



MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT,
DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE L'ESPACE
DIRECTION DES ROUTES

AUTOROUTE A28

Section ALENÇON - TOURS

INSTRUCTION MIDCTE

Le Dossier d'instruction mixte comprend :

- la notice se rapportant à l'instruction mixte à l'échelon central.

- le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à l'attribution du statut autoroutier.

LA NOTICE

CHAPITRE A :

DONNEES COMPLEMENTAIRES RELATIVES AUX CARACTERISTIQUES GENERALES

Le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, joint à cette notice, donne toutes les explications utiles sur les caractéristiques générales de l'Autoroute projetée.

Les chaussées sont calculées pour supporter le passage des véhicules actuellement définis par le code de la route (essieux de 13 tonnes en particulier).

Les points d'accès à l'autoroute, tels qu'ils sont figurés au plan général des travaux, sont traités sous forme de 9 échangeurs et de 2 bifurcations autoroutières

- à l'origine du projet avec la RN 12
- avec la RD 166 bis à ARÇONNAY
- avec la RD 6 (liaison BALLON, BEAUMONT SUR SARTHE)
- avec A 11 et la RN 138 au Nord du MANS
- avec A 11 à l'Est du MANS
- Avec les RN 23 (liaison PARIS - NANTES), RN 157 (liaison LE MANS, BLOIS), RN 223 (contournement Sud-Est du MANS) au Sud-Est du MANS.
- avec la RD 304 (liaison LE MANS, LE GRAND LUCÉ). Sa construction est différée
- avec la RN 138 à ECOMMOY
- avec la RD 305 (liaison LE LUDE, CHATEAU-DU-LOIR).
- avec la RD 766 (liaison CHATEAU - LA VALLIERE, CHATEAU-RENAULT). Sa construction est différée
- avec A 10 au Nord-Est de TOURS.

CHAPITRE B :

DONNES RELATIVES AUX OUVRAGES D'ART

Les passages supérieurs (ponts franchissant l'Autoroute par-dessus celle-ci) laissent un gabarit libre minimum de 4,75 m au-dessus des chaussées de la voie.

Les passages inférieurs, constitués de deux ouvrages supportant chacun une chaussée, auront un gabarit compatible avec la fonction de la voie qu'ils rétablissent. Les chaussées de la voie seront calculées, outre les charges civiles, pour les convois MC 120 définis au fascicule 61, titre II du Cahier des Prescriptions communes applicables aux marchés de travaux publics relevant des Services de l'Équipement, approuvé par arrêté du 28 décembre 1971.

Les ouvrages hydrauliques et les ouvrages spécifiques agricoles seront définis après concertation avec les organismes concernés.

Les ouvrages sont tous de dimension courante sauf l'ouvrage franchissant le LOIR d'une longueur d'environ 300 m.

CHAPITRE C :

DONNEES RELATIVES A LA CIRCULATION DES VEHICULES ET DES CONVOIS MILITAIRES

Il est rappelé que l'Article R 43.8 du Code de la Route fixe les modalités de circulation sur les Autoroutes des véhicules militaires se déplaçant en colonne et dont les caractéristiques ne sont pas conformes à celles des véhicules civils autorisés à circuler sur ces voies.



MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT,
DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE L'ESPACE
DIRECTION DES ROUTES

AUTOROUTE A28

Section ALENÇON - TOURS

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Départements de l'ORNE, de la SARTHE et de l'INDRE ET LOIRE

| | | | |
|---|---------|---|--|
| A - PLAN DE SITUATION AU 1/300 000e | page 1 | | |
| B - NOTICE | page 7 | | |
| TITRE I - NOTICE EXPLICATIVE | page 9 | | |
| TITRE II - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS | page 35 | | |
| TITRE III - APPRECIATION SOMMAIRE DE LA DEPENSE | page 39 | | |
| TITRE IV - INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES | page 43 | | |
| C - PLAN GENERAL DES TRAVAUX AU 1/50 000 | page 47 | | |
| PLANCHE 1 - ALENÇON - LE MANS | page 49 | | |
| PLANCHE 2 - LE MANS - LIMITE DEPARTEMENTALE | page 51 | | |
| PLANCHE 3 - LIMITE DEPARTEMENTALE - TOURS | page 53 | | |
| | | D - ETUDE D'IMPACT | page 55 |
| | | AVERTISSEMENT | page 56 |
| | | I - RAPPEL DES OBJECTIFS DE L'OPERATION | page 57 |
| | | II - ETAT INITIAL ET COMPARAISON DES DIFFERENTES SOLUTIONS | page 61 |
| | | III - LE PROJET PROPOSE ET LES MESURES D'ATTENUATION | page 95 |
| | | IV - COUT DES MESURES | page 135 |
| | | V - RESUME | page 139 |
| | | | E - EVALUATION ECONOMIQUE ET SOCIALE |
| | | | AVERTISSEMENT |
| | | | I - INTRODUCTION |
| | | | II - LA SITUATION ACTUELLE |
| | | | III - EFFETS DES DIFFERENTES SOLUTIONS D'AMENAGEMENT |
| | | | IV - ELEMENTS ECONOMIQUES ET FINANCIERS |
| | | | V - TABLEAU DE SYNTHESE |
| | | | F - RETRAIT DU CARACTERE DE ROUTE EXPRESS A LA SECTION DE LA RN 224 INCORPOREE A L'AUTOROUTE A 28 |
| | | | page 143 |
| | | | page 144 |
| | | | page 145 |
| | | | page 150 |
| | | | page 179 |
| | | | page 193 |
| | | | page 194 |
| | | | page 195 |

