

# Déviations de la RN 162

## (Rocade sud de Château-Gontier / Bazouges)

### Les engagements de l'Etat



## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
0.	12/02/2010	
1	24/03/2010	Prise en compte des observations du SMO et SIROA
2	19/04/2010	Prise en compte des observations du SMO

## Affaire suivie par

Annette CARIOU - DIE/Groupe environnement

Tél. : 02 40 12 83 60 / Fax : 02 40 12 84 44

Courriel : [annette.cariou@developpement-durable.gouv.fr](mailto:annette.cariou@developpement-durable.gouv.fr)

## Rédacteur

Annette Cariou - DIE/GE

## Relecteur

Guy DESIRE - DIE/GE

## Référence(s) intranet

<http://>

# SOMMAIRE

<b>1 - GÉNÉRALITÉS.....</b>	<b>5</b>
1.1 - Présentation du dossier .....	7
1.2 - Cadre d'application et moyens de contrôle.....	8
1.3 - Présentation succincte de l'opération.....	8
1-3-1 Localisation (cf. plan de situation).....	8
1-3-2 Description générale du projet (cf. plan général des travaux).....	8
1-3-3 Objectifs du projet.....	9
<b>1.4 - Etapes de la procédure.....</b>	<b>10</b>
1-4-1 Procédure préalable à la déclaration d'utilité publique.....	10
1-4-2 Procédures après la Déclaration d'utilité Publique.....	13
<b>2- ENGAGEMENTS DE L'ETAT EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT.....</b>	<b>15</b>
2-1 introduction.....	17
2-2 Thématiques.....	17
2-2-1 Géologie, géotechnique, mouvements de matériaux.....	17
2-2-2 Eaux superficielles.....	17
2-2-3.Eaux souterraines.....	18
2-2-4. Qualité des eaux.....	19
2-2-5 Milieux naturels.....	20
2-2-6 Milieu humain.....	21
2-2-7 Réseaux et servitudes.....	24
2-2-8 Paysage et patrimoine.....	24
2-2-9 Autres dispositions.....	26
<b>3- CARTES.....</b>	<b>29</b>
3-1 Plan de situation.....	31

3.2 Plan général des travaux.....	33
3.3. Principales mesures environnementales.....	35



# 1 - Généralités



voirie départementale pour une section de la RN 162, entre les P.R. 7+090 et P.R.9+590.

## 1.1 - Présentation du dossier

Ce dossier présente les engagements pris par l'Etat en matière d'insertion dans l'environnement à l'occasion de la déclaration d'utilité publique du projet de déviation de Château-Gontier.

Il reprend les engagements pris par l'État lors de la déclaration d'utilité publique du projet par arrêté du préfet de la Mayenne du 13 juin 2005 ,

- déclarant d'utilité publique les travaux du projet d'aménagement de la rocade sud de Château-Gontier/Bazouges, déviation de la RN 162, entre les P.R. 7+090 et P.R. 9+950 sur le territoire des communes de Château-Gontier/Bazouges, Azé et Saint-Fort,
- portant mise en compatibilité du plan d'occupation des sols intercommunal de ces communes.

Ces engagements ont été formalisés dans un premier dossier des engagements de l'Etat, annexé à l'arrêté du 13 juin 2005.

Ce dossier présente aussi les engagements pris par l'Etat en matière d'insertion dans l'environnement à l'occasion de l'utilité publique complémentaire du projet de déviation de Château-Gontier prise par arrêté du 9 novembre 2009 :

- modifiant l'arrêté du 13 juin 2005 pour la section comprise entre le PR 7+090 au pont sur la Mayenne et pour ses échanges avec la voirie locale au niveau du PR 9+590 (giratoire du Foirial),
- portant déclassement de la voirie nationale et reclassement dans la

### **Le dossier comporte :**

une présentation générale :

- ✓ du projet de déviation de la RN 162 (rocade sud de Château-Gontier/Bazouges) ;
- ✓ de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique ;
- ✓ du cadre d'application des engagements de l'Etat dans la procédure ultérieure, les travaux et l'exploitation de la déviation ;

une présentation des engagements de l'Etat.

Il s'inscrit dans la continuité des démarches et procédures qui se sont appliquées au projet.

Il reprend notamment les engagements pris par l'Etat dans le cadre de la procédure d'utilité publique et de la procédure d'utilité publique complémentaire, c'est à dire :

- ✓ les dispositions contenues dans le dossier de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et dans le dossier de l'enquête d'utilité publique complémentaire et en particulier de l'étude d'impact (pièce E),

- ✓ les réponses aux recommandations émises par la première commission d'enquête dans son rapport du 11 janvier 2005, portant sur la déclaration d'utilité publique,
- ✓ les réponses aux recommandations émises par la deuxième commission d'enquête, dans son rapport du 27 juillet 2009, portant sur l'utilité publique complémentaire et l'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Ces réponses concernent également l'enquête parcellaire.

## 1.2 - Cadre d'application et moyens de contrôle

Le maître d'ouvrage de l'opération est le ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat (MEEDDM) représenté par le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) des Pays de la Loire.

La maîtrise d'œuvre est assurée par la Direction Interrégionale des Routes de l'ouest, service ouvrages d'art DIR Ouest/SIROA de Nantes.

La conduite des études de définition et des travaux sera assurée par la DIR Ouest/SIROA de Nantes, à qui les présents engagements s'imposent.

Ces engagements s'entendent également dans le respect des procédures complémentaires qui s'imposent au projet.

Le contrôle de la réalisation des engagements sera effectué dans le cadre des dispositions réglementaires, par des contrôles extérieurs : mission d'audit ou bureaux d'études spécialisés.

L'obligation faite au maître d'ouvrage de respecter les engagements de l'Etat se fait dans la limite de ses attributions.

## 1.3 - Présentation succincte de l'opération

### 1-3-1 Localisation (cf. plan de situation)

La R.N. 162 se développe selon un axe Nord-Sud, entre Mayenne (Mayenne) et Le Lion d'Angers (Maine-et-Loire). Au niveau de l'agglomération de Château-Gontier/Bazouges, cet axe a été en partie aménagé : la rocade Est contourne par l'Est le centre ville, entre le rond-point de Laval au Nord et le pont de la voie ferrée à « La Masure ». L'itinéraire emprunte ensuite l'avenue Georges Pompidou, la rue Garnier et l'avenue Maréchal Joffre.

La R.N. 162 est un axe structurant du département de la Mayenne et des Pays de la Loire et constitue le réseau viaire principal de la partie Sud-Est de l'agglomération de Château-Gontier/Bazouges, assurant donc un rôle de desserte urbaine.

### 1-3-2 Description générale du projet (cf. plan général des travaux)

Le tracé prend son origine au sud par un giratoire sur Saint-Fort, au



sud de l'actuel passage supérieur de la voie ferrée sur la R.N. 162.

