

DÉCLARATION D'INTENTION

RD31 Aménagement entre Chailland et Ernée



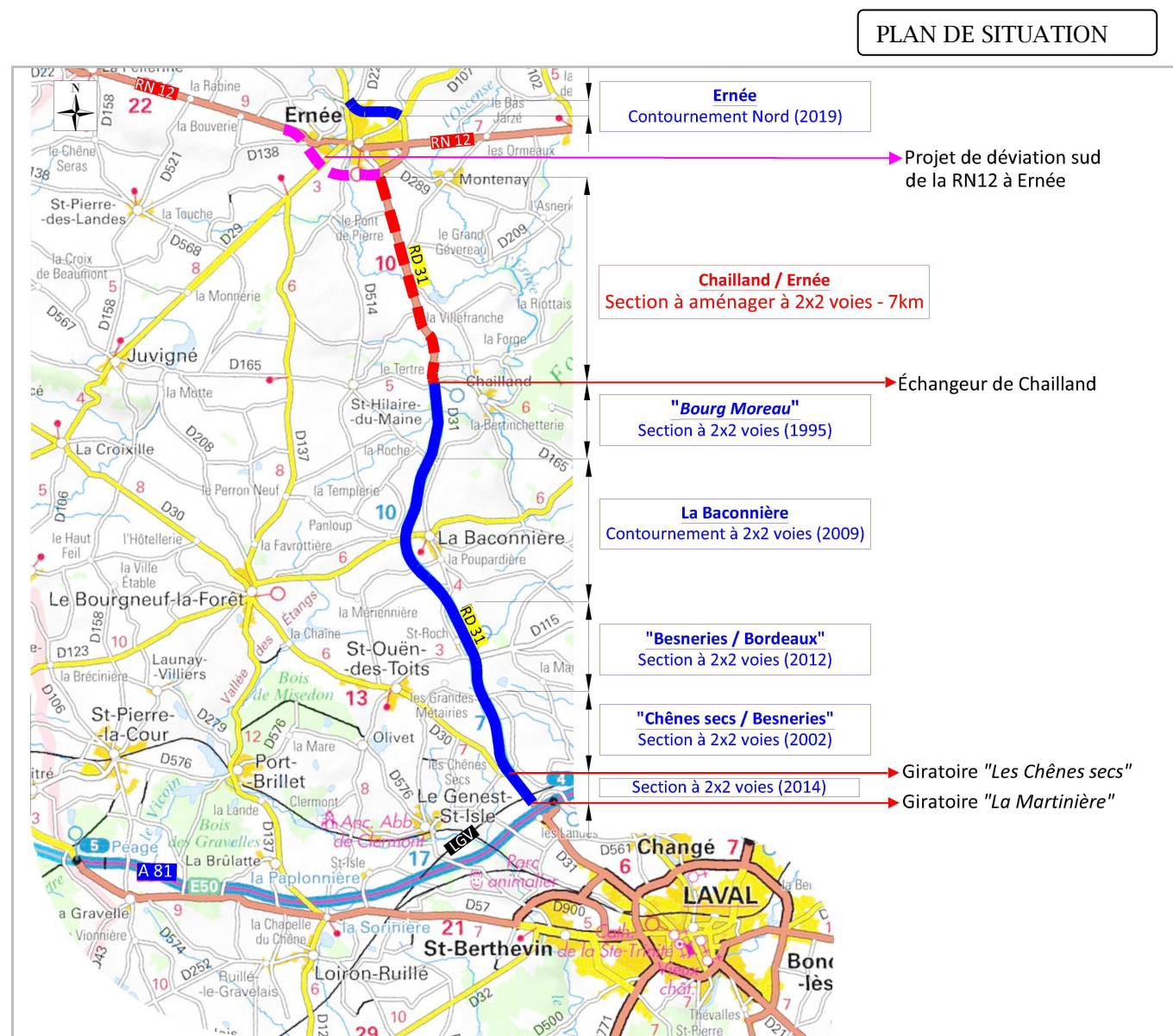


I - Le contexte de l'opération et sa justification

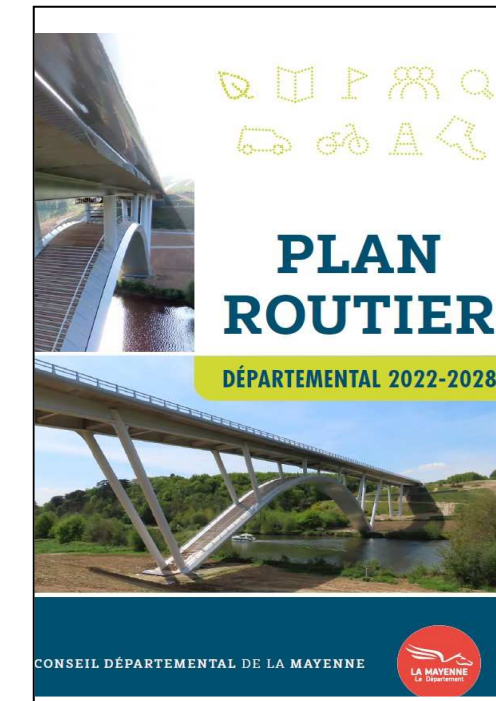
I.1 - la situation géographique

La RD31 constitue une liaison structurante pour le Département de la Mayenne et favorise les échanges avec Caen et le nord de la France en rejoignant l'A84 à Fougères via la RN12.

Afin de renforcer l'axe stratégique Laval/Ernée et dans la continuité des opérations initiées dès 1995, le Conseil départemental étudie actuellement l'aménagement de la RD31 entre Chailland et Ernée. Cet itinéraire de 25 km, classé route à grande circulation, est actuellement configuré à 2 x 2 voies entre l'A81 à la sortie de Laval et l'échangeur de Chailland sur un linéaire de 15 km.



Ce projet a été initialement inscrit au Plan routier départemental 2016 - 2021 puis a été validé dans le nouveau plan 2022 - 2028, dans la catégorie des projets à poursuivre, par délibération du 20 juin 2022.



I.2 - le contexte historique

Entre 1995 et 2019, le Département a aménagé successivement la RD31 en sortie de Laval avec le concours financier de la Région.

Sur l'itinéraire, plus au nord, le contournement d'Ernée a été déclaré d'utilité publique le 6 novembre 2014 et a été mis en service en mai 2019.

Enfin, le projet de déviation sud d'Ernée - RN12 de l'État a été déclaré d'utilité publique en juillet 2021 et le démarrage des travaux est envisagé en 2023/2024.

Sur la section concernée Chailland-Ernée, l'étude d'opportunité de phase 1 conduite en 2018/2019 a permis de définir les enjeux de mobilités et environnementaux et ainsi d'aboutir, en mai 2019, à une validation de la Commission permanente du Département pour la poursuite de l'opération en phase études préalables.