A - Plan de situation au 1/300.000

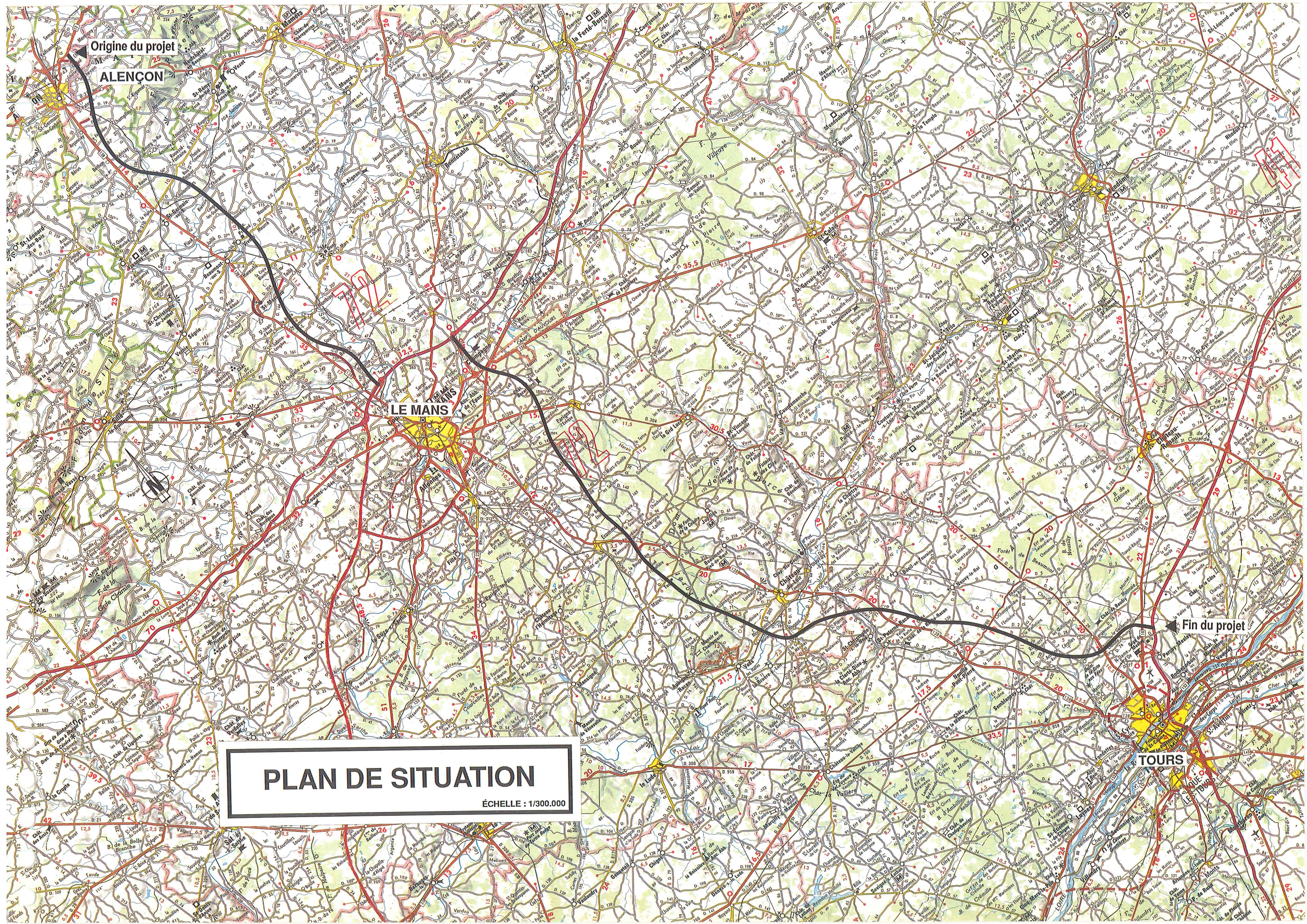
Origine du projet

ALENÇON

Fin du projet

PLAN DE SITUATION

ÉCHELLE : 1/300.000



B - Notice

SOMMAIRE

TITRE 1 - NOTICE EXPLICATIVE

| | |
|--|---------|
| 0 - OBJET DE L'ENQUETE | page 11 |
| I - OBJET DE L'OPERATION | page 11 |
| II - LES ETUDES PRÉALABLES | page 11 |
| II.1. Etudes et décisions antérieures | page 11 |
| II.2. Justification de la solution proposée | page 12 |
| II.2.1. La variante zéro | |
| II.2.2. Les variantes autoroutières | |
| II.3. Insertion des tracés dans l'environnement | page 18 |
| II.4. Evaluation économique et sociale des tracés | page 20 |
| III. PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE | page 20 |
| III.1. Description de la section courante | page 20 |
| III.1.1. Département de l'ORNE | |
| III.1.2. Département de la SARTHE | |
| III.1.3. Département d'INDRE et LOIRE | |
| III.2. Principe de raccordement au réseau routier et autoroutier | page 32 |
| IV. CONDITIONS D'EXPLOITATION DE LA VOIE | page 33 |
| IV.1. Statut autoroutier | |
| IV.2. Les conséquences principales du statut autoroutier | |
| IV.3. Système de péage | |
| IV.4. Aires annexes | |

| | |
|---|---------|
| V. PRINCIPE DE RETABLISSEMENT DES COMMUNICATIONS | page 33 |
|---|---------|

| | |
|---|---------|
| VI. MESURES SPECIFIQUES A LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT | page 33 |
|---|---------|

| | |
|--|---------|
| VII. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME | page 33 |
|--|---------|

TITRE II - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

| | |
|---|---------|
| I. TRACE EN PLAN ET CARACTERISTIQUES GENERALES | page 37 |
|---|---------|

| | |
|--|---------|
| II. OUVRAGES ET TRAVAUX ANNEXES | page 37 |
|--|---------|

- II.1. Voies routières et voies ferrées
- II.2. Ouvrages agricoles - passages pour la faune
- II.3. Franchissements hydrauliques
- II.4. Ouvrages d'art importants

| | |
|---------------------|---------|
| III - DIVERS | page 37 |
|---------------------|---------|

| | |
|--|---------|
| TITRE III - APPRECIATION SOMMAIRE DE LA DEPENSE | page 41 |
|--|---------|

TITRE IV - INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

| | |
|--|---------|
| I. TEXTES QUI REGISSENT L'ENQUETE | page 45 |
|--|---------|

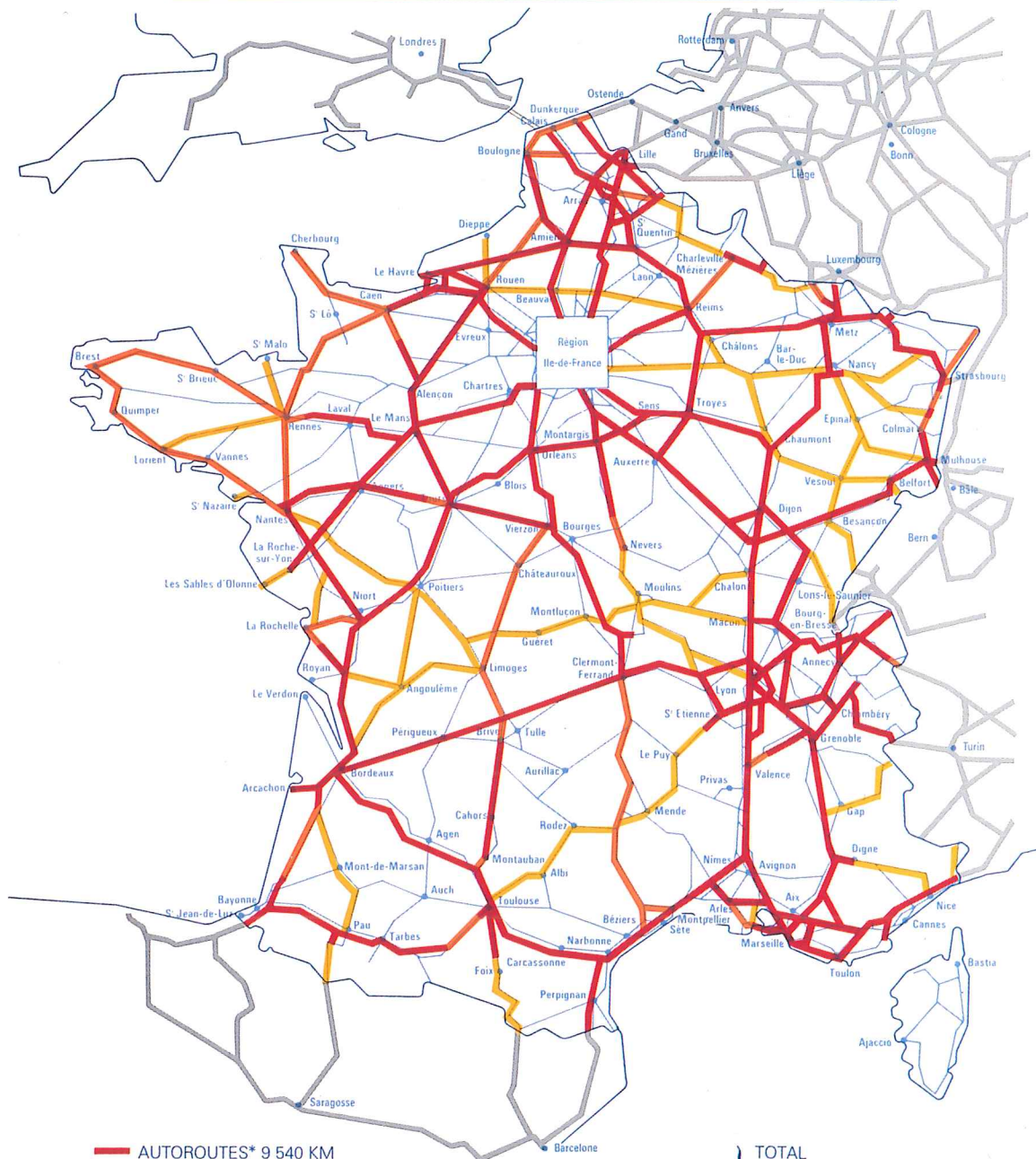
| | |
|---|---------|
| II. INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE CONCERNANT L'OPERATION | page 45 |
|---|---------|

