

RAPPORT

Barreau de liaison A11 – RD323

Commune de Connerré - 72

VOLET D – Note de présentation non technique du Projet

Juin 2022

Le Département de la Sarthe



CLIENT

RAISON SOCIALE	Le Département de la Sarthe
COORDONNÉES	160 avenue Bollée 72072 LE MANS CEDEX 9
INTERLOCUTEUR <i>(nom et coordonnées)</i>	Laurent BOUCHET

SCE

COORDONNÉES	4, rue Viviani – CS26220 44262 NANTES Cedex 2 Tél. 02.51.17.29.29 - Fax 02.51.17.29.99 E-mail : sce@sce.fr
INTERLOCUTEUR <i>(nom et coordonnées)</i>	Madame Camille Remoué, Cheffe de projets Environnement des aménagements Tél. 02 51 17 29 29 - Mob. 06 73 68 21 54 E-mail : camille.remoue@sce.fr

RAPPORT

TITRE	Barreau de liaison - Phase définitive Commune de Connerré – 72 Note de présentation non technique du Projet
NOMBRE DE PAGES SANS ANNEXE	18
NOMBRE D'ANNEXES	0
OFFRE DE RÉFÉRENCE	P21003516
N° COMMANDE	Contrat n°C21063

SIGNATAIRE

RÉFÉRENCE	DATE	RÉVISION DU DOCUMENT	OBJET DE LA RÉVISION	RÉDACTEUR	CONTRÔLE QUALITÉ
211050	07/07/2022	Édition 1			

Sommaire

1. Présentation du demandeur	4
2. Emplacement du projet	5
3. Contexte et objet du projet	6
3.1. Présentation de l’opération objet du présent dossier.....	6
3.2. Intérêts de l’opération	8
3.3. Présentation du barreau et du phasage de l’opération.....	8
4. Résumé non technique	11

1. Présentation du demandeur

L'objet du présent dossier est de soumettre la réalisation de l'aménagement du barreau de liaison entre la RD33 et la RD323 à Connerré et d'une voie verte sur la commune de Connerré (72) à la procédure prévue par le Code de l'Environnement, titre 1er (Eau et milieux aquatiques) du livre II (Milieux physiques).

Le présent dossier d'autorisation est porté par :

Le **Département de la Sarthe**

Représentée par M. Laurent BOUCHET

Adresse du siège :

160 avenue Bollée

72072 LE MANS CEDEX 9



Il a été réalisé par le bureau d'études :



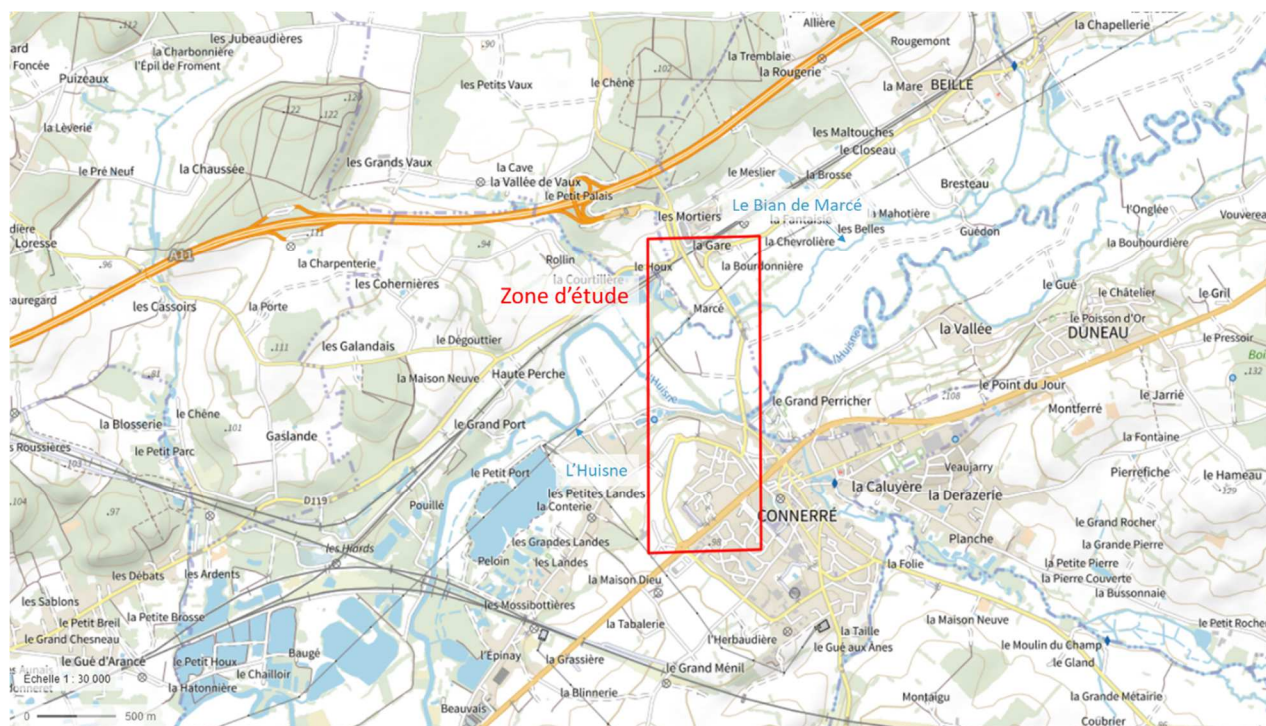
sce

Aménagement
& environnement
4, rue Viviani – CS26220
44262 NANTES Cedex 2
Tél. 02.51.17.29.29 - Fax 02.51.17.29.99
E-mail : sce@sce.fr

2. Emplacement du projet

Le présent dossier d'autorisation porte sur la réalisation des aménagements du barreau de liaison entre la RD33 et la RD323 à Connerré et d'une voie verte sur la commune de Connerré (72).