Les quelques dates ci-après retracent les grandes étapes et décisions antérieures relatives à l'aménagement de cette section :

- ✚ **6 mars 2017** : Inscription au Plan routier départemental 2016 - 2021 ;
- ✚ **20 mai 2019** : Délibération de la Commission permanente du Département validant le contenu des études d'opportunité de phase 1 ;
- ✚ **5 octobre 2020** : Délibération de la Commission permanente du Département pour le lancement du marché d'études préalables pour l'établissement des dossiers réglementaires DUP ;
- ✚ **Février 2021** : Démarrage des études préalables.

I.3 – les objectifs

La RD 31 est un axe stratégique d'importance régionale permettant notamment la liaison entre :

- L'A81 - Laval et son territoire sud ;
- L'A84 - vers l'ouest de la Normandie et le Mont-Saint-Michel.

La qualité de la desserte est indispensable au développement de ce territoire fragile au niveau démographique et dynamique d'un point de vue économique. Les zones d'activités et les pôles d'emplois doivent être en particulier correctement irrigués afin de promouvoir l'attractivité du territoire. L'accès facilité à la gare TGV de Laval constitue également un enjeu essentiel pour le nord-ouest du département et le Pays fougerais.

Afin de satisfaire ce développement et répondre aux autres dysfonctionnements identifiés (densité d'accès, accidentologie...), le Conseil départemental de la Mayenne projette la réalisation d'un aménagement qui permettrait de :

- Fluidifier le trafic de transit et sécuriser les échanges ;
- Fiabiliser les temps de parcours par la réduction des conflits d'usage entre PL, VL et convois agricoles.

II – Les enjeux du territoire

Dans le cadre des études préalables initiées par le bureau d'études SCE dès juin 2021, un recueil de données bibliographiques et terrain a été réalisé afin de déterminer les zones de moindre contrainte pour l'implantation des différents partis d'aménagement envisageables.

Les communes dont le territoire est susceptible d'être affecté par le projet sont Chailland, Montenay, Saint-Hilaire-du-Maine et Ernée.

Toutes ces investigations ne sont pas achevées. Ainsi, le présent chapitre propose les grandes orientations du diagnostic du secteur, disponibles à ce jour sous forme de cartographies.

II.1 – Le milieu humain

Des sensibilités fortes liées à l'occupation des sols :

- La présence d'un **bâti diffus** (habitations, bâtiments agricoles) avec de **nombreux accès directs** depuis la RD 31 ;
- De nombreuses **circulations agricoles** compte tenu de l'occupation agricole dominante.

II.1.1 – Activités économiques proches

L'agriculture est l'activité principale au sein de l'aire d'étude. L'élevage bovin est dominant du fait notamment de la localisation d'acteurs importants de la filière laitière sur le département (Lactalis, Agrial, CLEP&S, etc.).

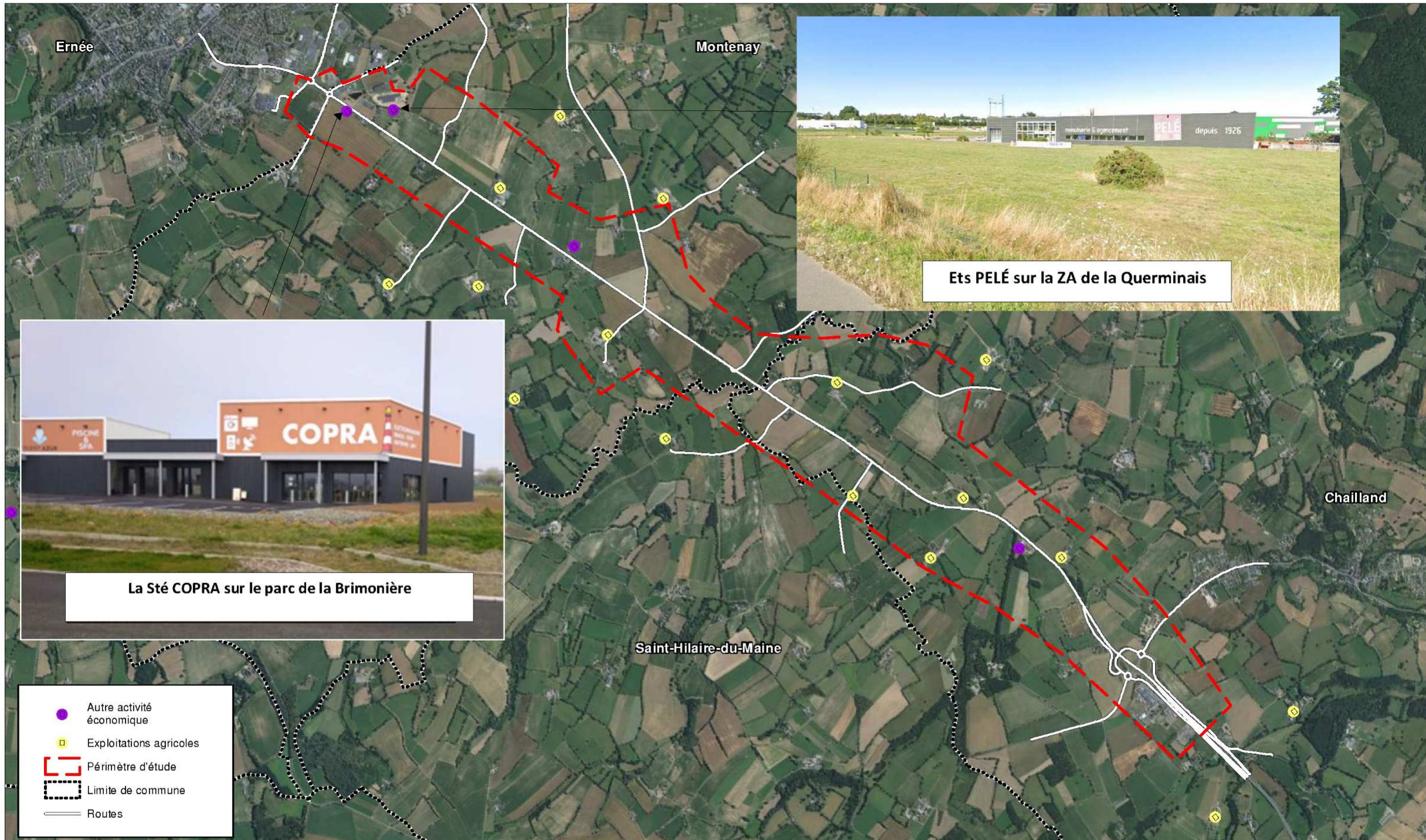
Le parcellaire agricole de certaines exploitations est réparti de part et d'autre de la RD31. Les exploitants sont confrontés aux difficultés de circulation et de desserte avec la traversée et l'emprunt de la RD 31 pour relier leur siège d'exploitation à certaines de leurs parcelles.

Une vingtaine d'exploitations agricoles sont recensées dans l'aire d'étude.

La majorité des entreprises (non agricoles) sont implantées aux deux extrémités de l'itinéraire :

- Au nord, sur **le parc d'activités de la Brimonnière** (COPRA Sarl) et **la ZA de la Querminais** (garage Renault, Longchamps SA, PELE - Menuiserie Agencement, Demy SAS, BOYERE - VIJAYA) à Ernée localisés de part et d'autre de la RD 31 ;
- Au sud, sur **le parc d'activités du Tertre** à Chailland (SNV site Galéo, STC Transports, Palettes Lelandais recyclage).