- II.1. Le projet avant l'enquête
- II.2. Le projet et les documents d'urbanisme
- II.3. Objet et conditions de l'enquête
- II.4. Parallèlement à la présente enquête
- II.5. Au terme des procédures d'enquête publique et d'instruction mixte et au vu des dossiers correspondants.
- II.6. Au-delà de l'enquête et de la déclaration d'utilité publique

| | |
|--|---------|
| III. LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION DE L'OUVRAGE | page 46 |
|--|---------|

TITRE I Notice explicative

SCHÉMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL



- AUTOROUTES* 9 540 KM
- LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RÉSEAU AUTOROUTIER 2 580 KM
- AUTRES GRANDES LIAISONS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE 4 410 KM
- AUTRES ROUTES NATIONALES DU SCHÉMA DIRECTEUR 21 220 KM

TOTAL
AUTOROUTES 12 120 KM

* Le tracé des nouvelles autoroutes inscrites au schéma directeur n'étant pas arrêté, les liaisons correspondantes sont figurées provisoirement par des lignes droites.



Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer - Direction des Routes

1991



Echelle : 1/2.000.000ème

0 OBJET DE L'ENQUETE

La présente enquête publique a pour objet :

- de déclarer d'utilité publique la construction de la section ALENÇON - TOURS de l'autoroute A 28 entre la déviation d'ALENÇON, commune d'ARÇON-NAY et l'autoroute A 10 (commune de PARÇAY - MESLAY).
- de classer en autoroute la déviation d'ALENÇON entre la RN 12 et la RD 166 bis.
- de retirer le caractère de route express à la section de la RN 224 incorporée à l'autoroute.
- de mettre en compatibilité les plans d'occupation des sols des communes concernées.

I OBJET DE L'OPERATION

Le Schéma Directeur Routier National approuvé par décret du 18 mars 1988 a inscrit l'itinéraire ROUEN - ALENÇON - LE MANS - TOURS parmi les liaisons autoroutières. Le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 5 novembre 1990 a confirmé ce choix.

Le statut d'autoroute concédée à péage a été choisi pour accélérer la modernisation du réseau routier national que n'aurait pas permise un financement direct ETAT - REGION.

Dans cette formule, le Concessionnaire assure la construction et l'exploitation de l'autoroute. Il finance les travaux à l'aide d'emprunt et de l'auto-financement disponible sur l'ensemble de son réseau. Le péage perçu

permet de couvrir les charges d'entretien et d'exploitation de la voie et de ses annexes ainsi que le remboursement des emprunts. Le coût de l'ouvrage est donc supporté par l'usager de l'autoroute et non par l'ensemble des contribuables.

L'autoroute ALENÇON - LE MANS - TOURS constitue un maillon de l'itinéraire ROUEN - ALENÇON - LE MANS - TOURS. L'aménagement de cette liaison permettra d'offrir un axe Nord - Sud évitant la Région Parisienne aux trafics venant du lien fixe Transmanche ou du Nord de l'Europe vers le Sud-Ouest de la FRANCE et la Péninsule Ibérique (liaison assurée au-delà de TOURS par l'autoroute A 10) et vers la région RHONE - ALPES et l'EUROPE du Sud-Est (liaison assurée au-delà de TOURS par la section TOURS - VIERZON de l'autoroute A 85 en cours d'étude).

L'itinéraire actuel entre ROUEN et TOURS est assuré par la RN 138 à chaussée bidirectionnelle de 7 m qui supporte un trafic moyen annuel supérieur à 10 000 véhicules/jour, avec de nombreux carrefours, accès riverains et traversées d'agglomération. Les caractéristiques actuelles de la RN 138 ne permettent pas de l'intégrer dans un réseau à caractéristiques autoroutières.

La présente section ALENÇON - TOURS, intègre dans sa partie Nord la déviation d'ALENÇON déclarée d'Utilité Publique par arrêté du 24 avril 1991.

Au Nord de la déviation d'ALENÇON, le tracé autoroutier se poursuit vers ROUEN.

La section ROUEN - ALENÇON fera l'objet d'une Enquête d'Utilité Publique distincte.

Au Sud, l'autoroute se raccorde sur l'autoroute A 10 PARIS - BORDEAUX au Nord de l'échangeur de TOURS - NORD entre l'A 10 et la RN 10.

Cette nouvelle autoroute supportera un trafic journalier moyen d'environ 7 000 véhicules dont 20 % de poids lourds à l'horizon 2000. Les conditions de circulation sur la RN 138 seront alors considérablement améliorées.

II - LES ETUDES PREALABLES

II.1. ETUDES ET DECISIONS ANTERIEURES

Les principales phases d'études conclues par des décisions ministérielles ont été :

- recherche et comparaison des grandes options autoroutières entre septembre 1987 et juin 1988.
- consultation des différentes administrations, des chambres consulaires et des élus régionaux, départementaux et locaux de septembre à novembre 1988.
- achèvement du dossier d'Etudes Préliminaires proposant de retenir un fuseau d'environ 1 Km de large constitué par la variante Nord-Est entre ALENÇON et LE MANS Nord puis Sud Centre entre LE MANS et TOURS, en janvier 1989.
- décisions ministérielles des 28 juin et 6 juillet 1989 approuvant le choix de ce fuseau pour la poursuite des études de définition de la bande de 300 m.
- première phase de consultation locale en communes en septembre 1989 pour la définition de la bande de 300 m. Lors de ces réunions, il a été demandé l'ajout de variantes de fuseau d'un Km dans le secteur de LAVERNAT et au Sud de CHATEAU-DU-LOIR. Une décision ministérielle modificative a été prise dans ce sens le 31 octobre 1989.
- deuxième phase de consultation locale pour présenter les études comparatives des différentes variantes de bandes de 300 m en mars - avril 1990.
- achèvement du dossier d'Avant-Projet Sommaire en octobre 1990.
- approbation de l'Avant-Projet Sommaire par décision ministérielle.

II.2 - JUSTIFICATION DE LA SOLUTION PROPOSEE

Dans une première phase des études, des solutions contrastées ont été analysées en prenant en compte les critères suivants :

- assurer dans les meilleures conditions les dessertes des principaux pôles intéressés par la liaison nouvelle.
- respecter les principales entités du secteur étudié.
- justifier l'économie du projet : optimisation de l'affectation de trafic tout en contenant les coûts d'investissement et de gestion.

Les études comparatives des différentes variantes définies dans la zone d'étude d'une largeur moyenne de 30 Km avaient pour objectif d'aboutir à la définition d'un fuseau d'environ 1 Km de largeur à l'intérieur duquel ont été poursuivies les études pour la recherche de la bande de 300 m proposée ici à l'enquête publique.

N.B. : dans tout ce chapitre, le terme de «tracé» se rapporte à une bande d'environ 1 Km de largeur.

