juin 2009 de l'A19 entre Artenay et Courtenay pour relier Orléans à l'A6 devrait renforcer l'attractivité de l'axe Le Mans-Orléans (encore trop récent pour tirer des conclusions sur les reports de trafic).

Le centre-ville de Saint-Calais est traversé d'Est en Ouest par cette importante liaison routière, drainant environ 6200 véhicules/jour, dont 25,5 % de poids lourds (moyenne annuelle 2008). Il en résulte un certain nombre de dysfonctionnements (fluidité du trafic, insécurité des riverains et des usagers), de nuisances pour les riverains (pollutions sonores et de l'air, vibrations) et une **accidentologie préoccupante** (5 tués entre 2001 et 2006).

En particulier, le carrefour situé au croisement des RD357 et RD1 est très accidentogène.

Le taux de poids lourds particulièrement important est incompatible avec un écoulement satisfaisant du trafic et donc une sécurité optimale de ses usagers et des riverains de cet itinéraire.

Aussi, afin d'améliorer la circulation sur cet axe et également de répondre à des objectifs de sécurisation et de fluidification, le Conseil général a pris la décision de réaliser un contournement global de l'agglomération calaisienne en déviant la RD 357.

Le projet d'aménagement d'une déviation de Saint-Calais s'intègre dans la politique générale d'aménagement de cette ancienne route nationale entreprise il y a plus de 40 ans par les services de l'Etat, alors gestionnaire de cet itinéraire.

Le projet a pour objectifs de décharger la RD 357 en traversée du centre-ville de Saint-Calais, d'une grande partie du trafic qui l'emprunte et notamment de la totalité du trafic lourd. Il permettra par conséquent de sécuriser l'itinéraire et de réduire les nuisances pour les riverains (bruit, pollution de l'air...) du fait du principe de tracé retenu consistant à éloigner, autant que possible, la déviation des zones d'urbanisation denses.

Les objectifs de cet aménagement répondent donc à plusieurs exigences :

- * **l'amélioration des conditions de sécurité des usagers de la RD 357 et des riverains de Saint-Calais,**
- * **l'amélioration des conditions de vie des résidents,**
- * **offrir au trafic de transit une infrastructure capable d'améliorer les conditions de sécurité et les temps de parcours,**
- * **la sécurisation des déplacements urbains,**
- * **la décongestion de l'agglomération de Saint-Calais,**
- * **l'amélioration de la desserte des territoires.**

² interdictions PL en Loir-et-Cher sur certaines communes sur les itinéraires Le Mans-Orléans et Le Mans-Vendôme-Blois

I.2. RAISONS DU CHOIX DU PARTI RETENU

L'opération projetée de déviation de la RD 357, présentée ici à l'enquête publique, a fait l'objet de différentes phases de concertations :

- avec les communes concernées par les différents tracés étudiés,
- avec le public,
- avec certains services de l'Etat.

En particulier, une concertation officielle du public portant notamment sur le choix du tracé à retenir pour les enquêtes publiques a été organisée entre le 8 octobre et le 9 novembre 2007.

