

**DREAL**

Pays de la Loire

*Bilan  
de concertation  
RN162*

*entre Laval et Château Gontier*

**BILAN DE CONCERTATION  
RN 162**



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET  
DE LA RÉGION  
PAYS DE LA LOIRE

direction régionale de l'environnement, de l'aménagement  
et du logement Pays de la Loire

## Historique du projet et contexte

### **Les premières réflexions sur l'aménagement de la RN162 au sud de Laval**

Les réflexions menées par l'État depuis le début des années 90 sur le parti d'aménagement de la RN162 au Sud de Laval se sont en premier lieu concrétisées par une décision ministérielle en date du 8 décembre 1997 qui fixait le parti d'aménagement à moyen terme (2015) de la RN162 :

- aménagement d'une artère interurbaine entre Laval et Entrammes
- aménagement qualitatif au sud d'Entrammes, avec créneaux de dépassement à 2x2 voies et sécurisation des points d'échanges avec la voirie locale

Les aménagements des créneaux d'Entrammes et de Villiers-Charlemagne ont été réalisés suite à cette décision.

En 2004, la DDE de la Mayenne a réalisé une étude de fuseaux qui a conclu à la faisabilité d'un aménagement sur place à 2x2 voies de la RN162 en dehors de quelques sections, notamment au droit de la vallée de l'Ouette.

### **Les suites du décret du 5 décembre 2005 sur la définition du réseau routier national structurant**

A la suite de la confirmation de l'inscription de la RN162 dans le réseau routier national, le ministre de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durables a décidé en date du 20 novembre 2007, le principe d'un aménagement à 2x2 voies de la RN162 entre le créneau d'Entrammes et Château-Gontier afin de limiter l'hétérogénéité du réseau.

Les études nécessaires à la définition précise du parti d'aménagement en prenant en considération à la fois les enjeux du territoire, les enjeux de desserte locale, la nature et le volume du trafic observé sur la voie ont donc

débutées.

Compte tenu des aménagements existants et notamment les créneaux d'Entrammes et de Villiers-Charlemagne, les partis d'aménagement techniquement possibles sont :

- **Option n°1 : voie aux caractéristiques autoroutières, limitée à 110 km/h avec statut de voie express**
- **Option n°2 : route à 2x2 voies au statut de route express, limitée à 110 km/h avec carrefours giratoires**
- **Option n°3 : route à 2x2 voies, sans restriction d'usage, limitée à 90 km/h avec carrefours giratoires**

Sur la base des études réalisées, l'État a engagé une concertation auprès de la population et des collectivités locales sur les différentes options d'aménagement et variantes proposées et analysées selon les modalités prévues par l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme.

Cette concertation s'est déroulée du 21 novembre 2011 au 11 janvier 2012 : **le présent document en constitue le bilan**

## Présentation du projet

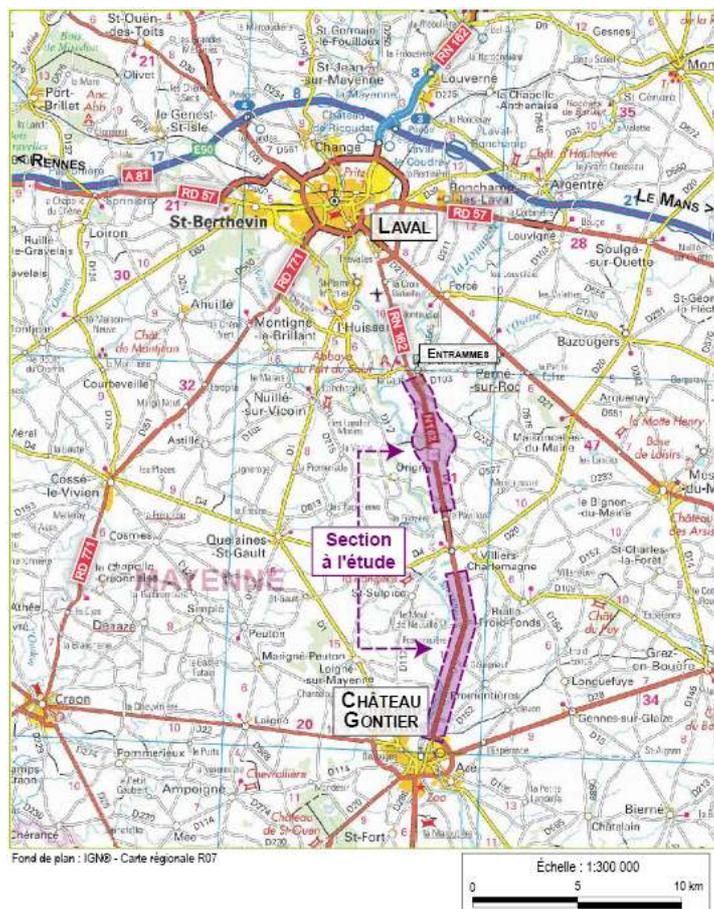
Le projet s'étend sur un peu plus de 19 kilomètres entre le sud de Laval (rond-point du Ribay à Entrammes) et la rocade de Château Gontier.

Il a pour objectif de répondre à différents enjeux du territoire :

- améliorer la lisibilité de l'infrastructure et la cohérence des aménagements pour une meilleure sécurité
- améliorer les conditions de déplacements et l'accessibilité du sud de la Mayenne au réseau routier aménagement à 2x2 voies
- préserver les activités agricoles
- participer à l'amélioration du cadre de vie
- préserver la faune et les espaces naturels

Pour répondre à l'ensemble de ces enjeux, les études engagées par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement des Pays de la Loire ont permis, dans un premier temps de dresser un diagnostic complet du territoire sur l'ensemble des thèmes : la sécurité, le trafic, la socio-économie, les milieux naturels, le milieu agricole, l'hydraulique, l'urbanisme et l'habitat, le milieu humain, le patrimoine, le paysage,...

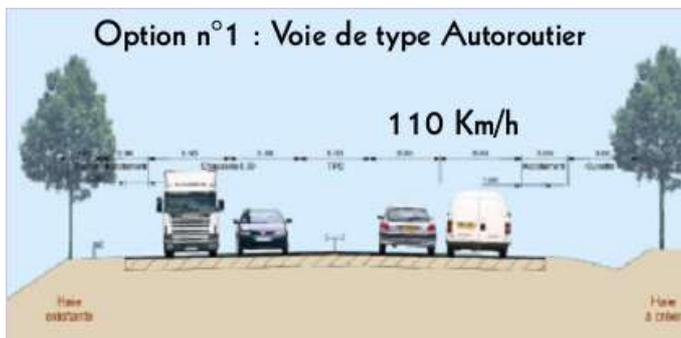
Les différents partis d'aménagement ont ensuite été étudiés, leurs avantages et inconvénients analysés et comparés avec le maintien de la situation actuelle sur la base d'une analyse multicritères.



Trois options d'aménagement ont ainsi été étudiées :

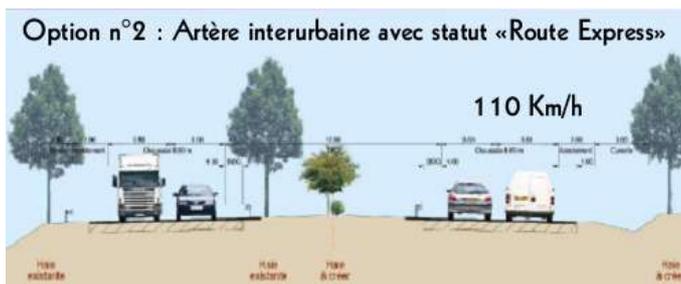
**La première option** est une route à 2x2 voies aux caractéristiques autoroutières, avec une circulation à 110 km/h. Le statut de route express lui sera conféré impliquant l'interdiction des accès riverains et de la circulation des véhicules lents tels que les engins agricoles et les cycles. Un itinéraire de substitution sera ainsi réalisé permettre leur circulation et les dessertes riveraines.

En dehors des carrefours d'extrémité, les points d'accès au nouvel aménagement seront limités aux échangeurs existants sur les créneaux d'Entrammes et de Villiers Charlemagne.



**La seconde option** est une route à 2x2 voies au statut de route express, limitée à 110 km/h. Le statut de la voie implique, là encore, la réalisation d'un itinéraire de substitution pour la circulation des véhicules lents.

Les points d'accès à la voie sont traités en carrefours giratoires, régulièrement répartis le long de l'itinéraire permettant une desserte du réseau viare et de la voie de substitution avec une interdistance de l'ordre de 3 kilomètres.



**La troisième option** est une route à 2x2 voies limitée à 90 km/h sans restrictions d'usages, permettant ainsi la circulation de l'ensemble des usagers. Les points d'accès, régulièrement répartis sont traités en carrefours plans.



Pour chacune des trois options d'aménagement, différentes variantes de passage ont été étudiées. La conception a néanmoins privilégié un aménagement sur place de la RN162 en prenant en considération les contraintes associées au type de voie et à la vitesse autorisée.

Compte tenu des caractéristiques de la voie actuelle, des sections en aménagement neuf ont ainsi du être envisagées. C'est notamment le cas de la traversée de la vallée de l'Ouette pour laquelle la réalisation d'un viaduc de 50 à 200m est nécessaire, selon les variantes, pour son franchissement et pour le secteur du « Tourniquet ».

Le coût de l'aménagement est variable selon les options : de 59 à 69 millions d'euros pour la troisième option limitée à 90 km/h, le coût passe de 78 à 85 millions d'euros pour les deux premières options limitées à 110 km/h. (valeur de référence septembre 2010)

## **Exposé des objectifs de la concertation et de son contexte juridique**

- les trafics prévisibles sur le projet et le réseau routier, et la présentation des caractéristiques techniques envisagées ;
- une analyse multicritères des options et des variantes proposées.

La concertation publique a été engagée par Monsieur le Préfet du département de Mayenne selon les dispositions de l'article L300-2 du code de l'Urbanisme.

Le projet d'aménagement de la RN162 entre Laval et Château-Gontier répond en effet aux critères de l'article R.300-1 du Code de l'Urbanisme qui prévoit qu'un « investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 € et conduisant la création de nouveaux ouvrages » soit soumis aux obligations de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, qui implique la conduite d'une concertation sur le projet.

Par extension, une concertation de type L300-2 est proposée sur l'ensemble des 7 communes concernées par l'aire d'étude :

- Entrammes;
- Maisoncelles du Maine;
- Villiers-Charlemagne;
- Loigné sur Mayenne;
- Fromentière;
- Azé;
- Château-Gontier.

Elle s'est appuyée sur un dossier de concertation, où figuraient :

- un rappel des études et décisions antérieures ;
- un rappel des procédures dans lesquelles se positionnait la concertation ;
- le contexte socio-économique du territoire sous l'influence des aires urbaines de Laval et de Château Gontier ;
- le contexte environnemental ;

La concertation visait à recueillir les avis sur les différentes options d'aménagement et variantes proposées et analysées afin d'éclairer le choix du maître d'ouvrage.