Figure 1 : Plan de situation à l'échelle communale

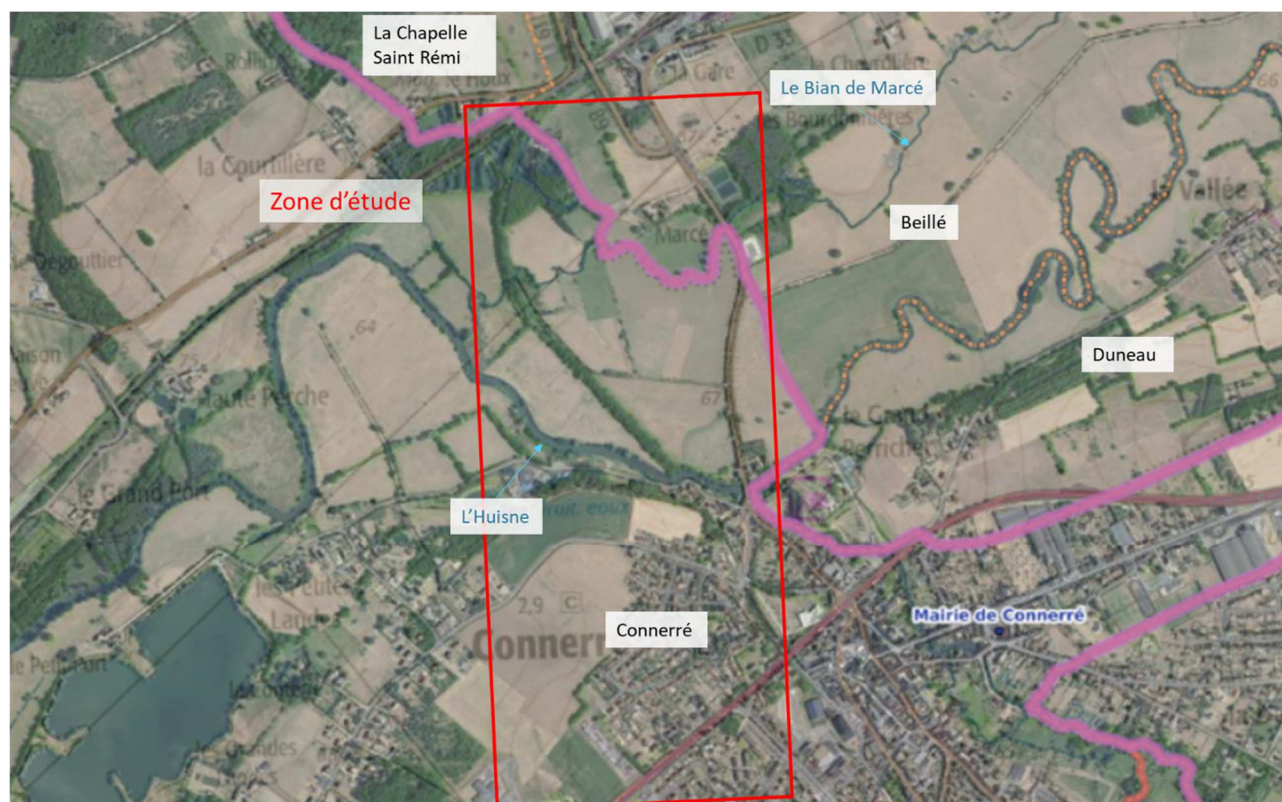


Source : Géoportail

Cette zone d'étude se trouve à cheval entre les deux rives de l'Huisne, la rivière qui s'écoule dans la partie Nord de Connerré. La zone d'étude représente une fenêtre d'analyse recouvrant à la fois le tracé du barreau de liaison entre la RD33 et la RD323 à Connerré et de la voie verte mais aussi d'éventuelles zones de compensation au Nord Est de la zone. La partie Sud de la zone d'étude se trouve dans la commune de Connerré, la partie Nord-Est se trouve dans la commune de Beillé, une partie Est fait partie de la commune de Duneau et le Nord-Ouest appartient à La-Chapelle-Saint-Rémy (voir figure suivante).

Au Sud-Ouest de cette zone d'étude, la rive Sud de l'Huisne est un plateau haut d'environ 20 m par rapport au reste de la zone d'étude. Les parcelles y ont majoritairement un usage agricole (maïs, blé, triticale...). La zone d'étude recouvre un lotissement de la commune de Connerré. Quelques espaces boisés sont également présents à proximité de l'Huisne.

Sur la rive Nord, les parcelles sont essentiellement destinées aux prairies permanentes. Un talus boisé orienté selon un axe Nord-Ouest / Sud-Est sépare les prairies. La partie Nord de la zone d'étude comprend également une partie de la voie SNCF, la Route de la Gare, ainsi que la rivière du Bian de Marcé qui l'intersecte.

Figure 2 : Périmètre de la zone d'étude en vue aérienne

Source : Geoportail

3. Contexte et objet du projet

3.1. Présentation de l'opération objet du présent dossier

Le présent dossier d'autorisation porte sur la réalisation des aménagements du barreau de liaison entre la RD33 et la RD323 à Connerré et d'une voie verte. La commune de Connerré (2934 habitants) se trouve sur la RD323 (ex RN23) entre Le Mans et La Ferté-Bernard distants de 45 kilomètres.