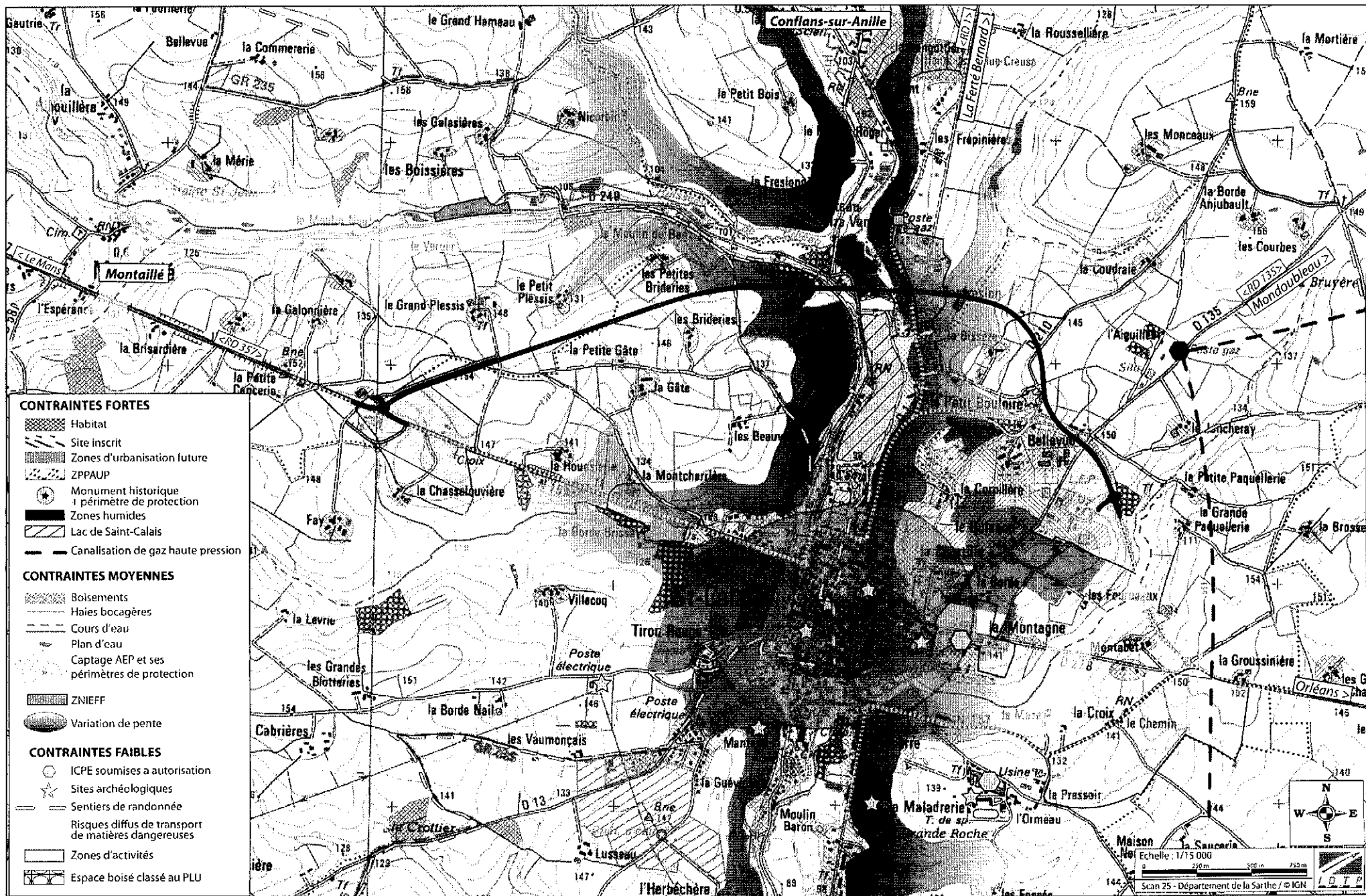
Ces concertations ont abondé la comparaison entre les différents partis d'aménagement envisagés.

L'ensemble de ces démarches a été basé sur les fonctions et les thèmes suivants :

- transit et échanges,
- accès et desserte des communes et hameaux environnants,
- accès et desserte des zones d'activités présentes sur Saint-Calais,
- insertion physique dans le site,
- réglementation et sécurité,
- respect de l'environnement et du cadre de vie,
- coût.

En conclusion, le choix s'est porté sur la solution qui autorise le meilleur compromis permettant de prendre en considération toutes les thématiques présentées dans l'étude d'impact.

SYNTHESE DES CONTRAINTES



1.3. ETAT INITIAL, IMPACTS ET MESURES

L'étude d'impact du présent dossier, comporte trois étapes principales : L'état initial, les contraintes et impacts du projet, et les mesures prises face à ces effets. Le tableau ci-dessous résume chacune de ces étapes selon les différentes thématiques du dossier :