Le tracé se poursuit à proximité de l'ancienne voie ferrée jusqu'au niveau du franchissement dénivelé existant de la R.D. 267 où la voie s'écarte vers l'est. Un giratoire est positionné à hauteur de l'actuel passage supérieur de la R.D. 267 sur l'ancienne voie ferrée.

La future déviation rejoint alors l'emprise de l'ancienne voie ferrée (Sablé-sur-Sarthe – Montoir-de-Bretagne) et emprunte l'ouvrage de franchissement existant sur la Mayenne.

Elle longe ensuite par l'ouest le lotissement du Petit Tertre pour rejoindre au Nord le giratoire du « Foirail » sur la Rocade Est.

### **1-3-3 Objectifs du projet**

Des difficultés de circulation existent dans la traversée de l'agglomération de Château-Gontier/Bazouges :

- au Sud de l'agglomération, le tronçon compris entre l'extrémité Sud de la rocade Est et la R.N. 162 au Sud de Saint-Fort est très chargé. Il doit emprunter le pont sur la Mayenne et passe par le carrefour d'Anjou où, au trafic interne à l'agglomération et au trafic d'échanges, se cumulent les trafics de transit en provenance de la rocade Est et ayant traversé le centre de l'agglomération. Il en résulte le passage d'un trafic important dans le centre de l'agglomération, notamment au Sud du carrefour d'Anjou (avec un nombre élevé de poids lourds) et de mauvaises conditions d'écoulement du trafic au Sud de l'agglomération

- une part importante du trafic de transit Nord-Sud (35 à 40 %) traverse le centre de l'agglomération de Château-Gontier/Bazouges et n'emprunte pas la rocade Est.

Les deux conséquences principales sont l'insécurité et la dégradation du cadre de vie des riverains.

Le projet déclaré d'utilité publique apporte une amélioration importante à la situation actuelle afin de :

- améliorer les conditions générales de circulation offertes aux usagers de la R.N. 162 ;
- faciliter la circulation de transit notamment pour les poids lourds ;
- renforcer la sécurité des usagers et des habitants de la rue Garnier et des avenues Georges Pompidou et Maréchal Joffre et rendre à ces dernières leur vocation urbaine en améliorant le cadre de vie des riverains et usages locaux par la suppression des nuisances de tous ordres liées au trafic actuel de transit.

## 1.4 - Etapes de la procédure

### 1-4-1 Procédure préalable à la déclaration d'utilité publique

#### 1-4-1-1 Etudes et concertations préalables

Le projet d'aménagement de la déviation de la R.N. 162 (Rocade Sud de Château-Gontier/Bazouges), a été déclaré d'utilité publique, par arrêté préfectoral du 13 juin 2005.

La commission d'enquête a émis un avis favorable à l'utilité publique du projet sous réserve du recul du tracé au droit des habitations du lotissement du Petit Tertre. Elle donne un avis favorable à la satisfaction de certaines demandes dont l'arasement du talus de la voie ferrée existant côté rive gauche de la Mayenne et le déplacement de la piste de bi-cross.

Ces demandes ont été intégrées au projet. Le tracé au droit des habitations du Petit Tertre a été décalé au maximum de ce qu'il était techniquement possible de réaliser, compte-tenu des contraintes fortes du pont sur la Mayenne et du giratoire du Foirail.

Dans ce cadre, une première phase de travaux a été engagée avec la création du giratoire du Foirail, mis en service début avril 2007.

#### **L'évolution du projet suite à la déclaration d'utilité publique de**

**2005 a rendu nécessaire de procéder à une nouvelle enquête publique.**

Deux modifications ont en effet été apportées au projet initial.

**La première** concerne la réutilisation de l'ancienne voie ferrée pour la voie verte, dans la partie sud du projet.

Le projet initial prévoyait en effet de détruire en grande partie l'ancienne voie ferrée pour utiliser ses emprises pour la déviation et de réaliser la piste cyclable en pied de talus, côté ville. La réalisation de cette piste conduisait à abattre quelques arbres de l'alignement classé le long de la RN 162 et obligeait les usagers à traverser la route nationale. Cette ancienne voie ferrée est aujourd'hui très utilisée et appréciée des randonneurs, cyclistes et cavaliers. Ses remblais sont bien végétalisés et abritent des espèces faune-flore remarquables.

Les modifications proposées permettent de conserver les emprises de l'ancienne voie ferrée en les transformant en véritable voie verte en site propre pour piétons, cyclistes et cavaliers. Cette voie verte offrira des vues intéressantes sur le château classé de la Maroutière et sur la Mayenne apportant une plus-value touristique par rapport à l'ancien projet dont la vue portait sur le talus. Le fait de ne plus araser les remblais permet de préserver l'habitat remarquable qu'ils offrent pour les micromammifères tels que lapins, campagnols, mulots et certains reptiles. La voie verte maintiendra ainsi les qualités environnementales existantes et permettra aussi un accès aux chemins de halage, de part et d'autre de la Mayenne. En outre l'espace boisé classé le long de la RN 162, à l'entrée de Saint-Fort, est totalement préservé.

Cette voie verte s'inscrit dans un itinéraire de randonnée de 9

kilomètres situé sur l'ancienne voie ferrée entre Saint-Fort et Chemazé acté dans le plan départemental d'itinéraires et de randonnées pédestres adopté le 22 janvier 2007, ainsi d'ailleurs que le chemin de halage auquel des accès sont prévus. La fréquentation de cette voie verte est en constante augmentation et son attrait est augmenté par la présence d'un centre équestre situé à proximité de cet itinéraire, à Saint-Fort, dont les usagers pourront ainsi rejoindre aisément le chemin de halage. La fréquentation moyenne mensuelle estivale du chemin de halage est de 1500 piétons, 2500 cyclistes et 50 cavaliers.

Dans le cadre de la poursuite de la concertation entre les Services de l'Etat et du Département, des financements complémentaires ont pu se dégager permettant de répondre favorablement à cette demande initiale du Conseil Général.

Il en résulte néanmoins un déplacement du giratoire de la R.N. 162 de 50 mètres vers le Sud, entraînant une augmentation du coût du projet, une adaptation du tracé de la rocade en raccordement de ce giratoire et un dépassement, pour une surface estimée à 3 555 m<sup>2</sup> sur les plus de 200 000 m<sup>2</sup> d'emprises nécessaires pour la réalisation du projet, des limites de la bande maximale des emprises qui figure sur le plan général des travaux déclarés d'utilité publique. Ces terrains sont classés en zone agricole (NC) au plan d'occupation des sols et ces emprises ne perturbent pas le fonctionnement de l'exploitation agricole.