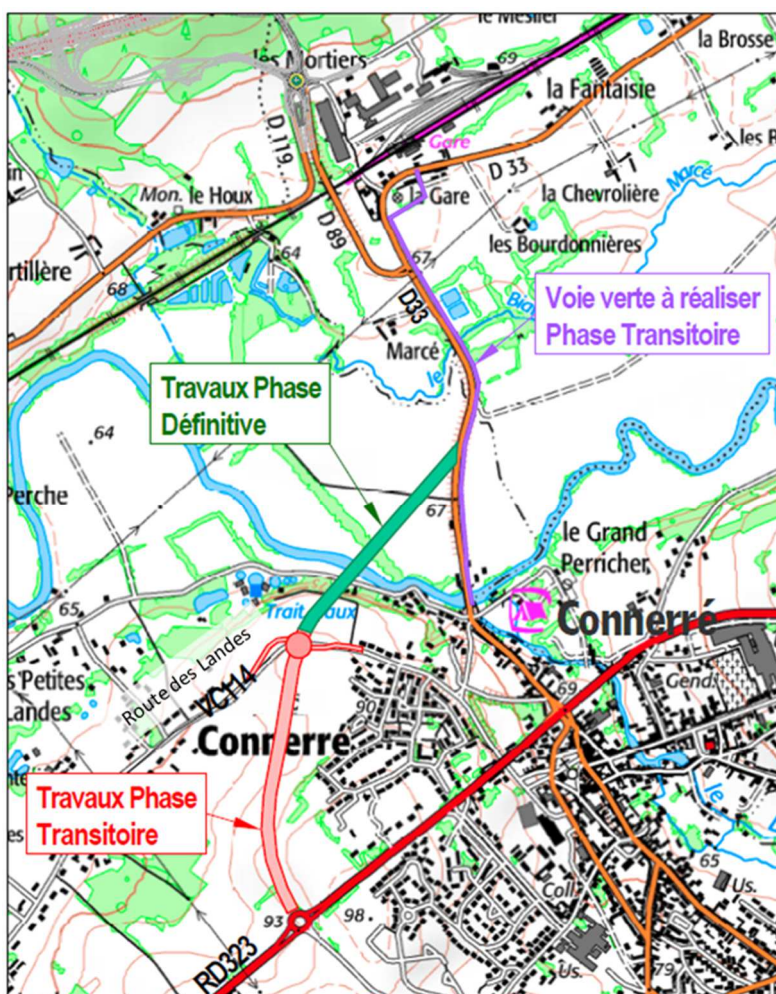
La section de la RD323 entre Le Mans et le nord-est du département de la Sarthe (vers Nogent-le-Rotrou et Chartres) assure des fonctions de distribution dans la Sarthe, mais aussi des fonctions de liaisons interrégionales (Le Mans/Chartres/Paris, Le Mans/Dreux).

Le projet se décompose en deux phases :

- ▶ Une phase transitoire qui comprend la création d'une voie nouvelle sur 850 m entre la RD323 et la VC 114, l'aménagement d'un giratoire entre la voie nouvelle et la VC 114. Cet aménagement a déjà été réalisé.
- ▶ Une phase définitive correspond à la liaison entre la branche nord du giratoire nouvellement créé et l'actuelle RD 33. Cette nouvelle voie franchit la vallée de l'Huisne au moyen d'un viaduc de 132 m de long. Elle sera donc en remblai dans le lit majeur de la rivière.

La phase transitoire a fait l'objet d'un dossier de déclaration au titre de la « Loi sur l'Eau » en 2020, ayant fait l'objet d'un récépissé de dépôt du dossier loi sur l'eau du barreau de liaison entre la RD323 et la VC114 et la voie verte entre Connerré et la gare de Beillé.

Figure 3 : Découpage des phases du projet



L'autoroute A11 assure la liaison entre Paris et Le Mans, puis au-delà vers Angers et Nantes. La bifurcation avec l'A81 au Mans permet de rejoindre la Bretagne.

La société Cofiroute en concertation avec le Conseil Départemental de la Sarthe a décidé la création d'un nouvel échangeur sur l'autoroute A11 au niveau de la commune de Connerre. La réalisation de cet échangeur implique des aménagements pour le relier à la RD323 dans les meilleures conditions à la fois pour les usagers et pour les riverains.

Dans le cadre des travaux de l'échangeur par Cofiroute, il a déjà été réalisé les aménagements suivants :

- ▶ Augmentation de 4,85 m du gabarit de l'ouvrage sous l'A11 (par rabaissement du profil en long de la RD89)
- ▶ Construction du giratoire Échangeur A11 - RD89 - RD119 ;
- ▶ Aménagement du carrefour Tourne-à-gauche RD33 – RD89 avec îlots en saillie ;
- ▶ Aménagement des carrefours « rue de la Gare – rue du Petit Pont » et « rue du Petit Pont – route des Landes » ;

Concernant le barreau (phase transitoire et définitive), une étude d'impact a été réalisée en 2012. Elle a été déposée en novembre 2013 à l'Autorité environnementale. Aucune observation n'a été émise. Dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale, l'étude d'impact a fait l'objet d'un complément en 2022.

Le projet global (barreau de liaison - phase transitoire et définitive) a été déclaré d'utilité publique en novembre 2014, par l'arrêté n°2014318-0002 conjoint et prorogé par l'arrêté n° DCPAT 2019-0233 du 14 octobre 2019 :

- ▶ DUP du barreau de liaison entre la RD323 et l'échangeur de l'autoroute A11.
- ▶ Mise en compatibilité des PLU de Connerré et de la Chapelle Saint-Rémy
- ▶ Mise en compatibilité du SAGE de l'Huisne.

