

### 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

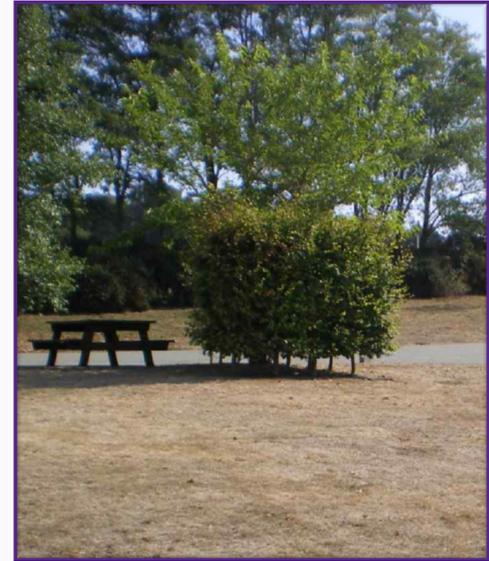
Les aménagements des créneaux d'Entrammes et de Villiers Charlemagne ont été réalisés suite à cette décision.

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.

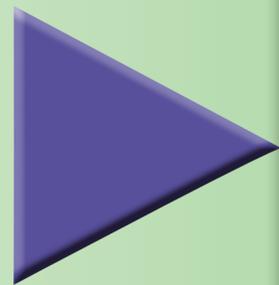
Compte tenu des aménagements existants et notamment les créneaux à 2x2 voies d'Entrammes et de Villiers-Charlemagne, les partis d'aménagement techniquement possibles sont :

- ❖ 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

| 1997   | 2000-2006   | 2007  | 2011                  | 2012   | 2012   | 2013                                   |
|--|---|---|-----------------------|--|--|--|
| Décision ministérielle : parti d'aménagement à moyen terme | Réalisation des créneaux d'Entrammes et de Villiers-Charlemagne | Décision ministérielle : engagement des études pour la mise à 2x2 voies | Concertation publique | Décision sur le choix du parti d'aménagement | Poursuite des études sur la variante retenue | Saisine de l'autorité environnementale |



### 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.

### 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.

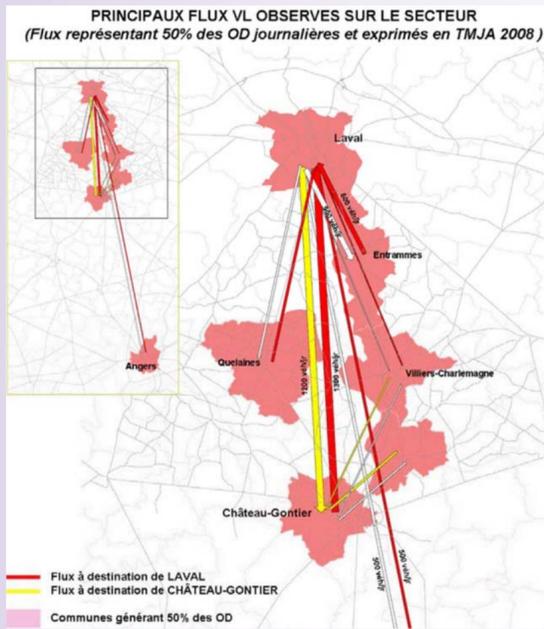
#### Les conditions de déplacement

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.