Objet	Etat initial	Contraintes et impacts	Mesures
Relief	<ul style="list-style-type: none"> Le relief est particulièrement vallonné : le plateau agricole plan est fortement incisé par les vallées de la rivière de l'Anille et des ruisseaux du Pibeau et du Torrent de Cédron. 	<ul style="list-style-type: none"> Le franchissement des points hauts et bas du relief va générer des mouvements de terrains (déblais / remblais) avec de possible excédents à stocker. Les travaux généreront des poussières. Des écoulements boueux ponctuels peuvent également avoir lieu lors d'épisodes pluvieux intenses. L'Impact paysager au franchissement des vallées risque d'être important. 	<ul style="list-style-type: none"> Le profil en long de l'aménagement a été ajusté au passage des talwegs et points hauts modelant la surface. Une attention particulière sera portée à la conception et au modelage des talus de déblais et de remblais ainsi qu'à leur végétalisation et leur traitement paysager. Les éventuels excédents de déblais ne seront pas déversés dans les vallées ni même laissés à l'abandon. Un site adapté sera déterminé afin d'accueillir les volumes extraits.
Géologie	<ul style="list-style-type: none"> Le sous-sol est constitué essentiellement d'argiles à silex et limons à silex. Le fond des vallées est constitué d'alluvions. 	<ul style="list-style-type: none"> Les alluvions des vallées peuvent présenter des caractéristiques plus ou moins compressibles. 	<ul style="list-style-type: none"> Une étude géotechnique a d'ores-et-déjà été réalisée afin de définir les conditions de réalisation d'une plate-forme apte à recevoir une structure de chaussée et des ouvrages d'art capables de supporter le trafic envisagé.
Hydrogéologie	<ul style="list-style-type: none"> Le captage d'eau « Lusseau Château d'eau » est localisé au Sud de l'agglomération de Saint-Calais. La nappe alluviale d'accompagnement de la rivière de l'Anille est située de 3 à 6 m de profondeur. 	<ul style="list-style-type: none"> Les rejets pluviaux du projet chargés de pollution chronique, saisonnière ou accidentelle peuvent impacter les eaux de l'Anille et sa nappe alluviale. 	<ul style="list-style-type: none"> Un dispositif d'assainissement pluvial complet du projet permettra de collecter l'ensemble des effluents de plate-forme, de les stocker, afin de restituer au milieu naturel des eaux respectant les objectifs de qualité fixé par le SDAGE et à un débit maîtrisé.
Hydrologie	<ul style="list-style-type: none"> La zone d'étude se situe dans le bassin versant de la rivière de l'Anille. Elle englobe également les ruisseaux du Pibeau et du Torrent de Cédron. L'Anille et le lac de Saint-Calais sont classés en première catégorie piscicole. 	<ul style="list-style-type: none"> Les eaux pluviales sont vulnérables aux pollutions tant chroniques, accidentelles que saisonnières. Le projet routier tiendra compte du rétablissement des écoulements des eaux de surface des bassins versants interceptés et des aspects quantitatifs liés à la rivière. Une mare alimentée par le torrent du Cédron est localisée sous l'emprise du projet. 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet assurera le rétablissement de l'ensemble des écoulements sur le territoire traversé. Une étude hydraulique préliminaire a d'ores-et-déjà été réalisée afin de définir le gabarit de l'ouvrage de franchissement de la vallée de l'Anille. Pour protéger le milieu récepteur des risques de pollution, il n'y aura pas de rejets directs des eaux de ruissellement issues des plates-formes routières dans le milieu naturel. Un dispositif d'assainissement pluvial complet du projet permettra de collecter l'ensemble des effluents de plate-forme, de les stocker, afin de restituer au milieu naturel des eaux respectant les objectifs de qualité fixé par le SDAGE et à un débit maîtrisé. La mare interceptée par le tracé sera reconstituée. Un dossier d'incidence au titre de la Loi sur l'Eau sera élaboré en phase projet et permettra de préciser les mesures à prendre en compte quant aux rejets des eaux de ruissellement de chaussée dans les exutoires naturels.
Climatologie	<ul style="list-style-type: none"> Climat tempéré : précipitations modérées, températures douces et peu de jours de gel. 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet n'est pas de nature à modifier le climat à l'échelle locale ou régionale. Le volume des précipitations est une contrainte à gérer par rapport aux rejets pluviaux du projet. 	<ul style="list-style-type: none"> Un dispositif d'assainissement pluvial complet est prévu.