La seule entreprise riveraine de la RD 31 et localisée à l'écart de ces zones d'activités est la société Bocage Services Rossard (Le Launay, à Chailland).



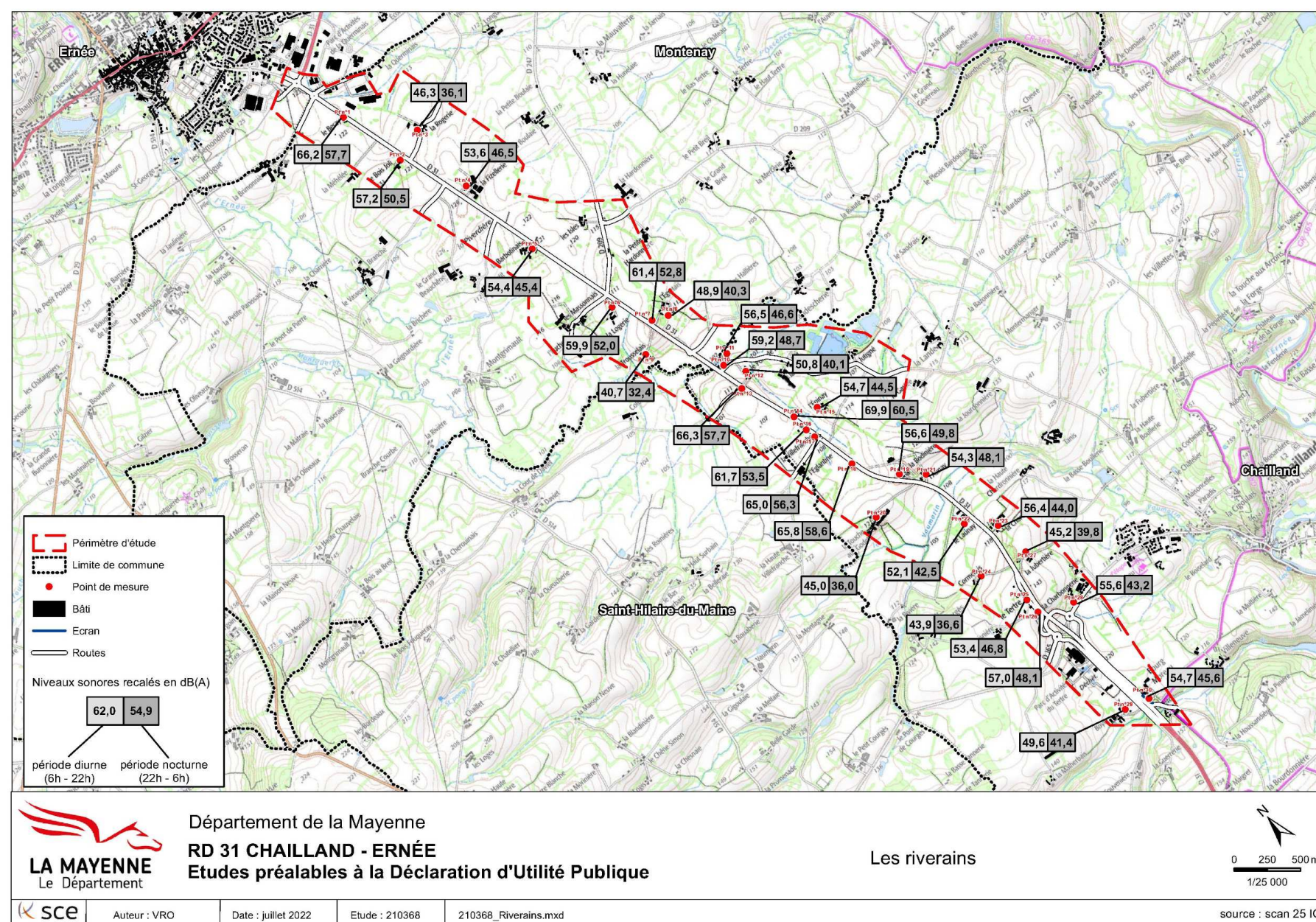
II.1.2 – Riverains à proximité

Une trentaine d'habitations proches est concernée par le projet, à la fois en termes de cadre de vie et de desserte.

Une campagne de 30 mesures de bruit a été réalisée en octobre 2021 et complétée par des simulations acoustiques sur l'ensemble de la zone d'étude.

De manière générale, l'ambiance sonore de jour varie de :

- Bruyante en bord de voie (75 dB(A) à modérée (60 dB(A)) à 50 m de la voie pour la section à 2x1 voies et à 70 m pour la section en 2x2 voies au sud de l'échangeur de Chailland ;
- Au-delà, l'ambiance sonore s'apaise pour atteindre des niveaux sonores d'environ 45 dB(A) (environnement calme).
- En période nocturne, au-delà de 100 m de la voie, l'environnement sonore peut être considéré comme relativement calme (50 dB(A)).