**La seconde modification** se situe au Sud du giratoire du « Foirail »

qui a été mis en service en avril 2007. Elle consiste à raccorder la voie communale, rue de la Nouette, qui dessert notamment le lotissement du Petit Tertre à la R.N. 162 (Rocade Est). Ce raccordement nécessite également l'acquisition d'emprises au-delà de la bande maximale des emprises qui figure sur le plan général des travaux déclarés d'utilité publique.

Ces deux modifications ont donc pour avantages une meilleure intégration du projet dans son environnement en assurant la continuité de la voie verte et une meilleure desserte du lotissement du Petit Tertre.

#### ***1-4-1-2 Enquête préalable à l'utilité publique complémentaire***

L'arrêté préfectoral du 9 novembre 2009 a eu pour objet de modifier l'arrêté de déclaration d'utilité publique du 13 juin 2005 sur la section modifiée et de porter déclassement de la section modifiée de la voirie nationale et reclassement dans la voirie départementale.

L'enquête publique complémentaire s'est déroulée du 18 mai 2009 au 19 juin 2009 inclus. Elle a permis de recueillir les avis de toutes les personnes intéressées et les observations des collectivités territoriales et des organismes, afin d'éclairer la commission d'enquête.

Les observations formulées lors de l'enquête publique complémentaire n'ont pas conduit à envisager des modifications particulières au projet.

La commission d'enquête a formulé en date du 27 juillet 2009 **un avis**

**favorable** à la l'utilité publique complémentaire du projet assorti de recommandations, notamment, une juste indemnisation de la commune d'Azé pour la reconstruction du terrain de bi-cross et des équipements impactés par le projet.,

Le maître d'ouvrage a répondu à ces recommandations. Les engagements pris à cette occasion se retrouvent dans le présent dossier.

- l'acquisition du terrain de bi-cross et de ses équipements sur Azé fera l'objet de négociations diligentées par le représentant de la Trésorerie Générale (France-Domains) sur les formalités administratives et financières.

En outre, l'arrêté préfectoral du 9 novembre 2009, spécifie expressément dans son article 3 : « Le maître d'ouvrage sera tenu de remplacer les boisements défrichés par des boisements forestiers compensatoires de surface équivalente à deux fois la surface défrichée ».

#### ***1-4-1-3 Procédures conjointes à l'utilité publique complémentaire***

- **Enquêtes parcellaire et acquisitions foncières**

L'enquête parcellaire s'est déroulée conjointement à l'enquête d'utilité publique complémentaire du projet de déviation de la RN 162, du 18 mai 2009 au 19 juin 2009 inclus.

Elle a permis de déterminer les immeubles à acquérir pour la réalisation du projet.

En complément des accords amiables et des transferts de propriétés dans le cadre d'éventuels aménagements agricoles et fonciers avec ou

sans inclusion d'emprise, la procédure d'expropriation sera conduite conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

« L'expropriation nécessaire à l'exécution des travaux devra être accomplie dans un délai de 5 ans à compter de la date du présent arrêté » (article 2 de l'arrêté préfectoral du 9 novembre 2009)

- **Procédure au titre de la loi sur l'eau**

Les procédures, menées conformément aux articles R.214-1 et suivants du code de l'environnement autorisent l'Etat à réaliser les travaux d'aménagement routier de la RN 162, dit rocade Sud de Château-Gontier sur les communes de Château-Gontier/Bazouges, Azé et Saint-Fort et à rejeter dans les eaux superficielles, les eaux pluviales provenant de l'aménagement.

Les installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles d'avoir un impact sur l'eau et les milieux aquatiques ont fait l'objet d'un dossier d'incidence sur l'eau et les milieux aquatiques soumis à autorisation de l'autorité administrative après enquête publique.

L'enquête publique s'est déroulée dans le même temps que l'enquête d'utilité publique complémentaire des travaux et l'enquête parcellaire, du 18 mai au 19 juin 2009.

Les avis ont été recueillis et le maître d'ouvrage a apporté un mémoire en réponse.

La commission d'enquête a remis son rapport le 27 juillet 2009, donnant un avis favorable à la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, considérant que les réponses apportées par le maître

d'ouvrage aux observations recueillies « semblent suffisantes et difficiles techniquement à contester ».

L'arrêté préfectoral d'autorisation du 11 décembre 2009 est assorti de mesures compensatoires à mettre en oeuvre (article 4), de prescriptions à respecter lors de l'exécution des travaux (article 5) et qui sont présentées ci-après.

Ces mesures compensatoires et prescriptions sont reprises dans les engagements de l'Etat.

#### **1-4-2 Procédures après la Déclaration d'utilité Publique**

##### **• Aménagements fonciers, agricoles et forestiers**

La commission communale ou intercommunale d'aménagement foncier a décidé en juillet 2009 de ne pas entreprendre des opérations de remembrement dans les communes touchées par le projet routier (Cf. articles L.123-24 à L.123-26, L.352 et R.123-30 du Code Rural).

##### **Autorisation de défrichement**

Pour certains espaces boisés, compte-tenu de leur superficie totale, une autorisation préfectorale de défrichement a été nécessaire et obtenue par lettre du septembre 2009 de la DDEA. Afin de compenser la destruction des espaces boisés, des plantations seront prévues à hauteur de deux fois la surface déboisée.

##### **Protections des espèces faune et flore recensées**

Suite aux modifications apportées au projet, l'emprise empiète

désormais sur une mare. Le diagnostic réalisé dans le cadre du dossier préalable à la déclaration publique de 2005 a mis en évidence la présence de batraciens (grenouille verte).

Aussi, dans le cadre de l'établissement du dossier d'enquête d'utilité publique complémentaire de 2009, le maître d'ouvrage a pris l'engagement de réaliser un diagnostic faune/flore complémentaire de cet espace afin de vérifier la présence d'espèces protégées, puis le cas échéant, d'établir les dossiers de demandes d'autorisations nécessaires, après avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNP) si nécessaire.

Par ailleurs, le périmètre de cette étude est étendu à la zone située à l'ouest de l'anneau du carrefour giratoire sud. La nouvelle configuration du projet fait que l'on déborde sur cette zone humide, exclue du diagnostic initial. Toutefois, la mare qui se situe sur ce secteur ne sera pas impactée par l'emprise des travaux routiers.

L'étude se déroule en trois phases :

- une prospection ayant pour objectif de déterminer la présence d'espèces protégées au regard de la réglementation nationale,
- la réalisation d'un éventuel dossier de demande de dérogation au titre des articles L.411-1 et L.411-2 du code de l'environnement en vue d'une présentation devant le Conseil National de la Protection de la Nature (CNP),
- le suivi des travaux de mise en oeuvre des mesures de suppression, réduction, voire compensation des impacts qui auront été préconisées dans le dossier de demande de dérogation.

Le diagnostic complémentaire a été réalisé au printemps et en été 2009. Les prospections ont mis en évidence la présence dans les deux

mares de 5 espèces d'amphibiens dont certaines à forte valeur patrimoniale.

D'autre part, le site accueille une espèce patrimoniale d'oiseau au niveau régional (non protégée), deux espèces d'insectes protégées, quatre espèces de chauves-souris protégées.

La procédure de demande de dérogation va donc se poursuivre.

- **Autres procédures.**

D'autres procédures seront à mettre en œuvre, préalablement à la mise en service des infrastructures. Elles sont décrites avec les engagements. Elles portent notamment sur le bruit, les éventuels dépôts et emprunts de matériaux, les défrichements, les procédures à mettre en œuvre quant à la protection stricte des espèces végétales et animales protégées qui s'avèreraient nécessaires.

## **2- Engagements de l'Etat en matière d'environnement**





## 2-1 introduction

Les engagements de l'Etat s'inscrivent dans la continuité des démarches et procédures qui se sont appliquées au projet.

Ils reprennent notamment les engagements pris par l'Etat dans le cadre de la procédure d'utilité publique, c'est à dire :

- les dispositions contenues dans le dossier de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et en particulier de l'étude d'impact (pièce E),
- les réponses aux recommandations émises par la commission d'enquête dans son rapport du 27 juillet 2009, portant sur la déclaration d'utilité publique et l'autorisation au titre de la loi sur l'eau Ces réponses concernent également l'enquête parcellaire.
- le rappel des engagements pris par l'Etat en 2005 qui restent valables,

Ils sont présentés par thématiques.

## 2-2 Thématiques

### 2-2-1 Géologie, géotechnique, mouvements de matériaux

Le volume de matériaux d'emprunt est de 51 000 m<sup>3</sup> environ qui proviendront des carrières existantes. Le volume de matériaux à mettre en dépôt est de 14 000 m<sup>3</sup>

Le dépôt de matériaux sera proscrit dans les milieux naturels d'intérêts

patrimoniaux et en zones humides. Ces matériaux seront utilisés pour des aménagements paysagers.

### 2-2-2 Eaux superficielles

Le tracé passe en remblai dans la zone inondable de la vallée de la Mayenne : les dispositions ont été prises pour limiter les effets du remblai.

L'exhaussement du niveau de la crue centennale est estimé à 2 cm. En compensation, un bassin de stockage de 12 000 m<sup>3</sup> est réalisé à l'emplacement de la piste de bi-cross.

Par ailleurs, des mesures compensatoires ont été ajoutées pour protéger le lotissement du Petit Tertre contre les inondations de la Mayenne ou par ruissellement :

- Afin d'éviter que les eaux passent par le cheminement de la voie verte sous la rocade lors d'une crue centennale, la côte du merlon de protection est portée à 30,00 m N.G.F;
- Le remblai routier sera étanchéifié par une couche d'argile de 2 mètres de largeur du côté de la Mayenne pour éviter le passage des eaux à travers le remblai ;
- Afin de protéger le lotissement du Petit Tertre contre le refoulement de la Mayenne et permettre l'évacuation des pluies centennales, deux aménagements spécifiques sont prévus :
  - la mise en place d'un clapet anti-retour sur le réseau pluvial existant,
  - l'aménagement d'une noue d'évacuation entre le lotissement et la rocade, afin de pallier le dysfonctionnement du réseau lors des

crues de la Mayenne.

Les mesures compensatoires suivantes seront adoptées :

- abaisser le chemin d'accès aux jardins familiaux et à l'habitation située entre la déviation et la Mayenne en rive gauche,
- retirer une piste de cross du lit majeur,
- créer un bassin d'expansion de crue de 12 000 m<sup>3</sup> entre la déviation et la rivière par creusement.

Les prescriptions du Plan de Prévention des Risques d'inondation seront prises en compte.

La surveillance et l'entretien des ouvrages hydrauliques et du réseau d'eaux pluviales sont effectués sous la responsabilité de la direction interdépartementale des routes ouest (DIR Ouest).

L'entretien des collecteurs d'eaux pluviales et des bassins de rétention ne doit pas être réalisé au moyen de produits phytopharmaceutiques.

Des études complémentaires seront réalisées sur l'exutoire du bassin d'assainissement n°1 dans le fossé existant de la RN 162, actuellement prévu par la pose d'une buse de diamètre 600 avant rejet dans la Mayenne. Ce projet sera amélioré afin d'éviter toute surcharge du réseau. Une solution technique sera étudiée dans le cadre des études de projet, en concertation avec les services du conseil général, futur gestionnaire de l'actuelle RN 162.

Une étude sera réalisée afin de maintenir l'écoulement des eaux du plan d'eau de M. Gaston Bourgeolet.

Les prescriptions à respecter lors de l'exécution des travaux sont les

suivantes :

- réaliser dans la mesure du possible les travaux de terrassement en dehors des périodes pluvieuses,
- mettre en place le réseau de collecte et de recueil des eaux pluviales en début de chantier,
- s'assurer du bon entretien général des engins,
- mettre en place des écrans ou des filtres destinés à protéger le milieu récepteur,
- stocker des matériaux à distance du réseau de collecte des eaux pluviales,
- acheminer les déchets vers des filières de valorisation ou d'élimination autorisées,
- revégétaliser rapidement les surfaces terrassées après les travaux,
- réaliser les opérations d'entretien, lavage, vidange des engins en dehors du chantier,
- stocker de manière sécurisée les hydrocarbures, huiles et graisses utilisées sur le chantier afin d'éviter tout risque de fuite susceptible d'atteindre le milieu naturel, et réduire au minimum les quantités ainsi entreposées.

### **2-2-3.Eaux souterraines**

Le projet s'inscrit dans un secteur où la sensibilité des eaux souterraines est faible (forte protection naturelle de la nappe qui, par ailleurs, n'est pas exploitée). Les dispositifs pour le traitement des eaux (collecte, décantation-déshuilage des eaux avant rejet, dispositifs de collecte permettant de traiter une éventuelle pollution accidentelle) minimisent le risque d'incidence sur les eaux souterraines.

Il n'existe pas de captage d'eau potable dans l'emprise du projet.

## 2-2-4. Qualité des eaux

Compte tenu de la sensibilité de la Mayenne, des dispositions spécifiques sont prévues pour limiter les risques d'altération de la qualité des eaux superficielles. Pendant la phase exploitation, le principe des dispositions retenues est le suivant :

- séparer la collecte des eaux pluviales de ruissellement provenant de la plate-forme routière (polluée par la route) des eaux provenant du bassin versant naturel (non polluées par la route) ;
- réaliser un réseau de collecte latéral des eaux pluviales de ruissellement provenant de la plate-forme routière ;
- recueillir, stocker et traiter, les eaux de la plate-forme routière à l'amont de chaque rejet dans les eaux superficielles.

Les dispositifs de collecte selon les profils sont les suivants :

- dans les zones en déblai, des cunettes (engazonnées ou revêtues d'argile ou de béton) évacueront les eaux vers les installations de traitement des eaux ;
- dans les zones en faible remblai, des cunettes identiques aux précédentes assureront la continuité du réseau de collecte ;
- dans les zones en remblai plus marqué, des canalisations recueilleront les eaux par l'intermédiaire de bourrelets en enrobé ou en béton (implantés au-delà des dispositifs de sécurité) et de regards-grille (disposés tous les 35 m).

Les eaux de lessivage de la plate-forme routière ainsi collectées seront évacuées vers des bassins de traitement. Ces bassins assureront la décantation et le déshuilage des eaux et l'écrêtement des débits avant leur rejet dans le milieu naturel. Il est prévu trois bassins (cf plan des mesures) :

- un bassin n° 1 au droit du giratoire avec la R.N.162 : le rejet se fera dans la Mayenne, par le biais du fossé latéral Est de la R.N.162.
- un bassin n° 2 en rive droite de la Mayenne : le rejet s'effectuera dans un fossé raccordé à la Mayenne ;
- un bassin n°3 au Nord de la Mayenne : le rejet s'effectuera dans un fossé existant parallèle à la voie projetée, évacuant les eaux en direction de la Mayenne ;

Ces bassins traiteront principalement la pollution chronique et permettront un abattement des charges polluantes de :

- 80 % de décantation pour les matières en suspensions (M.E.S.) ;
- 70 % pour les métaux lourds ;
- 55 % pour la Demande Biologique en Oxygène (D.B.O.)
- 30 % pour la Demande Chimique en Oxygène (D.C.O.).

Pour la pollution accidentelle, il est prévu d'acheminer les effluents jusqu'aux bassins de rétention où sont effectués une décantation et un piégeage des flottants par cloison siphonée.

Par rapport à la situation actuelle, la réalisation de la rocade Sud permettra :

- de traiter les risques de pollution accidentelle de la Mayenne sur les 2,4 km de tracé neuf ;
- d'abattre la charge de pollution chronique.

Pour limiter les risques d'impacts pendant la phase travaux, les dispositions suivantes sont d'ores et déjà prévues :

- implantation des aires de stockage de matériels et de matériaux, des installations de chantier et des éventuelles centrales de fabrication en dehors des zones sensibles (abords de la Mayenne, réseau hydrographique secondaire...) ;
- imperméabilisation des aires de stockage de carburant et autres substances polluantes. Les eaux issues du lessivage des plates-formes seront collectées et traitées (décantation-déshuilage) avant rejet au milieu naturel ;
- aucun rejet direct à la Mayenne sans traitement préalable ;
- stockage des excédents et déchets de toute nature (hydrocarbures, enrobés...) sur des aires spécifiques et évacuation vers des sites adaptés avant la fin du chantier ;
- décantation des eaux de lessivage des zones de travaux avant rejet ;

- circulation des engins de chantier limitée aux zones de travaux ;
- revégétalisation (engazonnement et plantations) juste après les travaux afin de limiter les risques d'érosion et d'apport de matières en suspension à la Mayenne ;

Dans le cadre de l'établissement des marchés de travaux, des dispositions spécifiques seront intégrées pour assurer le respect des mesures prévues.

### **2-2-5 Milieux naturels**

Le projet a pour effet la destruction de la végétation spontanée (ronces, frênes, robiniers-faux acacias, chênes...) qui a colonisé les talus et une partie de la plate-forme de la voie ferrée. Cette végétation, en tant que telle, ne présente pas de valeur patrimoniale particulière. Aucune espèce végétale protégée n'a été inventoriée dans cette zone. Les boisements remplissent cependant deux rôles principaux :

- ils participent à la stabilisation des talus, généralement raides, de la voie ferrée ;
- ils contribuent à la diversification locale des écosystèmes en offrant des habitats et des axes de déplacement à la faune. C'est ainsi que la chouette chevêche, espèce peu commune et en régression, a été observée dans ce milieu.

Pour atténuer les impacts du projet, une végétation de même type que celle actuellement présente, sera replantée au terme des travaux. Progressivement, elle remplira des fonctions analogues aux boisements actuels.

*La modification du projet initial a pour effet de réduire notablement la destruction des espèces les plus remarquables, en particulier la végétation bordant l'ancienne voie ferrée et une partie de l'alignement de peupliers le long de la voie de l'hippodrome. De plus, l'espace boisé classé situé le long de la RN 162 et l'alignement de peupliers situé à proximité sont totalement préservés.*

Les plantations prévues dans le projet d'aménagement paysager se composent d'arbres d'alignement, d'arbres marqueurs, de boisements bocagers et de gazon. Elles seront effectuées sur recommandations d'organismes spécialisés régionaux ou nationaux. Afin de compenser la destruction des espaces boisés, il est prévu des plantations complémentaires à hauteur de deux fois la surface détruite : ces plantations pourront aussi être réalisées dans le cadre de l'aménagement de la RN 162 entre Laval et Château-Gontier/Bazouges.

Le projet, dans son extrémité sud impacte une mare. Suite à un diagnostic faune/flore complémentaire réalisé en 2009, cette mare accueille des habitats d'espèces protégées. Des demandes d'autorisations spécifiques seront préparées, après avis, si nécessaire du Conseil National de la Protection de la Nature.

Des mesures de réduction d'impacts ont été apportées au projet pour atténuer au plus l'impact du projet sur les espèces protégées. L'emplacement du giratoire sud a été projeté pour limiter son impact sur la mare existante :

- l'élargissement de la RN 162 pour la création des voies d'entrée et

de sortie du giratoire est prévu immédiatement après le passage supérieur de l'ancienne voie ferrée;

- la berme et le talus longeant l'accotement entre les bordures du giratoire ont été réduits en largeur pour éviter la mare.

Le tracé de la voie de desserte de l'hippodrome, dans son extrémité Est est modifié pour préserver complètement les chênes dans lesquels la présence du Grand Capricorne a été détectée.

Enfin, des mesures compensatoires seront mises en œuvre telles que la plantation de chênes, la création d'une mare ou la restauration de mares existantes, la plantation de haies.

En phase travaux, les cycles de vie de la faune et de la flore présentes sur le site seront pris en compte pour adapter le calendrier des éventuels travaux entrepris dans le cadre des futurs projets.

Un bilan sera réalisé une année après la mise en service.

## **2-2-6 Milieu humain**

### **2-2-6-1 Agriculture et sylviculture**

Le projet a des incidences limitées sur les activités agricoles car sur l'essentiel de son parcours, il emprunte le tracé de la voie ferrée désaffectée Sablé-sur-Sarthe – Montoir-de-Bretagne. De ce fait le projet ne génère pas de nouvel effet de coupure du territoire agricole et n'induit qu'une emprise limitée sur les terres. Il n'existe pas de culture à forte valeur ajoutée dans l'emprise des modifications mais

uniquement des cultures ordinaires de type céréales ou plantes fourragères.

Les impacts sur l'agriculture se limitent :

- aux emprises (environ 1,5 ha) sur les terres agricoles, emprises nécessaires pour la réalisation des giratoires avec la R.D. 267 et la R.N.162 Sud ;
- à la démolition d'un hangar utilisé par un pépiniériste au Sud immédiat de l'extrémité Nord du projet ;
- à une emprise de 0,5 hectares sur une parcelle labourable de ce même pépiniériste.

Ces emprises ne remettent pas en cause la pérennité des exploitations concernées.

Différentes mesures permettront d'atténuer les impacts résiduels :

- l'enquête parcellaire a permis de déterminer la superficie des emprises strictement nécessaires au passage de la route nouvelle ;
- les différentes indemnités prévues par la loi et correspondant à la perte de terrains, de récoltes... seront versées aux bénéficiaires ;
- le chemin d'accès au hameau Le Grand Gaudré sera rétabli.

La compensation de la destruction de la surface boisée offre l'intérêt potentiel d'un accroissement de l'activité sylvicole.

### **2-2-6-2 Habitat et nuisances sonores**

Les articles L.571-9 et 10 du code de l'environnement issus de la loi n°92-1244 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et les décrets n°95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transport terrestre et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation et n°95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transport terrestre, définissent le cadre réglementaire à respecter.

Ces textes imposent le respect d'objectifs de niveaux sonores à ne pas dépasser pour la période diurne (6h-22h) et la période nocturne (22h-6h). L'article 2 de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières fixe les niveaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure nouvelle :

NATURE DES LOCAUX	PÉRIODE DIURNE	PÉRIODE NOCTURNE
Santé, soin, action	60 dB(A)*	60 dB(A)

sociale		
Enseignement	60 dB(A)	
Logements en zone d'ambiance modérée	60 dB(A)	55 dB(A)
Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Bureaux en zone d'ambiance modérée	65 dB(A)	

*\*pour les salles de soins et les salles réservées au séjour des maladies, le niveau est de 57 dB(A)*

Une zone est d'ambiance modérée si le niveau de bruit ambiant mesuré avant la construction de la voie nouvelle est inférieur à 65 dB(A) en période diurne et inférieur à 60 dB(A) en période nocturne. Dans le cas où une zone respecte le critère d'ambiance modérée seulement pour la période nocturne, c'est le niveau sonore maximal de 55 dB(A) qui s'applique à cette période.

Les mesures sur site ont permis de qualifier l'ambiance acoustique actuelle sur l'ensemble des zones concernées par le projet. Cette ambiance sonore est modérée puisque les niveaux sonores sont inférieurs à 65 dB(A) en période diurne.

**En conséquence, l'objectif de protection est de 60 dB(A) en période diurne.**

- Cet objectif de 60 dB(A) est dépassé pour le lotissement du Petit Tertre : un merlon de terre de 4,25 m de haut et de 400 m de long

(ou d'un autre dispositif assurant la même protection acoustique) sera donc réalisé ;

- l'objectif est également dépassé pour l'habitat proche du giratoire avec la R.D. 267. Des protections de façades ou un merlon (à étudier dans le cadre des études de détail) seront mis en œuvre.

*Des études ont permis d'affiner les protections adaptées à la nouvelle configuration du projet présenté en 2009. Les protections complémentaires prévues sont les suivantes (cf plan des mesures) :*

- *immédiatement après l'échangeur avec la R.D. 267 :*
  - à l'Est, un merlon anti-bruit de longueur 75 m (hauteur 2 m),
  - à l'Ouest, un merlon anti-bruit de longueur 245 m (hauteur 1,50 m).
- *au Nord de la Mayenne :*
  - un merlon anti-bruit de longueur 40 m (hauteur 3 m)
  - un écran anti-bruit de longueur 40 m (hauteur 3 m)
  - un merlon anti-bruit de 180 m de long (hauteur 3 m)
  - un écran de 100 m de long (hauteur 3 m).

## **2-2-7 Réseaux et servitudes**

### **2-2-7-1 Voies de communication et desserte**

La voie verte empruntera partiellement l'ancienne voie ferrée et sera rétablie en passage supérieur sur le pont rail existant au sud du projet.

La voie verte sera bidirectionnelle sur l'ouvrage de la Mayenne, côté amont. Ses accès et la sécurité des usagers améliorés. Pour des questions de sécurité, compte-tenu de la proximité de la voie verte et des véhicules, les chevaux ne pourront pas emprunter la voie verte sur l'ouvrage sur la Mayenne. Les chevaux pourront rejoindre les chemins de halage, de part et d'autre de la Mayenne.

Les accès au chemin du halage, au Nord et au Sud de la Mayenne, sont maintenus et facilités. Une voirie communale permettra l'accès depuis le giratoire d'extrémité (Foirail) au chemin de halage au nord de la Mayenne.

#### **2-2-7-2 Tourisme et loisirs**

La voie verte assurera la continuité des itinéraires de randonnées existants de part et d'autre de la rocade et rejoindra les chemins de halage rive gauche et rive droite.

#### **2-2-8 Paysage et patrimoine**

##### **2-2-8-1 Paysage**

**Au Nord de la Mayenne**, le projet s'insère dans un espace à ambiance agreste et naturelle qui constitue le premier plan visuel et le paysage de proximité du lotissement du Petit Tertre. Il s'inscrit en remblai et est accompagné d'un merlon de protection acoustique et d'un mur anti-bruit.

Les aménagements paysagers des talus (enherbement, plantations...) permettront de cicatiser le paysage mais ce dernier sera profondément modifié : les habitants du lotissement auront les vues depuis leur façade principale vers la Mayenne bloquées. L'impact sur l'espace de loisirs bordant la Mayenne est réel, mais moindre car ce dernier est tourné vers la rivière. La liaison entre l'espace de loisirs et la rivière n'étant pas directement affectée, l'intérêt paysager de cet espace persiste. La végétalisation du talus de la rocade Sud réduira notablement cet impact. Enfin, le pont sur la Mayenne sera élargi. Cet élargissement fera l'objet d'une étude architecturale en vue de préserver la qualité de l'ouvrage actuel.

Le raccordement du projet sur la rocade Est, du niveau du Foirail, fera l'objet d'un traitement paysager qui marquera la singularité de ce point et l'entrée sur la rocade Sud. Après le carrefour du Foirail, et jusqu'à l'arrivée au droit du lotissement du Petit Tertre, les talus de remblai, peu élevés, seront enherbés.