Objet	Etat Initial	Contraintes et impacts	Mesures
Milieu naturel	<ul style="list-style-type: none"> Le secteur étudié présente une ZNIEFF très localisée au niveau du valon du ruisseau de Pibeau ainsi qu'un site inscrit en plein cœur de l'agglomération calaisienne. Le secteur d'étude apparaît comme globalement assez banal avec une dominance de parcelles cultivées et de zones péri-urbaines. Cependant, deux habitats naturels d'intérêt communautaire sont présents dans la vallée de l'Anille. Flore : 3 espèces remarquables pour la région : Hellébore foetide (rare en Sarthe), Populage des Marais et Scirpe des bois. Faune : belle diversité spécifique en oiseaux et en chauve-souris qui mettent à profit l'ensemble des corridors boisés de la zone d'étude. Les chauves-souris constituent l'enjeu écologique le plus important de la zone d'étude. Possibilité d'insecte d'intérêt communautaire dans de vieux arbres localisés. 	<ul style="list-style-type: none"> Le cabinet CERA Environnement a réalisé de nombreux inventaires liés à la faune et à la flore (sur un cycle biologique complet) de manière à définir précisément les impacts du projet routier sur les espèces locales ainsi que les fonctionnalités entre les différents milieux en place au niveau de la zone d'étude. 	<ul style="list-style-type: none"> Les effets du projet sur la faune locale ont été définis finement afin de préciser les mesures de suppression, de réduction et de compensation des impacts aussi bien en phase travaux qu'à long terme. Les mesures sur lesquelles le Conseil général s'est engagé ont été cadrées dans ce document. Les principales mesures sont : <ul style="list-style-type: none"> Le choix d'un viaduc de 140m pour le franchissement de l'Anille, Le recueil et le traitement des eaux pluviales, La récréation ou la restauration de zones humides en compensation de celles impactées, La plantation de haies permettant de diriger la faune vers les points de franchissement de la déviation afin de limiter les collisions.
Paysage	<ul style="list-style-type: none"> La zone d'étude présente un paysage typique de celui de l'unité paysagère à laquelle elle appartient : « plateau de grandes cultures » de l'Est sarthois alternant plateau cultivé ouvert et vallée bocagères. Les vallées et les vallons sont particulièrement sensibles d'un point de vue paysager. 	<ul style="list-style-type: none"> Le franchissement des vallées en remblai ou par des ouvrages d'art vont générer un impact visuel dans l'axe des vallées. Le projet pourra également intercepter certains éléments constituant la trame du paysage du secteur (haies...). 	<ul style="list-style-type: none"> Le profil en long du projet a été adapté au passage des points hauts et au franchissement des vallées afin de réduire cet impact visuel. Des aménagements paysagers soignés, notamment au niveau des talus de remblai dans les vallées, permettront une insertion optimale du projet dans son site d'accueil. Une étude paysagère a d'ores-et-déjà été réalisée par le CETE de l'Ouest. Elle expose les aménagements nécessaires à l'insertion du projet. Un traitement paysager spécifique à l'intégration de l'ouvrage de franchissement de la vallée de l'Anille a été étudié par une paysagiste DPLG.
Milieu humain / Cadre de vie	<ul style="list-style-type: none"> A l'exception de Conflans-sur-Anille, la population des communes concernées par le tracé de la déviation de Saint-Calais est en baisse. Les phases de croissance sont essentiellement soutenues par le solde naturel pour les trois communes. 	<ul style="list-style-type: none"> L'aménagement de la déviation de Saint Calais jouera un rôle important dans les déplacements quotidiens et échanges de transit. 	<ul style="list-style-type: none"> L'opération mise à l'enquête représente, en elle-même, une amélioration du cadre de vie tout en clarifiant la hiérarchisation de la voirie.
Agriculture	<ul style="list-style-type: none"> En dehors de l'agglomération de Saint-Calais, la zone d'étude s'étend exclusivement en zone rural, mise en valeur par l'activité agricole. 	<ul style="list-style-type: none"> L'aménagement d'une route en site neuf engendre des impacts non négligeables par le morcellement des exploitations traversées et les cheminements agricoles. 	<ul style="list-style-type: none"> Le Conseil général a fait procéder à une étude d'aménagement foncier. Un réaménagement foncier pourra être effectué si la commission locale en décide ainsi. La création de voies de désenclavement doit pallier les désagréments, mais cela pourra occasionner des allongements de parcours pour les exploitants dont les terres se situent de part et d'autre de la future voie. Les systèmes de drainage et d'irrigation seront rétablis.