#### 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 :

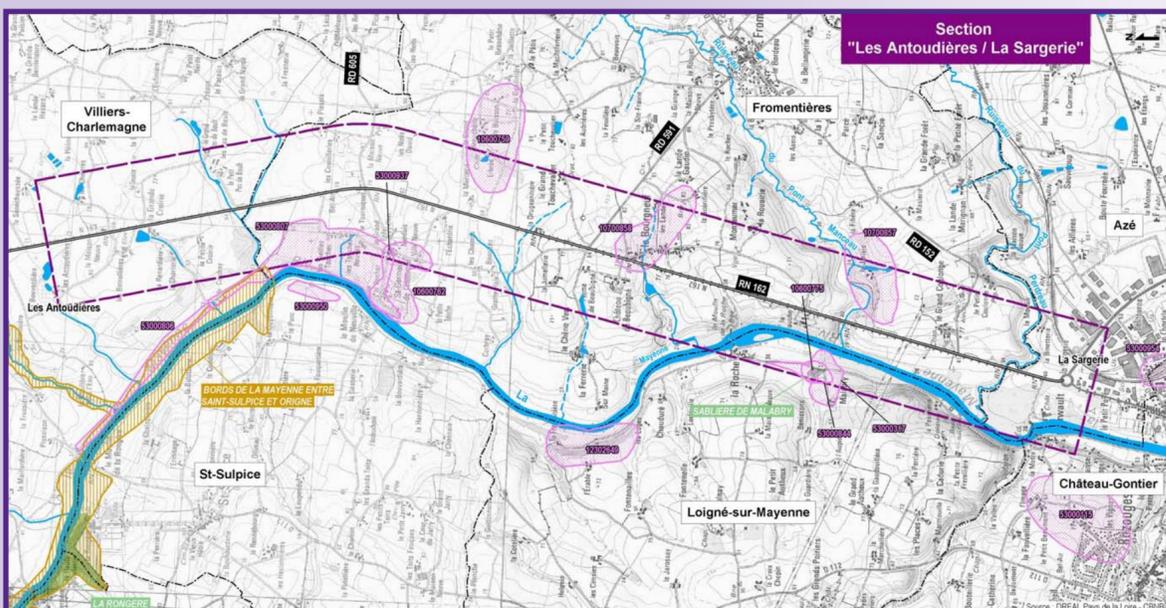
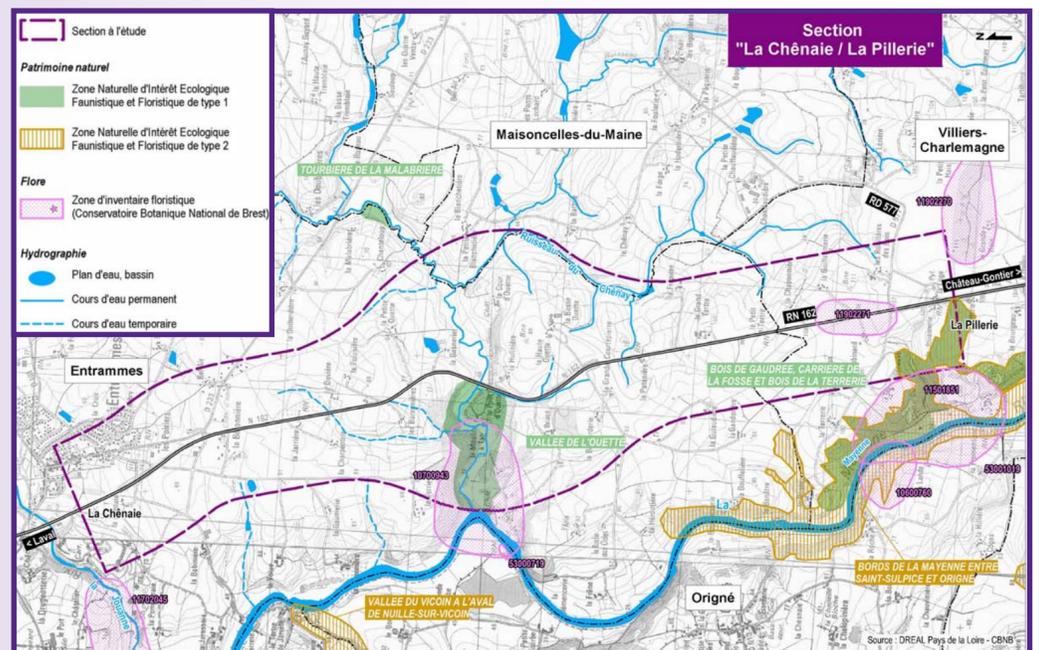
- des relations entre Laval et Château-Gontier représentant une part importante des flux supportés par la RN162 ;
- une aire d'influence de Laval importante qui s'étend au sud jusqu'à Villiers-Charlemagne ;
- une aire d'influence de Château-Gontier concernant principalement son pôle urbain (Azé, Saint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

La qualité des différents cours d'eau et 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.

### 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 Chênay, 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 Chênay 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 Chênay, 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