A l'issue de la concertation, il s'agissait pour l'État de se prononcer sur la poursuite du projet et le cas échéant de retenir une option d'aménagement ainsi que les variantes de passage.

## Modalités de concertation

Une première série de consultations des collectivités, des services de l'État et des chambres consulaires a été organisée à partir du printemps 2011. La DREAL Pays de la Loire a ainsi, par courrier du 25 mars 2011, transmis le projet de dossier de concertation :

- au Conseil Régional des Pays de la Loire;
- au Conseil Général de la Mayenne;
- aux 7 communes concernées par le périmètre d'étude (Entrammes, Maisoncelles sur Maine, Villiers Charlemagne, Fromentières, Loigné sur Mayenne, Azé et Château Gontier);
- à la communauté d'agglomération de Laval;
- à la communauté de commune du pays de Château-Gontier;
- à la communauté de commune du Pays de Meslay – Grez;
- à la Chambre d'Agriculture de la Mayenne;
- à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Laval et de la Mayenne;
- aux services déconcentrés de l'État concernés : DDT, DREAL, DIR Ouest;
- à la sous préfecture de Château-Gontier.

Cette première consultation avait pour objet le recueil des avis sur la forme du dossier de concertation.

A la suite de cette consultation et de la prise en compte des différentes remarques qui ont pu être formulées, le maître d'ouvrage, conformément aux dispositions de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, a sollicité, par courrier en date du 28 octobre 2011 l'avis des communes sur les modalités de la concertation.

Après avis des communes, les documents nécessaires à la tenue de la concertation publique ont été transmis par la DREAL le 17 novembre 2011.

Ces documents étaient composés :

- d'une note sur les modalités de la concertation;
- d'un dossier de concertation;
- de deux panneaux relatifs à « Pourquoi une concertation » et aux « scénarios d'aménagement envisagés »;
- d'un registre permettant le recueil de l'expression des habitants.

La concertation, ses modalités d'organisation et de communication ont fait l'objet d'une conférence de presse organisée par la sous-préfecture de Château-Gontier le 18 novembre 2011 permettant à la presse locale d'assurer une large information de la population.

Ouest-France

### 2x2 voies pour la RN162 : la parole aux habitants

Sept communes, entre Château-Gontier et Entrammes, sont concernées par ce projet de 2x2 voies qui s'étend sur 20 km. La concertation publique qui a démarré hier se poursuit jusqu'au 11 janvier.

**Le projet**  
Aménager la RN162, entre Entrammes et Château-Gontier, en 2x2 voies. Le projet s'étend sur 20 km et implique sept communes (1). Les raccordements routiers se feront au niveau de la future rocade nord de Château-Gontier et d'un pont sur la Ribay à Entrammes. En jeu : la sécurisation de cette voie, dont la majeure partie affective actuellement sur l'actuelle voie, hormis sur les deux créneaux de dépassement d'Entrammes et de Villiers-Charlemagne.

**Trois possibilités**  
Élaboré en 2007, l'étude préalable (2) ne dévoile aucun tracé définitif. Elle « dégage » trois options possibles : de conception de route. La première est dite de type autoroutier avec une circulation à 110 km/h. Elle implique la réalisation d'un itinéraire de substitution pour les véhicules qui ne pourraient y circuler comme les engins agricoles et les cycles. Elle présente également les plus de points d'achoppement, explique Nicolas Favrel, responsable de la division maître d'ouvrage à la Direction régionale de l'équipement, de l'aménagement et du logement (Dreal).

**Seconde option** : une 2x2 voies où la circulation serait limitée à 110 km/h mais avec des rochers pointés tous les 2 km. Là encore, un itinéraire de substitution est nécessaire. Dernière possibilité : une 2x2 voies limitée à 80 km/h, avec la présence, des deux côtés, de deux types d'engins pour ralentir y compris.

Selon ces trois projections, « un viaduc, long de 50 à 200 m, sera nécessaire pour franchir la vallée de l'Ouche », rapporte Damien Courbe, responsable opérations et notamment des investissements routiers dans le département pour la Dreal.



De gauche à droite : Nicolas Favrel et Damien Courbe, de la Dreal, et Jérôme Harrois, sous-préfet de Château-Gontier.

L'annonce sur les terres agricoles en ce sens : « 16 à 20 hectares ». « Vingt et un ou vingt-trois exploitations seraient concernées », indique-t-il.

**Coût**  
La troisième option est la moins coûteuse. Elle oscille entre 59,4 et 88,7 millions d'euros. Les deux possibilités de 2x2 voies à 110 km/h nécessitant des coûts estimés entre 78,4 et 85,3 millions d'euros.

**Concertation publique**  
Elle est ouverte depuis hier et se poursuit jusqu'au 11 janvier 2012. Les résultats de l'étude préalable et

les trois options possibles sont « accessibles dans les mairies des sept communes ». « Tout le monde peut les consulter et donner son avis », explique Jérôme Harrois, sous-préfet de Château-Gontier.

Une réunion publique se tiendra jeudi 15 décembre, à 16 h 30, à l'espace Coval, à Villiers-Charlemagne. Y seront notamment présentés : les autorités départementales, la Dreal, et Egis, le bureau d'études nantais chargé du dossier.

**Calendrier**  
Le bilan de cette concertation publique sera affiché au 1<sup>er</sup> semestre 2012. Le ministère de l'Environnement, du Développement durable et des Transports sera ensuite sollicité pour donner son avis. Aucune date précise pour l'instance connue quant à la concrétisation de cet aménagement.

Rose-Marie DUGUEN.

(1) Entrammes, Maisoncelles du Maine, Villiers-Charlemagne, Loigné-sur-Mayenne, Fromentières, Azé et Château-Gontier.  
(2) D'un montant de 800 000 €, elle a été financée par le conseil général (10 %), le conseil régional (40 %) et l'État.

Une réunion publique, annoncée par communiqué de presse, a été organisée le 15 décembre 2011 à Villiers-Charlemagne permettant à l'État de présenter l'historique, les objectifs et les enjeux de l'opération, les scénarios d'aménagement étudiés et leur analyse comparative dans le but de favoriser l'information des habitants et de compléter le recueil des expressions et de répondre aux divers questionnements de la population.

En complément, un avis formel, sur la base du dossier de concertation, a été sollicité par le Préfet de la Région Pays de la Loire, le 30 janvier 2012, sur le parti d'aménagement de la RN162 entre Laval et Château-Gontier aux :

- maires des communes concernées par l'aire d'étude;
- députés et sénateurs du secteur;
- président du Conseil Général;
- Syndicat Mixte des territoires des Pays de Laval et de Loiron;
- Chambre d'agriculture de la Mayenne;
- Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Laval et de Mayenne;
- autres services déconcentrés de l'État concernés : Délégation Territoriale de l'ARS Pays de la Loire en Mayenne, Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine de la Mayenne, DDCSPP de Mayenne.



**RN162**  
**Parti d'aménagement entre Laval et Château-Gontier**

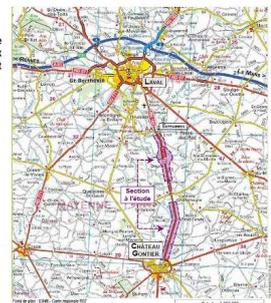
**CONCERTATION PUBLIQUE**  
**DU 21 NOVEMBRE 2011 AU 11 JANVIER 2012**

sur les communes de Entrammes, Maisoncelles du Maine, Villiers-Charlemagne, Loigné sur Mayenne, Fromentière, Azé, Château-Gontier

Dans toutes les mairies concernées, à leurs heures d'ouverture, seront mis en place et disponibles :  
- trois panneaux d'information  
- un exemplaire du dossier de concertation en libre consultation  
- un registre permettant le recueil des remarques et des avis des habitants

Une réunion publique complètera l'information : cette réunion se tiendra dans la commune de Villiers-Charlemagne le 15 décembre 2011 à 18h30, espace CORAIL, 5 Rue de la Tour d'Auvergne.

A cette occasion une exposition sera mise en place présentant les objectifs du projet, les enjeux identifiés, les scénarios d'aménagement étudiés et leur comparaison multicritères.



DREAL Pays de la Loire  
34, place Vienne - BP 32005 - 44022 NANTES CEDEX 1  
TELEPHONE : 02 53 46 57 24 - COURRIEL : [DREAL-Pays-de-la-Loire@developpement-durable.gouv.fr](mailto:DREAL-Pays-de-la-Loire@developpement-durable.gouv.fr)



## Bilan du dispositif concertation

La concertation s'est déroulée du 21 Novembre 2011 au 11 Janvier 2012 : cette période correspond à la période de mise à disposition des registres, d'organisation de la réunion publique ainsi à la tenue des expositions dans les mairies.

### Exposition dans les mairies

Une exposition de cinq panneaux a été mise en place dans la commune de Villiers-Charlemagne qui a accueilli la réunion publique. Ces panneaux, présentés en annexe, proposaient une synthèse du dossier de concertation reprenant les éléments suivants :

- l'organisation de la concertation ;
- le diagnostic sur l'ensemble des thèmes d'analyse du territoire ;
- la présentation des scénarios d'aménagement et leur comparaison selon une analyse multi-critères.

En complément, une exposition plus succincte sur la base de deux panneaux présentant le « pourquoi de la concertation » et « les scénarios d'aménagement proposés » a été mis en place dans l'ensemble des communes concernées par l'aire d'étude.

**LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT ENVISAGÉS**

La décision ministérielle de 30 novembre 2007 a affirmé le principe d'un aménagement à 2x2 voies de la RN162 entre Laval (gironde nord de crénau à 2x2 voies d'Entrammes) et Château-Gontier.

Compte tenu de trafic relativement modéré observé sur la voie et des fonctions de desserte locale assurées par la RN162, trois options d'aménagement ont été mises à l'étude :

- Option n°1 : Voie de type Autoroute** (110 km/h)
- Option n°2 : Artère interurbaine avec statut de voie express** (110 km/h)
- Option n°3 : Artère interurbaine sans restriction d'usages** (90 km/h)

**Option n°1 :** voie aux caractéristiques autoroutières avec statut de voie express impliquant la réalisation d'un rond-point de substitution pour les dessertes riveraines et les usages non autorisés (engins agricoles, cycles...).

**Option n°2 :** artère interurbaine avec statut de voie express impliquant la réalisation d'un rond-point de substitution pour les dessertes riveraines et les usages non autorisés (engins agricoles, cycles...).

**Option n°3 :** artère interurbaine sans restriction d'usages, limitée à 90km/h.

Le statut de route express des options n°1 et 2 autorise une vitesse de circulation à 110 km/h, interdit les arrêts riverains directs et implique des restrictions d'usages identiques à celles observées sur autoroutes.