II.2.1. LA VARIANTE ZERO

Il s'agit du parti qui consiste à ne pas réaliser la nouvelle liaison autoroutière ALENÇON - TOURS. Dans cette hypothèse les usagers continuent à emprunter la RN 138.

A l'horizon 2000, le trafic atteindrait 10 000 véhicules/jour sur les sections les moins chargées, et 25 000 sur les sections les plus fréquentées au Nord et au Sud du MANS. Les principaux courants de trafic peuvent être ainsi estimés :

- ALENÇON (et au-delà) vers TOURS (et au-delà) 2 500 véhicules/jour
- ALENÇON (et au-delà) vers le MANS 3 400
- LE MANS vers TOURS (et au-delà) 2 500
- ALENÇON (et au-delà) vers les axes Ouest du MANS 1 800
- Axes Ouest du MANS vers TOURS (et au-delà) 1 800
- BEAUMONT SUR SARTHE vers le MANS 3 100
- LE MANS vers CHATEAU-DU-LOIR 1 800

Ce trafic important a déjà justifié la réalisation de plusieurs déviations : ST MARCEAU, LA BAZOGE.

Il reste encore de nombreuses agglomérations traversées :

BETHON, OISSEAU-LE-PETIT, FYÉ, PIACÉ, JUILLÉ, BEAUMONT-SUR-SARTHE, ST JEAN D'ASSÉ, ST SATURNIN, au Nord du MANS ; MULSANNE, MARIGNÉ-LAILLÉ, ECOMMOY, CHATEAU-DU-LOIR, VOUVRAY-SUR-LOIR, DISSAY-SOUS-COURCILLON, NEUILLÉ-PONT-PIERRE, entre LE MANS et TOURS.

La RN 138 comporte de nombreux carrefours et d'innombrables accès riverains.

Les possibilités de dépassement limitées et le trafic poids lourds très élevé (supérieur à 20 %), se traduisent pour l'utilisateur par une gêne très importante.

Il s'est donc avéré nécessaire d'aménager cet itinéraire.

II.2.2. LES VARIANTES AUTOROUTIERES

Dans la zone d'étude d'environ 30 Km de largeur peuvent s'inscrire plusieurs familles de tracés.

Les contraintes majeures pour le passage d'une autoroute sont la forêt de BERCÉ dont on s'est attaché à préserver l'intégrité, le contournement de l'agglomération mancelle et l'arrivée sur TOURS, aussi bien pour des problèmes techniques de tracé et de raccordement sur des voies existantes que des impacts sur l'environnement et sur la desserte économique des villes. Les difficultés rencontrées à l'approche de ces deux agglomérations conditionnent les possibilités de tracés de l'autoroute sur une quinzaine de kilomètres. C'est pourquoi, il est nécessaire de regarder plus précisément les points d'arrivée au Nord du MANS, le contournement du MANS et l'arrivée sur TOURS.

II.2.2.1. ENTRE ALENÇON ET LE MANS

L'origine du tracé se situe sur la RN 12 au Nord-Est d'ALENÇON. L'autoroute intègre la déviation d'ALENÇON entre la RN 12 et le franchissement de la voie ferrée CAEN - TOURS. Au Sud de cette voie ferrée, le tracé de l'autoroute se poursuit parallèlement à la RN 138 ; un échangeur dit d'ARÇONNAY sera aménagé pour relier la RN 138. Deux familles de tracés ont été étudiées.

○ Les tracés Nord Ouest du MANS

Ces tracés franchissent la RN 138 au Sud de FYÉ et contournent BEAUMONT-SUR-SARTHE et ST-JEAN-D'ASSÉ par l'Ouest. Ils peuvent ensuite

● soit se raccorder au Nord du Mans en B en franchissant la RN 138 entre STE JAMME-SUR-SARTHE et LA BAZOGE.

● soit se brancher sur l'autoroute A 81 en A1 à l'Ouest de DEGRÉ ou en A2 à l'Ouest de LA CHAPELLE ST-AUBIN à l'embranchement des autoroutes A 11 et A 81.

○ Les tracés Nord-Est du MANS

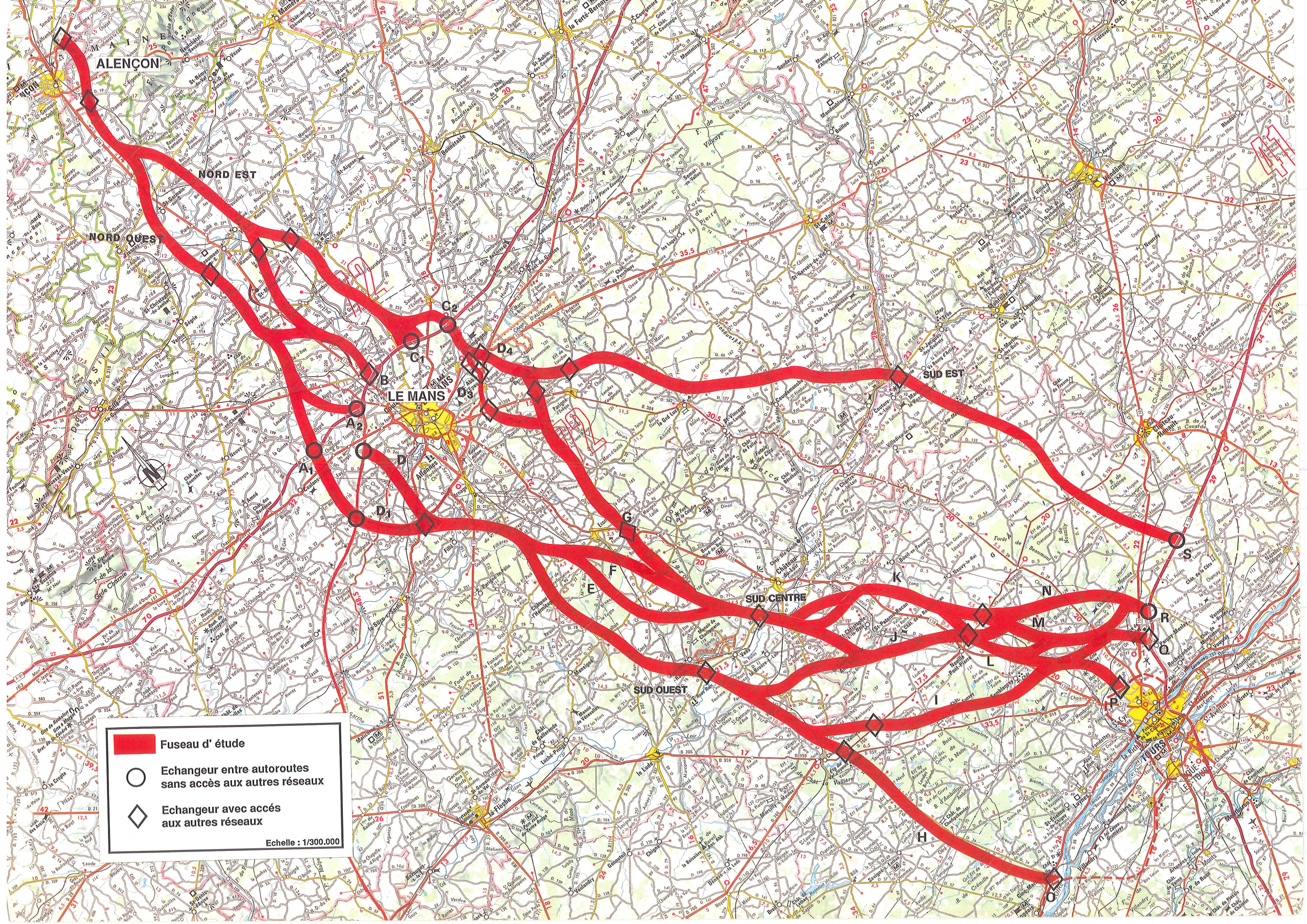
Ces tracés restent à l'Est de la RN 138 actuelle et passent donc à l'Est de BEAUMONT-SUR-SARTHE. Ils peuvent ensuite

● se raccorder au Nord du MANS en B en passant à l'Ouest de STE JAMME-SUR-SARTHE et à l'Est de LA BAZOGE.