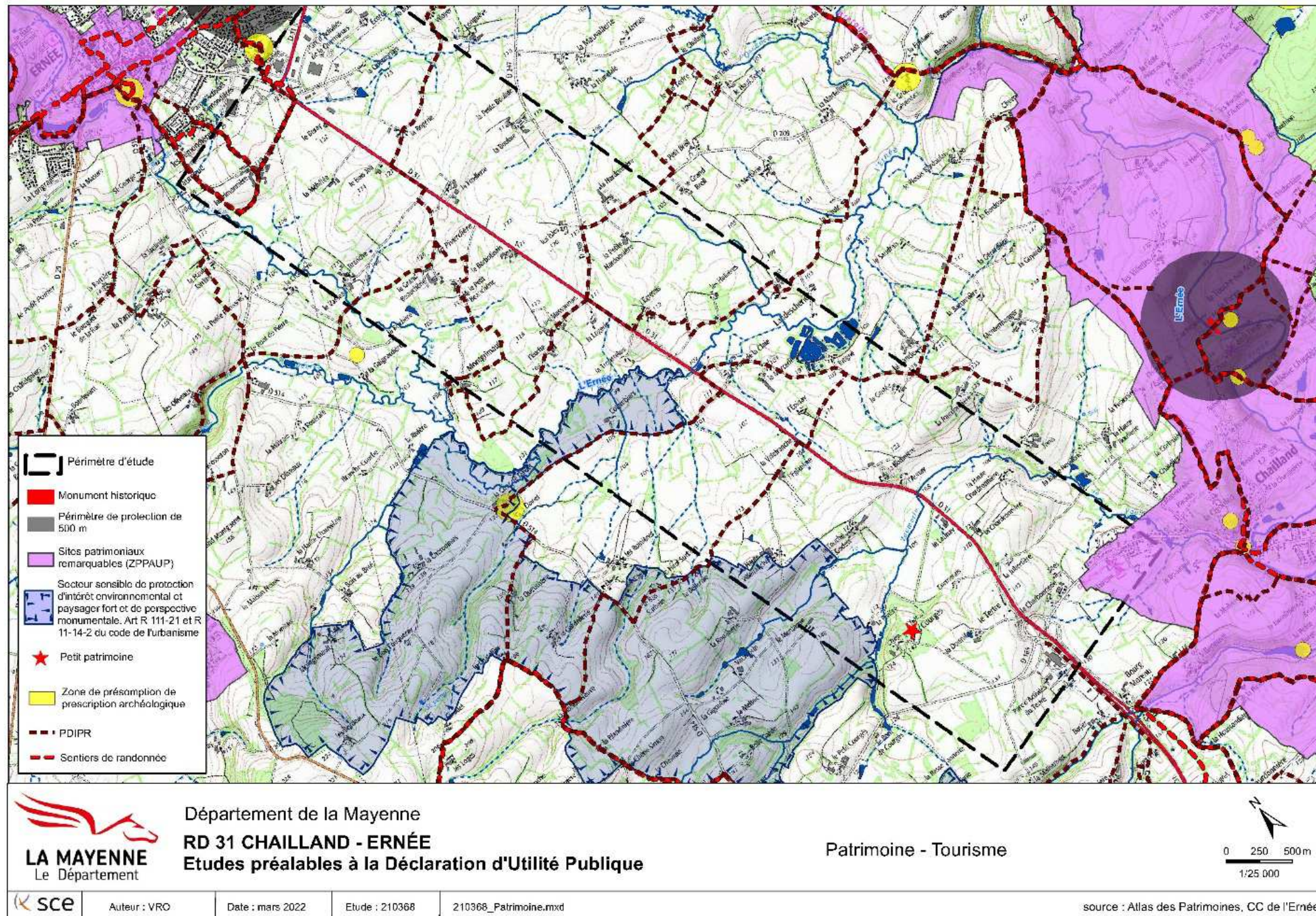
NIVEAUX SONORES ACTUELS JOUR ET NUIT EN DBA

II.1.3 – Patrimoine – tourisme

Des circuits de randonnée inscrits au PDIPR (Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée) coupent et empruntent la RD 31. D'autres sentiers sont présents de part et d'autre de la RD31.

Aucun équipement de loisirs ou de tourisme (chambres d'hôtes, gîtes, camping, ...) n'est recensé le long de la RD 31.

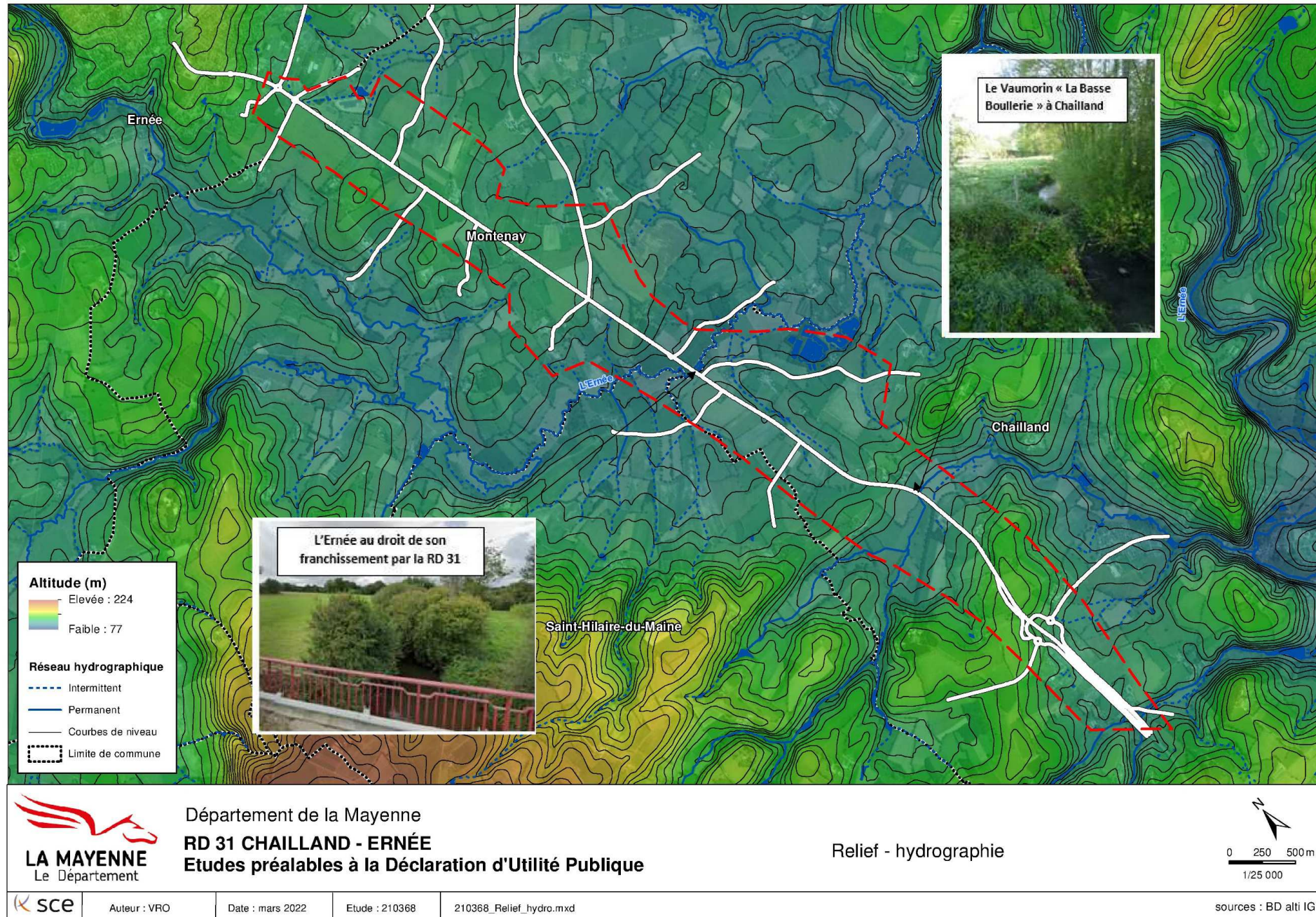
Le périmètre du site patrimonial remarquable de la commune de Chailland n'intercepte l'aire d'étude qu'à son extrémité sud-est, soit à plus de 300 m de la RD 31.



II.2 – Le milieu physique

II.2.1 – Relief et hydrographie

Le relief est globalement peu marqué, principalement lié au réseau hydrographique avec l'Ernée et ses affluents d'où des variations de relief relativement peu importantes. A l'exception du franchissement de la vallée de l'Ernée, la topographie ne constitue pas un enjeu dans le cadre de l'opération routière.