**Les variantes** Au sein de chacune des options d'aménagement, différentes variantes de passage ont été étudiées.

**Transition entre la RN162 à 2x2 voies et le secteur urbanisé de Château-Gontier (options 1 et 2)**

**Ouvrage particulier lié au franchissement de la vallée de l'Ouette**

Les caractéristiques de ce viaduc sont variables selon les options d'aménagement et les variantes : de 115m à 200m pour les options n°1 et 2 et de 20m à 200m pour l'option n°3.

Pour toute information complémentaire, vous référer au dossier de concertation

## Les registres dans les mairies

Des registres ont été mis à disposition du public dans les 7 mairies concernées par le projet pendant toute la durée de la concertation.

Ils ont permis de recueillir près de 40 contributions réparties de la manière suivante :

- Château-Gontier : 3 contributions ;
- Entrammes : 15 contributions ;
- Fromentières : 9 contributions ;
- Maisoncelles du Maine : 4 contributions ;
- Villiers Charlemagne : 8 contributions.

La synthèse de ces contributions est détaillée par la suite.

Ces expositions ont permis une information synthétique sur les principaux éléments des études conduites et les scénarios proposés en complément du dossier de concertation.

**RN 162 - Parti d'aménagement entre Laval et Château-Gontier**  
**CONCERTATION PUBLIQUE**

**Pourquoi une concertation ?**

La concertation vise à recueillir les avis sur les différentes options d'aménagement et variantes proposées et analysées, selon les modalités prévues par l'article L300-2 de Code de l'Urbanisme.

Les réflexions menées par l'État depuis le début des années 90 sur le parti d'aménagement de la RN162 au Sud de Laval se sont, en premier lieu, concrétisées par une décision ministérielle en date du 8 décembre 1997 qui fixe le parti d'aménagement à moyen terme (2015) de la RN162 :

- aménagement d'une artère interurbaine entre Laval et Entrammes
- aménagement qualitatif au sud d'Entrammes, avec créneaux de dépassement à 2x2 voies et sécurisation des points d'échange avec la voirie locale

Les aménagements des créneaux d'Entrammes et de Villiers Charlemagne ont été réalisés suite à cette décision.

Par la suite, une étude de faisabilité a été conduite par la DDE de la Mayenne qui a conclu, en 2004, à la faisabilité d'un aménagement sur places à 2x2 voies de la RN162 en dehors de quelques sections, notamment au droit de la vallée de l'Ouette.

À la suite du décret du 5 décembre 2005, qui a confirmé la RN162 au sud de Laval dans le réseau routier national, le ministre de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durables a affirmé le principe d'un aménagement à 2x2 voies de la RN162 entre les créneaux d'Entrammes et Château-Gontier afin de limiter l'hétérogénéité du réseau. Il a donc demandé l'engagement des études nécessaires à la définition précise du parti d'aménagement en prenant en considération à la fois les enjeux du territoire, les enjeux de desserte locale, la nature et le volume du trafic observé sur la voie.

Compte tenu des aménagements existants et notamment les créneaux à 2x2 voies d'Entrammes et de Villiers-Charlemagne, les partis d'aménagement techniquement possibles sont :

- Option n°1 : voie aux caractéristiques autoroutières avec statut de voie express
- Option n°2 : artère interurbaine avec statut de voie express
- Option n°3 : artère interurbaine sans restriction d'usage

**Positionnement de la concertation dans le déroulement des procédures**

1997	2000/2001	2007	2011	2013	2013	Début de l'étude pré-concertation	Étude préliminaire	Étude de faisabilité	Appel à contributions	Traité	Mise en service
Concertation	Étude de faisabilité	Concertation	Concertation	Concertation	Concertation						

**Les objectifs du projet et des études engagées**

Les principaux objectifs auxquels doit répondre le projet d'aménagement de la RN162 entre Laval et Château-Gontier sont :

- améliorer la lisibilité de l'infrastructure et la cohérence des aménagements pour une meilleure sécurité ;
- Améliorer les conditions de déplacements et l'accessibilité du sud de la Mayenne au réseau routier aménagé à 2x2 voies ;
- Préserver les activités agricoles ;
- Participer à l'amélioration du cadre de vie ;
- Préserver la faune et les espaces naturels.

Les études engagées ont pour objectifs :

- de préciser le parti d'aménagement à long terme de la RN162 ;
- de proposer un diagnostic complet du territoire sur l'ensemble des thèmes : sécurité, trafic, socio-économique, milieu naturel, milieu agricole, hydraulique, urbanisme et habitat, milieu humain, patrimoine, paysage...
- d'établir et d'analyser les avantages et les inconvénients de chacun des partis d'aménagement proposés au regard du maintien de la situation actuelle sur la base d'une analyse multicritères.

Pour toute information complémentaire, vous référer au dossier de concertation

## Réunion publique

La réunion publique organisée le Jeudi 15 Décembre 2011 dans la salle polyvalente de Villiers Charlemagne a réuni près de 200 personnes.

Cette réunion s'est déroulée de la façon suivante :

- Introduction par Monsieur le sous préfet avec un rappel de l'historique des réflexions et des études menées sur la RN162 entre Laval et Château-Gontier ainsi que les principes retenus pour la concertation dans lesquels s'inscrit la réunion publique;
- Présentation du projet, du cadre réglementaire de la concertation, du contenu du dossier de concertation, des différents volets étudiés dans le cadre des études préalables et des enjeux de l'aménagement par la DREAL;
- Présentation des études réalisées par le bureau d'études EGIS;
- Échanges avec la salle.

Cette réunion a donné lieu à de riches et nombreux échanges entre le public et la maîtrise d'ouvrage permettant à la fois à la population d'exprimer son avis et ses préoccupations et à la maîtrise d'ouvrage d'explicitier les éléments d'information sur le projet.



## La composition de l'équipe de maîtrise d'ouvrage

La concertation a été menée par la Préfecture de la Mayenne représentée par Monsieur le sous préfet de Chateau-Gontier qui a animé la conférence de presse du 18 novembre et présidé la réunion publique du 15 Décembre.

La Maîtrise d'Ouvrage était représentée lors de la concertation par :

- M Jérôme HARNOIS, Sous Préfet de Château-Gontier;
- M Nicolas FAVREL, DREAL Pays de la Loire, responsable de la Division, Maîtrise d'Ouvrage;
- M Damien COURBE, DREAL Pays de la Loire, responsable d'Opération;
- M Stéphane LE MOING, CETE de l'Ouest, assistant à Maîtrise d'Ouvrage;
- M Jean Marc BOSSARD, EGIS;
- M Jean Philippe BAROIS, EGIS.

## La concertation sur le projet de la RN 162 dans la presse

La concertation, son déroulement et la réunion publique ont fait l'objet de communication auprès de la presse à travers une conférence de presse le 18 Novembre 2011 ainsi que deux communiqués de presse. Des extraits d'articles du journal Ouest France des 19, 20 et 22 novembre ainsi que des éditions des 17,18 et 22 décembre 2011 sont insérés dans le présent document afin d'illustrer le relais fait par la presse locale.



Nantes, le

### COMMUNIQUÉ DE PRESSE

#### RN162

#### Étude du parti d'aménagement entre Laval et Château-Gontier

#### Concertation publique/ Réunion publique

Le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement a engagé les études du parti d'aménagement de la RN162 entre Laval et Château Gontier. Cette étude d'un montant de 600k€, cofinancée par le Conseil régional des Pays de la Loire pour 40%, le Conseil général de la Mayenne pour 10% et l'État pour 50% a pour objectif de définir les caractéristiques de l'aménagement et de produire un dossier d'étude d'impact préalable à une déclaration d'utilité publique.

Avant d'arrêter un parti d'aménagement, une concertation publique formalisée régie par les dispositions de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme est menée.

Cette concertation **qui se déroule pendant 7 semaines et demie, du 21 novembre 2011 au 11 janvier 2012** vise à recueillir les avis de la population, des différents organismes et collectivités sur les options d'aménagement proposées et analysées pour la mise à 2\*2 voies de la RN162 entre Laval et Château-Gontier.

Sur l'ensemble des communes concernées (Entrammes, Maisonnelles du Maine, Villiers-Charlemagne, Loigné sur Mayenne, Fromentière, Azé et Château-Gontier), et pendant la durée de la période de concertation, une exposition permanente ainsi qu'un registre est mis à la disposition du public dans chaque mairie. Les riverains mais également toutes personnes concernées ou intéressées par l'aménagement ont la possibilité de venir y consulter le dossier ainsi que les panneaux d'exposition et d'y consigner leurs observations.

A l'issue de la concertation, l'Etat réalisera un bilan qui sera consultable pendant deux mois en mairie.

Trois options de parti d'aménagement sont proposées :

- Option n°1 : voie de type autoroutier au statut de voie express (110 km/h ; échangeurs dénivelés)
- Option n°2 : artère interurbaine avec statut de voie express (110 km/h ; giratoires tous les 3 km)
- Option n°3 : artère interurbaine sans restriction d'usage (90 km/h ; tous types de véhicules)

La **réunion publique** organisée pour compléter le dispositif de concertation se déroulera dans les locaux de la commune de Villiers-Charlemagne

**le jeudi 15 décembre 2011 à 18h30**

**Espace Corail**

**5 rue de la Tour d'Auvergne, Villiers-Charlemagne**

Cette réunion publique abordera les points suivants :

- l'historique
- les objectifs et enjeux
- la présentation des scénarios d'aménagement étudiés
- l'analyse multicritères

Elle se terminera par un temps d'échanges et de débats avec les participants.

Un bilan de cette réunion ainsi que des remarques inscrites dans les registres sera réalisé au printemps 2012 et sera consultable dans les différentes mairies concernées pendant 2 mois.

#### Contacts presse :

Nicolas Favrel  
Direction Régionale de l'Environnement, de  
l'Aménagement  
et du Logement des Pays de la Loire  
Division maîtrise d'ouvrage  
Téléphone : 02 53 46 57 35 fax : 02 53 46 57 27  
Mail : nicolas.favrel@developpement-durable.gouv.fr

## Remarques et avis émis

### Réunion publique du 15 Décembre 2011

Les principales remarques qui ont pu être exprimées au cours de cette réunion sont :

- inquiétude sur l'effet de coupure que pourra générer le nouvel aménagement notamment au niveau de la commune de Fromentière. Il est craint une augmentation de la difficulté de liaison entre les hameaux situés à l'opposé du bourg par rapport à la RN162 et des allongements de parcours;
- demande de mise en place d'ouvrages de franchissement de la RN162 afin limiter l'effet de coupure;
- impacts sur les temps de parcours entre les communes riveraines de l'aménagement et les principaux lieux de travail que sont Château-Gontier et Laval avec le risque, en fonction de l'option choisie, d'un allongement des parcours domicile – travail;
- différence d'appréciation de l'intérêt de l'aménagement et du choix de l'option entre les communes riveraines de la voie et les communes aux extrémités ;
- intérêt du maintien de la cohérence entre l'option n°1 et les aménagements existants que sont les créneaux d'Entrammes et de Villiers-Charlemagne;
- impact en terme charges d'entretien pour les collectivités de la création des voies de desserte locales et de l'itinéraire de substitution, notamment pour ce qui concerne les options n°1 et 2;
- critiques forte et partagée de la largeur importante d'emprises induite par la mise en place d'un TPC de 12m pour les options n°2 et 3 conduisant à une consommation jugée inutile d'espaces agricoles et pouvant avoir des impacts ponctuels fort (l'allée du château de Beaubigné, classé monument historique est donné en exemple);
- interrogation sur l'éventuelle mise en place d'un péage dans le cas où l'option n°1 serait retenue;
- évocation de la possibilité de mixer les options entre elles, notamment les options n°1 et 2 avec la mise en place de quelques carrefours giratoires pour l'option n°1 (ou de réduire le nombre de giratoires pour l'option n°2) afin de permettre un accès plus régulier à la voie et éviter par exemple le transfert du trafic de la RD233 dans Entrammes;
- inquiétude sur l'avenir des habitations du lieu dit Le Tourniquet;
- interrogation sur la possibilité de réalisation d'un aménagement foncier en parallèle de l'aménagement de l'infrastructure pour limiter les impacts sur les exploitations agricoles;
- demande d'information sur les suites de la procédure après la phase de concertation publique et notamment les modalités de choix de l'option d'aménagement de la RN162.