● ou se brancher au Nord-Est du MANS en passant à l'Ouest de BALLON et à l'Est de LA GUIERCHE, puis soit à l'Ouest de «LA TRUGALLE» en C1 soit en tangentant les zones urbanisées de SAVIGNÉ-L'ÉVEQUE en C2.

Dans les 2 hypothèses, il est prévu un échangeur à hauteur de BEAUMONT-SUR-SARTHE.

Le tracé Nord-Est a été préféré car il favorise le développement économique du secteur Nord-Est du département de la SARTHE.



Fuseau d'étude

Echangeur entre autoroutes sans accès aux autres réseaux

Echangeur avec accès aux autres réseaux

Echelle : 1/300.000

II.2.2.2. LES ARRIVEES AU MANS

○ A1 : arrivée à l'Ouest du MANS

Ce point d'arrivée proposé sur A 81 se situe à environ 7 Km à l'Ouest de la bifurcation A 11 - A 81. Cette solution permet un contournement Ouest du MANS entièrement en tracé neuf.

○ A2 : arrivée sur la bifurcation A 11-A 81

La bifurcation A 11 - A 81 serait alors modifiée pour accueillir la nouvelle autoroute.

Ces 2 tracés Ouest traversent les bois de LA BAZOGE et de LA CHAPELLE ST FRAY.

Ces 2 arrivées à l'Ouest du MANS ne sont compatibles qu'avec un tracé Nord-Ouest entre ALENÇON et LE MANS et un contournement Ouest du MANS.

○ B : arrivée au Nord du MANS

Ce point d'arrivée se situe légèrement à l'Est de la RN 138, entre celle-ci et l'échangeur du MANS Nord. Il est ensuite possible de rejoindre aussi bien un contournement Ouest qu'Est de l'agglomération mancelle, après avoir emprunté une section de A 11.

Cette arrivée en B est compatible avec un tracé Nord-Ouest comme avec un tracé Nord-Est entre ALENÇON et LE MANS.

○ C 1 : arrivée au Nord-Est du MANS

L'emplacement de la bifurcation avec A 11 se situe à proximité immédiate de l'aire de service existante de SARGÉ-LES-LE-MANS sur A 11 qui devrait de ce fait être supprimée.

○ C 2 : arrivée sur l'échangeur du MANS Est

La bifurcation existante serait transformée en échangeur complet entre les 2 autoroutes A 11 et A 28. Ce point d'arrivée permet une continuité de A 28 en tracé neuf (pas de tronçon commun avec A 11). Un tel tracé occasionne par contre d'importantes nuisances à l'habitat sur la commune de SAVIGNÉ-L'ÉVEQUE.

Les 2 tracés arrivant en C 1 ou C 2 portent atteinte aux zones boisées de JOUÉ-L'ABBÉ et de la TRUGALLE.

Ils ne sont compatibles qu'avec le tracé Nord Est entre ALENÇON et LE MANS et un contournement Est du MANS.

Le point d'arrivée en B a été préféré car :

- il présente une situation géographique optimale pour assurer l'écoulement du trafic qui pour un tiers s'arrête au MANS, pour un tiers se dirige vers l'Ouest (A 81, A 11) et pour un tiers continue vers TOURS.
- il assure une bonne desserte du MANS.
- il évite les zones boisées de LA BAZOGE et LA CHAPELLE ST FRAY (touchées par A1 et A2), celles de JOUÉ-L'ABBÉ et LA TRUGALLE (touchées par C1 et C2) et ne provoque pas de nuisances à l'habitat (C2).

II.2.2.3. LE CONTOURNEMENT DU MANS

Le choix du point d'arrivée au Nord du MANS n'est pas neutre pour le contournement du MANS. En effet, seule l'arrivée au point B permet indifféremment un passage à l'Est ou à l'Ouest du MANS. Un raccordement à l'Ouest du MANS (en A1 ou A2) impose un contournement Ouest du MANS tout comme un branchement au Nord-Est du MANS (en C1 ou C2) implique un contournement Est. Or ce choix entre un contournement Ouest ou Est du MANS conditionne le tracé de l'autoroute jusqu'au Sud d'ECOMMOY, premier point de jonction possible entre un passage à l'Ouest de l'agglomération mancelle et un passage à l'Est.

○ Tracé D1

Ce tracé prolonge le tracé arrivant en A1 sur A 81 au Nord-Ouest du MANS, puis contourne CHAUFOUR-NOTRE-DAME par l'Ouest.

Il peut également faire suite aux tracés arrivant en A2 ou B en utilisant une section de l'autoroute A11. Cette variante D1 s'appuie sur le tracé de «Liaison Sud Ouest du MANS», entre l'autoroute A 11 et la voie SNCF PARIS - NANTES, qui aurait dû être modifié et donc retardé pour conférer à la voie des caractéristiques géométriques autoroutières.

Après le franchissement de la voie ferrée, le tracé autoroutier diverge de celui de la liaison Sud-Ouest pour traverser la SARTHE entre FILLÉ et SPAY et rejoindre la RN 23 à l'Ouest de «LA BELLE ETOILE». Cette variante se développe essentiellement en zone agricole.

Un échangeur est prévu entre l'autoroute et la liaison Sud-Ouest.

○ Tracé D2

Ce tracé se combine avec le tracé B ou avec le tracé A2, la continuité étant assurée par l'autoroute A 11. Le tracé D2 se débranche de l'autoroute A 11 au niveau de l'aire Nord de PRUILLÉ-LE-CHÉTIF. Le tracé se développe ensuite sur les communes de PRUILLÉ-LE-CHÉTIF et ST-GEORGES-DU-BOIS, franchit la voie ferrée PARIS - NANTES puis la liaison Sud Ouest avant de rejoindre le tracé D1 pour le passage de la SARTHE et de la RN 23. Cette variante tangente les zones urbanisées de PRUILLÉ-LE-CHÉTIF et ST-GEORGES-DU-BOIS. Un échangeur est prévu avec la liaison Sud-Ouest du MANS.

○ Tracé D3

La présence du camp militaire d'AUVOURS et des zones urbanisées de CHAMPAGNÉ et d'YVRÉ-L'ÉVEQUE ne laisse qu'une seule trouée pour le passage d'une infrastructure routière à l'Est du MANS pas trop éloignée de l'agglomération mancelle, celle déjà occupée par la RN 224 (bretelle Est du MANS).

L'hypothèse envisagée pour le tracé D3 est le doublement de la RN 224 puis de la RN 223 entre l'autoroute A 11 et la RD 304.

Cet aménagement n'est pas compatible avec un tracé autoroutier concédé à péage : cette voirie a en effet un caractère urbain très marqué dans la traversée de la commune de CHANGÉ avec de nombreux échangeurs pour la desserte locale. Il faudrait engager d'importants travaux sur les ouvrages et échangeurs existants non conçus pour un élargissement futur (avec A 11, RN 23, RN 223, RD 304).