3.2. Intérêts de l'opération

Associé à l'ouverture de l'échangeur, le projet de liaison routière entre l'échangeur de l'autoroute A11 et la RD323 à Connerré permettra le report sur l'autoroute d'une partie du trafic de transit circulant actuellement sur la RD323 ; la sécurité et le cadre de vie en seront donc améliorés sur l'itinéraire actuel de la RD323 et notamment dans les traversées urbaines de Saint-Mars-la-Brière, Connerré et Sceaux-sur-Huisne.

Les travaux envisagés entre l'échangeur et la RD323 visent à adapter les infrastructures aux nouvelles conditions de trafic attendues avec l'ouverture de l'échangeur.

- ▶ Le projet a vocation à faire transiter le trafic lié à l'autoroute à l'écart des zones habitées de la ville de Connerré (en particulier la rue de la Gare) ;
- ▶ Le projet va participer à l'amélioration des conditions de desserte du secteur de Connerré ;
- ▶ Le projet contribuera à diminuer le trafic au carrefour RD323/RD33 et ainsi à sécuriser la traversée urbaine de Connerré (axe est-ouest – RD323) ;
- ▶ La voie nouvelle de liaison, qui permettra d'accéder plus facilement à la ZI de la Herse, aura un effet bénéfique pour le développement économique local ;
- ▶ Le projet améliorera l'accessibilité aux quartiers ouest de Connerré actuellement à dominante pavillonnaire ;
- ▶ Le projet favorisera les circulations douces avec notamment l'aménagement d'une voie piétons-cycles en pied de talus de la RD33, entre le bourg de Connerré et la gare de Beillé.

3.3. Présentation du barreau et du phasage de l'opération

Cette section présente le programme dans lequel s'inscrit le barreau de liaison entre la RD33 et la RD323.

Le tracé de la liaison entre la A11 et la RD323 débute sur la commune de La Chapelle-Saint-Rémy par un nouveau giratoire sur la RD89 desservant l'échangeur de l'autoroute A11. Puis il emprunte la RD89 en franchissant les voies ferrées au lieu-dit La gare avant de se raccorder à la RD33. Il s'appuie ensuite sur la RD33, avant de bifurquer vers l'ouest pour franchir successivement la rivière l'Huisne puis la route des Landes et contourner le bourg pour venir se raccorder à la RD323 par un carrefour giratoire au sud-ouest de l'agglomération de Connerré (réalisé depuis par la Communauté de communes).

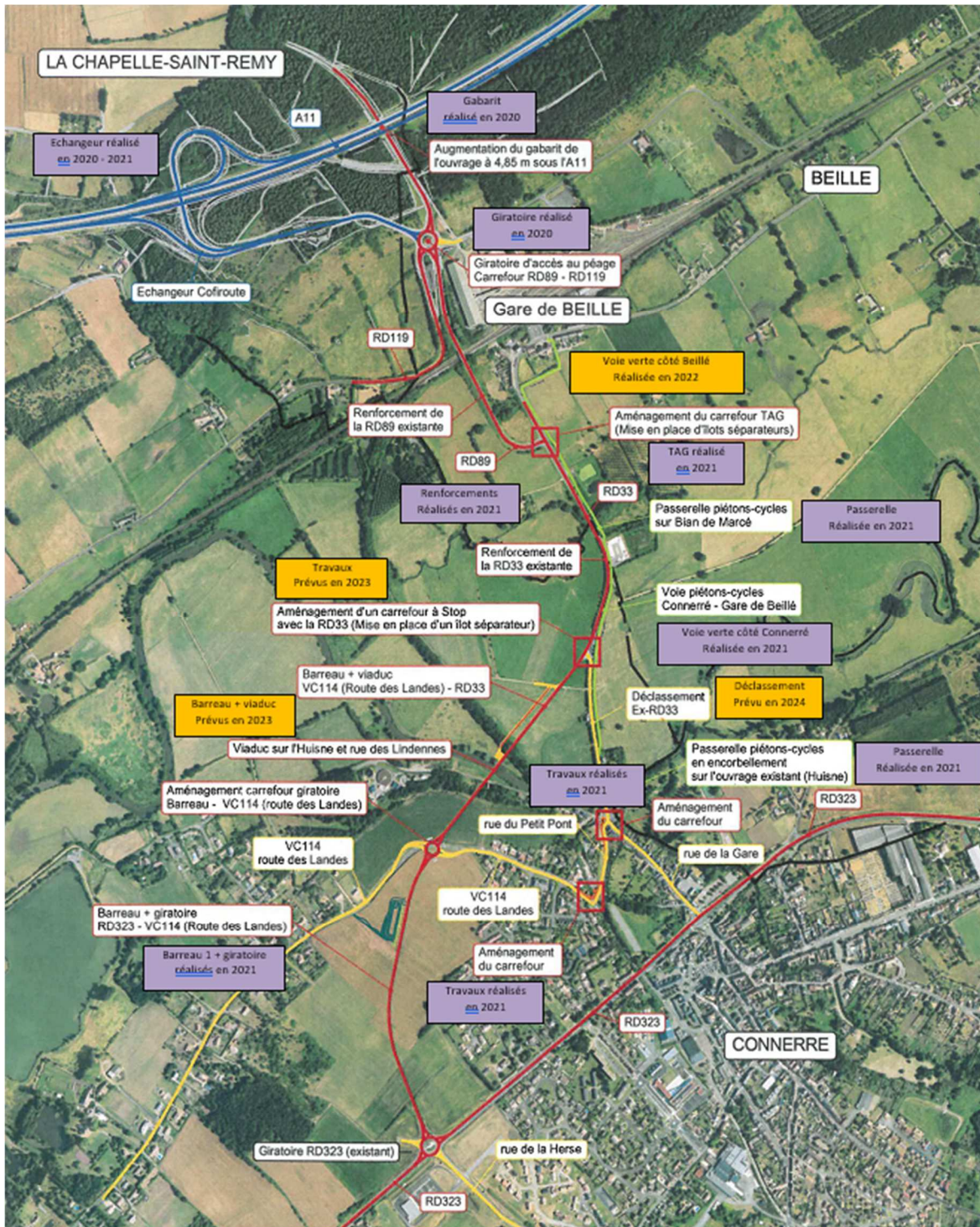
Le parti d'aménagement retenu est le suivant :

- ▶ Réutilisation des structures existantes (RD33, RD89, y compris le franchissement de la voie ferrée et l'ouvrage d'art sur le Bian de Marcé) ;
- ▶ Aménagement d'une route bidirectionnelle à 2 voies d'une largeur de chaussée minimale de 6,50 mètres, pour les sections en tracé neuf ;
- ▶ Mise en place d'échanges par carrefours aménagés (carrefour giratoire ou tourne-à-gauche) aux différentes intersections ;
- ▶ Franchissement de la vallée de l'Huisne par un viaduc (en phase définitive) ;
- ▶ Aménagement d'une voie piétons-cycles, d'une largeur minimale de 2,00 mètres plus 0,50 mètre de réserve de chaque côté, entre le bourg de Connerré et la gare de Beillé.

Le franchissement de la vallée inondable de l'Huisne nécessite la réalisation d'un viaduc, des précautions environnementales particulières et la mise en œuvre de procédures découlant de la loi sur l'eau. En outre, le barreau neuf intégrant ce viaduc représente à lui seul environ 60% du coût de l'opération globale.

En conséquence, le Département, maître d'ouvrage, a proposé un phasage de l'opération notamment pour ne pas retarder la mise en service de l'échangeur, outil majeur de développement.

Figure 4 : Plan des différents aménagements réalisés et à réaliser pour relier la RD323 à l'autoroute A11



Source : Notice de présentation, PROJET phase définitive, Conseil départemental de la Sarthe

Les aménagements de la phase transitoire dossier qui ont déjà été réalisés sont les suivants :

- ▶ Renforcement de la RD33 existante ;
- ▶ Renforcement des structures chaussées de la rue du Petit Pont et de la route des Landes ;
- ▶ Réalisation du barreau entre la route des Landes et la RD323 ;
- ▶ Création d'un giratoire à l'intersection de la voie nouvelle avec la route des Landes ;
- ▶ Voie piétons-cycles entre le bourg de Connerré et la gare de Beillé.

Depuis le mois de juin 2021, la phase transitoire est mise en service. La rue de la gare a été mise à sens unique pour l'ensemble des véhicules et un sens de circulation a été imposé aux poids lourds sur la route des Landes et le barreau, afin d'éviter leurs croisements et limiter la gêne aux habitants de cette rue.

Les aménagements complémentaires qui sont projetés pour la phase définitive sont les suivants :

- ▶ Franchissement du lit mineur de l'Huisne et de la rue des Lindennes par un viaduc d'une longueur de 132 mètres ;
- ▶ Franchissement du reste de la vallée par une voie en remblai et d'un ouvrage de décharge et d'un bassin de rétention.

4. Résumé non technique

Le présent dossier d'autorisation porte sur la réalisation des aménagements du barreau de liaison entre la RD33 et la RD323 à Connerré et d'une voie verte. La commune de Connerré (2934 habitants) se trouve sur la RD323 (ex RN23) entre Le Mans et La Ferté-Bernard distants de 45 kilomètres.

La section de la RD323 entre Le Mans et le nord-est du département de la Sarthe (vers Nogent-le-Rotrou et Chartres) assure des fonctions de distribution dans la Sarthe, mais aussi des fonctions de liaisons interrégionales (Le Mans/Chartres/Paris, Le Mans/Dreux).

Le projet se décompose en deux phases :

- ▶ Une phase transitoire qui comprend la création d'une voie nouvelle sur 850 m entre la RD323 et la VC 114, l'aménagement d'un giratoire entre la voie nouvelle et la VC 114. Cet aménagement a déjà été réalisé.
- ▶ Une phase définitive correspond à la liaison entre la branche nord du giratoire nouvellement créé et l'actuelle RD 33. Cette nouvelle voie franchit la vallée de l'Huisne au moyen d'un viaduc de 132 m de long. Elle sera donc en remblai dans le lit majeur de la rivière.

La phase transitoire a fait l'objet d'un dossier de déclaration au titre de la « Loi sur l'Eau » en 2020, ayant fait l'objet d'un récépissé de dépôt du dossier loi sur l'eau du barreau de liaison entre la RD323 et la VC114 et la voie verte entre Connerré et la gare de Beillé.

Le parti d'aménagement retenu est le suivant :

- ▶ Réutilisation des structures existantes (RD33, RD89, y compris le franchissement de la voie ferrée et l'ouvrage d'art sur le Bian de Marcé) ;
- ▶ Aménagement d'une route bidirectionnelle à 2 voies d'une largeur de chaussée minimale de 6,50 mètres, pour les sections en tracé neuf ;
- ▶ Mise en place d'échanges par carrefours aménagés (carrefour giratoire ou tourne-à-gauche) aux différentes intersections ;
- ▶ Franchissement de la vallée de l'Huisne par un viaduc (en phase définitive) ;
- ▶ Aménagement d'une voie piétons-cycles, d'une largeur minimale de 2,00 mètres plus 0,50 mètre de réserve de chaque côté, entre le bourg de Connerré et la gare de Beillé.

Cette branche Nord se trouve à cheval entre les deux rives de l'Huisne, la rivière qui s'écoule dans la partie Nord de Connerré. La zone d'étude représente une fenêtre d'analyse recouvrant à la fois le tracé de la future voie mais aussi d'éventuelles zones de compensation au Nord Est de la zone. La partie Sud de la zone d'étude se trouve dans la commune de Connerré, la partie Nord-Est se trouve dans la commune de Beillé et la partie Sud-Est fait partie de la commune de Duneau.

Au Sud-Ouest de cette zone d'étude, la rive Sud de l'Huisne est un plateau haut d'environ 20 m par rapport au reste de la zone d'étude. Les parcelles y ont majoritairement un usage agricole (maïs, blé, triticale). La zone d'étude recouvre un lotissement de la commune de Connerré. Quelques espaces boisés sont également présents à proximité de l'Huisne.

Sur la rive Nord, les parcelles sont essentiellement destinées aux prairies permanentes. Un talus boisé orienté selon un axe Nord-Ouest / Sud-Est séparent les prairies. La partie Nord de la zone d'étude comprend également la Route de la Gare ainsi que la rivière du Bian de Marcé qui l'intersecte.

Le projet de barreau de liaison entre dans le champ d'application des articles L214-1 du code de l'environnement, notamment du fait :

- ▶ Les eaux du bassin versant naturel sont pleinement déconnectées des eaux routières via des cunettes

- ▶ Interception d'un bassin versant routier d'une superficie d'environ 12,78 ha
- ▶ Remblaiement en zone inondable d'environ 12 389 m² et l'impact sur les écoulements naturels en crue. Cet impact est évalué par une modélisation hydraulique. La transparence hydraulique est assurée par des ouvrages de décharge.
- ▶ Remblaiement d'environ 1,1 ha de zones humides présentes dans le lit majeur. Cette surface est confirmée par des sondages pédologiques réalisés en février 2022

Analyse de la situation actuelle

En l'état actuel, l'ensemble des eaux pluviales du site ruissellent en suivant les pentes du terrain naturel. Elles sont ensuite collectées par des fossés puis ceux-ci se déversent vers des émissaires hydrauliques.

La zone d'étude se trouve dans la vallée de l'Huisne, en grande partie dans le lit majeur du cours d'eau. Au Sud-Ouest de cette zone d'étude, la rive Sud de l'Huisne est un plateau haut d'environ 20 m par rapport au reste de la zone d'étude. La topographie et le franchissement de ce cours d'eau sont des enjeux forts.

Un diagnostic règlementaire des zones humides a été réalisé. Le tracé du projet impacterait environ 1,1 ha de zones humides.

La partie Sud du tracé du projet se trouve en zone d'exposition forte au risque de retrait-gonflement des argiles.

La zone d'étude entrecoupe une ZNIEFF de type II, mais le tracé du barreau lui-même ne se trouve pas au droit de cette zone.

Le projet s'inscrit :

- ▶ A l'intérieur du périmètre du SDAGE¹ Loire-Bretagne et du périmètre du SAGE² de l'Huisne ;
- ▶ A l'intérieur du périmètre du Plan de Prévention des Risques Inondations de la Vallée de l'Huisne et le tracé se trouve en zone inondable (zone réglementaire forte).
- ▶ A l'extérieur d'un périmètre de protection d'un captage pour l'Alimentation en Eau Potable ou d'un site Natura 2000.

Incidences du projet et application de la séquence « éviter – réduire – compenser » pour les milieux aquatiques, la ressource en eau et les milieux naturels

La conception du projet ainsi que la définition de son mode de réalisation ont été effectuées en appliquant, de manière stricte et concrète, la séquence « éviter – réduire – compenser » concernant les incidences négatives, directes et indirectes, temporaires et permanentes sur l'eau, les milieux aquatiques, les zones humides les milieux naturels.

Ainsi, le projet est associé à différentes mesures environnementales qui seront appliquées lors des périodes de travaux et d'exploitation dont notamment :

- ▶ Application du décret du 08/03/1977, relatif au déversement des huiles et lubrifiants dans les eaux superficielles et souterraines permettant d'éviter toute pollution. En effet, les entreprises de chantier auront obligation de récupération, de stockage et d'élimination des huiles de vidange des engins lors de la phase travaux.
- ▶ Elaboration d'une notice de précautions. Préalablement aux travaux et à la suite d'une visite sur site, une notice de précautions à prendre sera élaborée.
- ▶ Préparation rigoureuse et suivi précis des travaux par le maître d'ouvrage. Il veillera particulièrement, au cours de la phase chantier, au respect de l'ensemble des prescriptions liées à la préservation de la qualité des eaux et des milieux naturels.
- ▶ Délimitation de la zone de chantier.

¹ SDAGE : Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux.

² SAGE : Schéma d'aménagement et de gestion des eaux.

- ▶ Réalisation d'aucun entretien d'engins de chantier sur le site.
- ▶ Evolution des engins de chantier interdite en dehors des emprises préalablement délimitées.
- ▶ Alerter le SDIS72, la DDT72 ainsi que l'ARS72 en cas de pollution accidentelle non contrôlable.
- ▶ Réalisation d'un viaduc afin d'éviter de modifier le profil en long et en travers de l'Huisne, réduire les impacts en termes de luminosité et ne pas constituer un obstacle à la continuité écologique.

Malgré la mise en œuvre de ces mesures d'évitement et compte-tenu de la nature du projet, des mesures de réduction sont prévues, à savoir notamment la gestion des eaux pluviales par deux ouvrages de rétention dimensionnés pour une pluie de retour égale à 10 ans et un débit de fuite de 3L/s/ha conformément au SDAGE Loire Bretagne.

Ces ouvrages vont également permettre d'abattre la pollution chronique et de contenir toute pollution accidentelle.

Du fait de l'absence d'incidences négatives résiduelles concernant les milieux aquatiques, la ressource en eau, aucune mesure compensatoire ne sera mise en œuvre.

Incidences du projet et application de la séquence « éviter – réduire – compenser » pour les zones humides

Des mesures d'éviter et de réduction seront mises en place afin de réduire les impacts sur les zones humides :

- ▶ L'évitement de tout stockage, stationnement au droit des zones humides
- ▶ La réalisation d'aucun entretien au droit du site et en particulier au droit des zones humides
- ▶ Planter et clôturer les emprises des zones humides non impactées
- ▶ Prévoir les travaux de défrichages et abattages spécifiques des zones humides en conditions de sol si possible ressuyé,
- ▶ Prévoir des solutions de roulement spécifiques en secteur de sol déclaré comme humide au niveau pédologique peu portant : plaques de répartition, plaques de roulement en bois, en évitant toute stabilisation du sol par apport de grave ;
- ▶ Nettoyer les engins avant l'accès aux secteurs de zones humides pour éviter tout transport de résidus d'espèces envahissantes,
- ▶ Trier les terres excavées issues du terrassement des voies,
- ▶ Stocker les terres séparément sur les emprises dédiées, en évitant tout compactage des terres et en limitant la hauteur (2 à 3 m) ;
- ▶ Utiliser les déblais triés issus des zones humides pour les besoins spécifiques de zones de compensation.

Des impacts résiduels demeurent, la surface retenue pour la compensation correspond aux **impacts directs permanents estimés à environ 1,1 ha.**

- ▶ La phase transitoire : Des zones humides ont été identifiées au droit de la voie verte. L'impact du projet est d'environ 2230 m²
- ▶ La phase définitive implique le remblaiement d'environ 9216 m² de zone humide présentes dans le lit majeur. Cette surface est confirmée par des sondages pédologiques réalisés en février 2022
- ▶ **Surface totale : 11 446 m².**

Les compensations suivantes sont donc prévues :

Phase transitoire

- ▶ **Site de compensation Bouloire groupe 2 : parcelle ZK 54 et ZK 55 sur Bouloire;**

Phase définitive

- ▶ **Site de compensation Beillé : parcelle 0ZA 42 sur Beillé;**
- ▶ **Site de compensation Conneré : parcelle 0ZC 69 sur Conneré;**
- ▶ **Site de compensation Bouloire groupe 3, parcelles ZK59 et ZK60 sur Bouloire;**
- ▶ **Site de compensation Bouloire groupe 4, parcelles ZK72 et ZK73 sur Bouloire;**
- ▶ **Site de compensation Bouloire groupe 6, parcelles ZK77, ZK78 et ZK79 sur Bouloire.**

Tableau 1 : Bilan du score fonctionnel des zones humides impactées en phase définitive

	Site n°1	Site n°2	Total
	Zone humide n°1	Zone humide n°2	
<i>Surface d'impact du projet en ha</i>	0,57	0,36	0,92
<i>Score fonctionnel global brut</i>	22	22	/
Score fonctionnel après pondération avec la surface d'impact	12	8	20

Figure 5 : Emprise du projet d'aménagement sur les zones humides alluviales (source : DEP. 72)