## La teneur des observations sur les registres

Les registres ont donné lieu à 39 contributions de la part de la population. Chaque contribution portée sur le registre par les habitants peut relever de plusieurs thématiques.

La synthèse de ces avis est formulée ci-dessous.

### Commune d'Entrammes (16 contributions) :

- 5 observations portent sur les nuisances sonores qui pourront être générées par le nouvel aménagement et induire des dépréciations des biens et/ou demandent la mise en place de protections phoniques efficaces;
- 5 observations portent sur la critique des allongements de parcours associés à l'option n°1 et/ou sur les effets de coupure générés par l'aménagement, notamment pour la profession agricole. Un cas porte l'impact négatif de la variante 3 des options 1 et 2 sur la vallée de l'Ouette qui s'éloigne fortement de la RN162 actuelle;
- 5 observations portent sur des souhaits de tracés au plus près de la RN actuelle permettant de limiter les nuisances et les impacts en terme de prélèvement d'emprises. Pour un cas le souhait de la limitation de l'effet d'emprise s'exprime à travers la réduction du profil en travers de l'option n°2 (mise en place d'un terre plein central de largeur minimale)
- 5 observations critiquent les conditions d'accès à la nouvelle infrastructure dans le cadre de l'option n°1 et privilégient l'option n°2 et/ou demandent des conditions d'accès sécurisés à la 2x2 voies;
- 3 observations privilégient l'option n°3 compte tenu des coûts;
- 2 observations portent sur des inquiétudes quant à la destruction d'habitations;
- 1 observation critique l'opportunité de l'option 3 eu égard à son faible apport

pour la collectivité.

- 1 observation porte information des sentiers de randonnées concernées par le projet et demande la mise en place d'une traversée sécurisée au lieu dit La Bétonnière

### Commune de Maisonscelles du Maine (4 contributions) :

- les 4 observations relèvent les inquiétudes quant aux conséquences de l'option n°1 sur les allongements de parcours. 2 des observations militent ainsi pour la mise en place de giratoires sur la 2x2 voies (cas des options n°2 et 3);
- 1 observation critique l'intérêt même de l'aménagement et milite pour l'option zéro (aucun aménagement).

### Commune de Villiers Charlemagne (8 contributions) :

- 3 avis sont favorables à l'option n°2 critiquant (2 observations) d'une part les conditions d'accès à la nouvelle infrastructure dans le cas de l'option n°1 en raison notamment des allongements de parcours induits et d'autre part l'intérêt de l'option n°3 par rapport à la situation actuelle en relation avec l'importance des travaux;
- 2 observations critiquent l'intérêt même du projet en raison de son coût élevé, des faibles gains en terme de temps, des impacts sur l'environnement, de l'absence de saturation actuelle de la RN162 ou encore de la priorité qui devrait être donnée à d'autres projets;
- 2 observations portent sur des inquiétudes quant aux conditions de desserte locale et d'accès aux parcelles agricoles;
- 1 observation relève les effets de coupure générés par l'aménagement et des impacts sur l'activité agricole;
- 1 observation critique sur le fond et la forme les exposés réalisés dans le cadre de la réunion publique et regrette que les problématiques de la réorganisation

foncières n'aient pas été suffisamment abordées;

- 1 observation demande un tracé au plus près de la RN actuelle et la limitation de la largeur du TPC (cas des options n°2 et 3) pour limiter l'effet d'emprise;
- 1 observation demande la mise en place de protections acoustiques.

**Commune de Fromentières (9 contributions) :**

- 3 observations s'inquiètent des nuisances sonores induites par l'aménagement et/ou demandent la création de protections acoustique;
- 4 observations critiquent les conditions d'accès aux parcelles et aux propriétés ainsi que de l'effet de coupure induit par l'aménagement, notamment pour la profession agricole. Les personnes qui se sont exprimées sur ce thème sont plus favorables à l'option n°2 (2 cas) ou n°1 (1cas);
- 4 observations s'inquiètent de l'effet d'emprises associé au projet et mettent en avant la surface consommée par l'aménagement notamment dans le cas des options 2 et 3 avec le terre plein central de 12m;
- 1 observation porte sur la transparence de l'infrastructure aux piétons et milite pour la mise en place de passages dénivelés adaptés aux piétons;
- 2 observations remettent en cause l'intérêt même du projet compte tenu du faible gain de temps et de l'impact sur la sécurité de l'augmentation des vitesses. Dans un cas il est proposé de remplacer l'aménagement par la réalisation de simples créneaux de dépassements, moins coûteux;
- 2 observations portent sur des inquiétudes quant aux conditions de rachats et d'indemnisation des propriétés ou terres touchées ou de compensation des préjudices subis;
- 1 observation demande la réalisation d'un réaménagement foncier et la

création de voies de desserte afin de préserver la fonctionnalité des exploitations;

- 1 observation traite des impacts de l'aménagement sur les eaux souterraines et l'alimentation des sources.

**Commune de Château Gontier (3 contributions) :**

- 1 observation est très favorable au projet en raison de son impact sur le plan de l'économie et de la sécurité routière.
- 1 avis est favorable à l'option 1 qui est en cohérence avec les créneaux réalisés à Entrammes et Villiers Charlemagne, et permet d'avoir une emprise plus réduite sur les terres agricoles (terre-plein central de 3 mètres au lieu de 12 mètres dans les options 2 et 3)
- 1 contribution d'un représentant de la FNAUT, Fédération Nationale des Associations d'Usagers et des Transports des Pays de la Loire :
  - regrette que la concertation se fasse sur un tronçon si court de la RN162 (Laval Château – Gontier) et non sur l'ensemble de la liaison Laval – Angers en intégrant les projets en cours ou projetés tels que les rocades sud et nord de Château Gontier;
  - s'interroge sur l'intérêt de réaliser rapidement l'aménagement de la RN162 compte tenu du niveau de trafic faible de la voie;
  - critique le contenu du dossier de concertation sur la prise en compte des transports collectifs, le calcul des indicateurs de rentabilité socio-économique, la présentation de l'analyse comparative des variantes notamment pour ce qui concerne le coûts des différentes options.

## Synthèse des avis écrits

### Avis des services de l'État

#### **Direction Régionales des Affaires Culturelles des Pays de la Loire**

L'architecte des Bâtiments de France fait mention de l'importance de la limitation des emprises de la future infrastructure au droit des monuments classés que sont les Châteaux de Beaubigné et d'Erbrée et notamment de leurs allées accédant à la RN12.

De ce fait, et compte tenu des profils en travers envisagés pour les différentes options, il est donné une préférence à l'option n°1 « Voie à caractéristiques autoroutières ».

#### **Direction Départementale de la Cohésion Sociale et de la Protection des Populations (DDCSPP)**

Le service Santé et Protection des Animaux et de l'Environnement de la DDCSPP rappelle la nécessité, pour les installations classées soumises à des impacts significatifs, de mettre en œuvre des procédures administratives lourdes pouvant être couteuses.

Ainsi, il est souhaité que le projet limite au maximum les interventions sur le parcellaire agricole des installations classées potentiellement impactées par le projet (14 des 61 exploitations de la zone d'étude sont des installations classées et 7 autres mettent leur terre à disposition d'installations classées).

#### **Agence Régionale de Santé (ARS) des Pays de la Loire**

L'ARS relève l'impact des nuisances sonores sur les populations et demande à ce que puissent être envisagées, sur la base d'études acoustiques détaillées à produire dans les phases ultérieures d'étude, des protections pour les habitations aujourd'hui éloignées de toute source de bruit et qui seront proches du futur tracé de la voie même si ces dernières restent en deçà des seuils réglementaires.

Elle rappelle également l'existence sur la zone d'étude de trois périmètres de protection

rapprochée de captage qui font l'objet d'arrêtés de déclaration d'utilité publique.

Enfin, elle souligne l'intérêt pour la prévention des risques routiers de la qualité d'accueil de la zone de repos de la Touche sur la commune de Fromentières.

### Avis des Chambres consulaires

#### **Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale (CCIT) de la Mayenne**

La CCIT se positionne pour l'option n°1 « Voie aux caractéristiques autoroutières » qui constitue, selon elle, la meilleure réponse à apporter aux enjeux stratégiques de développement de l'économie départementale.

Elle se positionne également pour les variantes n°1 pour le franchissement de la vallée de l'Ouette et du lieu dit « Le Tourniquet ».

#### **Chambre d'Agriculture de la Mayenne**

La Chambre d'Agriculture de la Mayenne affirme son souhait de limiter au maximum les emprises agricoles et les coupures d'exploitations notamment par :

- la remise en cause de la mise en place d'un TPC de 12m pour les options 2 et 3 sur une partie du tracé;
- le rejet de la variante n°3 des options 1 et 2 pour le franchissement de la vallée de l'Ouette dont l'impact sur les exploitations agricoles est le plus fort.;

Elle insiste par ailleurs sur la nécessité d'une compensation intégrale des préjudices professionnels agricoles se traduisant par :

- la compensation des pertes de terres par la mobilisation de réserves foncières;
- le rétablissement des accès aux parcelles et la prise en compte des allongements de parcours;
- la mise en place d'un aménagement foncier.

Elle souligne enfin l'importance d'intégrer

l'ensemble des impacts sur l'agriculture pour la définition des compensations agricoles, y compris ceux liés aux mesures compensatoires environnementales qui pourront être mises en place. Dans ce cas, elle souhaite que les études correspondantes soient réalisées en étroite concertation avec la profession agricole.

## **Avis des collectivités locales**

### **Commune d'Azé**

Les élus de la commune d'Azé regrettent que le périmètre de l'étude d'aménagement de la RN162 n'ait pas été étendu à l'ensemble de l'axe Laval – Angers.

Ils se positionnent en faveur de l'option n°1 « Voie à caractéristiques autoroutières » en soulignant l'importance de la prise en compte du projet de contournement Nord de l'agglomération de Château-Gontier.

### **Commune de Loigné sur Mayenne**

La Commune souligne qu'elle n'est pas directement impactée par le projet d'aménagement de la route nationale. Elle est cependant favorable au désenclavement routier indispensable au développement économique par la mise en place d'une voie rapide à 2x2 voies qui permettrait une liaison Laval-Angers avec des accès aux autoroutes qui desservent la région des Pays de la Loire.

### **Avis commun des communes d'Entrammes, Fromentières, Maisoncelles du Maine, et Villiers Charlemagne**

Les communes rejettent l'hypothèse de l'option zéro consistant à ne pas réaliser d'aménagement.

Ils soulignent les contraintes générées par un aménagement sur les exploitations agricoles notamment pour ce qui concerne les liens de part et d'autres de la route nationale. A ce titre, ils s'interrogent sur les ouvrages de franchissement de la voie et soulignent l'importance de la mise en place d'ouvrages de rétablissement. Il s'interrogent également sur la possibilité de mettre en œuvre un réaménagement foncier.

Concernant les options d'aménagement, ils considèrent que :

- l'option n°1 génère des allongements de parcours et une augmentation du linéaire de voiries communales peu compatibles avec un objectif de réduction des dépenses liées aux trajets des particuliers et avec les budgets communaux. La limitation du linéaire de voiries de desserte et de substitution constituent à ce titre un enjeu particulièrement fort pour les communes riveraines;
- les options n°2 et 3 génèrent des consommations d'espaces importantes compte tenu de la mise en place d'une TPC de 12m.

Ils relèvent l'exigence d'une desserte régulière du territoire par la future 2x2 voies pour d'une part limiter les allongements de parcours et d'autre part assurer un accès rapide à la nouvelle infrastructure.

Sur ces bases, les communes suggèrent l'étude d'une option n°2bis consistant à la réalisation :

- d'une route à 2x2 voies à 110 km/h avec un TPC de 3m;
- de 4 points d'échanges sous forme de giratoires en compléments des deux échangeurs existants et du raccordement du contournement nord de Château Gontier : avec la RD233 au sud d'Entrammes, avec la RD257 au lieu dit La Loge, avec la RD605 au lieu dit Le Tourniquet, avec la RD591 pour l'accès à Fromentières.

Dans le cadre de la consultation préalable à la concertation publique, les avis suivants avaient par ailleurs été exprimés :

### **Commune d'Entrammes**

La commune d'Entrammes soulignait, en complément de l'avis commun ci-dessus :

- l'importance de la prise en compte de l'impact sonore attaché à la réalisation d'une nouvelle infrastructure à 2x2

voies;

- son souhait d'un franchissement de la vallée de l'Ouette au plus près du tracé actuel afin de limiter d'une part les prélèvements d'emprises sur les espaces agricoles et d'autres part les impacts sur le massif boisé.

### **Commune de Château Gontier**

La commune de Château-Gontier s'était prononcée favorablement à l'aménagement d'une voie à caractéristiques autoroutières en insistant sur l'exigence de la mise en place de protections acoustiques pour les habitations riveraines.

### **Communauté d'agglomération de Laval**

La communauté d'agglomération de Laval se prononçait favorablement à l'option n°1 qui apporte le plus d'amélioration par rapport à la situation actuelle. Elle soulignait en outre :

- la sensibilité des exploitations agricoles au projet et l'exigence de ne pas générer de dégradation des conditions de travail des agriculteurs;
- l'importance de la mise en place de nombreux franchissements dénivelés pour assurer la transparence de l'infrastructure;
- la nécessité d'un raccordement de la RD233 à la RN162 afin de ne pas renvoyer le trafic dans l'agglomération d'Entrammes.

Elle regrette enfin que le périmètre d'étude n'ait pas été étendu vers le Nord de l'agglomération.

### **Conseil Général de Mayenne**

Le Conseil Général se prononce favorablement à l'option n°1 « Voie à caractéristiques autoroutière » qui semble plus satisfaisant pour le développement du territoire.

Il indique en outre :

- que le raccordement de la RD233 via la commune d'Entrammes avec le transfert du trafic dans l'agglomération n'est pas acceptable;

- que la charte « agriculture et urbanisme » prévoit que l'aire d'étude à l'intérieur de laquelle sont évalués les dommages causés sur les structures agricoles doit s'étendre sur 25 fois l'emprise de l'ouvrage linéaire;
- l'importance d'une analyse fine des impacts sur les exploitations agricoles afin de mettre en évidence les conséquences sur chaque système de production et évaluer la viabilité des exploitations;
- la nécessité d'une bonne prise en compte des zones humides impactées pour lesquelles les mesures compensatoires peuvent être consommatrices d'espaces;
- son souhait d'être associé étroitement au projet notamment en matière d'aménagement foncier et de tourisme.

### **Région des Pays de la Loire**

La région des Pays de la Loire souligne le fait que la mise en place d'un TPC de 12m pour les options 2 et 3 ne s'impose pas techniquement au delà de l'intérêt pour le paysage et implique une consommation d'espaces importante. La mise en place d'un TPC de 3m pour l'option n°3 aurait permis de proposer des options encore plus contrastées notamment sur le plan financier.

Elle regrette par ailleurs que l'analyse socio-économique n'ait été réalisée qu'au niveau des options d'aménagement et non pour chacune des variantes.

### **Autres avis : parlementaires et particulier**

#### **Député de la Mayenne**

Monsieur Marc BERNIER, député de la Mayenne, a pris connaissance avec intérêt de l'étude du projet de mise en 2x2 voies de la RN 162 entre Laval et Château-Gontier : il n'a pas d'observation particulière à soumettre.

### **Habitant de la vallée de l'Ouette**

Un habitant de la vallée de l'Ouette, se positionnant en tant que représentant de ses voisins (6) a fait part, par courrier puis dans le cadre d'une entrevue avec le Maître d'Ouvrage, de sa préférence pour les variantes n°1 des différentes options qui sont considérées comme les moins préjudiciables malgré les impacts non négligeables quelles peuvent engendrer.

Il considère, en outre, que :

- les options 2 et 3 impliquent des prélèvements d'emprises importants sur les espaces agricoles;
- les variantes 3 passent très près d'une demeure historique;
- les variantes 4 :
  - impactent un site archéologique romain;
  - impactent des surfaces boisées importantes présentant une unité fonctionnelle intéressante;
  - présentent des impacts sur des secteurs d'intérêt floristique et faunistique;
  - causeraient des nuisances visuelles importantes notamment en lien avec l'importance de l'ouvrage de franchissement.

Il s'inquiète par ailleurs des nuisances sonores générées par le projet qui seront accentuées par l'encaissement de la vallée.

## **Synthèse des avis et analyses du maître d'ouvrage – apports de la concertation**

La synthèse des apports de la concertation s'élabore en quatre points :

- une première partie sur la forme de la concertation
- une seconde partie sur l'opportunité du projet
- une troisième partie porte sur les expressions relatives aux options d'aménagement et aux variantes
- une quatrième partie pour résumer les enseignements tirés par le maître d'ouvrage, pour le choix de l'option, de la variante à retenir dans le cadre de la poursuite des études

### **La forme de la concertation**

La concertation portant sur le projet de réaménagement de la RN 162 entre Laval et Château-Gontier a permis un accès à l'information de la population et de nombreux échanges.

Le dispositif mis en place par le Maître d'Ouvrage a en effet permis l'écoute d'une expression la plus large possible sur l'ensemble des aspects du projet des collectivités, des acteurs institutionnels et de la population, à la fois dans le cadre de la phase de concertation formalisée mais également en amont et en aval sur une période d'un an environ. Les remarques qui ont été émises permettront de guider l'État dans le choix du parti d'aménagement et d'optimiser dans la mesure du possible le projet dans un objectif de sécurité, de lisibilité et d'adaptation aux enjeux et besoins du territoire.

Ce sont les enjeux du projet associés au territoire qui ont le plus mobilisé :

- les enjeux départementaux de développement économique et de mise en relation des métropoles tels que Laval et Angers;

- les enjeux locaux associés :
  - à la préservation des exploitations agricoles
  - à l'accessibilité à l'infrastructure et aux allongements de parcours
  - au cadre de vie

### **L'opportunité du projet : de nombreuses divergences**

L'opportunité du projet a fait l'objet de nombreuses réactions dans un sens comme dans l'autre.

Ainsi, plusieurs familles de positions se sont exprimé sur le projet :

- une part importante des acteurs politiques ou économiques du territoire se prononce en faveur du projet : c'est le cas du Conseil Général de la Mayenne, de la Chambre des Commerce et de l'Industrie, de Laval Agglomération, des communes de Château-Gontier, d'Azé et de Loigné-sur-Mayenne;
- d'autres sont favorables dans une vision d'intérêt général mais avec des réserves dans le soucis de la préservation des intérêts locaux. Il s'agit notamment des communes de Villiers-Charlemagne, d'Entrammes, de Maisoncelle-du-Maine et de Fromentières, de la Chambre d'Agriculture de la Mayenne et d'une partie de la population;
- une autre partie de la population s'est prononcée plutôt contre le projet ou avec inquiétude en remettant en cause soit l'intérêt même du projet soit l'importance des impacts.

Les familles favorables au projet de contournement rejettent l'hypothèse d'une solution « 0 » qui consisterait à laisser la RN162 dans l'état actuel compte tenu de l'augmentation prévisible du trafic, de la sécurité et de l'intérêt économique de l'amélioration des conditions de déplacement pour le sud Mayenne.

Le développement économique au niveau local et le désenclavement du territoire ressortent des partisans du projet qui insistent sur le rôle stratégique de la RN162 comme armature du développement du territoire.

Les réserves émises par les autres acteurs et organismes favorables au projet portent notamment sur les impacts sur les exploitations agricoles à la fois en raison des prélèvements d'emprises et des effets de coupures associés au projet, sur les exigences d'une accessibilité aisée à la nouvelle infrastructure pour les habitants des communes riveraines ou encore sur les conséquences du projet sur les budgets communaux.

Les opposants au projet critiquent l'opportunité du projet de part le faible intérêt notamment en terme de gain de temps de parcours au regard des impacts sur les exploitations agricoles, sur le cadre de vie et de son coût.

Ainsi, si une majorité confirme l'intérêt d'un aménagement la RN162, des exigences fortes se sont exprimées sur la nécessité pour le projet d'une part d'intégrer les intérêts locaux notamment liés à l'agriculture et d'autre part d'être facilement et régulièrement accessible pour répondre aux besoins des habitants des communes intermédiaires. Enfin, la préservation du cadre de vie est apparue comme une préoccupation forte tout comme la limitation des conséquences du projet sur le budget des communes concernées en lien avec le linéaire de voiries locales devant être réalisées.

## ***Le choix entre les options d'aménagement : des avis très contrastés***

Les expressions sur les avantages et les inconvénients des différentes options ont été particulièrement nombreuses et font état des divergences selon le positionnement des acteurs.