○ Tracé D4

Ce tracé jouxte la RN 224 entre la bifurcation du MANS Est qui sera réaménagée et le franchissement de l'HUISNE puis s'écarte de celle-ci dans la butte d'AUVOURS et franchit la RN 23, la voie ferrée PARIS - LE MANS et la RN 223 à proximité de «LA FOURCHE D'AUVOURS», intersection des RN 23 et 157. Il se développe ensuite sur la commune de CHANGÉ dans une zone d'habitat diffus, puis coupe la RD 304 entre LE MANS et PARIGNÉ-L'ÉVEQUE.

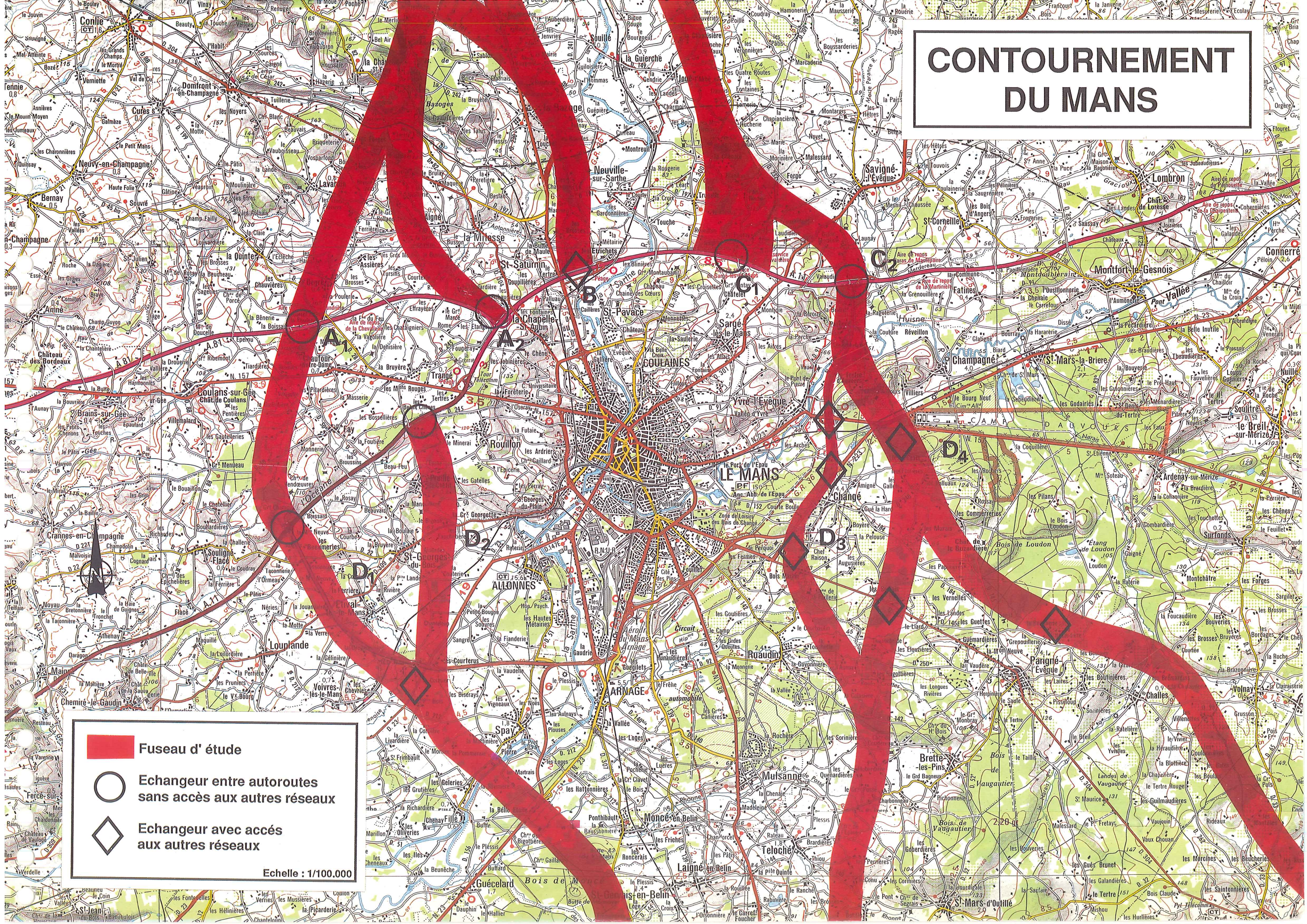
Outre la bifurcation avec A 11, il est prévu


- un échangeur au Sud de «LA FOURCHE D'AUVOURS» avec les RN 23, 223 et 157
- un échangeur sur la RD 304


Un contournement Est selon le tracé D4 a été préféré car :


- il ne remet pas en cause le projet de «Liaison Sud-Ouest» nécessaire à une bonne desserte du Sud-Ouest de l'agglomération mancelle
- il évite de traverser les zones agricoles remembrées à l'occasion du projet de «Liaison Sud-Ouest».
- il permet une bonne desserte de l'agglomération mancelle à partir des échangeurs d'AUVOURS et à terme de PARIGNÉ-L'ÉVEQUE.

CONTOURNEMENT DU MANS



 Fuseau d'étude

 Echangeur entre autoroutes sans accès aux autres réseaux

 Echangeur avec accès aux autres réseaux

Echelle : 1/100.000

II.2.2.4. ENTRE LE MANS ET TOURS

Outre les problèmes de contournement du MANS et d'arrivée à TOURS, les tracés proposés sont conditionnés par le respect du massif forestier constitué par la forêt de BERCÉ et les possibilités de franchissement de la vallée du LOIR.

3 points de franchissement de la vallée du LOIR sont retenus et définissent 3 familles de tracés.

○ Les tracés Sud-Ouest

Ces tracés franchissent la vallée du LOIR à VAAS dans un secteur où la vallée est large. Ils se raccordent uniquement sur un contournement Ouest du MANS et passent à proximité de PONTVALLAIN et d'AUBIGNÉ-RACAN.

Au Sud du LOIR, on peut :

- soit rejoindre NEUILLÉ-PONT-PIERRE (section J) puis se brancher sur le boulevard périphérique Ouest de TOURS (en P) par la section L ou sur A 10 à PARÇAY-MESLAY (en Q ou R) par les sections L, M ou N.
- soit desservir CHATEAU-LA-VALLIERE puis rejoindre (en O) l'autoroute ANGERS - TOURS à CINQ-MARS-LA-PILE par CLÉRÉ-LES-PINS (section H) et arriver sur le boulevard périphérique Sud de TOURS.
- soit desservir CHATEAU-LA-VALLIERE puis rejoindre le Nord-Est de TOURS par SONZAY et SEMBLANÇAY (section I) pour se raccorder soit sur le boulevard périphérique Ouest de TOURS (en P) par la section L soit sur A 10 à PARÇAY-MESLAY en Q ou R.

Les échangeurs sont prévus :

- à VAAS sur la RD 305 à mi-distance entre LE LUDE et CHATEAU-DU-LOIR.
- sur la RD 766 à CHATEAU-LA-VALLIERE (sections H et I) ou à NEUILLÉ-PONT-PIERRE (section J)
- à l'arrivée sur A 10 ou sur le boulevard périphérique Nord ou sur l'autoroute ANGERS - TOURS selon les variantes.

Ces tracés Sud-Ouest n'assurent qu'une desserte éloignée de CHATEAU-DU-LOIR et du LUDE. La variante H traverse la zone biologique d'intérêt moyen constituée par la forêt de CHATEAU-LA-VALLIERE et est préjudiciable à la sylviculture. Les variantes I et J traversent des zones de vergers.

