

Réalisation d'aménagements de sécurité et création d'un carrefour giratoire sur la route RD 357 entre Le Mans et Saint-Calais dans la Sarthe.

Annexe 8

1. Raisonnement ayant conduit au choix des créneaux présentés, en réponse à la demande de la DREAL datée du 12 juillet 2017.
2. Mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs principaux du projet sur l'environnement ou la santé humaine, en réponse à l'article 6.4 du formulaire de demande d'examen au cas par cas.

1. Choix des créneaux

Caractéristiques du projet

Le Département, sollicité par les élus locaux, a décidé d'aménager quatre créneaux de dépassement entre Ardenay-sur-Mérize et Saint-Calais. La RD 357 Est dans cette section est la seule ex-route nationale non doublée par une autoroute dans la Sarthe.

Le bilan est lourd en terme de sécurité routière : de 2011 à 2016, 27 accidents corporels, 8 morts et 32 blessés hospitalisés.

Entre Ardenay-sur-Mérize et Saint-Calais, la RD 357 supporte un trafic poids-lourds qui représente entre 18,1 à 24,7 % du trafic total sur l'année, selon les secteurs (en 2015). A la station de comptage permanent de Bouloire, où le taux est de 24,7 %, cela représente 1492 poids-lourds/jour en moyenne pour un trafic tous véhicules de 6040 véhicules/jour.

Cependant, l'observation du trafic les jours ouvrables montre que ce taux de poids-lourds atteint même 29,7 % du trafic moyen journalier, soit 1928 poids-lourds/jour.

Cela engendre une impatience des usagers des véhicules légers, avec des dépassements hasardeux et parfois illégaux qui conduisent à une insécurité routière croissante.

Un collectif d'usagers de la RD 357 s'est créé en mars 2017 pour souligner la dangerosité de cette route qu'il surnomme la « route de la mort » (Echo Sarthois 7/04/2017, Maine libre 24/05/2017).

Méthode pour définir les créneaux de dépassement

Le Département a recensé les zones où la création d'un créneau à 3 voies affectées (2 +1) de longueur significative (pas moins de 350 m de longueur utile hors dispositif de rabattement) pouvait être envisagée avec les critères suivants :

- peu d'habitations de bord de route ou d'accès riverains à des habitations ou exploitations agricoles,
- existence d'un différentiel de vitesse entre poids- lourds et véhicules légers : rampe, sortie de giratoire existant ou à créer,
- aucun cours d'eau à proximité,
- impact agricole limité,
- hors zone Natura 2000
- absence de difficultés topographiques importantes, pour éviter les remblais de grande hauteur.

Pour le créneau à 2 x 2 voies (site n°3) à chaussées séparées, les mêmes critères ont été utilisés, en privilégiant la réutilisation de la chaussée existante et la construction d'une nouvelle

chaussée en dehors d'une ZNIEFF. Toutefois, le différentiel de vitesse n'existait pas du fait de la topographie et de l'absence de carrefour giratoire. Aussi, sur ce créneau à chaussées séparées, il est proposé de limiter la vitesse à 90 km/h pour les poids-lourds et à 110 km/h pour les véhicules légers. Il convenait d'avoir une longueur suffisante utile hors dispositif d'extrémité pour pouvoir dépasser plusieurs poids lourds (1433 m dans le sens Le Mans-Saint-Calais, 1545 m dans le sens Saint-Calais- Le Mans).

Dans cette section, l'utilisation de deux créneaux à 3 voies l'un à la suite de l'autre a été étudiée mais, si elle était un peu moins coûteuse, cette solution était nettement moins efficace en termes de dépassement du fait de l'absence de différentiel de vitesse entre poids-lourds et véhicules légers.

2. Mesures environnementales

Mesures communes aux 4 sites :

Une étude hydraulique sera menée afin de mettre en place des dispositifs pour limiter les impacts sur le régime hydraulique naturel des exutoires. Cette étude prendra en compte l'ensemble des écoulements des voiries, incluant l'existant. Les techniques utilisées, bassins-tampon ou fossés écrêteurs, permettront également de jouer un rôle de rétention des pollutions le cas échéant.

Les haies champêtres supprimées seront compensées par la plantation de nouvelles haies champêtres sur un linéaire supérieur au linéaire initial. Les arbres abattus au niveau des forêts (tous les sites sauf le n°4) pourront faire l'objet de boisement de compensation.

Afin de limiter l'apport de matériaux pour les besoins du chantier, et donc la circulation des camions, les matériaux gravelo-terreux naturellement présents dans l'emprise seront réutilisés dans la mesure du possible (traitement de sol).

En phase chantier, plusieurs mesures seront prises afin de limiter les nuisances sur l'environnement et la santé humaine :

- arrosage si besoin pour éviter la dispersion de poussières
- mise en place de filtres à paille dans les fossés pour éviter la diffusion de boues pouvant être emportées vers les exutoires naturels.

Mesures spécifiques à certains sites :

Site n°1 (communes d'Ardenay-sur-Mérize et Saint-Mars-la-Brière)

Le site se situant en ZNIEFF, il sera tenu compte de la présence d'espèces au statut réglementé par le biais d'inventaires. Si l'existence de telles espèces est prouvée, des mesures compensatoires seront prises (déplacement,...).

Site n°3 (communes d'Ecorpain, Coudrecieux et Bouloire)

Un diagnostic des arbres situés en ZNIEFF dans la zone de sécurité au nord-est sera mené pour adapter le projet aux enjeux éventuels, et si besoin préserver les arbres en installant un dispositif de retenue. Le dispositif existant de clôtures à gibier sera complété au sud-ouest pour prévenir les collisions avec la grande faune.

Site n°4 (Montaillé)

Le Département s'efforcera de compenser la perte de surface agricole, notamment par réutilisation des emprises des voies démolies.