Objet	Etat initial	Contraintes et impacts	Mesures
Patrimoine, Tourisme et Loisirs	<ul style="list-style-type: none"> Plusieurs sites archéologiques sont présents sur la zone d'étude. Une ZPPAUP* et deux monuments historiques sont situés au Sud de l'agglomération de Saint-Calais. Plusieurs sentiers pédestres sont présents au niveau de la zone étudiée, notamment le GR 235. 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet n'intercepte pas la ZPPAUP*, ni les périmètres de protection des deux monuments historiques. Le projet n'intercepte pas les sites archéologiques recensés par la DRAC. Des découvertes fortuites sont cependant possibles. Le projet intercepte le GR 235 au niveau de l'ancienne voie ferrée. 	<ul style="list-style-type: none"> Un diagnostic archéologique préventif sera à faire avant la réalisation des travaux sur l'ensemble du tracé. Le chemin de Grande Randonnée sera rétabli et sécurisé au passage du projet sous l'ouvrage de franchissement de la RD 249.
Urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> La commune de Saint-Calais est dotée d'un POS, qui ne prévoit pas d'emplacement réservé pour le projet. La commune de Montaillé est régie par le RNU, et celle de Conflans-sur-Anille par une carte communale. 	<ul style="list-style-type: none"> Le POS de Saint-Calais n'est pas compatible avec le projet de déviation. 	<ul style="list-style-type: none"> Le POS de Saint-Calais fera l'objet d'une procédure de mise en compatibilité afin de le rendre compatible avec le projet (zonage, emplacement réservé et règlement des zones concernées).
Analyse des conditions de déplacements	<ul style="list-style-type: none"> Le trafic sur la RD 357 avoisine 6 200 véhicules/jour dont 25,5 % de poids lourds (moyenne annuelle 2008) 	<ul style="list-style-type: none"> L'aménagement d'une déviation de la RD 357 aura des impacts très positifs sur les conditions de déplacement en adaptant ses caractéristiques au trafic qu'elle supporte, tant en termes de capacité que de sécurité. 	<ul style="list-style-type: none"> L'opération mise à l'enquête est, en elle-même, une mesure répondant à ces problèmes d'écoulement du trafic et de nuisances subies par les riverains.
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> L'intersection RD 357 / RD 1 localisée en centre-ville de Saint-Calais représente un point noir de la sécurité sur cet axe. 	<ul style="list-style-type: none"> De nombreux accidents, dont certains mortels, sont à déplorer essentiellement dus à la conjugaison d'un trafic de transit important et de mauvaises conditions géométriques d'appréhension de ce carrefour. 	<ul style="list-style-type: none"> Un carrefour de type giratoire sera implanté pour permettre les échanges entre la déviation et la RD 1. Ce type de carrefour assure des conditions de sécurité optimisées.
Bruit	<ul style="list-style-type: none"> Une étude acoustique a conclu que l'ambiance sonore initiale du secteur d'étude est modérée de jour comme de nuit. Les mesures effectuées dans la traversée de Saint-Calais montrent que l'ambiance sonore y est dégradée (non modérée de jour comme de nuit) 	<ul style="list-style-type: none"> Les riverains de la RD 357 verront une nette amélioration de leur condition sonore avec la déviation du trafic de transit et notamment de poids lourds. L'impact sonore sera reporté en périphérie Nord de l'agglomération. 	<ul style="list-style-type: none"> La modélisation nocturne et diurne de l'impact sonore du projet a conclu à la nécessité de mettre en place des dispositifs de protection contre le bruit au niveau des bâtiments les plus proches sur quatre endroits spécifiquement : vallée de l'Anille, zone de Monfreslon, vallée du torrent du Cédron et hameau de Bellevue.
Qualité de l'air	<ul style="list-style-type: none"> Une étude air de type III a été effectuée conformément à la réglementation en vigueur. La zone d'étude ne présente pas de source de pollution de l'air à l'état initial. 	<ul style="list-style-type: none"> Les riverains de la RD 357 verront une nette amélioration de la qualité de l'air avec la déviation du trafic de transit et notamment de poids lourds. L'impact sur l'air sera reporté en périphérie Nord de l'agglomération. 	<ul style="list-style-type: none"> L'amélioration des technologies des moteurs et la bonne dispersion des polluants par des conditions météorologiques favorables permettent d'avoir une qualité d'air ambiant acceptable.
Effets sur la santé	<ul style="list-style-type: none"> Une étude des effets du projet sur la santé a été effectuée dans ce dossier. Elle a permis d'identifier les dangers, d'évaluer l'exposition humaine et de caractériser les risques. 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun effet caractéristique sur la santé n'a été relevé vis à vis de l'air, du bruit, de l'eau ou des sols. 	<ul style="list-style-type: none"> Les mesures prises sur les thématiques de l'air, du bruit, de l'eau ou des sols contribuent à différents niveaux, à limiter les effets sur santé.
Coûts collectifs et nuisances, avantages induits pour la collectivité	<ul style="list-style-type: none"> Cette thématique dresse une évaluation financière des coûts induits par la pollution de l'air et l'effet de serre. 	<ul style="list-style-type: none"> L'augmentation des coûts en 2033 par rapport à la situation actuelle est directement liée à l'augmentation du trafic parcouru par les véhicules. 	<ul style="list-style-type: none"> Aucune mesure particulière.

* Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager