





ARRIVÉE SUR TOURS

-  Fuseau d'étude
-  Echangeur entre autoroute sans accès aux autres réseaux
-  Echangeur avec accès aux autres réseaux
-  Voie en projet

Echelle 1/100.000

II.4. EVALUATION ECONOMIQUE ET SOCIALE DES TRACES

(Cf Pièce E).

L'intérêt socio-économique des variantes a été évalué sur la totalité de l'itinéraire entre ROUEN et TOURS à partir d'une analyse multicritère portant sur :

- les flux de trafic ;
- les gains de temps de parcours ;
- les conditions de circulation pour les usagers des transports individuels et collectifs ;
- les conséquences pour l'agriculture, l'industrie, le bâtiment et les travaux publics, les commerces et services, l'urbanisme et le cadre de vie des zones proches du tracé ;
- l'aménagement du territoire, les échanges interrégionaux et internationaux ;
- le bilan économique global.

De cette comparaison, il ressort que :

● entre ALENÇON et LE MANS

Les deux solutions Nord-Est ou Nord-Ouest sont neutres du point de vue de l'aménagement du territoire national et des grandes liaisons interrégionales. Le choix relève donc d'options d'aménagement purement départementales. Le tracé Nord Est favorise la desserte de BEAUMONT-SUR-SARTHE et des secteurs de BALLON et MAROLLES-LES-BRAULTS. Il apporte aussi un avantage sensible aux relations MAMERS - LE MANS. Le tracé Nord-Ouest lui privilégie la desserte de FRESNAY-SUR-SARTHE.

● Arrivée au MANS et contournement du MANS

Une arrivée à l'Ouest du MANS en A1 et un contournement Ouest du MANS desservent mal l'agglomération mancelle mais favorisent les relations avec la BRETAGNE.

Une arrivée à l'Est du MANS en C1 ou C2 impose un allongement de parcours important pour les mouvements de trafic vers l'Ouest.

Une arrivée en B au Nord du MANS, assure une desserte de la Zone Industrielle Nord, un bon accès au MANS et permet une bonne distribution des trafics qui pour un tiers s'arrêtent au MANS, pour un tiers vont vers TOURS et pour un tiers vers l'Ouest. Un contournement Est du MANS permet la desserte des zones industrielles de CHANGÉ et CHAMPAGNÉ.

● entre LE MANS et TOURS

Les solutions Sud-Ouest desservent peu de population et d'activité à l'exception de CHATEAU-LA-VALLIERE. La solution Sud-Ouest H procure de plus un allongement de parcours important.

Le tracé Sud-Est est direct pour le trafic de transit mais il ne dessert que peu de population et d'activités. Il permet un branchement vers le LOIR ET CHER (VENDOME).

Les tracés Sud Centre irriguent bien la zone centrale avec les échangeurs prévus à ECOMMOY, MONTABON (pour la desserte de CHATEAU-DU-LOIR et la vallée du LOIR) et NEUILLÉ-PONT-PIERRE (différé). Ils déchargeront la RN 138 d'une grande partie de son trafic, en particulier les poids lourds. Une arrivée à PARÇAY - MESLAY assure un bon accès à TOURS et la continuité du trafic longue distance vers A 10.

III. PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE

(Cf pièce C : Plan général des travaux).

A l'issue des Etudes Préliminaires d'A.P.S., le fuseau de 1 Km à l'intérieur duquel sera située l'autoroute a été arrêté. A l'intérieur de ce fuseau, des variantes localisées ont été présentées pour le choix de la bande de 300 m sur la presque totalité du tracé.

Des études sur des variantes plus contrastées ont cependant été poursuivies dans 2 secteurs.

- sur les tracés Nord et Sud de ST PIERRE DE CHEVILLÉ concernant les départements de la SARTHE et de l'INDRE ET LOIRE.
- sur les variantes M et N entre NEUILLÉ-PONT-PIERRE et TOURS en INDRE ET LOIRE.

N.B. : Dans ce chapitre, les termes de "tracé", "variante", se rapportent à une bande de 300 m.

III.1. DESCRIPTION DE LA SECTION COURANTE

III.1.1. DEPARTEMENT DE L'ORNE

Le tracé de l'autoroute reprend le tracé de la déviation d'ALENÇON déclarée d'Utilité Publique le 24 avril 1991. Le tracé de la déviation d'ALENÇON a été conçu avec des caractéristiques géométriques qui permettent son classement en autoroute.

Il se développe sur les communes de :

- VALFRAMBERT sur une longueur de 550 m
- CERISÉ sur une longueur de 1 500 m.

Le reste de la déviation est située dans le département de la SARTHE.

III.1.2. DEPARTEMENT DE LA SARTHE

La déviation d'ALENÇON se poursuit sur les communes :

- LE CHEVAIN sur 1600 m
- ST PATERNE sur 3 350 m

L'autoroute se prolonge en tracé neuf vers le Sud sur les communes de :

- ARÇONNAY sur 500 m. Un échangeur est prévu au Sud du franchissement de la voie SNCF CAEN - TOURS.
- CHAMPFLEUR sur 2 050 m. Le tracé passe entre les deux zones boisées des «Bois de BARRÉE».
- BETHON sur 2 250 m. Elle passe à l'Ouest du poste électrique de CHAMPFLEUR, entamant le pied de la Butte de «VERMONT» par un déblai d'une hauteur maximum de 10 m.
- CHERISAY sur 2 200 m. Le tracé est sensiblement parallèle à la RN 138, 500 m environ à l'Est de celle-ci. Il tangente la commune de OISSEAU-LE-PETIT.
- FYÉ sur 1 800 m. Le tracé s'incurve vers l'Est. Il franchit la voie ferrée CAEN - TOURS et la vallée du ruisseau du ROSAY en fort remblai.
- ROUESSÉ-FONTAINE sur 3 800 m. Le tracé passe en limite Est du bois de BRESTEL. Il a été demandé que le tracé soit décalé au maximum vers l'Est pour ne pas empiéter sur le bois. Il coupe ensuite la RD 310 (MAMERS - SILLÉ-LE-GUILLAUME), passe en remblai dans la vallée de la SEMELLE et entaille le coteau Sud.

Autre variante étudiée sur les communes de BETHON, CHERISAY, FYÉ, ROUESSÉ-FONTAINE :

Une variante Est a été étudiée : elle diverge de la solution proposée au niveau de la butte de «VERMONT» et se rapproche du bourg de CHERISAY. Les 2 tracés se rejoignent au bois de BRESTEL.

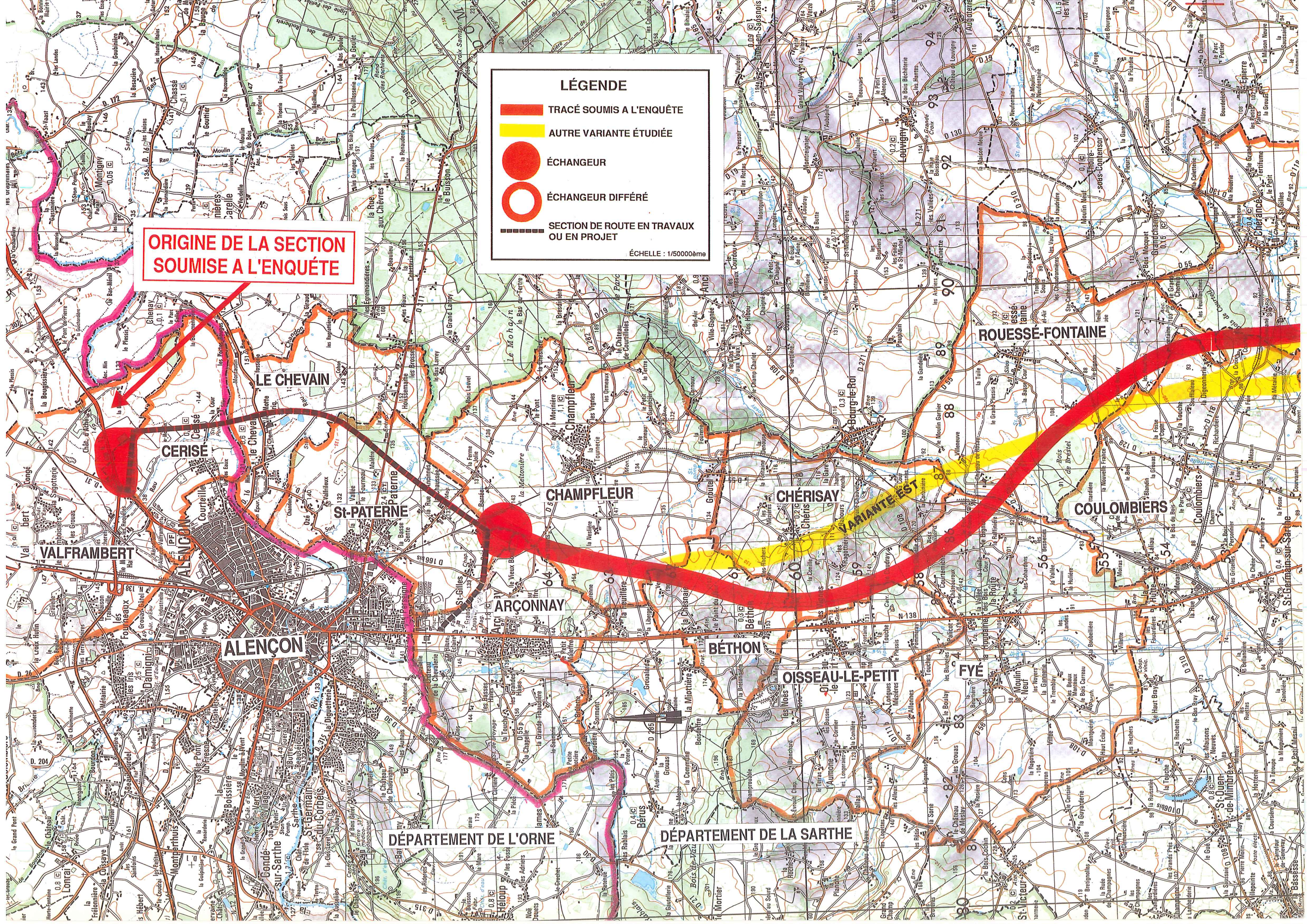
Cette variante n'a pas été retenue car elle est plus proche du bourg de CHERISAY, elle traverse de meilleurs terrains agricoles ainsi que le bois du COUDRAY et est plus près des captages de ROUESSÉ-FONTAINE quoique bien au-delà des périmètres de protection.

**ORIGINE DE LA SECTION
SOUMISE A L'ENQUÊTE**

LÉGENDE

- TRACÉ SOUMIS A L'ENQUÊTE
- AUTRE VARIANTE ÉTUDIÉE
- ÉCHANGEUR
- ÉCHANGEUR DIFFÉRÉ
- SECTION DE ROUTE EN TRAVAUX OU EN PROJET

ÉCHELLE : 1/50000ème



Le tracé passe ensuite successivement sur les communes de :

- **COULOMBIERS** sur 1 350 m. Le tracé se situe en limite Est de la commune. Il écorne la pointe Ouest du bois de «COURTEIL» et franchit la voie ferrée LA HUTTE-MAMERS.
- **CHERANCÉ** sur 900 m. Le tracé coupe la vallée de la BIENNE.
- **VIVOIN** sur 7 250 m. Le tracé passe entre le hameau de «CONGÉ-DES-GUERETS» (commune de VIVOIN) et la commune de DOUCELLES puis contourne l'agglomération de VIVOIN par l'Est.
- **DOUCELLES** sur 600 m Le tracé se situe à l'Ouest de l'agglomération.

Autres variantes étudiées sur les communes de COULOMBIERS, CHERANCÉ, VIVOIN, DOUCELLES

Un tracé Ouest a été étudié, entre le bois de BRESTEL et la RD 27 à VIVOIN : il évite le bois de «COURTEIL» par l'Ouest, passe en limite Est de la commune de PIACÉ et à l'Ouest du «GRAND COURCHALON». Il a été écarté essentiellement pour des considérations agricoles.

Un tracé intermédiaire entre le bois de «BRESTEL» et la vallée de la BIENNE a également été regardé mais non retenu en raison des contraintes agricoles.

Le tracé s'étend ensuite sur les communes de :

- **MARESCHE** sur 2 900 m. Le projet passe dans le bois de BOISCLAIREAU, franchit la voie SNCF CAEN - TOURS et traverse le bois du FROU. Il est prévu d'aménager un échangeur au niveau des RD 6, RD 47 pour desservir le secteur de BEAUMONT-SUR-SARTHE.
- **TEILLÉ** sur 600 m. Le tracé franchit la SARTHE à l'Est du hameau de CRUCÉ.
- **ST JEAN-D'ASSÉ** sur 4 950 m. Le tracé s'incurve vers l'Ouest et se rapproche progressivement de la RN 138

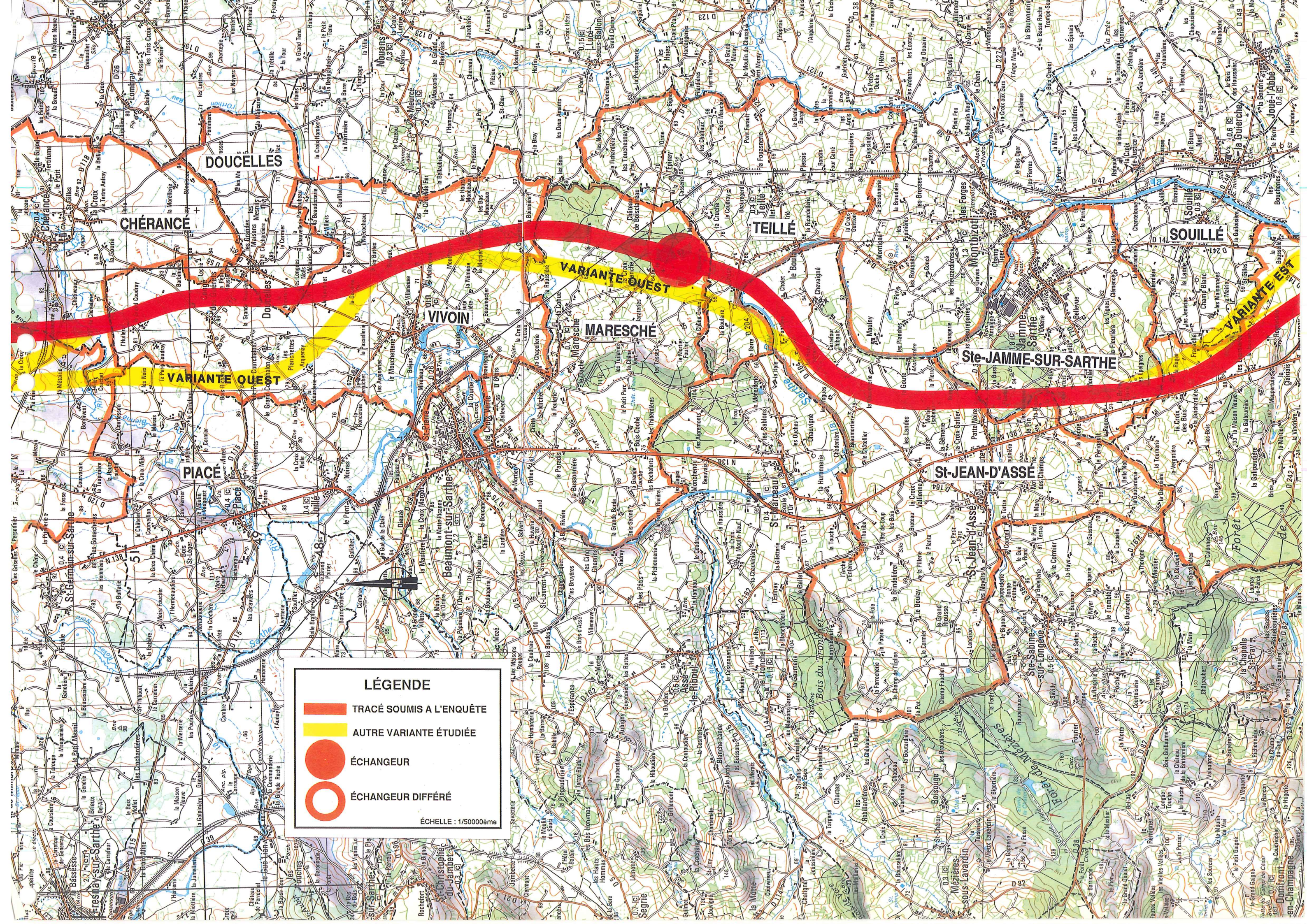
Autres variantes étudiées sur les communes de VIVOIN, TEILLÉ, ST JEAN D'ASSÉ.

Un tracé Ouest a été étudié entre la RD 27 à VIVOIN et le Sud de la rivière de la SARTHE à ST JEAN D'ASSÉ. Ce tracé évite par l'Ouest les zones boisées de BOISCLAIREAU et du FROU et franchit la SARTHE à l'Ouest du hameau de CRUCÉ. Ce tracé a été écarté au cours de la consultation car il perturbe l'exploitation de «LA BARRE» en bordure de la SARTHE à TEILLÉ et celle de «LA CROIX BLANCHE» à proximité de l'échangeur de MARESCHE.





Un tracé intermédiaire a également été écarté pour les mêmes raisons.

Le tracé se développe ensuite sur la commune de :

- **STE JAMME SUR SARTHE** sur 2 700 m. Le tracé passe à l'Ouest du bois d'ANTOIGNÉ dans une zone de relief un peu chahuté puis il vient tangenter la RN 138 en limite de commune de LA BAZOGE.



LÉGENDE

-  TRACÉ SOUMIS A L'ENQUÊTE
-  AUTRE VARIANTE ÉTUDIÉE
-  ÉCHANGEUR
-  ÉCHANGEUR DIFFÉRÉ

ÉCHELLE : 1/50000ème

DOUCELLES

CHÉRANCÉ

VARIANTE OUEST

PIACÉ

VIVOIN

MARESCHE

VARIANTE OUEST

TEILLE

Ste-JAMME-SUR-SARTHE

SOULLÉ

VARIANTE EST

St-JEAN-D'ASSÉ

Fresnay-sur-Sarthe

St-James

Domfront-en-Champagne

Le tracé se prolonge sur les communes de :

- **LA BAZOGE** sur 4 950 m. Le tracé s'écarte de la RN 138 vers l'Est, suit la déviation de LA BAZOGE.
- **NEUVILLE-SUR-SARTHE** sur 1 550 m. Le tracé se rapproche de la rivière LA SARTHE. Il interceptera sur cette commune la future ligne TGV de contournement du MANS, à proximité de «LA BARATIERE».

Autres variantes étudiées sur les communes de LA BAZOGE et NEUVILLE SUR SARTHE.

Un tracé Ouest a été étudié entre la RD 148 et ST SATURNIN : l'objectif de ce tracé est de suivre au plus près l'emprise de la déviation de LA BAZOGE. Il a été écarté pour des problèmes d'habitat.

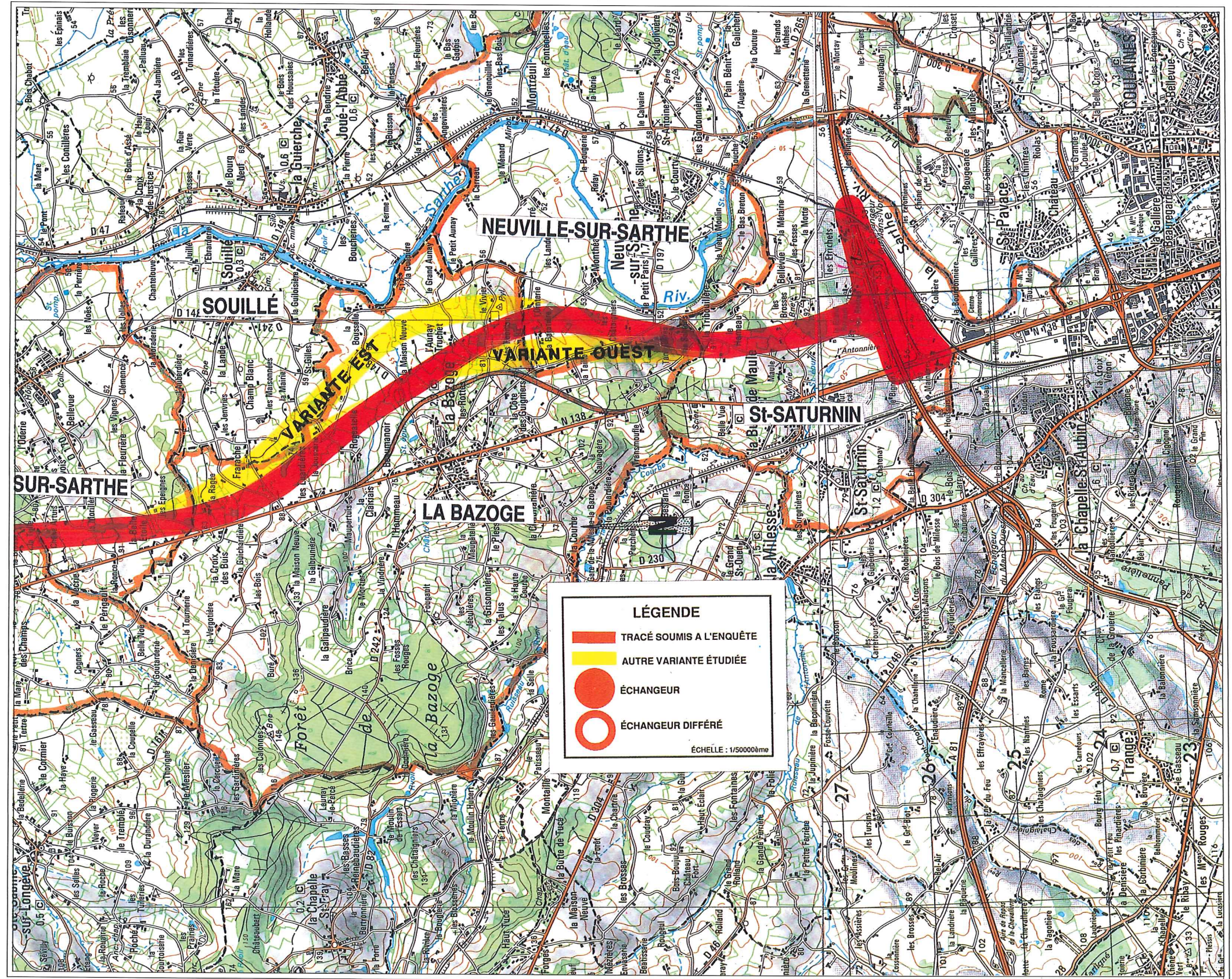
Un tracé Est a été envisagé entre STE JAMME-SUR-SARTHE et la future ligne TGV, cette variante concerne également la commune de SOUILLÉ. Elle a été écartée pour des considérations agricoles.

Un tracé intermédiaire a été écarté pour les mêmes raisons.

Le tracé se poursuit ensuite sur la commune de :

- **ST SATURNIN** sur 1 650 m. L'autoroute est située à l'Est de la RN 138, passe en fort déblai au Sud de la VC 2 puis rejoint l'autoroute A 11. Un échangeur complexe assurant la double fonction de bifurcation entre les 2 autoroutes et d'échangeur du «MANS Nord» avec la RN 138 sera situé à peu près dans les emprises actuelles de l'échangeur du «MANS Nord». L'espace compris entre l'autoroute A 11, la bretelle supportant le péage et la RN 138 sera occupé par le centre d'entretien de l'autoroute.

- **LE TRONC COMMUN A 11 - A 28**
Le tronc commun entre A 11 et A 28 en contournement Nord du MANS (9 Km) sera élargi à 2 x 3 voies dès que les conditions de circulation le nécessiteront conformément au cahier des charges actuel de la société concessionnaire. Il est précisé que les emprises déjà acquises pour l'autoroute A 11 ainsi que les ouvrages déjà réalisés permettent cet élargissement en section courante.

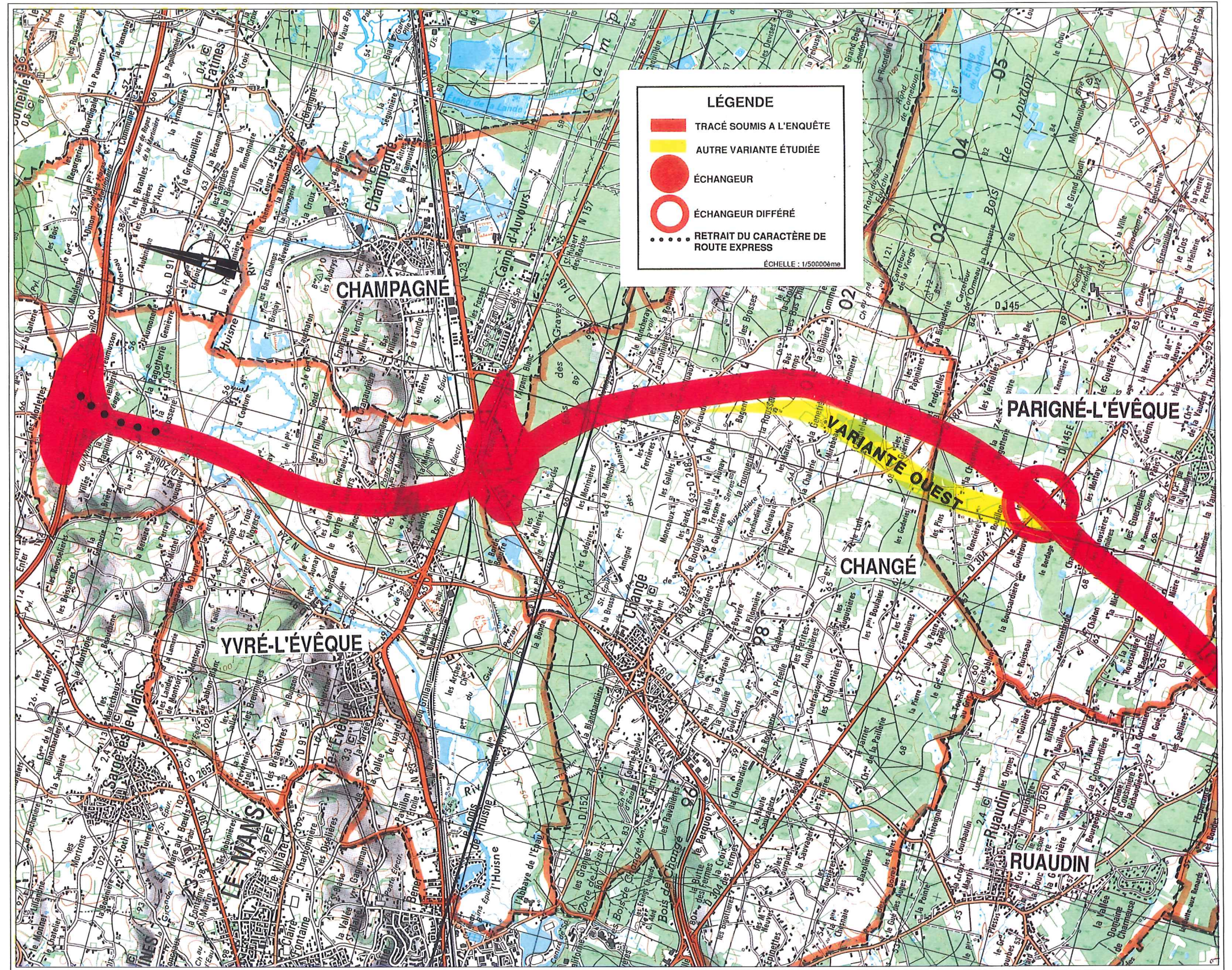


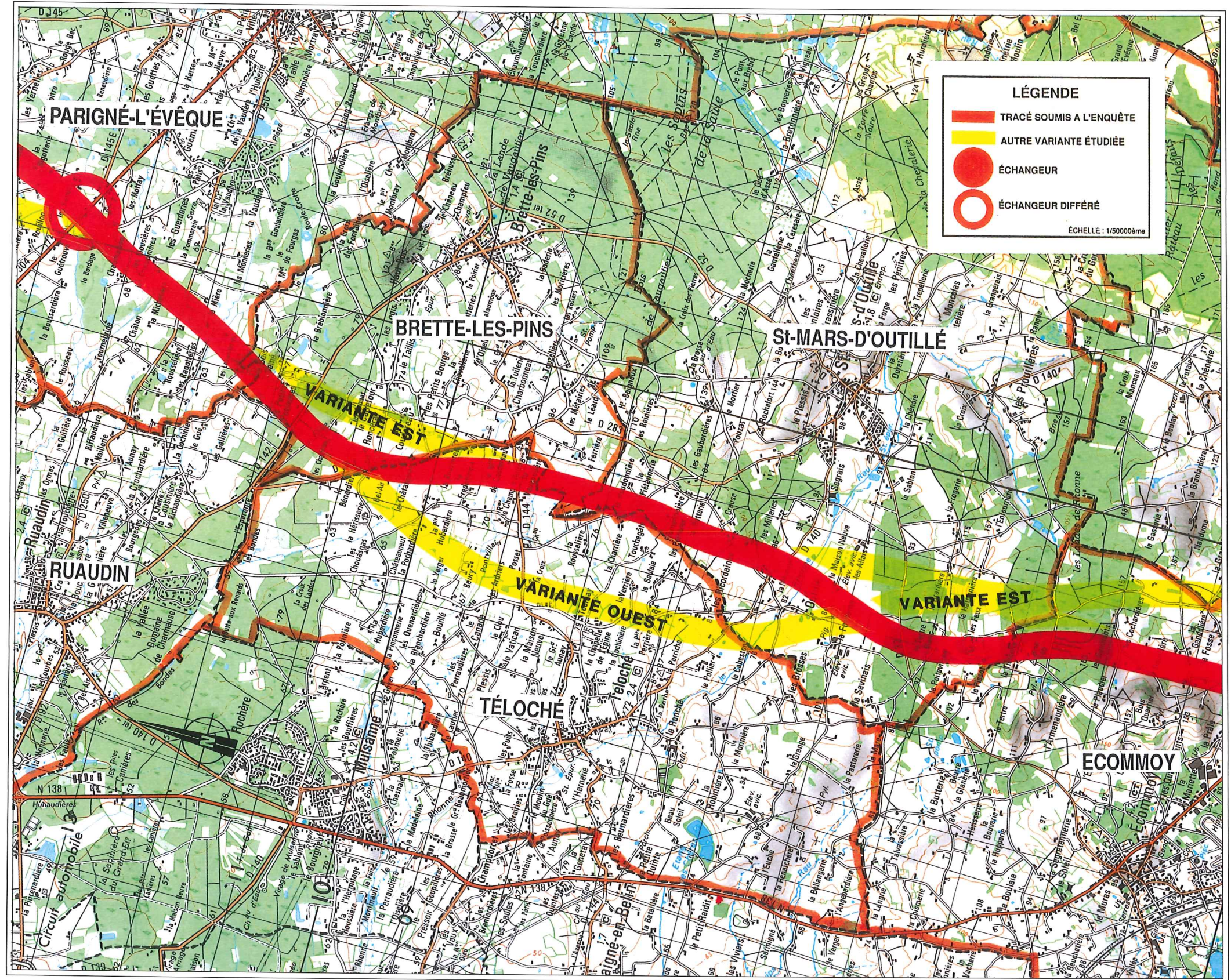
L'autoroute A 28 se débranche de A 11 à l'échangeur du MANS EST qui sera réaménagé. Elle s'étend ensuite sur les communes de :

- **YVRÉ L'ÉVEQUE** sur 5 300 m. Le tracé réutilise la RN 224 sur environ 1 Km puis s'en écarte vers l'Est. Il franchit la butte d'AUVOURS en déblai d'une vingtaine de mètres avec des remblais d'une douzaine de mètres aux pieds de la butte. Une solution de passage en tunnel dans la butte a été étudiée et écartée en raison du coût trop important. Le tracé intercepte ensuite successivement la RN 23 (PARIS - NANTES), la voie ferrée PARIS - LE MANS puis la RN 223 (déviation Sud-Est du MANS). Un échangeur sera aménagé pour permettre les mouvements entre l'autoroute A 28 et LE MANS Est par la RN 23, LE MANS Sud par la RN 223, PARIS par la RN 23, BLOIS par la RN 157. Cet échangeur assurera également les mouvements entre A 11 et ces mêmes directions. Le tracé tangente la commune de **CHAMPAGNÉ**.
- **CHANGÉ** sur 5 100 m. Le tracé traverse une zone où l'habitat présente un important caractère de mitage.
- **PARIGNÉ-L'ÉVEQUE** sur 4 200 m. Le tracé franchit la RD 304 entre «LE GUÉ TROUVÉ» et «LE LIARD». Un échangeur différé par rapport à la construction de l'autoroute est prévu avec la RD 304. L'autoroute traverse ensuite la zone boisée de «CHAUMAISSON».

Autre variante étudiée sur les communes de CHANGÉ et PARIGNÉ L'ÉVEQUE :

Un tracé Ouest a été étudié sur ces communes. Il a été écarté car il perturbe une exploitation agricole sur la commune de CHANGÉ et nuit à l'habitat sur la commune de PARIGNÉ L'ÉVEQUE.





Le tracé se prolonge sur les communes de :

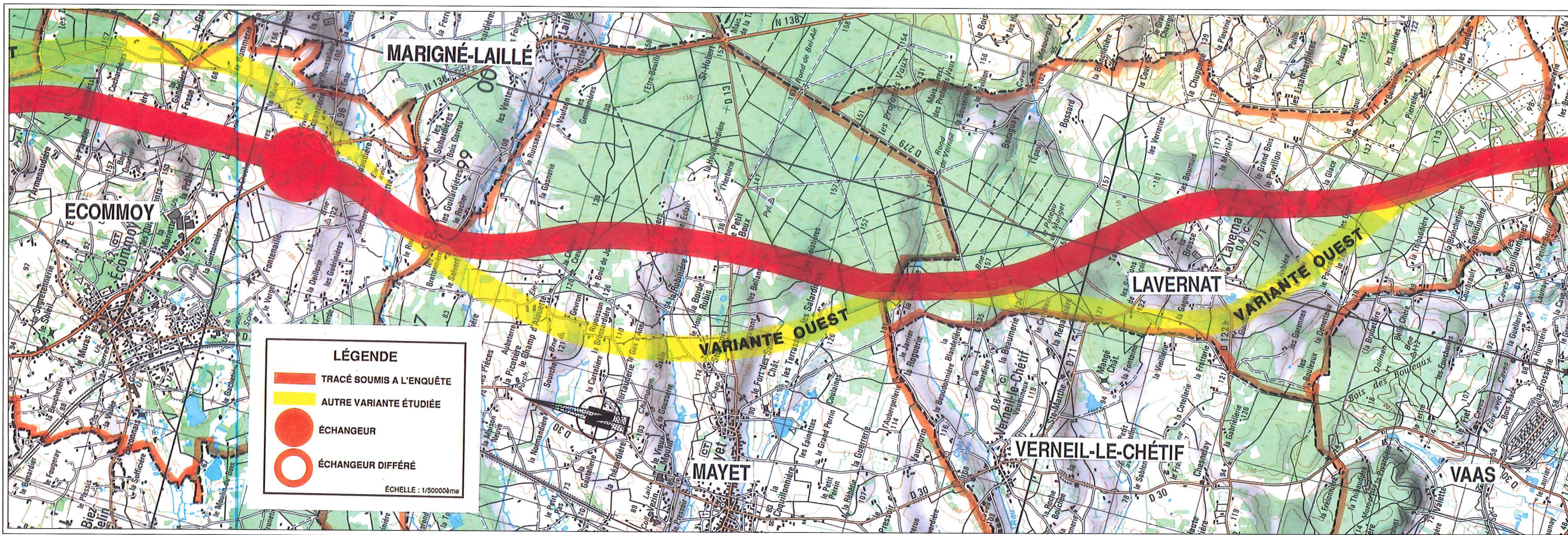
- **BRETTE-LES-PINS** sur 2 100 m.
- **TÉLOCHÉ** sur 2 100 m.
- **ST MARS D'OUTILLÉ** sur 5 400 m. Après avoir contourné le village d'OUTILLÉ par l'Est, le tracé monte sur le plateau entre «LES FEUX» et «LA TIERCERIE», là où la pente est la moins abrupte. Le profil en long présente une pente de importance sur environ 1 500 m.

Autres variantes étudiées sur les communes de BRETTE-LES-PINS, TÉLOCHÉ et ST-MARS-D'OUTILLÉ

Un tracé Est a été étudié sur la commune de BRETTE-LES-PINS. Il a été écarté pour des considérations agricoles.

Un tracé Ouest a été étudié sur la commune de TÉLOCHÉ ; il n'a pas été retenu car il est plus nuisant pour l'agriculture.

Un autre point de montée sur le plateau a été étudié un peu plus à l'Est : il a été écarté car pour respecter la pente limite autorisée sur autoroute, il aurait fallu entailler le coteau par un déblai très important.



Le tracé se développe ensuite sur la commune de :

● **ECOMMOY** sur 5 600 m. Le tracé redescend du plateau puis franchit la RN 138 à environ 300 m au Nord du carrefour avec la RD 96. Il est prévu d'aménager un échangeur entre A 28 et la RN 138. Le tracé tangente la commune de **MARIGNÉ-LAILLÉ**.

Autre variante étudiée sur la commune d'ECOMMOY.

Un tracé Est a été étudié, situé dans les «LANDES DE RHONNE» et redescendant ensuite le plateau. Bien que préférable pour les activités agricoles, ce tracé a été écarté pour des raisons techniques : la descente du plateau nécessite l'implantation d'une pente trop importante sur l'autoroute ce qui ne permet pas l'aménagement d'un échangeur dans de bonnes conditions de sécurité.

Le tracé traverse la commune de :

● **MAYET** sur 5 400 m. Le tracé passe à l'Est de l'agglomération, en limite Ouest du massif boisé de **BERCÉ**. Il empiète sur la partie domaniale du massif sur une longueur d'environ 600 m soit une emprise d'à peu près 5 hectares. Des passages pour animaux sauvages sont prévus pour rétablir leurs cheminements.

Autre variante étudiée sur la commune de MAYET :

*Un tracé plus à l'Ouest a été étudié : il a été écarté car il se situe en limite d'urbanisation de la commune (hameau de **STE CROIX**) et crée de ce fait des nuisances à l'habitat. Il perturbe également beaucoup plus l'agriculture, en particulier des zones de vergers.*

Le tracé se poursuit sur la commune de :

● **LAVERNAT** sur 8 000 m. Le tracé se situe à l'Est de l'agglomération dans une zone vallonnée. Les cheminements des animaux sauvages seront rétablis par des ouvrages spécifiques.

Autre variante étudiée sur la commune de LAVERNAT.

Un tracé a été étudié à l'Ouest de la commune. Il a été écarté au cours de la consultation, car il est plus visible du bourg et passe à proximité de zones de vergers.

III.1.3. DEPARTEMENT D'INDRE ET LOIRE

Le projet s'étend ensuite sur les communes du département d'INDRE ET LOIRE.

- **ST CHRISTOPHE SUR LE NAIS** sur 2 200 m. Le tracé passe en limite Nord-Est de la commune. Il franchit la RN 138 au sud de «LA BELLE ETOILE».
- **VILLEBOURG** sur 1 700 m. Le tracé prend une orientation sensiblement parallèle à celle de la RN 138.
- **BUEIL-EN-TOURAINNE** sur 2 200 m. Le tracé passe en limite Ouest de la commune, restant parallèle à la RN 138 à un peu plus d'1 Km de celle-ci.
- **NEUVY-LE-ROI** sur 5 800 m. Le tracé passe dans la partie Ouest de la commune, à l'Est des châteaux du «ROUVRE» et de «LA DONNETERIE».

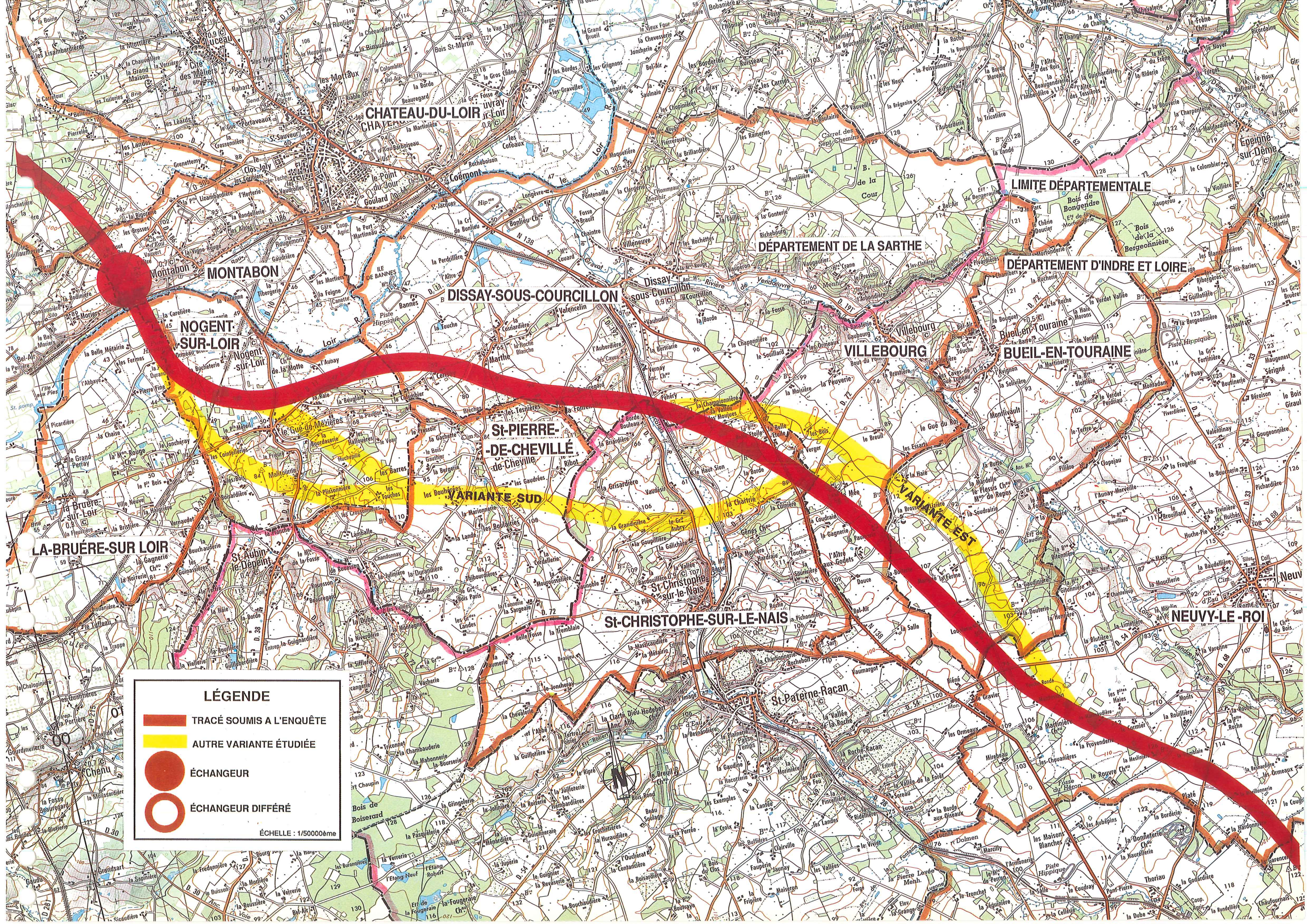
Le tracé traverse ensuite les communes de :

- **MONTABON** sur 1 300 m. Le tracé franchit la RD 305 (LE LUDE, CHATEAU-DU-LOIR) puis descend vers la vallée du LOIR. Il passe en déblai d'environ 20 m dans le coteau surplombant le LOIR. Il franchit par un viaduc LE LOIR et la voie ferrée LE MANS - TOURS.
- **NOGENT-SUR-LOIR** sur 4 200 m. Le tracé franchit la voie SNCF CHARTRES - BORDEAUX. Il contourne le village par l'Ouest.
- **LA BRUERE-SUR-LE-LOIR** sur 300 m.
- **DISSAY-SOUS-COURCILLON** sur 5 100 m. L'autoroute passe entre «MARTHE» et «CERISAY» puis franchit la rivière «L'ESCOTAIS» et la voie ferrée LE MANS - TOURS.

Autres variantes étudiées entre NOGENT-SUR-LOIR et NEUVY-LE-ROI.

Un tracé situé au Sud de l'agglomération de ST PIERRE DE CHEVILLÉ a été étudié passant soit à l'Ouest du «GUÉ DE MEZIERES», soit à l'Est ; il a été écarté à cause de son impact sur l'agriculture (vergers, zones de vignoble, AOC) et sur les monuments (manoir de VAU-DESIR). Tous les tracés étudiés dans cette zone traversent des zones de caves à contraintes géotechniques importantes.

Un tracé passant plus à l'Est sur les communes de VILLEBOURG et BUEIL-EN-TOURAINNE a également été analysé et écarté lors de la consultation.



LÉGENDE

- TRACÉ SOUMIS A L'ENQUÊTE
- AUTRE VARIANTE ÉTUDIÉE
- ÉCHANGEUR
- ÉCHANGEUR DIFFÉRÉ

ÉCHELLE : 1/50000ème

Le projet se développe ensuite sur les communes de :

● **NEUILLÉ - PONT-PIERRE** sur 3 100 m. Le tracé franchit la RD 766 entre «LE CLOT» et «LA CHE-NAIE». L'aménagement d'un échangeur y est prévu mais sa réalisation est différée.

● **ROUZIERS-DE-TOURAINÉ** sur 1 400 m. Le tracé passe dans la pointe Nord-Ouest de la commune.

● **ST ANTOINE DU ROCHER** sur 5 000 m. Le tracé passe en limite Est de la commune, entre les agglomérations de ROUZIERS DE TOURAINÉ et ST ANTOINE DU ROCHER. Il contourne le bois de LA CHARTRIE et le Golf d'ARDREE par l'Est. Il longe des lignes électriques haute tension.

● **CERELLES** sur 1 700 m. Le tracé franchit la vallée de LA CHOISILLE à l'Est de «BAIGNEUX». Il passe en déblai dans le coteau Nord et en remblai dans la vallée.

● **CHANCEAUX-SUR-CHOISILLE** sur 4 900 m. Le tracé franchit le coteau Sud de LA CHOISILLE en déblai. Il coupe la RD 29 au Sud du poste électrique : celle-ci sera rétablie par un ouvrage au-dessus de l'autoroute pour maintenir les liaisons entre le bourg de CHANCEAUX-SUR-CHOISILLE et son hameau de LANGENNERIE.

Le tracé passe ensuite au Sud de la ferme de «LA CHUTE» et au Nord du hameau de «BRAY».

Comme sur les communes précédentes, le tracé longe et coupe des lignes électriques à très haute tension. Le tracé a été calé en concertation avec les services concernés d'E.D.F. qui ont étudié et chiffré le coût des quelques déplacements de pylones nécessités par le passage de l'autoroute.

● **MONNAIE** sur 1 100 m. Le tracé contourne la ferme de «LA VALLEE» par l'Est et passe sous la voie ferrée à proximité de «LA GAUBERTELLE».

● **PARÇAY MESLAY** sur 1 100 m. Le tracé franchit la RN 10 à l'Est de la «PERAUDERIE» et rejoint l'autoroute A 10. Un échangeur sera aménagé à la jonction des 2 autoroutes.

Autre variante de tracé étudiée sur les communes de ROUZIERS-DE-TOURAINÉ, ST ANTOINE DU ROCHER, CERELLES, NOUZILLY, MONNAIE.

Un autre tracé dénommé "variante N" a été étudié sur ces communes. Il se décroche du tracé proposé à l'enquête au niveau de l'échangeur envisagé sur la RD 766 à NEUILLÉ-PONT-PIERRE et passe au Nord-Est du bourg de ROUZIERS-DE-TOURAINÉ. Il franchit la vallée très encaissée de la CHOISILLE DE BEAUMONT. Il se développe ensuite sur la commune de NOUZILLY, touche le bois de BAUDRY, franchit les 2 vallées profondes de LA PETITE CHOISILLE et de LA CHOISILLE en limite de ZNIEFF de type I. Il rejoint le tracé proposé au niveau du franchissement de la voie ferrée à "GAUBERTELLE".

Ce tracé a été écarté à cause de son impact sur l'environnement : il s'insère en effet dans un site remarquable. Le franchissement des 3 vallées très profondes et encaissées nécessiterait d'importants terrassements préjudiciables à la qualité paysagère du site et la construction d'un viaduc entraînant un surcoût important pour la construction de l'infrastructure.

Ce tracé porte également atteinte à l'entité forestière constituée par les bois de BAUDRY, de BEAUMONT et de MORTIER.