### **Option 1 : une option privilégiée par les milieux économiques**

Ce sont les acteurs politiques et économiques soit de niveau départemental soit les communes situées aux extrémités de l'aménagement qui se montrent le plus favorables à l'aménagement d'une voie à caractéristiques autoroutières. Ce type de voie est en effet, pour ces acteurs, comme celui apportant le plus de modification par rapport à la situation existante et le plus performant pour le développement économique de territoire du sud Mayenne compte tenu de l'amélioration des temps de parcours qu'il permet.

Cette option présente en outre l'avantage d'être en parfaite cohérence avec les aménagements déjà réalisés tels que les créneaux d'Entrammes et de Villiers-Charlemagne.

En revanche les avantages de ce type de voie se réduisent considérablement pour les élus et les habitants des communes intermédiaires qui auraient une accessibilité réduite à la nouvelle infrastructure par rapport à la situation existante tout en devant supporter la charge d'un linéaire de voirie locales nouvelles jugée trop importante.

Cette option induit en outre des allongements de parcours pour les communes riveraines à la fois pour les liaisons vers Laval et Château-Gontier mais également pour les passages de part et d'autre de la route nationale. Ce dernier point est apparu comme étant particulièrement sensible pour la profession agricole. Une bonne transparence de la voie par la mise en place d'ouvrages permettant le passage de part et d'autre de l'infrastructure est ainsi jugée comme indispensable.

Par ailleurs, elle suscite des inquiétudes fortes quant à l'impact sur le cadre de vie des habitants de la communes d'Entrammes compte tenu du report de trafic de la RD233 qu'elle induit dans l'agglomération.

### **Option n°2 : une solution privilégiée par les territoires traversés**

L'accessibilité à la voie permise par la mise en place de points d'accès plus nombreux est jugée comme étant un atout fort de cette option malgré la limitation des gains de temps de parcours par rapport à l'option n°1.

En revanche, le profil en travers élargi avec un terre plein central (TPC) de 12m prévu pour marquer une différence forte avec les voies à caractéristiques autoroutières dans un souci de lisibilité et de sécurité, est fortement critiqué. Il induit en effet des prélèvements d'emprises plus importants jugés incompatibles avec les exigences de préservation des exploitations agricoles. La réduction de la largeur du TPC à 3m semblable à celui de l'option n°1 est revenu très régulièrement lors de la concertation de la part d'une grande majorité d'acteurs.

De la même façon que pour l'option n°1, la mise en place de voiries locales nécessaires à la circulation des usagers non autorisés sur la 2x2 voies de par son statut de route express inquiète fortement les communes riveraines.

L'importance du coût de l'aménagement pour les options n°1 et 2 a, par ailleurs, fait l'objet de nombreuses critiques ou interrogations compte tenu des avantages jugés relativement faibles en terme de gain de temps de parcours.

### **L'option n°3 : la solution la moins couteuse peu prisée par les personnes publiques concertées**

Si l'accessibilité à la nouvelle infrastructure ou l'augmentation du linéaire de voiries locales à la charge des communes ne posent plus de difficultés dans le cadre de cette option, elle est jugée comme manquant particulièrement d'intérêt compte tenu de la limitation de vitesse à 90 km/h sur la 2x2 voies.

Tout comme pour l'option n°2, la mise en place d'un terre plein central de 12m conduit à des

prélèvements d'emprises considérés comme excessifs et impactant trop fortement les exploitations agricoles.

L'avantage remarquable de cette option est son coût réduit par rapport aux autres options mais ce dernier est jugé comme encore trop important au regard des avantages limités apportés par le projet.

Pour toutes les options la préservation du cadre de vie, notamment la limitation des nuisances sonores est jugée comme primordiale.

### **Les variantes : des expressions plus limitées**

Les avis et questionnements ont principalement porté lors de la concertation sur les options d'aménagement à prévoir pour la RN162 entre Laval et Château-Gontier.

Les expressions sur les variantes ont ainsi été plus limitées. Cette situation peut s'expliquer par le fait que :

- les enjeux associés aux options d'aménagement (et donc au parti d'aménagement à retenir pour la route nationale) ont pu partiellement masquer ceux liés aux variantes
- la conception à privilégié, dans la mesure du possible, un aménagement sur place de la RN162. Les personnes ou les communes concernées par des variantes étaient ainsi limitées en nombre

Une part importante des expressions relatives aux variantes concernaient la vallée de l'Ouette. En effet, la vallée concentre des secteurs d'intérêt écologique, floristique ou faunistique. Elle présente en outre une sensibilité paysagère forte compte tenu de son encaissement.

Les variantes proposées peuvent ainsi avoir des impacts marqués sur certains aspects tels que le paysage, la faune, la flore. Par ailleurs, les prélèvements d'emprises sur les massifs boisés ou sur les parcelles agricoles sont jugés pour certaines variantes problématiques.

Ainsi, la variante n°4 impacte fortement le massif boisé et impose un ouvrage de franchissement jugé imposant pouvant causer des nuisances esthétiques et acoustiques fortes pour les riverains.

La variante n°3 implique des prélèvements d'emprise sur les surfaces agricoles particulièrement importants, notamment pour l'option n°2. Elle est fortement critiquée par les acteurs agricoles, la commune d'Entrammes et les riverains.

La variante n°2 n'a pas fait l'objet de commentaires

La variante n°1 qui permet un franchissement de moins grande hauteur est jugée préférable par les riverains que les variantes 3 et 4.

D'une façon générale, le choix d'une variante passant au plus près du tracé de la RN162 actuelle permettant de limiter les impacts sur les massifs boisés, sur les espaces agricoles ainsi que les nuisances pour les riverains est privilégié.

Pour ce qui concerne le secteur du Tourniquet, le nombre de variantes proposées pour les options 1 et 2 était limité à 2. L'option n°3 ne proposait quant à elle qu'une unique solution de passage en aménagement sur place.

Les expressions portaient soit sur des inquiétudes quant à la pérennité des habitations existantes (cas de la variante n°1) soit sur la nécessité de compenser les impacts notamment sonores (cas de la variante n°2) par des protections adaptées.

## **Les enseignements tirés par le maître d'ouvrage dans le cadre de la poursuite des études**

Les principaux éléments qui seront retenus par le maître d'ouvrage dans le cadre de la poursuite des études sont les suivants:

- Prise en compte de l'impact de l'aménagement sur les exploitations agricoles;
- Optimisation de la transparence de l'infrastructure;
- réduction du terre plein central pour les options 2 et 3 avec la recherche d'un compromis permettant de limiter l'effet d'emprise tout en démarquant l'aménagement d'un aménagement de type autoroutier;
- recherche d'une solution permettant de raccorder le RD233 en dehors du bourg d'Entrammes;
- recherche d'une limitation de l'impact sonore;
- Prise en compte dès la déclaration d'utilité publique des besoins fonciers liés aux mesures environnementales et organisations des mesures compensatoires en lien avec la profession agricole.

ANNEXE

# RN 162 - Parti d'aménagement entre Laval et Château-Gontier

## CONCERTATION PUBLIQUE



### Pourquoi une concertation ?

La concertation vise à recueillir les avis sur les différentes options d'aménagement et variantes proposées et analysées, selon les modalités prévues par l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme.

Les réflexions menées par l'État depuis le début des années 90 sur le parti d'aménagement de la RN162 au Sud de Laval se sont, en premier lieu concrétisées par une décision ministérielle en date du 8 décembre 1997 qui fixait le parti d'aménagement à moyen terme (2015) de la RN162 :

- aménagement d'une artère interurbaine entre Laval et Entrammes
- aménagement qualitatif au sud d'Entrammes, avec créneaux de dépassement à 2x2 voies et sécurisation des points d'échanges avec la voirie locale

Les aménagements des créneaux d'Entrammes et de Villiers Charlemagne ont été réalisés suite à cette décision.

Par la suite, une étude de fuseau a été conduite par la DDE de la Mayenne qui a conclu, en 2004, à la faisabilité d'un aménagement sur place à 2x2 voies de la RN162 en dehors de quelques sections, notamment au droit de la vallée de l'Ouette.

A la suite du décret du 5 décembre 2005, qui a confirmé la RN162 au sud de Laval dans le réseau routier national, le ministre de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durables a affirmé le principe d'un aménagement à 2x2 voies de la RN162 entre le créneau d'Entrammes et Château-Gontier afin de limiter l'hétérogénéité du réseau. Il a donc demandé l'engagement des études nécessaires à la définition précise du parti d'aménagement en prenant en considération à la fois les enjeux du territoire, les enjeux de desserte locale, la nature et le volume du trafic observé sur la voie.

Compte tenu des aménagements existants et notamment les créneaux à 2x2 voies d'Entrammes et de Villiers-Charlemagne, les partis d'aménagement techniquement possibles sont :

- ❖ Option n°1 : voie aux caractéristiques autoroutières avec statut de voie express
- ❖ Option n°2 : artère interurbaine avec statut de voie express
- ❖ Option n°3 : artère interurbaine sans restriction d'usage



### Positionnement de la concertation dans le déroulement des procédures



### Les objectifs du projet et des études engagées

Les principaux objectifs auxquels doit répondre le projet d'aménagement de la RN162 entre Laval et Château-Gontier sont :

- améliorer la lisibilité de l'infrastructure et la cohérence des aménagements pour une meilleure sécurité ;
- Améliorer les conditions de déplacements et l'accessibilité du sud de la Mayenne au réseau routier aménagé à 2x2 voies ;
- Préserver les activités agricoles ;
- Participer à l'amélioration du cadre de vie ;
- Préserver la faune et les espaces naturels.

Les études engagées ont pour objectifs :

- de préciser le parti d'aménagement à long terme de la RN162 ;
- de proposer un diagnostic complet du territoire sur l'ensemble des thèmes : sécurité, trafic, socio-économie, milieux naturels, milieu agricole, hydraulique, urbanisme et habitat, milieu humain, patrimoine, paysage,...
- d'étudier et d'analyser les avantages et les inconvénients de chacun des partis d'aménagement proposés au regard du maintien de la situation actuelle sur la base d'une analyse multicritères.

Pour toute information complémentaire, vous référer au dossier de concertation

# RN 162 - Parti d'aménagement entre Laval et Château-Gontier

## LES ENJEUX DU TERRITOIRE



### Le contexte socio-économique

Le territoire est marqué par l'influence forte de deux pôles urbains que sont d'une part Château-Gontier et d'autre part Laval, ce dernier ayant un impact prépondérant.

#### La démographie

A l'image du reste du département, la fécondité est soutenue dans l'ensemble de la zone d'étude.

Un phénomène de périurbanisation est observable dans les zones d'influences Laval et Château-Gontier entraînant un transfert de population au profit des communes environnantes. Ceci a pour conséquence une augmentation des déplacements domicile-travail.