○ Les tracés Sud-Centre

Ces tracés franchissent la vallée du LOIR légèrement à l'Ouest de CHATEAU-DU-LOIR et peuvent se raccorder :

- soit sur un contournement Est du MANS par un passage à l'Est de RUAUDIN, ECOMMOY et MAYET (section G).
- soit sur un contournement Ouest du MANS par un passage à l'Ouest de ST-GERVAIS-EN-BELIN, d'ECOMMOY et soit à l'Est ou à l'Ouest de MAYET (F ou E).

Au Sud du LOIR, on peut envisager un tracé traversant la RN 138, soit au Nord de ST-PATERNE-RACAN (section K) avec un passage au Nord ou au Sud de ST PIERRE DE CHEVILLÉ, soit au Sud (section J).

Ces 2 variantes K et J franchissent la RD 766 (ANGERS, CHATEAU-LA-VALLIERE, BLOIS) légèrement à l'Est de NEUILLÉ-PONT-PIERRE.

Le raccordement se fait soit sur le boulevard périphérique Ouest de TOURS (P par L) soit sur A 10 à PARÇAY-MESLAY (Q ou R par L, M ou N).

Les échangeurs sont prévus :

- au niveau de CHATEAU-DU-LOIR (RD 305)
- à NEUILLÉ-PONT-PIERRE (RD 766)
- à l'arrivée sur TOURS.

Les tracés Sud-Centre assurent une bonne desserte de CHATEAU-DU-LOIR et de la vallée du LOIR. Ils permettent également de décharger cette agglomération d'une partie du trafic qui la traverse actuellement dans des conditions difficiles.

Les 3 sections E, F ou G coupent en 2 une grande zone boisée peuplée d'animaux pour lesquels il faudra aménager des passages.

La variante K est moins pénalisante que la J pour les cultures pérennes.

La variante G s'étend dans un secteur où on rencontre un mitage important à BRETTE-LES-PINS et TÉLOCHÉ.

○ Le tracé Sud-Est

Il a été recherché un point de franchissement de la vallée du LOIR à l'Est de CHATEAU-DU-LOIR. Les contraintes d'environnement : forêt de BERCÉ, vigne des coteaux de JASNIERES, habitat, l'ont repoussé à l'Est de COUTURE-SUR-LOIR.

Ce tracé se raccorde sur un contournement Est du MANS (D4) par un passage à l'Est de CHALLES, du GRAND-LUCE et de COURDEMANCHE et se prolonge par un passage à l'Est de MONTROUVEAU, LA FERRIERE, ST LAURENT-DE-GATINES pour arriver sur A 10 à l'Est de MONNAIE en S.

Les échangeurs sont prévus :

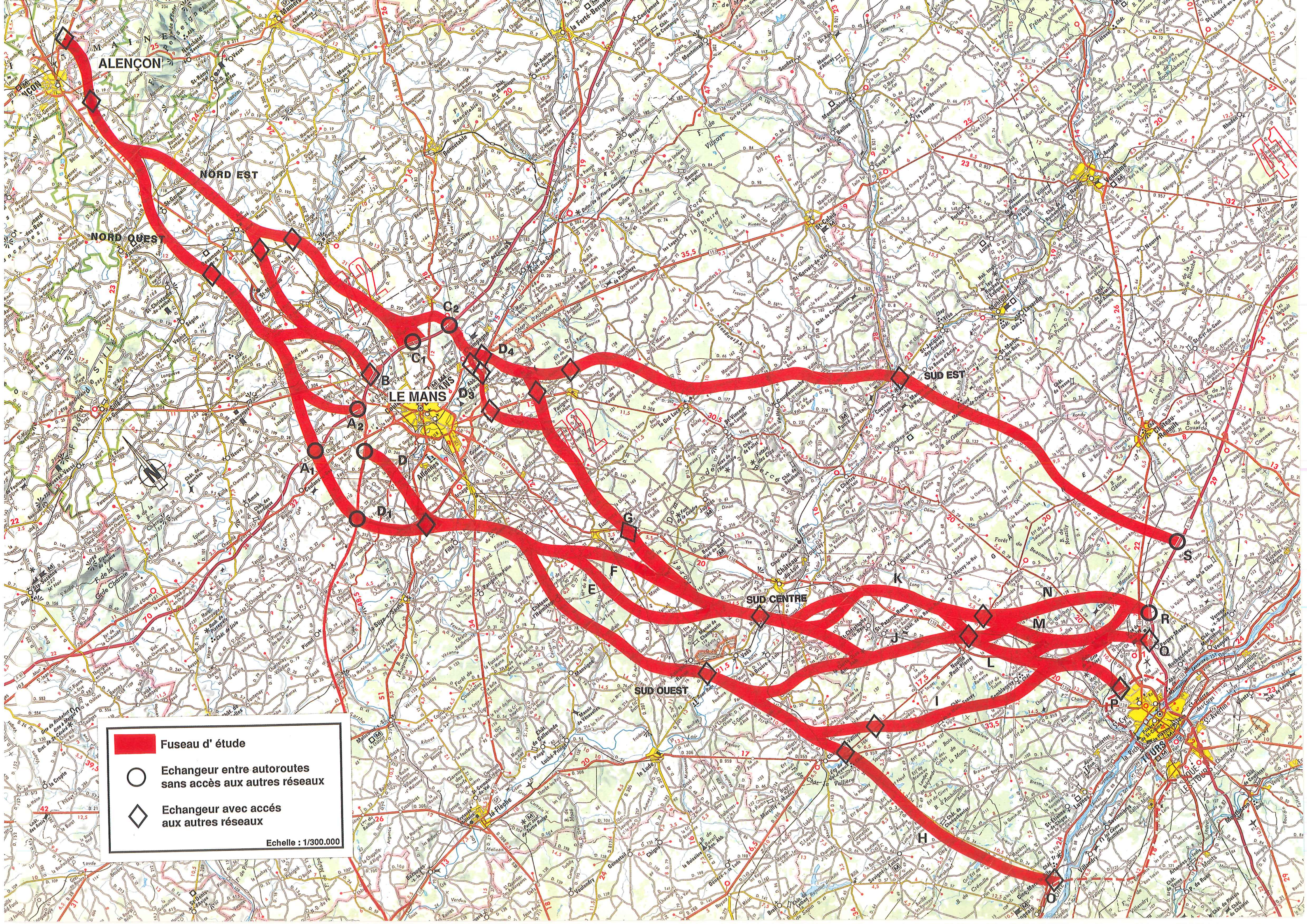
- au niveau de PARIGNÉ-L'ÉVÊQUE
- au niveau de la vallée du LOIR
- à l'arrivée sur A 10.

Ce tracé dessert peu de populations et d'activités. Il coupe des vallées et des axes de déplacement de la grande faune.

Le tracé Sud-Centre G, K a été préféré car

- il assure une bonne desserte de CHATEAU-DU-LOIR et de la vallée du LOIR et permet de décharger la RN 138 dans la traversée de CHATEAU-DU-LOIR du trafic de transit.
- il évite la traversée de la forêt de CHATEAU-LA-VALLIERE .
- il évite la coupure des vallées situées à l'Est de la forêt de BERCÉ.
- il épargne les cultures pérennes (vergers).

Le tracé au Nord de ST PIERRE DE CHEVILLÉ a été préféré après des études plus précises (cf § III - 1.3. de la notice explicative et II - 3. de l'étude d'impact).



Fuseau d'étude

Echangeur entre autoroutes sans accès aux autres réseaux

Echangeur avec accès aux autres réseaux

Echelle : 1/300.000

II.2.2.5. L'ARRIVEE SUR TOURS

L'autoroute A 28 ROUEN - ALENÇON, - TOURS doit venir se brancher sur l'autoroute A 10.

