



**PRÉFET
DE LA RÉGION
NORMANDIE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

DÉCLARATION D'INTENTION

**du projet au titre de l'article L. 121-18 du Code de
l'environnement**

**RN12 – Déviation de Saint-Denis-sur-
Sarthon et à Pacé**

Direction Régionale de
l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement de Normandie

Service Mobilités et Infrastructures

Novembre 2021

1. Motivation et raisons d'être du projet

Contexte :

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 qui bénéficient néanmoins de cette infrastructure.

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. Ces projets permettront d'accompagner le développement économique du territoire mais devront également préserver les différentes composantes de l'environnement qui en font sa richesse.

Ainsi, 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 de nouvelles études en 2012 afin de définir un nouveau projet, mieux adapté au territoire, 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- 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 seront présentées à la future concertation publique.

L'opération est inscrite au CPER ex-Basse-Normandie 2015-2020 pour un montant de 4,8M€ correspondant aux études et acquisitions foncières.

Qui porte le projet ?

Le Préfet de Normandie porte, par délégation de la Ministre de la Transition Écologique et Solidaire, la maîtrise d'ouvrage de l'opération de déviation de Saint-Denis-sur-Sarthon .

La conduite opérationnelle est confiée à la DREAL Normandie :

DREAL Normandie, cité administrative
Service Mobilités et Infrastructures
Division Maîtrise d’Ouvrage des Projets Routiers
2 rue Saint-Sever
76032 Rouen Cedex
smi.dreal-normandie@developpement-durable.gouv.fr

Consistance et objectifs de l’opération :

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’Ouest de Saint-Denis-sur-Sarthon.

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 la déviation de Saint-Denis-sur-Sarthon ont été recherchés.

Le projet consiste en la création d’une portion de voirie neuve, se connectant au schéma 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

La largeur des fuseaux de variantes est variable et relativement importante (entre 50 m et 300 m de largeur). La recherche des variantes a intégré les sensibilités du milieu environnant vis-à-vis d’un projet d’infrastructure routière ;

La RN12 créée sera intégrée au domaine public national, tandis que l’infrastructure actuelle sera déclassée à l’exception des sections en aménagement sur place. Les passages supérieurs créés seront remis après construction au gestionnaire de la voie portée (commune pour les voies communales et département pour les routes départementales).

C’est ainsi que 5 variantes ont été proposées.

2. Liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet

Les communes susceptibles d'être affectées par le projet sont les suivantes : Gandelain Saint-Denis-sur-Sarthon, Ravigny et Pacé.

3. Incidences potentielles sur l'environnement

Le diagnostic complet du territoire mené dans le cadre des études d'opportunité de phase 2 a permis d'apprécier les incidences potentielles du projet sur l'environnement. L'analyse des impacts sera approfondie dans le cadre des études préalables à la DUP, une fois que les caractéristiques du projet auront été précisées.

Les impacts éventuels du projet concernent principalement :

- L'eau et les milieux aquatiques, avec les franchissements du Chandon et du Sarthon et la présence ponctuelle de zones humides ;
- Le patrimoine naturel, avec la présence de plusieurs espèces végétales rares ou menacées et d'habitats naturels à hauteur de la Vallée du Chandon et de la Vallée du Sarthon ;
- Le paysage à travers le franchissement des vallées semi-ouvertes au droit du Chandon et du Sarthon ;
- Le patrimoine culturel et historique avec la présence d'un site archéologique au niveau de la RD350 et deux périmètres de protection de monuments historiques ;
- L'agriculture, où des parcelles agricoles sont recensées au sein des tracés proposés ;
- Les risques naturels, du fait de la présence de zones inondables notamment au niveau de la Vallée du Sarthon et du ruisseau du Moulin de Chahains ;
- Les nuisances sonores pour les habitations les plus proches des tracés.

4. Mention des solutions alternatives envisagées

Cinq variantes ont été définies (cf plan en dernière page) :

- ABCDEF : 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 : déviation médiane de Saint-Denis-sur-Sarthon, longeant la 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 : déviation médiane de Saint-Denis-sur-Sarthon, longeant la voie ferrée entre Saint-Denis-sur-Sarthon et Pacé avec un contournement long de Pacé ;
- ABEF : 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 : déviation longue de Saint-Denis-sur-Sarthon, avec un contournement court de Pacé.

Ces variantes sont construites sur la base des grandes options de choix suivantes :

- Prendre en compte la RN12 actuelle et la possibilité, même partielle, d'un aménagement sur place,
- Prendre en compte la présence de la 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 seront des passages inférieurs afin de ne pas limiter le gabarit des convois exceptionnels.
- Limiter les terrassements,
- 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 la voie ferrée selon un ouvrage classique pour le passage d'une voie verte.

5. Modalités de concertation avec le public

La concertation sera réalisée selon les modalités de l'article L.121-16 du Code de l'Environnement.

La nouvelle phase de concertation a pour objectifs :

- d'informer l'ensemble des publics concernés par le projet,
- de recueillir les avis de chacun. L'ensemble du projet n'étant pas arrêté, ces avis pourront aider au choix de la variante et à la conception de l'aménagement routier,
- d'instaurer un 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.

Pour susciter le débat autour du projet et faciliter l'expression des acteurs du territoire, la concertation s'organise sur la base des outils suivants :

Deux réunions publiques seront organisées à Saint-Denis-sur-Sarthon. Elles seront ouvertes à tous.

L'ensemble des documents sera consultable sur

- 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 pourra 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.

Le droit d'initiative est à exprimer dans un délai de deux mois à compter de la date de publication de la présente déclaration d'intention par voie postale au Préfet de l'Orne : Préfecture de l'Orne – 39 rue Saint Blaise BP 529 – 61 018 Alençon cedex.

Le plan des variantes examinées est à retrouver ci-après.