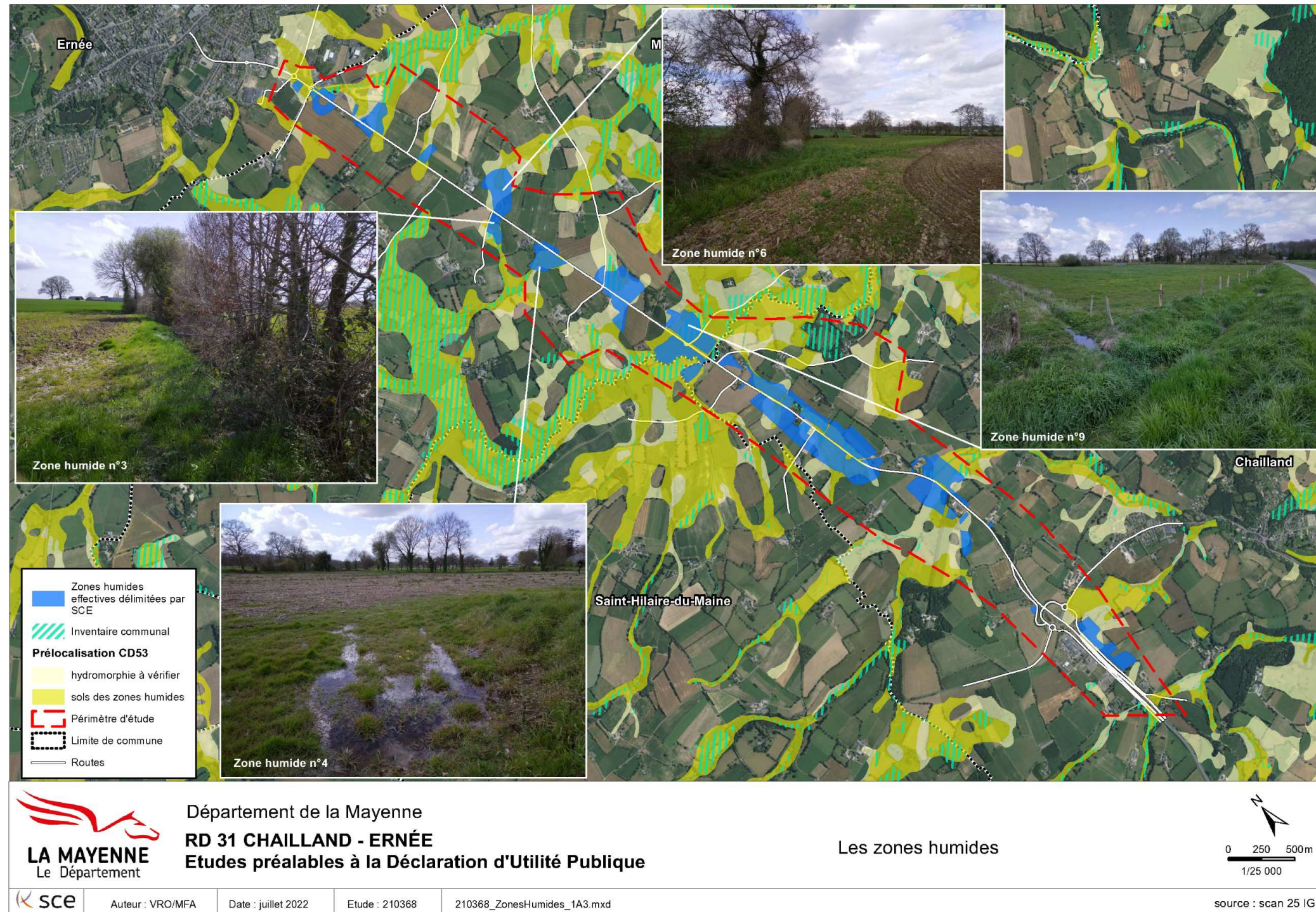
II.2.2 - Zones humides

L'inventaire des zones humides réalisé dans le cadre du projet s'est réalisé comme suit :

- ▶ Un diagnostic réglementaire, sur la base de relevés de terrain, dans une bande de 150 m de part et d'autre de la RD31 ;
- ▶ La reprise des zones humides probables identifiées sur les cartes des sols des zones humides réalisées par le département de la Mayenne, pour la bande de 150 m à 300 m de part et d'autre de la RD31.

Les investigations pédologiques ont été réalisées en avril 2022 par le BE SAFOLIA et ont été positionnées en fonction de la géomorphologie et de la topographie du secteur d'étude.

505 sondages ont été réalisés et ont permis d'identifier une quarantaine de zones humides couvrant une surface totale d'environ 84 ha. La plupart des zones humides est positionnée en fond de vallée ou en tête de bassin versant. Certaines ont été dégradées par l'activité humaine, notamment avec l'agriculture intensive (drainage, recalibrage de cours d'eau, busage d'émissaires hydrauliques, mise en culture...). Certaines, maintenues en prairies, présentent des fonctionnalités hydrauliques et biologiques fortes. Toutes ces zones humides identifiées font l'objet d'une protection réglementaire qu'il convient de prendre en compte dans le cadre du projet routier.



II.3 - La biodiversité

Des inventaires faunistiques et floristiques sont réalisés sur le cycle biologique complet annuel sur une bande d'étude variable (100 à 1 000 m) de part et d'autre de la RD 31.

Plusieurs passages ont déjà été réalisés entre septembre 2021 et juillet 2022. D'autres passages restent à conduire, notamment pour les chauves souris et les reptiles.

D'ores et déjà, même si les résultats sont provisoires, les principaux enjeux à ce jour identifiés sont :

- ▶ **Plus d'une dizaine d'espèces patrimoniales sont recensées.** Elles concernent **principalement les passereaux** qui occupent les haies, les ronciers et les petites formations arbustives et les cultures (Tarier pâtre, Alouette des champs, Fauvette des jardins, Gobemouche gris, Verdier d'Europe, Chardonneret élégant et Linotte mélodieuse) mais aussi des espèces inféodées au bâti (Hirondelle rustique). À noter la présence de plusieurs rapaces dont quatre nocturnes (Chouette effraie, Chouette hulotte, Hibou moyen-duc et Chouette chevêche) ainsi que deux espèces de pics (Pic vert et Pic épeiche).
- ▶ **Chez les amphibiens, huit espèces sont notées dont trois patrimoniales** (Grenouille verte, Triton alpestre et Triton marbré). Les habitats de vie sont très dégradés.
- ▶ **Cinq espèces sont présentes du côté des reptiles** dont une espèce patrimoniale, la Couleuvre helvétique. Les densités sont très faibles et les habitats de vie très dégradés.
- ▶ **Chez les mammifères, trois espèces présentent un enjeu** : le Campagnol amphibie, la Belette d'Europe et le Lapin de garenne. **Plusieurs arbres sont favorables aux chauves-souris** car ils présentent des cavités et des fissures à même d'accueillir des individus.
- ▶ Enfin, l'Agrion de mercure, le Grand Capricorne et le Lucane cerf-volant sont présents sur le site d'étude.