Au droit du lotissement du Petit Tertre, l'aménagement paysager répond à deux préoccupations :

- du côté du lotissement, l'objectif est de noyer le talus et l'écran acoustique dans une masse végétale dense. Pour ce faire, le talus sera abondamment couvert par des plantations arbustives ;
- du côté de la zone de loisirs, les plantations seront plus éparées. Elles auront vocation à habiller et animer le talus tout en ménageant des vues vers la Mayenne pour les usagers.

**Au Sud de la Mayenne**, les incidences du projet sont limitées du fait de la réutilisation de la voie ferrée désaffectée Sablé-sur-Sarthe –



Montoir-de-Bretagne. Les principaux impacts résultent :

- de la suppression de la végétation qui a colonisé les emprises de la voie ferrée et qui forme une limite visuelle continue dans le paysage. Pour atténuer cet impact, des plantations arborescentes seront prévues dans le cadre des aménagements paysagers accompagnant le projet. Ces plantations seront discontinues pour préserver des vues aux usagers dans ce secteur de remblais ;
- de l'emprise des systèmes d'échanges avec la R.D. 267 et la R.N. 162 Sud. Les giratoires, équipements à connotation urbaine ou périurbaine, vont modifier l'ambiance paysagère des sites dans lesquels ils vont s'inscrire. Un traitement paysager spécifique sera réalisé pour chacun d'eux.

**Entre la Mayenne et le giratoire de la R.D. 267**, l'objectif de l'aménagement paysager est de mettre en place une végétation dense pour :

- participer à la stabilisation des talus de déblais ;
- établir un écran entre l'espace affecté à la route et le reste du territoire.

Ce couvert végétal sera réalisé avec des baliveaux, des jeunes plants et des semis forestiers d'essences locales.

**Au niveau du giratoire avec la R.D. 267**, des haies champêtres seront plantées le long des voies. La partie centrale du giratoire sera modelée et des plantations basses mises en place. Le délaissé de la voie ferrée désaffectée pourra être restitué aux riverains.

**Entre le giratoire de la R.D. 267 et l'arrivée sur la R.N. 162 Sud**, les talus de la rocade Sud seront végétalisés pour reconstituer une végétation analogue à celle existant actuellement.

### **2-2-8-2 Patrimoine**

Le projet traverse le périmètre de protection visuelle de 500 m de trois monuments :

- la chapelle des Franciscains (inscrite monument historique le 9 janvier 1926) ;
- la chapelle du Genêteil (classé monument historique le 9 juillet 1980) ;
- le château de La Maroutière (inscrit monument historique le 28 décembre 1978).

Conformément aux dispositions réglementaires, toute construction nouvelle, démolition, déboisement, transformation ou modification de nature à affecter l'aspect de ces abords et compris dans le champ de visibilité d'un monument historique classé ou inscrit sont soumis à autorisation préalable délivrée après avis de l'Architecte des Bâtiments de France et de la Commission Supérieure des Monuments Historiques.

Le projet ne traverse aucune zone archéologique reconnue. Le passage dans les emprises de la voie ferrée désaffectée Sablé-sur-Sarthe – Montoir-de-Bretagne limite significativement le risque de passer sur un site. Les dispositions des articles L.521 et suivants à L.531-1 et suivants du code du patrimoine relatives aux découvertes fortuites seront mises en œuvre.

Une étude architecturale a été réalisée pour l'élargissement du viaduc sur la Mayenne et soumise à l'architecte des Bâtiments de France. Il en est de même du pont rail au Sud du projet établissant la continuité de la voie verte.

Concernant les abords du château de La Maroutière, à la demande de l'Architecte des Bâtiments de France, et sous réserve de l'accord du particulier, des plantations de feuillus pourront être réalisées, le long de la voie de hippodrome, pour ne pas affecter les abords du château. L'accès à l'hippodrome sera reconstitué à partir du giratoire de la R.N. 162 Sud.

### **2-2-9 Autres dispositions**

Le maître d'ouvrage s'est engagé à maintenir la concertation avec les élus et les riverains dès la phase des études de niveau projet et de préparation de la phase travaux. Ces études ont en effet pour objectif de définir précisément les caractéristiques techniques et financières de l'opération ainsi que les emprises foncières du projet en respectant les travaux déclarés d'utilité publique.

L'acquisition du terrain de bi-cross et de ses équipements sur Azé fera l'objet de négociations diligentées par le représentant de la Trésorerie Générale(France Domaine) sur les formalités administratives et

financières.

### **Les mesures relatives à l'exécution des travaux**

*Les engagements en matière d'environnement et concernant la phase chantier seront intégrés dans les documents remis au titulaire du marché de travaux.*

#### *Information du public*

Pendant la durée des travaux, le maître d'ouvrage assurera une information régulière du public.

#### *Sécurité des abords*

Tous les chantiers seront interdits au public et seront délimités par une signalisation temporaire adaptée.

Une mission de coordination sécurité et protection de la santé des travailleurs est prévue pour assister le maître d'ouvrage dans ce domaine.

Les aires de chantier (aire de stockage, stationnement et entretien des engins) seront systématiquement implantées en dehors des zones réputées sensibles.

#### *Mesures destinées à réduire les perturbations des voies de circulation*

Les travaux, sur les voies principales, seront exécutés par phases fonctionnelles de façon à optimiser la fluidité du trafic sur la R.N. 162.

Le public et plus particulièrement les usagers de la route, seront informés des modifications de conditions de circulation par les moyens habituels (panneaux, presse, etc...).

*Mesures destinées à réduire les nuisances sonores*

Il sera fait obligation aux entreprises d'utiliser du matériel récent et insonorisé répondant aux normes et règlements en vigueur. Cette prescription est applicable à tous les matériels et engins présents sur le chantier.