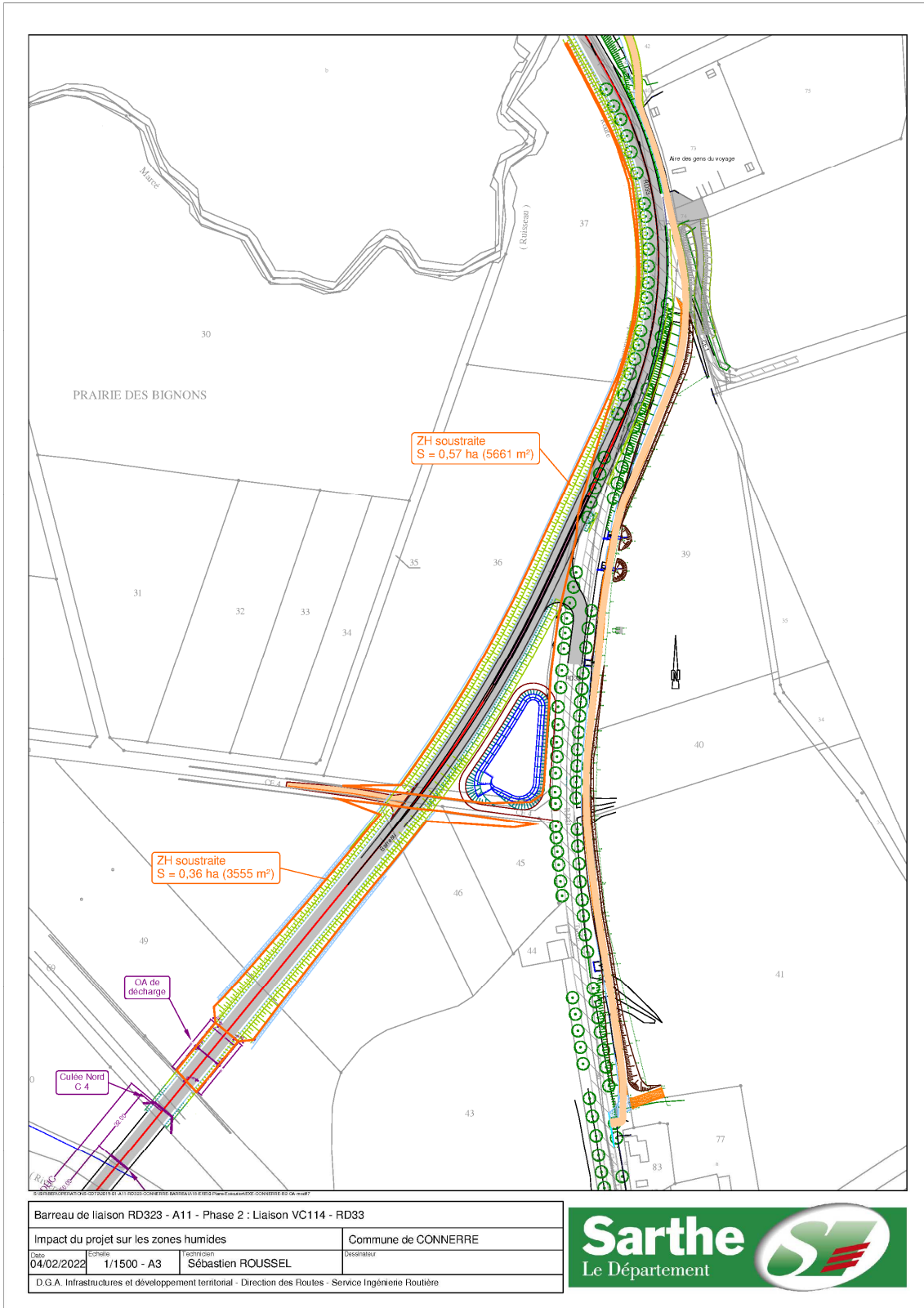


Tableau 2 : Bilan du score fonctionnel du gain lié à la restauration des différents sites de compensation (phase définitive)

	Site de compensation Beillé	Site de compensation Connerré	Site de compensation Bouloire groupe 3	Site de compensation Bouloire groupe 4	Site de compensation Bouloire groupe 6
Surface de restauration en ha	0,50	0,15	0,69	0,36	0,56
Score fonctionnel global brut	10	21	9	11	6
Score fonctionnel après pondération avec la surface de compensation	5	3	6	4	3

Tableau 3 : Comparaison des zones impactées et zones humides compensées (phase définitive)

	Zones humides impactées totales	Zones humides de compensation (phase finale)
Surface en ha	0,92	2,26
Score fonctionnel après pondération avec la surface d'impact	20	21

Total des phases transitoire et définitive :

Soit une surface totale de compensation de 2,78 ha pour l'ensemble du barreau (phase transitoire et phase finale) et donc une compensation globale à 243 % de la surface de zone humide impactée par le projet.

Incidences du projet et application de la séquence « éviter – réduire – compenser » pour les zones inondables.

Une modélisation a été réalisée par SCE en 2022 pour déterminer l'impact du projet sur le risque inondation.

Concernant l'impact de la voie verte, la piste cyclable déjà réalisée est en léger remblai au sein du lit majeur mais vient s'accoler sur le remblai plus important de la D33. Les continuités hydrauliques au droit de la D33 ne sont pas modifiées. Aucune incidence significative, que ce soit sur les niveaux d'eau, ou sur les vitesses d'écoulements, n'est engendrée par cet ouvrage pour la crue centennale. En particulier, les différences de niveaux d'eau restent largement inférieures à 1 cm.

Concernant le barreau de liaison, une mesure d'atténuation est nécessaire pour réduire son impact. Elle correspond à l'arasement d'une partie du merlon SNCF. Ainsi, la modélisation conclut à un impact inférieur à 1 cm au niveau des zones à enjeu (habitations rue des Lindennes). Il reste un secteur où l'impact est légèrement supérieur à 1 cm mais celui-ci est très restreint et à l'écart des enjeux les plus importants.

Conclusion

Le projet y compris les mesures d'évitement, de réduction et de compensation mises en œuvre, est :

- ▶ Compatible avec les objectifs généraux du PPRi de la Vallée de l'Huisne ;
- ▶ Compatible avec les orientations fondamentales, les orientations et les dispositions du SDAGE Loire-Bretagne ;
- ▶ Compatible avec les orientations et les dispositions du SAGE de l'Huisne.

Table des figures

<i>Figure 1 : Plan de situation à l'échelle communale</i>	5
<i>Figure 2 : Périmètre de la zone d'étude en vue aérienne</i>	6
<i>Figure 3 : Découpage des phases du projet</i>	7
<i>Figure 4 : Plan des différents aménagements réalisés et à réaliser pour relier la RD323 à l'autoroute A11</i>	9
<i>Figure 5 : Emprise du projet d'aménagement sur les zones humides alluviales (source : DEP. 72)</i>	15

Table des tableaux

<i>Tableau 1 : Bilan du score fonctionnel des zones humides impactées en phase définitive</i>	14
<i>Tableau 2 : Bilan du score fonctionnel du gain lié à la restauration des différents sites de compensation (phase définitive)</i>	16
<i>Tableau 3 : Comparaison des zones impactées et zones humides compensées (phase définitive)</i>	16



sce

Aménagement
& environnement

www.sce.fr

GRUPE KERAN