#### Les conditions de déplacement

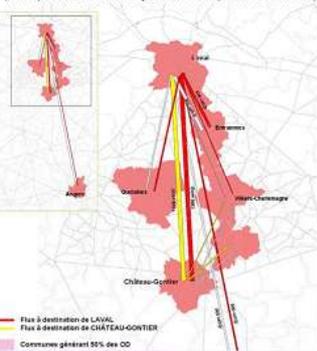
Avec environ 10000 véhicules par jour en moyenne journalière annuelle et 10% de poids lourds, la RN162 supporte actuellement un trafic relativement modéré.

Les caractéristiques de la RN162 entre Laval et Château-Gontier apparaissent contrastées le long de l'itinéraire.

En effet, si les caractéristiques en plan de la route nationale sont globalement confortables en dehors de la traversée de la vallée de l'Ouette, le profil en long est marqué par des rayons saillants parfois réduits qui nuisent aux conditions de visibilité. Cet élément est particulièrement sensible au niveau du franchissement de la vallée de l'Ouette et au droit de certains carrefours.

Malgré ces difficultés, l'accidentologie de la RN162 est inférieure aux moyennes nationales sur les voiries de même type. Le sud de la Mayenne dispose aujourd'hui d'une accessibilité réduite au réseau routier aménagé à 2x2 voies.

PRINCIPAUX FLUX VL OBSERVÉS SUR LE SECTEUR  
(Flux représentant 50% des OD journalières et exprimés en TMA/JA 2008)



#### Les emplois

Les zones d'emplois sont principalement concentrées au sein des communes de Laval et de Château-Gontier.

Ces communes influencent le territoire alentour générant de fait, un taux important de déplacements domicile – travail depuis les communes avoisinantes.

Les principales caractéristiques de flux domicile – travail de la zone d'étude sont :

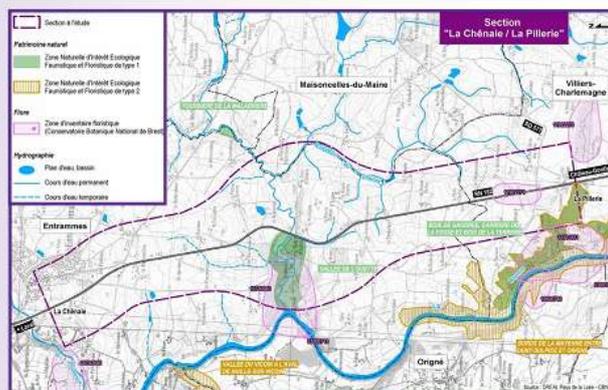
- des relations entre Laval et Château-Gontier représentant une part importante des flux supportés par la RN162 ;
- une aire d'influence de Laval importante qui s'étend au sud jusqu'à Villiers-Charlemagne ;
- une aire d'influence de Château-Gontier concernant principalement son pôle urbain (Azé, Saint Fort).

### Le contexte environnemental

#### Le réseau hydrographique et la qualité des eaux

Le réseau hydrographique du secteur d'étude est marqué par la rivière Mayenne et ses principaux affluents tels que l'Ouette, les ruisseaux du Pont Manceau et du Pont Perdreau qui dessinent la topographie du secteur. La vallée de l'Ouette est, à ce titre, remarquable avec des dénivellés importants.

La qualité des différents cours d'eau piscicole est très variable : seule l'Ouette présente un bon état écologique et une excellente qualité piscicole. Les autres cours d'eau (Pont Manceau, Pont Perdreau, Villiers-Charlemagne) sont de moyenne ou de mauvaise qualité.



#### Le patrimoine naturel

Bien que la zone d'étude ne fasse l'objet d'aucune protection réglementaire nationale au titre de la protection de la nature (telle que Natura 2000) on peut noter la présence d'un certain nombre de zones de fort intérêt environnemental.

C'est le cas des inventaires environnementaux tels que les ZNIEFF (Zone Naturelles d'Intérêt Faunistique et Floristique) : la vallée de l'Ouette, le bois de Gaudrée, la sablière de Malabry et les bords de la Mayenne entre Saint-Sulpice et Origné.

Pour toute information complémentaire, vous référer au dossier de concertation

Cartographie et Illustrations : Dossier de concertation

# RN 162 - Parti d'aménagement entre Laval et Château-Gontier

## LES ENJEUX DU TERRITOIRE



### Les continuités et corridors écologiques

Les vallées et cours d'eau constituent les principales continuités et corridors écologiques au sein de la zone d'étude. Ils permettent les déplacements de la faune, notamment la grande faune et les échanges entre les habitats naturels. Il convient de signaler l'importance des vallées de la Mayenne, de l'Ouette et des ruisseaux du Chénay, du Pont Perdreau et du Pont Manceau.

Les connexions entre ces corridors principaux sont assurées par les autres petites vallées et cours d'eau tel que le ruisseau du Chénay au niveau du Grand Coulonge (liaison entre les vallées des ruisseaux du Pont Perdreau et du Pont Manceau).

Les corridors sont également complétés par un réseau de haies denses ou lâches, permettant lui aussi les déplacements de la faune et les échanges entre les habitats naturels. Ces haies participent à la biodiversité floristique et faunistique locale. Il convient de noter, de plus, quelques secteurs offrant une structure avec des haies bocagères de bonne qualité tels que les abords du ruisseau du Chénay, l'Est du hameau de Bourgneuf et l'Est du Grand Coulonge.

L'ensemble de ces corridors et connexions revêt une importance capitale pour le déplacement de la faune, notamment la grande faune et les amphibiens. La présence de la RN162 peut constituer un obstacle pour ces animaux qui utilisent alors préférentiellement les vallées et les cours d'eau pour se déplacer de part et d'autre de la route.

### La biodiversité

Les investigations réalisées sur l'ensemble de la zone d'étude ont permis de mettre en évidence des milieux naturels variés tels que les milieux aquatiques et humides et les milieux bocagers. Ces milieux favorisent :

→ la présence d'espèces d'intérêt patrimonial dans les différents groupes d'animaux. Ils constituent également des secteurs d'intérêt pour l'accueil de certaines espèces :

- pour l'avifaune, une douzaine d'espèces patrimoniales ont été recensées ;
- pour les amphibiens, on note la présence du Triton crêté et d'un axe de déplacement de ces animaux en traversée de la RN162 ;
- pour les mammifères, 3 espèces faisant l'objet d'une protection nationale ont été identifiées ;
- pour les insectes, la présence de coléoptères remarquables, de lépidoptères et d'odonates intéressants est à souligner ;



- Pour les chiroptères, on note la présence de 3 espèces, d'une colonie de reproduction, d'axes de déplacement et de zones d'alimentation ;
- la présence d'une petite dizaine d'espèces floristiques intéressantes du fait de leur inscription sur les listes rouges nationales, régionales, du massif armoricain ou de leur statut biologique.



### L'urbanisme et le bâti

Le secteur d'étude est marqué par un habitat diffus sous forme de hameaux, lieu-dits ou habitations isolées, relativement important le long de la RN162. Nombre d'entre eux sont ainsi situés à moins de 100m de la route nationale.

### Le paysage

Le paysage du secteur d'étude est principalement agricole et organisé par un bocage peu dense. Il est également marqué par les abords de la vallée de la Mayenne et par ses affluents franchis par la RN162. Il s'agit notamment de l'Ouette, du ruisseau du Pont Manceau et du ruisseau du Pont Perdreau.



### Le patrimoine historique

Deux monuments historiques protégés sont présents dans la zone d'étude. Il s'agit des châteaux de Beaubigné et d'Erbrée sur la commune de Fromentières. On note également la présence de deux monuments situés sur la commune d'Entrammes, à l'extérieur de la zone d'étude mais dont le périmètre de protection recouvre en partie celle-ci.



Fromentières : allée du château de Beaubigné

Par ailleurs, plusieurs sites ou entités archéologiques situés dans ou à l'extérieur de la zone d'étude mais dont la zone de sensibilité recoupe celle-ci (Fromentières, Entrammes, Villiers - Charlemagne) ont été identifiés.

L'ensemble de ces sites ou monuments sera pris en compte dans le cadre des réflexions sur l'aménagement de la route nationale.

Les abords de la RN162 sont également privilégiés pour l'implantation de zones d'activités comme les zones d'urbanisation future à Entrammes, les zones de carrière à Entrammes et Villiers-Charlemagne.

Ces zones d'activités, les différents bâtis ainsi que les espaces boisés classés et zones naturelles, inscrits dans les documents d'urbanisme, constituent les enjeux principaux en terme d'urbanisme de l'aménagement de la RN162.

### Les enjeux agricoles

L'environnement immédiat de la RN162 est fortement marqué par l'activité agricole. L'aménagement de la RN162 revêt dans ce cadre une sensibilité particulière.

Les principaux enjeux identifiés sur le thème agricole sont :

- l'utilisation de la RN162 par des engins agricoles pour atteindre certaines parcelles ou par la coopérative Anjou Maine Céréales, avec des risques liés à la circulation ;
- les contraintes existantes en terme d'accès aux parcelles agricoles situées en bordure de l'infrastructure et plus particulièrement pour les parcelles dont les entrées et les sorties se font actuellement directement à partir de la RN162 ;
- la prise en compte du risque d'accroissement du morcellement des exploitations, celles-ci ayant parfois des parcelles individuelles ou des îlots de parcelles de part et d'autre de la RN162, avec l'intégration de la spécificité des activités.



Fromentières : accès privé d'une parcelle agricole sur la RN 162

Pour toute information complémentaire, vous référer au dossier de concertation

Cartographie et Illustrations : Dossier de concertation

# RN 162 - Parti d'aménagement entre Laval et Château-Gontier

## LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT ENVISAGÉS

La décision ministérielle du 20 novembre 2007 a affirmé le principe d'un aménagement à 2x2 voies de la RN162 entre Laval (giratoire nord du créneau à 2x2 voies d'Entrammes) et Château-Gontier.

Compte tenu du trafic relativement modéré observé sur la voie et des fonctions de desserte locale assurées par la RN162, trois options d'aménagement ont été mises à l'étude :



**Option n°1 : voie aux caractéristiques autoroutières avec statut de voie express** impliquant la réalisation d'un itinéraire de substitution pour les dessertes riveraines et les usagers non autorisés (engins agricoles, cycles,...).

Les échanges pour ce type de voie sont constitués d'échangeurs dénivelés à l'image de ceux rencontrés sur autoroutes. Ils doivent normalement être distants de 20 à 40 km. L'interdistance entre les deux échangeurs existants sur les créneaux d'Entrammes et de Villiers-Charlemagne étant de 10 km environ, aucun point d'accès complémentaire ne sera réalisé. La desserte intermédiaire sera ainsi assurée par l'itinéraire de substitution et par le réseau viarie existant.



**Option n°2 : artère interurbaine avec statut de voie express** impliquant la réalisation d'un itinéraire de substitution pour les dessertes riveraines et les usagers non autorisés (engins agricoles, cycles,...).