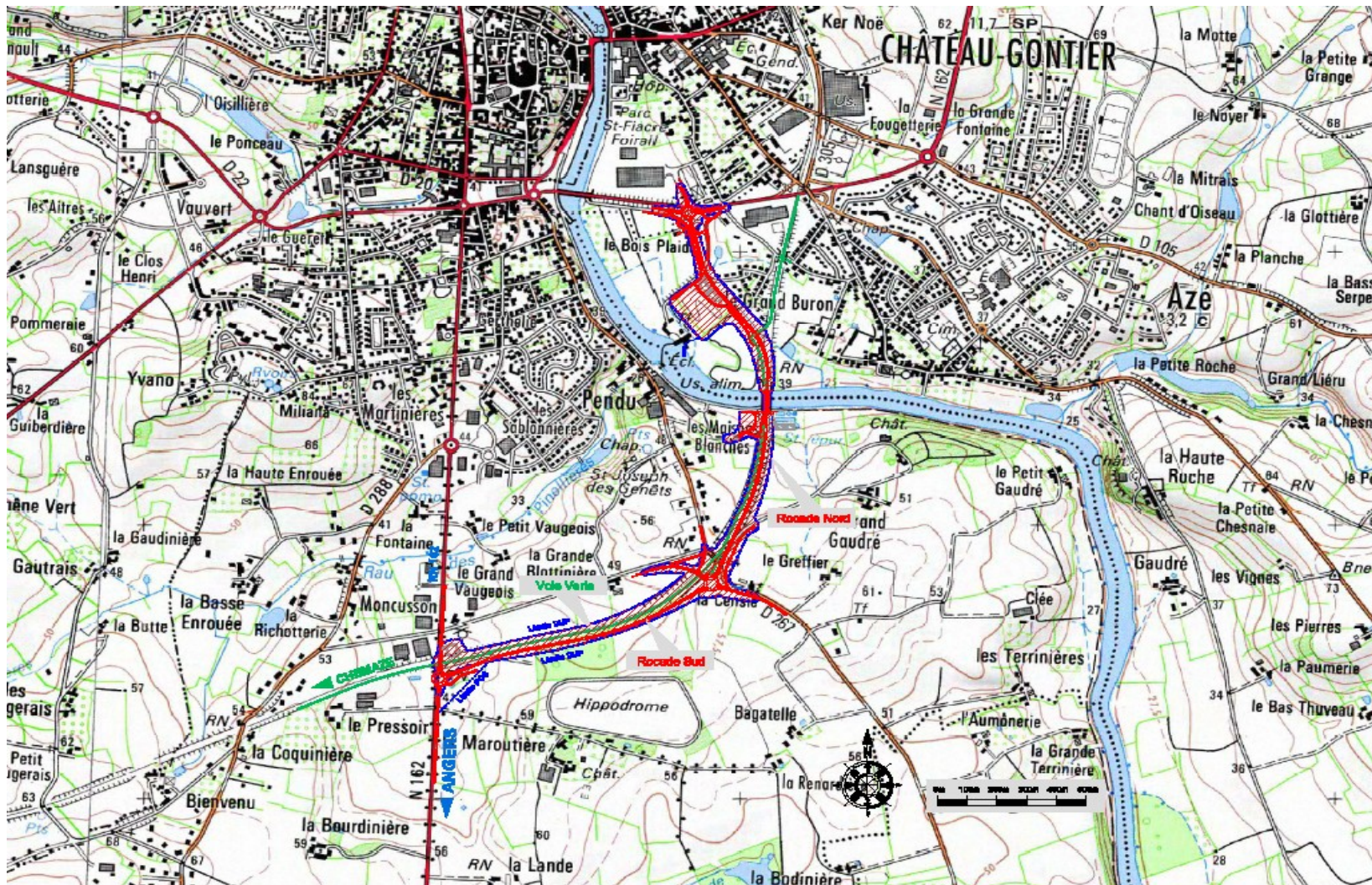


### 3- Cartes





### 3-1 Plan de situation







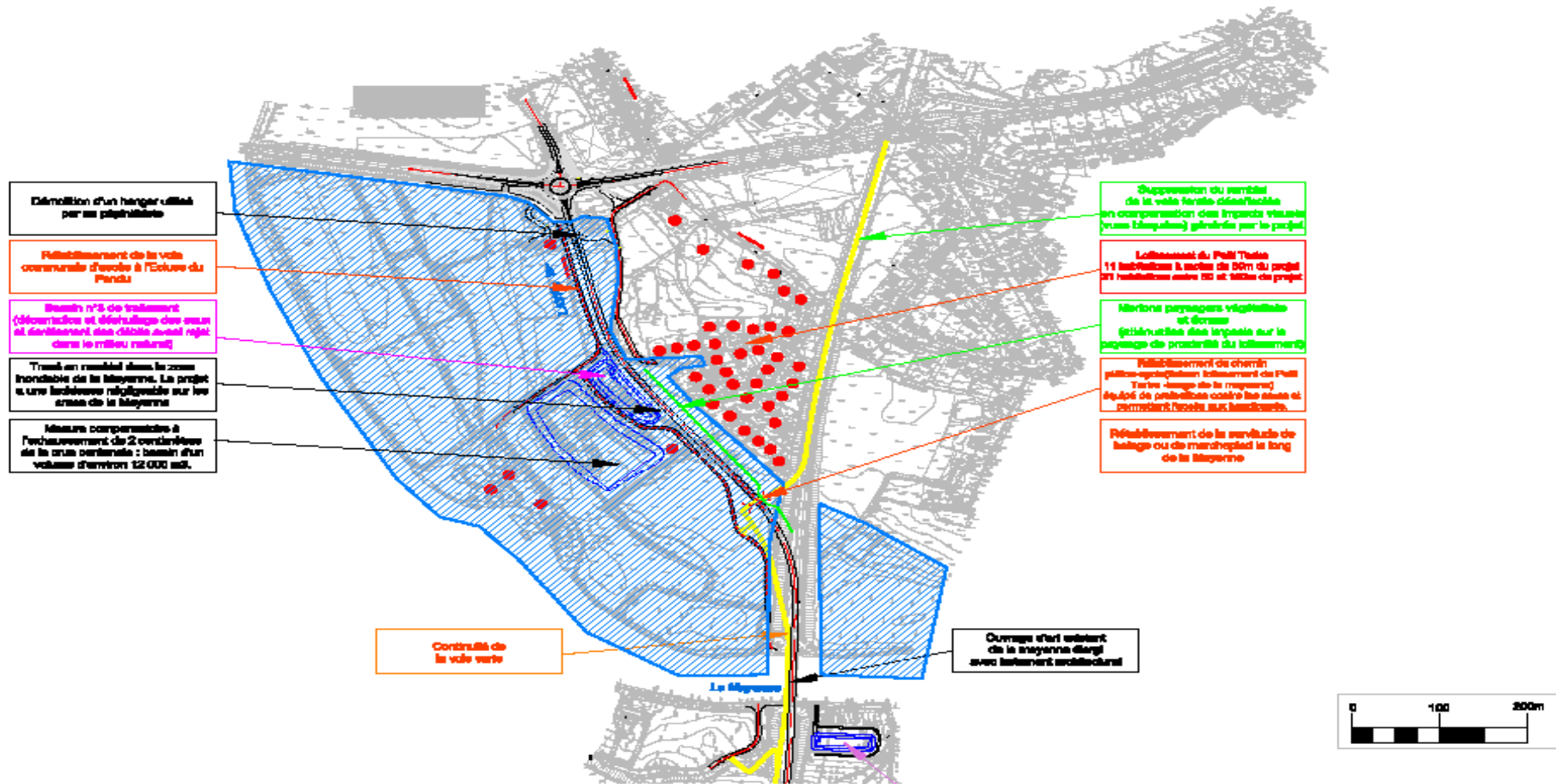








**Déviotion de la Route Nationale 162  
(rocade Sud de Château-Gontier Bazouges)  
Impacts et mesures environnementaux  
planche 2**



Ressources, territoires, habitats et logement  
Energie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**

---