Vallon du ruisseau Le Vaumorin (affluent de l'Ernée), corridor du Campagnol amphibie



Triton alpestre



Arbre colonisé par le Grand Capricorne



Loge de Pic épeiche

Illustrations de quelques habitats à enjeux et d'une espèce protégée



Site de reproduction pour les amphibiens



Allée forestière au lieu-dit Courgès (Chailland)

II.4 - La mobilité

En octobre 2021, des comptages routiers et une enquête Origine/Destination ont été réalisés afin de connaître l'organisation des mobilités sur la RD 31 entre Ernée et Chailland. L'enquête et les comptages ont été effectués par la société Alyce.

L'enquête a été réalisée par relevé de plaques minéralogiques, mais également par interview des usagers sur la journée du jeudi 7 octobre 2021, de 7h à 19h. Les comptages automatiques ont permis de relever les trafics en section courante par sens, avec distinction véhicules légers (VL) / poids lourds (PL). Ils ont été réalisés sur une période de 7 jours consécutifs (du jeudi mardi 5 octobre au lundi 11 octobre 2021 inclus).

Les enjeux de mobilités et de déplacements sont :

- ▶ Un **trafic soutenu** : 8 000 à 10 000 v/j selon les sous-sections, en légère augmentation depuis 5 ans (+300 véhicules (+4%) par rapport à 2017) et varié (véhicules légers (VL), poids lourds (PL), engins agricoles, cars), en constante progression ;
- ▶ Un **flux PL** représentant **environ 9% du trafic** ;
- ▶ Un **trafic de transit** en lien avec la RN12 ouest et une part élevée des déplacements pendulaires domicile - travail, avec recherche de vitesse ;
- ▶ Une infrastructure confortable permettant **localement des vitesses élevées** (des différentiels de vitesse importants suivant les catégories d'utilisateur (VL, engins agricoles notamment) ;
- ▶ Une **offre en dépassement limitée** liée au profil en long pouvant amener à des prises de risque ;
- ▶ Des **conditions de visibilité moyennes à médiocres** au niveau des accès (insertion difficile) ;
- ▶ Des accidents équitablement répartis, ne faisant pas ressortir de zone particulièrement accidentogène. Ils concernent majoritairement des automobilistes (autres modes quasi absents) et génèrent des blessés graves.

II.5 - La synthèse des enjeux

L'aménagement de la RD31 entre Chailland et Ernée va engendrer un impact mesuré sur l'environnement naturel puisqu'il s'appuie sur une infrastructure existante ayant déjà occasionné une coupure dans les corridors écologiques et à l'origine d'une surface artificialisée. Le futur projet devra pour autant éviter au maximum les espèces protégées et leur habitat.

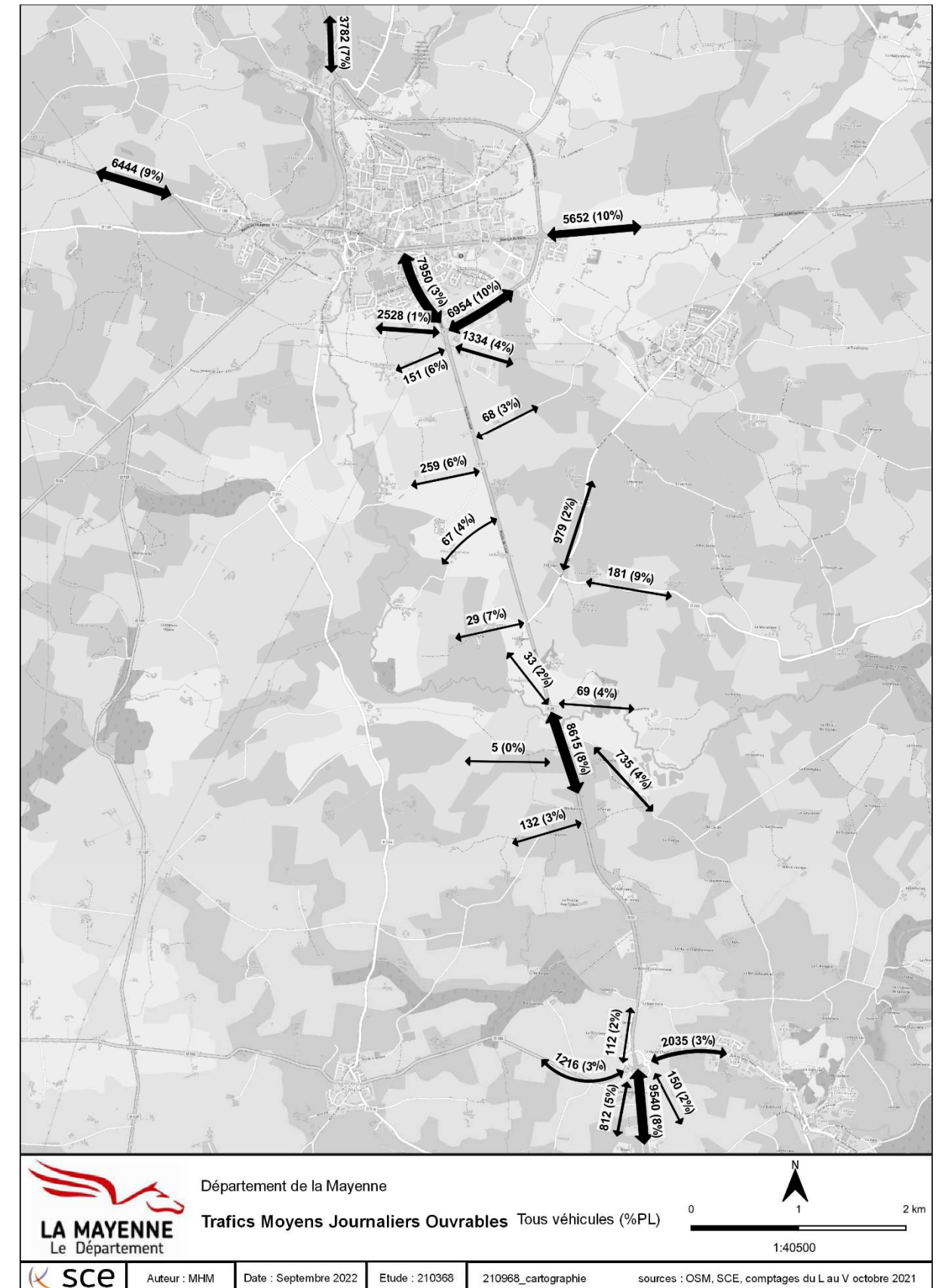
De plus, le choix des sections à aménager et le profil en travers retenu devront être analysés pour permettre un compromis acceptable entre :

- L'impact sur le réseau hydrographique majeur constitué de l'Ernée et du Vaumorin ;
- Le respect des zones humides qui doivent être évitées et préservées au maximum dans la mesure du possible.
- La nécessité d'offrir aux nombreux riverains proches des conditions de desserte acceptables et un cadre de vie préservé (bruit et paysage).

Les circulations agricoles ne doivent pas être contraintes et la desserte des activités économiques doit être facilitée et attractive.

La continuité des circuits de randonnée doit être assurée.

Au regard du contexte environnemental et sociétal actuel, la possibilité de développer les déplacements doux doit être prise en compte.