Les échanges pour ce type de voie sont assurés par des carrefours giratoires plans. Néanmoins, compte tenu des aménagements existants sur les créneaux d'Entrammes et de Villiers-Charlemagne, les échangeurs actuels seront conservés. L'interdistance entre les points d'accès peut, ici, être réduite à 3 km environ permettant une desserte régulière du réseau viarie et de la voie de substitution.

La fréquence importante des points d'échange nécessite de donner une image de la voie qui ne soit pas trop autoroutière pour des questions de lisibilité et de sécurité. Le terre-plein central (TPC) de la voie sera ainsi élargi afin de permettre son paysagement.



**Option n°3 : artère interurbaine sans restriction d'usages, limitée à 90km/h**

En complément des carrefours giratoires de l'option n°2, des « carrefour simple, à niveau » pourront être aménagés. Ces carrefours permettront uniquement des mouvements en tourne à droite pour des questions de sécurité.

Le statut de route express des options n°1 et 2 autorise une vitesse de circulation à 110 km/h, interdit les accès riverains directs et implique des restrictions d'usages identiques à celles observées sur autoroutes.

### Les variantes

Au sein de chacune des options d'aménagement, différentes variantes de passage ont été étudiées.

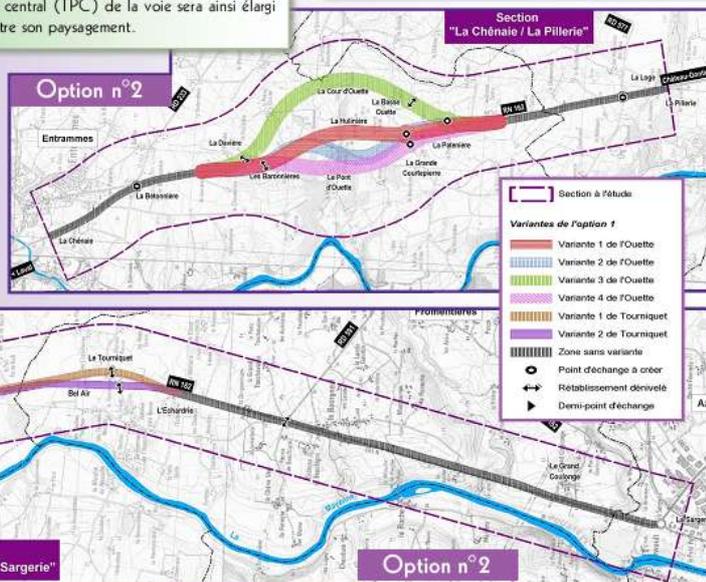
La conception a néanmoins privilégié un doublement sur place de la RN162. Ainsi, pour les options n°1 et 2, seuls deux secteurs font l'objet d'un aménagement en tracé neuf, à l'écart du tracé de la RN162 actuelle : la traversée de la vallée de l'Ouette (4 variantes plus ou moins proches de la RN actuelle) et le secteur du Tourniquet (2 variantes) en raison des caractéristiques actuelles de la voie, incompatibles avec une voie à 110 km/h.

Pour l'option n°3, seule la traversée de la vallée de l'Ouette fait l'objet d'une proposition de variante en tracé neuf en complément d'une variante en aménagement sur place.

### Transition entre la RN162 à 2x2 voies et le secteur urbanisé de Château-Gontier (options 1 et 2)

L'aménagement de la RN162 à 2x2 voies entre le nord d'Entrammes et Château-Gontier conduira à un aménagement continu de près de 20 km. Cette longueur significative nécessite un accompagnement de l'adaptation du comportement des usagers en adéquation avec l'environnement et le milieu qu'ils traversent et la nature des usages de la voie. Une zone de transition à 2 voies limitée à 90 km/h, doit ainsi utilement être aménagée en approche de Château-Gontier. Cette zone est envisagée entre le secteur du Grand Coulonges, lieu de raccordement d'un futur contournement urbain nord de Château-Gontier et la rocade actuelle.

Ce type d'aménagement permet en outre de conserver les aménagements paysagers existants aux abords de la voie et offre une potentialité de mise en valeur de l'entrée de la ville de Château-Gontier.



### Ouvrage particulier lié au franchissement de la vallée de l'Ouette

La topographie chahutée de la vallée de l'Ouette implique la réalisation d'un viaduc pour permettre son franchissement.

Les caractéristiques de ce viaduc sont variables selon les options d'aménagement et les variantes : de 115m à 200m pour les options n°1 et 2 et de 50m à 200m pour l'option n°3.

Pour toute information complémentaire, vous référer au dossier de concertation

Cartographie et Illustrations : Dossier de concertation



# RN 162 - Parti d'aménagement entre Laval et Château-Gontier

## LA COMPARAISON DES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT

### Infrastructure routière

L'ensemble des options d'aménagement et des variantes proposées permet d'améliorer les caractéristiques de la voie par rapport à la situation actuelle. Les conditions de visibilité seront sensiblement améliorées et la sécurité des points d'accès optimisés.

Le franchissement de la vallée de l'Ouette, compte tenu de sa topographie, nécessite la réalisation d'un viaduc de longueur variable selon les options d'aménagement et les variantes. C'est l'option n°3 « Artère interurbaine sans restriction d'accès » qui permet pour la variante n°2 de limiter à 50m la longueur de ce viaduc. Les autres options et variantes conduisent à un viaduc allant de 115m à 200m.

### Accès à la RN162

Les options n°2 et n°3 permettent un accès régulier à la 2x2 voies. En revanche, l'option n°1 « voie à caractéristiques autoroutières » conduit à limiter les points d'accès aux 2 échangeurs dénivelés existants sur les créneaux d'Entrammes et de Villiers-Charlemagne.

Par ailleurs, si l'option n°3 permet l'accès à tous les types d'usagers, le statut de route express conférée aux options n°1 et 2 limite les usagers autorisés sur la voie. Seuls ceux normalement autorisés sur autoroutes pourront ainsi utiliser la future infrastructure.



### Milieu agricole

L'impact sur le milieu agricole est lié aux effets d'emprise (perte de surface agricole), de coupure (morcellement de l'exploitation) que la nouvelle voie peut engendrer. Ce sont les secteurs en tracé neuf (Ouette, Tourniquet) qui sont les plus exposés. L'impact augmente selon les variantes avec l'éloignement de la RN162 actuelle. L'option n°3, qui permet un aménagement au plus près de l'infrastructure actuelle est celle qui limite le plus les impacts sur le milieu agricole à la fois en terme d'emprise, d'effet de coupure et de rallongement de parcours pour l'accès aux parcelles.

### Urbanisme et bâti

Les options n°1 et 2 présentent les impacts les plus forts sur les Espaces Boisés Classés et sur les habitations. Ce sont ainsi 2 à 4 habitations qui devront, selon les variantes, être démolies pour ces deux options. L'option n°3 limite l'impact à une seule habitation.

### Hydraulique

La mise en place d'un système d'assainissement performant de la plateforme permettra, dans tous les cas, d'améliorer la qualité des rejets par rapport à la situation actuelle.



### Nuisances sonores

Compte tenu de l'augmentation des vitesses de circulation pour les options n°1 et 2 (110 km/h), les niveaux d'émission sonore seront augmentés par rapport à la situation actuelle. Au droit du franchissement de la vallée de l'Ouette, 2 à 4 habitations actuellement à l'écart de la voie, verront la route nationale se rapprocher. La réalisation de l'infrastructure s'accompagnera de la mise en place de protections acoustiques réglementaires pour les habitations nouvellement impactées et les habitations sensibles dans les secteurs en aménagement sur place. Globalement, grâce à ces protections acoustiques, la situation des habitations les plus exposées actuellement sera améliorée.



### Coût de l'aménagement

L'aménagement est fortement influencé par la vitesse d'exploitation retenue (110 km/h pour les options n°1 et 2 ; 90km/h pour l'option n°3) et par la variante au niveau de la vallée de l'Ouette (et donc par la longueur de l'ouvrage de franchissement)

Option n°1	de 78,4 à 85,3 M€ TTC
Option n°2	de 78,4 à 84,2 M€ TTC
Option n°3	de 59,4 à 68,7 M€ TTC

### Conditions de déplacement

L'ensemble des options et des variantes ont des réserves de capacité suffisante permettant d'absorber le trafic, y compris à long terme.

Avec une vitesse de circulation de 110 km/h sans aucune perte de priorité, c'est l'option n°1, quelle que soit la variante de franchissement de l'Ouette qui permet les gains de temps les plus importants. Ces gains de temps, s'ils demeurent positifs pour l'option n°2 sont moins marqués en raison des intersections sous forme de carrefours giratoires qui nécessitent un ralentissement des usagers. L'option n°3, en revanche, si elle permet une sécurisation des temps de parcours, ne permet pas de gains de temps entre Laval et Château-Gontier par rapport à la situation actuelle.

### Milieu naturel

Les emprises sur les habitats naturels, d'une façon générale, sont globalement importantes pour les secteurs en tracé neuf. C'est notamment le cas pour le franchissement de la vallée de l'Ouette quelle que soit l'option ou la variante considérée mais c'est l'option n°2 qui présente les impacts les plus forts.

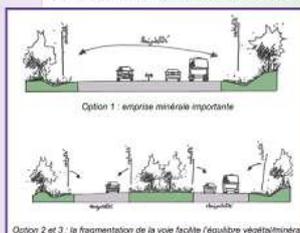


La conception des différentes variantes pour chacune des options a permis de limiter les incidences de l'aménagement. Une attention particulière a été portée à la préservation des espèces végétales ou animales remarquables. Cependant, les variantes les plus éloignées de la RN162 existante (cas des variantes 4 des options 1 et 2) peuvent avoir des incidences sur une espèce végétale intéressante.

Les connexions et corridors écologiques de part et d'autre de la RN162 sont rétablis systématiquement notamment via les ouvrages hydrauliques dont les dimensions seront adaptées à la circulation de la faune. Néanmoins, l'élargissement de la plateforme routière constitue dans tous les cas une contrainte, notamment pour les options n°2 et 3, en raison du terre-plein-central (TPC) large.

### Paysage

L'ensemble des options augmente le fait routier par une emprise minérale plus importante. Les options n°2 et 3 limitent néanmoins cette impression grâce au terre plein central large qui permet la mise en place d'aménagements paysagers et favorise la conservation des haies existantes en bordure de la voie.



Le franchissement de la vallée de l'Ouette apparaît très sensible pour chacune des options et variantes d'aménagement. L'option n°3 qui permet pour une des deux variantes proposées un aménagement au plus près de la RN162 existante limite néanmoins cet impact négatif. Les tracés neufs au droit du secteur du Tourniquet auront également un impact qui sera compensé par des aménagements paysagers spécifiques.

Pour toute information complémentaire, vous référer au dossier de concertation

Cartographie et Illustrations : Dossier de concertation



Direction régionale  
de l'environnement,  
de l'aménagement  
et du logement

Service intermodalité,  
aménagement et logement

34, place Viarme  
BP 32205

44022 Nantes cedex 1  
tél : 02.53.46.57.22/23/24  
fax : 02.53.46.57.27