Cinq points d'arrivée sont proposés, d'Ouest en Est :

- en O sur l'autoroute ANGERS - TOURS prolongée par l'autoroute TOURS - VIERZON avec dans une première phase, réutilisation de la RD 751 aménagée en autoroute et du boulevard périphérique Sud.
- en P sur le boulevard périphérique Nord de TOURS légèrement à l'Ouest de la RD 2, la liaison vers A 10 se faisant par les périphériques Ouest et Sud. La section du périphérique Nord située à l'Est de la RD 2 n'offre pas de caractéristiques satisfaisantes pour ce type d'itinéraire.
- en Q sur l'autoroute A 10 au Nord-Est de TOURS en réaménageant l'échangeur «TOURS Nord» entre A 10 et la RN 10 pour accueillir A 28.
- en R sur l'autoroute A 10 entre l'échangeur de «TOURS Nord» et l'aire de service de PARÇAY-MESLAY. Une bifurcation autoroutière sera aménagée
- en S sur l'autoroute A 10 au Nord-Est du péage de MONNAIE pour la seule solution Sud-Est.

Le point d'arrivée en R a été préféré car :

- **il est compatible avec le tracé Sud-Centre G - K retenu entre LE MANS et NEUILLÉ-PONT-PIERRE.**
- **il permet une continuité autoroutière vers BORDEAUX ou VIERZON.**

La variante M a été préférée à l'issue d'études plus précises (cf § III - 1.3. de la notice explicative et II - 3. de l'étude d'impact).

La compatibilité de ce tracé à l'arrivée sur TOURS avec une liaison vers un nouveau contournement Est de TOURS a été vérifiée.

II.3. INSERTION DES TRACES DANS L'ENVIRONNEMENT

(Cf Pièce D : Etude d'impact)

Les principales atteintes à l'environnement apportées par le projet autoroutier concernent les milieux physiques et biologiques, les activités humaines, le patrimoine et les paysages.

Les variantes étudiées ont un impact plus ou moins fort sur ces différents secteurs.

● entre ALENÇON et LE MANS

Les tracés Nord Ouest A1 ou A2 traversent les forêts de MÉZIERES et de LA BAZOGE, secteur **d'intérêt paysager et faunistique** important.

Les tracés Nord Est C1 ou C2 passent près du site paysager de BALLON et coupent une zone boisée sur JOUÉ-L'ABBÉ et LA TRUGALLE, inconvénients évités par un tracé arrivant en B.

Les tracés sensiblement de même longueur consommeront des **surfaces agricoles** équivalentes ; par contre, les terres concernées par la famille Nord Est sont plus riches et à vocation céréalière (en particulier dans le SAOSNOIS).

Les **activités sylvicoles** seront perturbées par les tracés Nord Est dans le bois de COURTEIL à CHÉRANCÉ, le bois de BOISCLAIREAU à MARESCHE (C1 et C2) et les bois de JOUÉ-L'ABBÉ et LA TRUGALLE (C1 et C2).

Les tracés Nord Ouest A1, A2 traversent le bois de LA BAZOGE.

D'importantes nuisances seront occasionnées à l'**habitat** par le tracé Nord Est C2 sur la commune de SAVIGNÉ-L'ÉVEQUE et dans une moindre mesure sur la commune de LA CHAPELLE-ST-FRAY par les tracés Nord Ouest A1 ou A2.

Ailleurs, il se pose peu de problèmes d'habitat.

● en contournement du MANS

Le tracé Ouest D1 traverse une zone de bocage dense et de petites vallées, créant ainsi un **impact paysager**

important, tout comme le tracé Est D4 au niveau du franchissement de la butte d'AUVOURS.

Aucune des 4 variantes ne passe en secteur d'intérêt faunistique ou floristique.

Les variantes Ouest passent dans un secteur à **vocation nettement plus agricole** que les variantes Est. Il faut également souligner que de nombreuses communes touchées par ces tracés Ouest sont en cours de remembrement.

La variante D2 tangente les zones urbanisées de PRUILLÉ-LE-CHÉTIF et SAINT-GEORGES-DU-BOIS.

La variante D1 bien que modifiant le projet de Liaison Sud-Ouest permettrait de ne constituer qu'une seule coupure dans un secteur déjà perturbé par la construction de l'autoroute A.11 le MANS - ANGERS alors qu'un tracé D2 perpendiculaire au projet de Liaison Sud Ouest constituerait une coupure supplémentaire.

Les variantes Est sont situées dans des **zones urbanisées** : le tracé D3 consistant à doubler la voirie existante, accroîtra les nuisances aux riverains et entraînera des démolitions sur les communes d'YVRÉ-L'ÉVEQUE et de CHANGÉ.

La variante D4 traverse également une zone d'habitat à l'Ouest de la commune de CHANGÉ.

Les problèmes posés pour le contournement du MANS sont donc de nature très différente selon les variantes.

● entre LE MANS et TOURS

Les tracés Sud Ouest marqueront **le paysage** au franchissement du LOIR à VAAS dont le coteau Sud est boisé et escarpé, et particulièrement la variante H qui coupe également la forêt de CHATEAU-LA-VALLIÈRE.

Dans la famille Sud Centre, les variantes G et K sont les moins pénalisantes pour le paysage, car les variantes E, F et J coupent des vallées ou des secteurs boisés.

Le tracé Sud Est a un impact important jusqu'à la vallée du LOIR car il traverse les vallées de la HUNE et de l'ETANGSORT.

Le tracé Sud Ouest H est le plus pénalisant car il traverse **la zone biologique d'intérêt majeur** constituée par la forêt de CHATEAU-LA-VALLIÈRE et les bois contigus ;

la variante I la tangente, la variante J traverse la vallée de l'ESCOTAIS, zone humide très intéressante.

La famille Sud Centre (E, F et G) coupe en deux **une grande zone boisée peuplée d'animaux** qui se déplacent entre la forêt de BERCÉ et les bois de MAYET. Il sera nécessaire de réaliser des passages spécifiques pour la grande faune, mais la topographie du terrain très plat sur les variantes E et F s'y prête mal. Le tracé Sud Est perturbe lui aussi les déplacements de la grande faune entre la forêt de BERCÉ et les bois de LOUDON.

Le tracé Sud Ouest H situé en lisière ou à l'intérieur de bois et dans un secteur d'activité agricole en baisse est le moins nuisant pour **l'agriculture** mais le plus préjudiciable à la **sylviculture**.

Les variantes I et J traversent des terres plus riches et des zones de cultures pérennes (vergers).

La famille Sud Centre traverse des terres de valeur médiocre sur les variantes E, F, G ; à l'exception du secteur du BELINOIS (E, F). La variante K est moins préjudiciable que la J pour les cultures pérennes.

Les tracés Sud Est sont très pénalisants pour l'agriculture car au Sud du LOIR ils passent dans des terres riches, ils évitent par contre les cultures pérennes.

Les nuisances occasionnées à l'**habitat** sont minimales, à l'exception de la variante Sud Centre G qui s'étend dans un secteur très mité sur les communes de BRETTE-LES-PINS, TÉLOCHÉ et ST-MARS-D'OUTILLÉ.

Il faut par contre soulever le problème des nuisances actuellement subies par les riverains de la R.N. 138 dans CHATEAU-DU-LOIR : un tracé Sud Ouest ou Sud Est risque de peu décharger la route dans la **traversée de CHATEAU-DU-LOIR**.

Les tracés Sud Ouest passent à proximité du **site archéologique** important d'AUBIGNÉ-RACAN, facilitant ainsi son accès aux visiteurs éventuels sans pour autant perturber le périmètre des fouilles.