III – La définition du projet

III.1 – Les données d'entrée générales

Suite aux entretiens initiés avec les acteurs locaux du territoire en 2018 et 2019, des pistes d'aménagement ont été évoquées au regard des enjeux associés à la RD31 :

- La mise à 2 x 2 voies porte l'ambition du Département, notamment pour le développement du territoire nord mayennais ;
- La majorité des élus locaux soutient l'aménagement à 2 x 2 voies sous réserve d'une réelle prise en compte de l'activité agricole, essentielle pour le fonctionnement du territoire traversé ;
- Les services de l'État alertent sur la suffisante prise en compte des milieux naturels et notamment vis à vis des vallées de l'Ernée et du Vaumorin.

III.2 – Les données d'entrée techniques

Le parti d'aménagement envisagé à ce stade des études, suite à l'étude d'opportunité conduite en 2018 – 2019, étant la mise à 2 x 2 voies partielle ou totale de la RD31 entre Chailland et Ernée, le projet va s'appuyer sur la RD31 existante et permettre la récupération d'une partie de la chaussée.

Toutefois, plusieurs possibilités d'implantation devront être analysées au regard du contexte traversé :

- Centrée sur l'infrastructure existante ;
- Déport vis à vis de la chaussée actuelle ;
- Chaussée neuve décalée en cas de contraintes majeures.

III.3 – L'insertion dans le territoire

Le projet va intercepter des voies communales qui irriguent l'ensemble de la zone d'étude. Toutes ces voies doivent être rétablies en place par l'aménagement d'un carrefour ou par le biais de voies parallèles afin de limiter la densité des points d'échange, mais aussi garantir les communications agricoles, riveraines, économiques et touristiques (boucles ou circuits de randonnées).

Au regard de l'évolution sociétale nécessaire sur les modes de déplacement, cet aménagement devra prendre en considération les mobilités douces dans ses différentes fonctionnalités (trajets domicile – travail, scolaires, touristiques, ...).

III.4 – Les impacts prévisibles

Suivant son implantation, le projet d'aménagement de la RD31 est susceptible d'impacter de façon plus ou moins importante :

- le fonctionnement des exploitations agricoles ;
- la desserte des habitations riveraines et des entreprises locales ;
- le cadre de vie des riverains proches (bruit, paysage, pollution) ;
- la continuité des chemins de randonnées ;
- les espèces protégées et leur habitat ;
- la vallée de l'Ernée et du Vaumorin et les zones humides associées.

III.5 – Les solutions alternatives

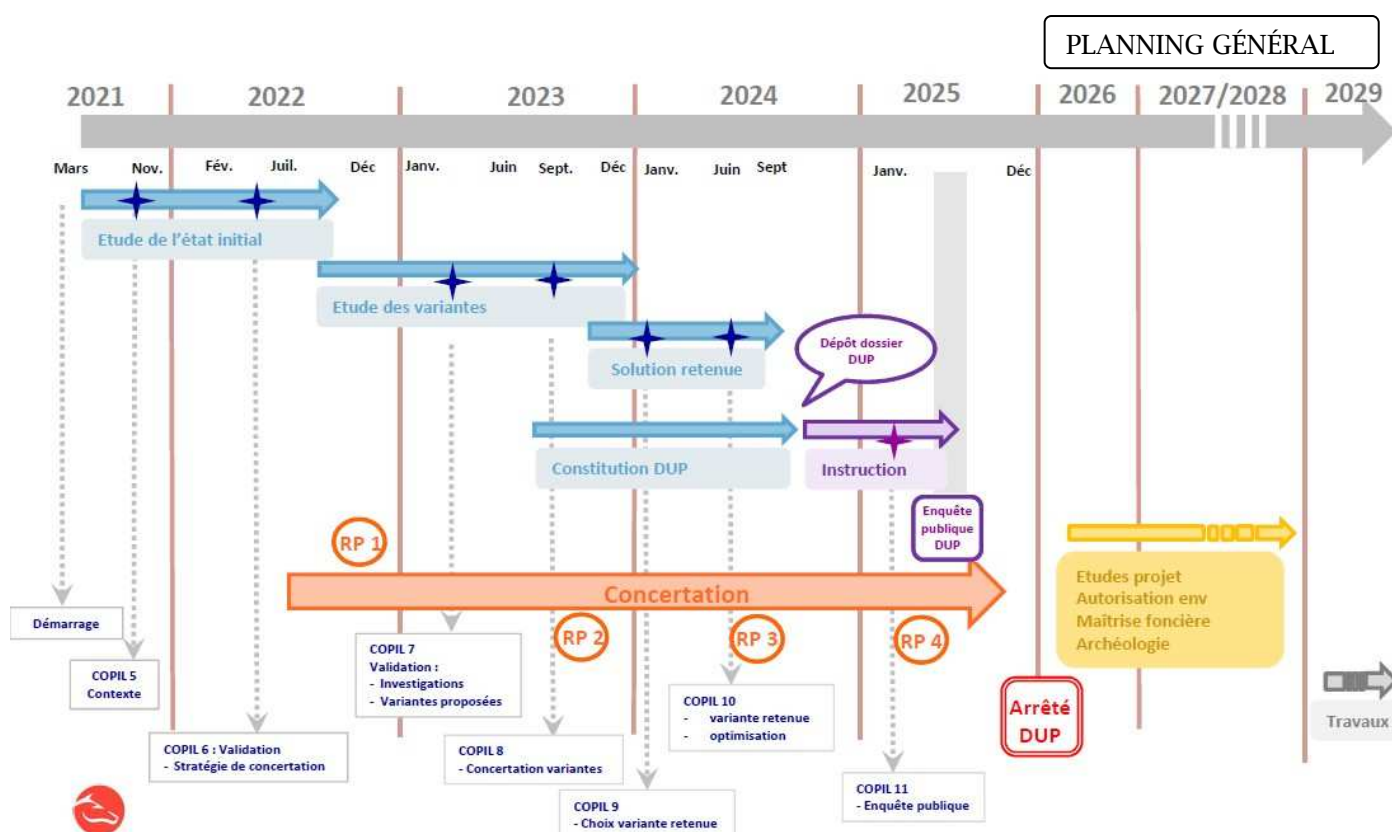
Trois partis d'aménagement ont été envisagés lors des études d'opportunité de phase 1 et les acteurs du territoire ont retenu celui proposant la continuité de l'aménagement à 2 x 2 voies amorcé sur l'itinéraire Laval/Ernée depuis 1995. Ces scénarii seront toutefois questionnés à nouveau et susceptibles d'être modifiés au regard :

- du diagnostic détaillé du site traversé et des enjeux du territoire,
- du respect des réglementations environnementales,
- des réunions, rencontres et ateliers programmés dans le cadre de la concertation à venir permettant d'associer les riverains proches, les services institutionnels, les acteurs économiques et les élus locaux.

IV – Les grandes étapes

IV.1 – L'avancement de l'opération

Le planning prévisionnel ci-dessous retrace l'organisation générale de l'opération depuis le démarrage des investigations de terrain, en septembre 2021 jusqu'au démarrage des travaux envisagé en 2029.