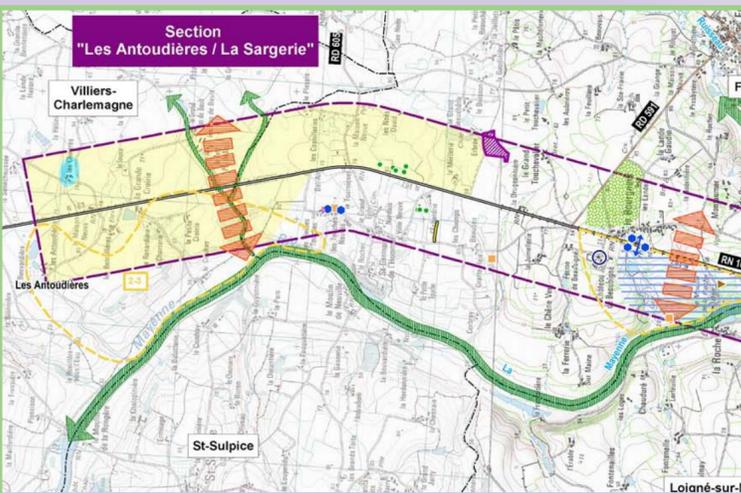
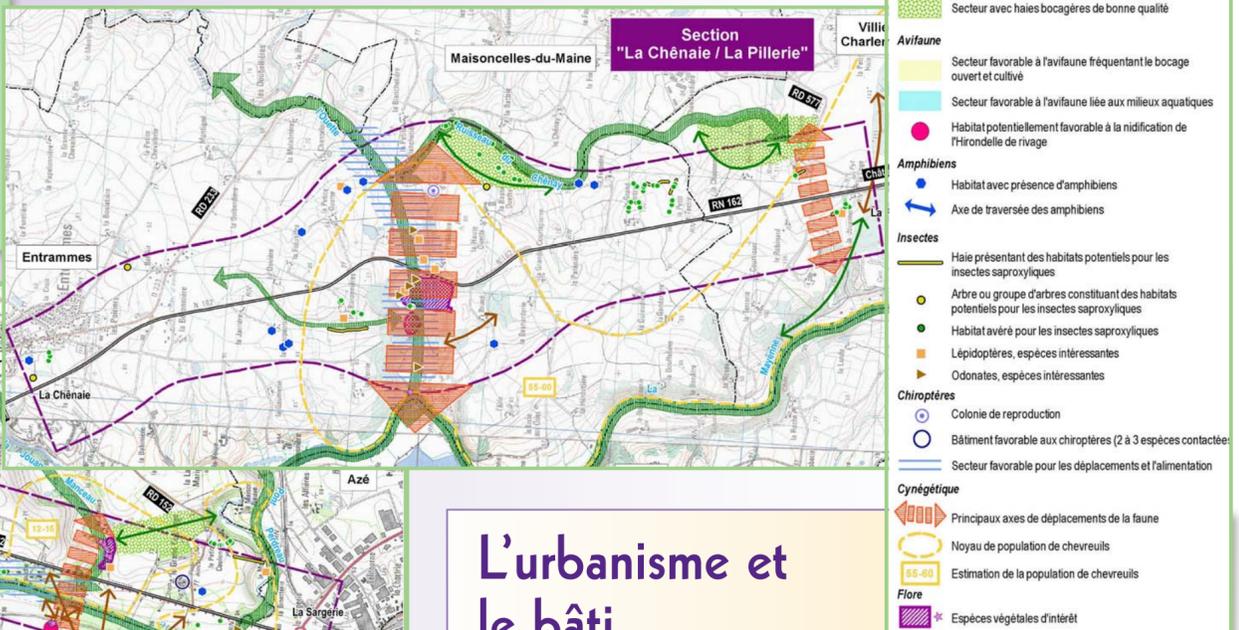
Les investigations réalisées sur l'ensemble de la zone d'étude ont permis de mettre en évidence des milieux naturels variés tels que les milieux aquatiques et humides et les milieux bocagers. Ces milieux favorisent :

- 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.

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.

### 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 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'accentuation 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.



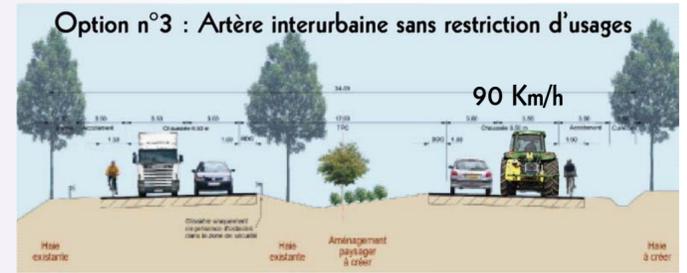
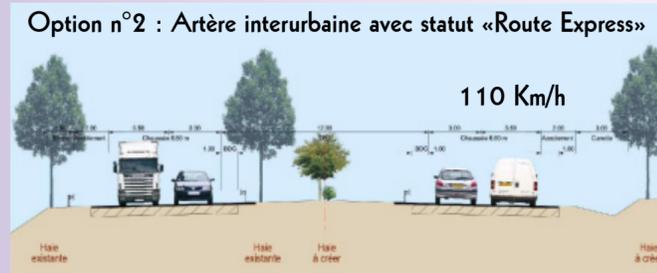
Fromentières : accès privé d'une parcelle agricole sur la RN 162

# 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 viaire 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 viaire 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.

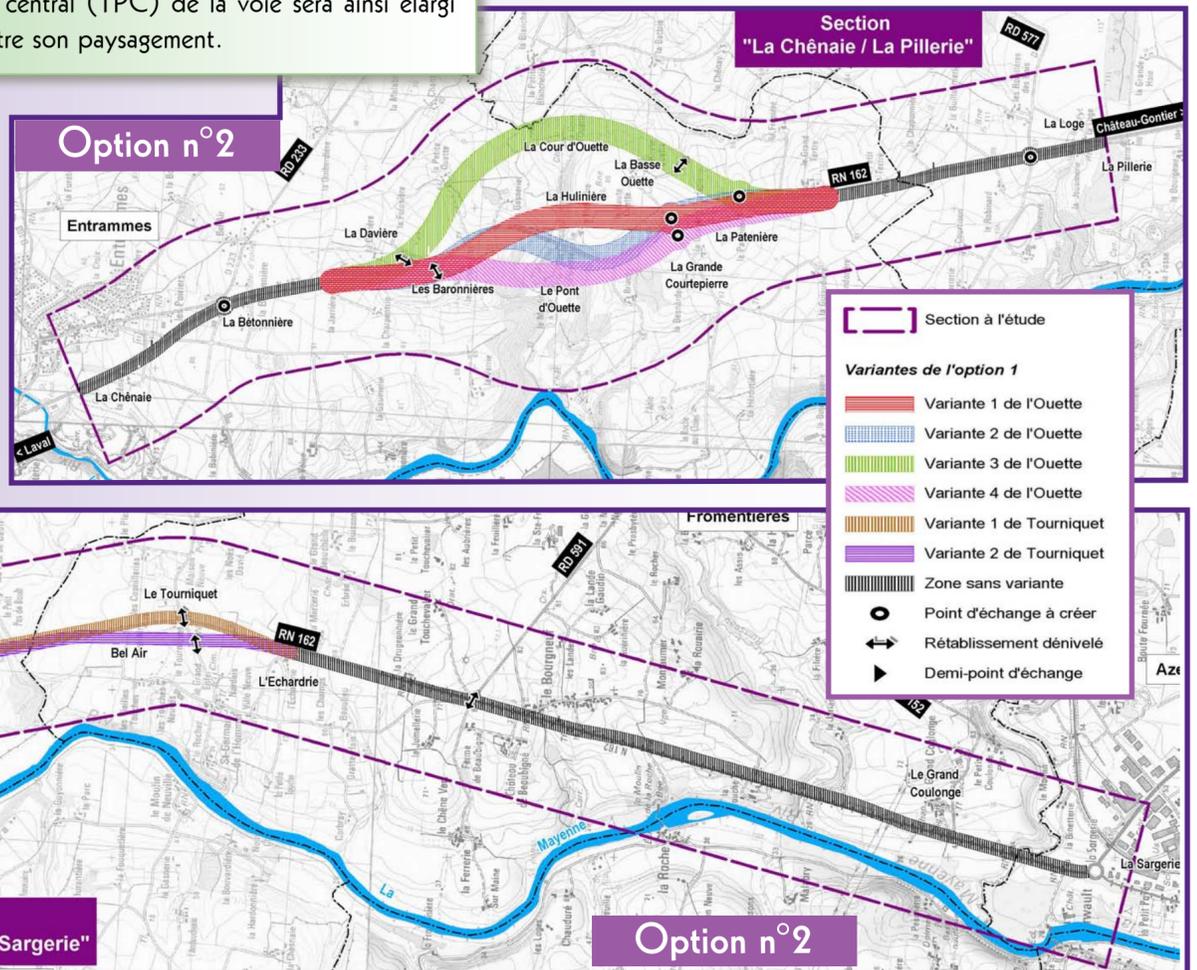
La conception a néanmoins privilégié un doublement sur place de la RN162. Ainsi, pour les options n°1 et 2, seuls deux secteurs font l'objet d'un aménagement en tracé neuf, à l'écart du tracé de la RN162 actuelle : la traversée de la vallée de l'Ouette (4 variantes plus ou moins proches de la RN actuelle) 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.

# 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.

### 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

### 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.



### 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 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.



### 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.

### 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.



### 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.