RP = Réunion publique

Stratégie et objectifs

- Informer et permettre une acculturation à l'ensemble des parties prenantes (y compris réunions avec les municipalités),
- Impulser une dynamique entre les acteurs du territoire,
- Interroger sur l'opportunité du projet,
- Analyser les solutions envisagées de façon multithématique,
- Nourrir les études et éclairer la décision du maître d'ouvrage,
- Permettre une co-construction avec les parties prenantes pour trouver la variante la plus consensuelle ou répondant aux différents enjeux,
- Présenter la variante retenue pour le projet, recueillir les avis et les contributions, nourrir plus précisément les études afin de consolider le projet.

Une communication efficace à partir de supports diversifiés seront gage d'une concertation fluide et dynamique :

- A partir du site internet du Conseil départemental 53 où un espace sera dédié à l'opération Rendez-vous sur may-dialogue.lamayenne.fr ;
- Dans le journal de la Communauté de communes de l'Ernée où un espace lui sera réservé.

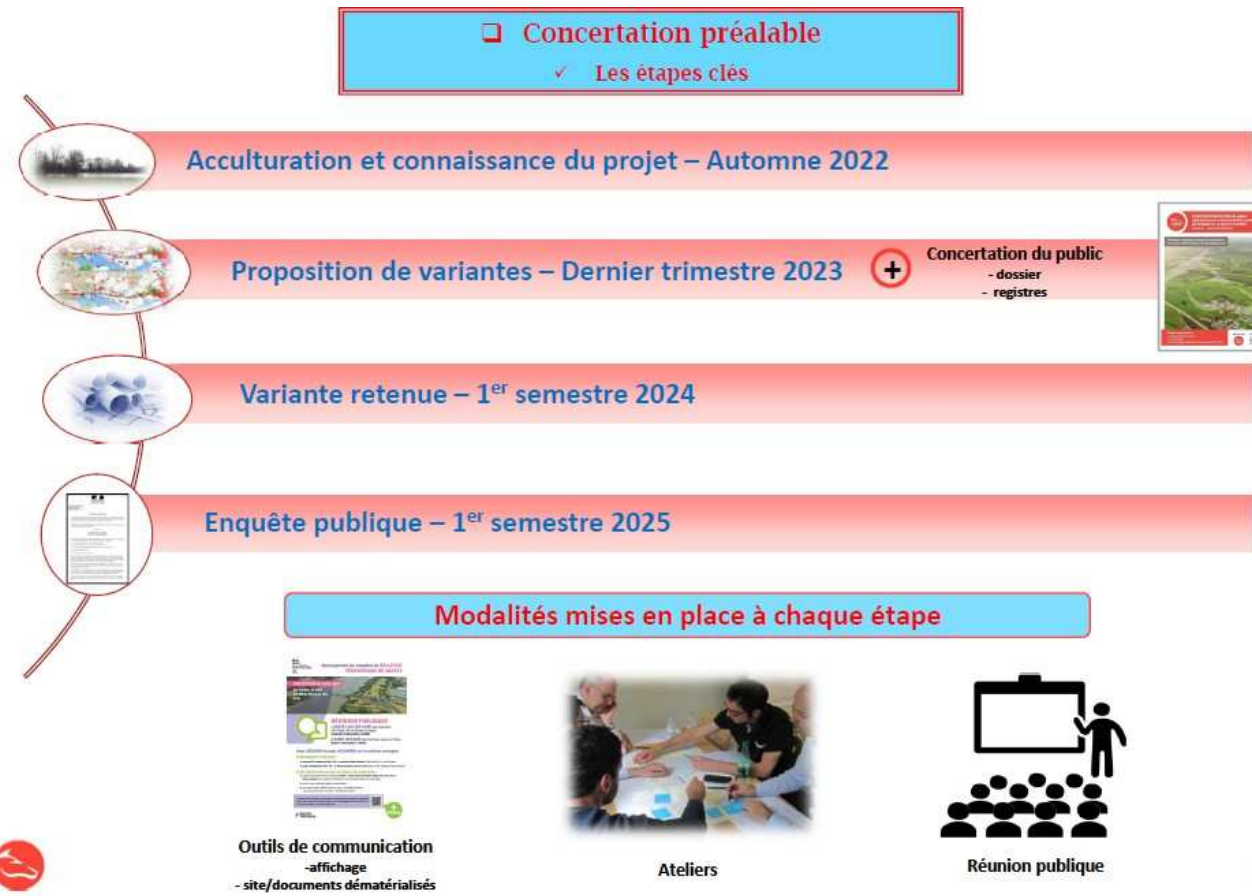
Ces outils permettront d'informer sur l'opération, son contexte, les modalités de concertation envisagées, les possibilités de participation, le planning, ...tout au long de cette phase d'échange et de co-construction du projet avec les différents acteurs, soit aux 4 grandes étapes suivantes :

- Connaissance du projet et de son contexte ;
- Proposition de variantes ;
- Optimisation de la solution retenue ;
- Enquête publique.

IV.2 – La démarche de concertation

Soumise à évaluation environnementale au regard de son impact sur l'environnement, cette opération d'un montant supérieur à 5 M€, s'inscrit donc dans une nouvelle procédure de concertation préalable obligatoire au regard du *Code de l'environnement* et suivant l'ordonnance n° 1060 du 3 août 2016.

La concertation « initiée par le Maître d'ouvrage » a été retenue en application de cette nouvelle procédure nommée « concertation préalable ». Le maître d'ouvrage doit définir à ce titre les modalités de dialogue et de participation du public.



À chacune de ces grandes étapes de la construction du projet, les modalités suivantes seront mises en place :

- Information sur le site/page internet dédié et courrier aux parties prenantes pour expliquer l'avancement de l'opération et proposer la tenue d'ateliers en petit groupe. Ceux-ci permettront aux participants d'enrichir le diagnostic du territoire et d'exprimer leurs souhaits, leurs craintes et leur avis face aux éléments présentés par le maître d'ouvrage - Inscription via le site dédié ou en mairie ;
- Organisation d'ateliers de 20 à 30 personnes pour une écoute optimisée. Trois thématiques/enjeux sont proposées pour ces séances :
 - ✚ Milieu agricole ;
 - ✚ Enjeux environnementaux, agricoles et cadre de vie ;
 - ✚ Socio-économie.
- Réunion publique pour une information des avancées de l'opération à plus grande échelle et un nouvel échange.

Plus spécifiquement, pour la phase de proposition de variantes, un dossier de concertation sera mis à la disposition du public avec registres sur le site dédié pendant une durée de six semaines permettant à tous de s'exprimer sur les partis d'aménagement envisagés. Un retour de ces observations sera disponible sur la page dédiée du Département : may-dialogue.lamayenne.fr.

Un bilan de toute cette démarche sera effectué et constituera l'une des pièces du dossier des études préalables à l'enquête qui sera diligentée par le Préfet afin de déterminer si l'opération est bien d'utilité publique.

