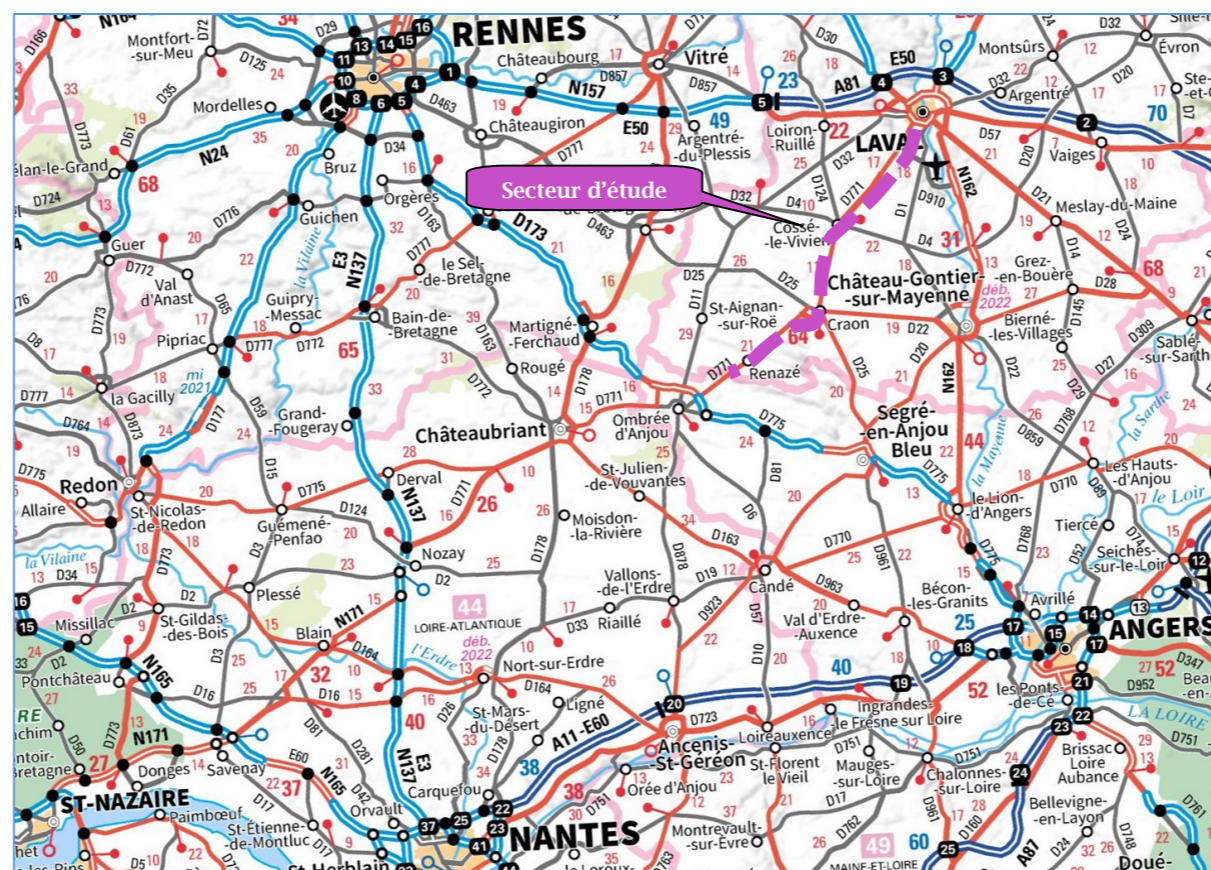


# DÉCLARATION D'INTENTION

RD771

Créneaux de dépassement entre Cossé-le-Vivien et Renazé



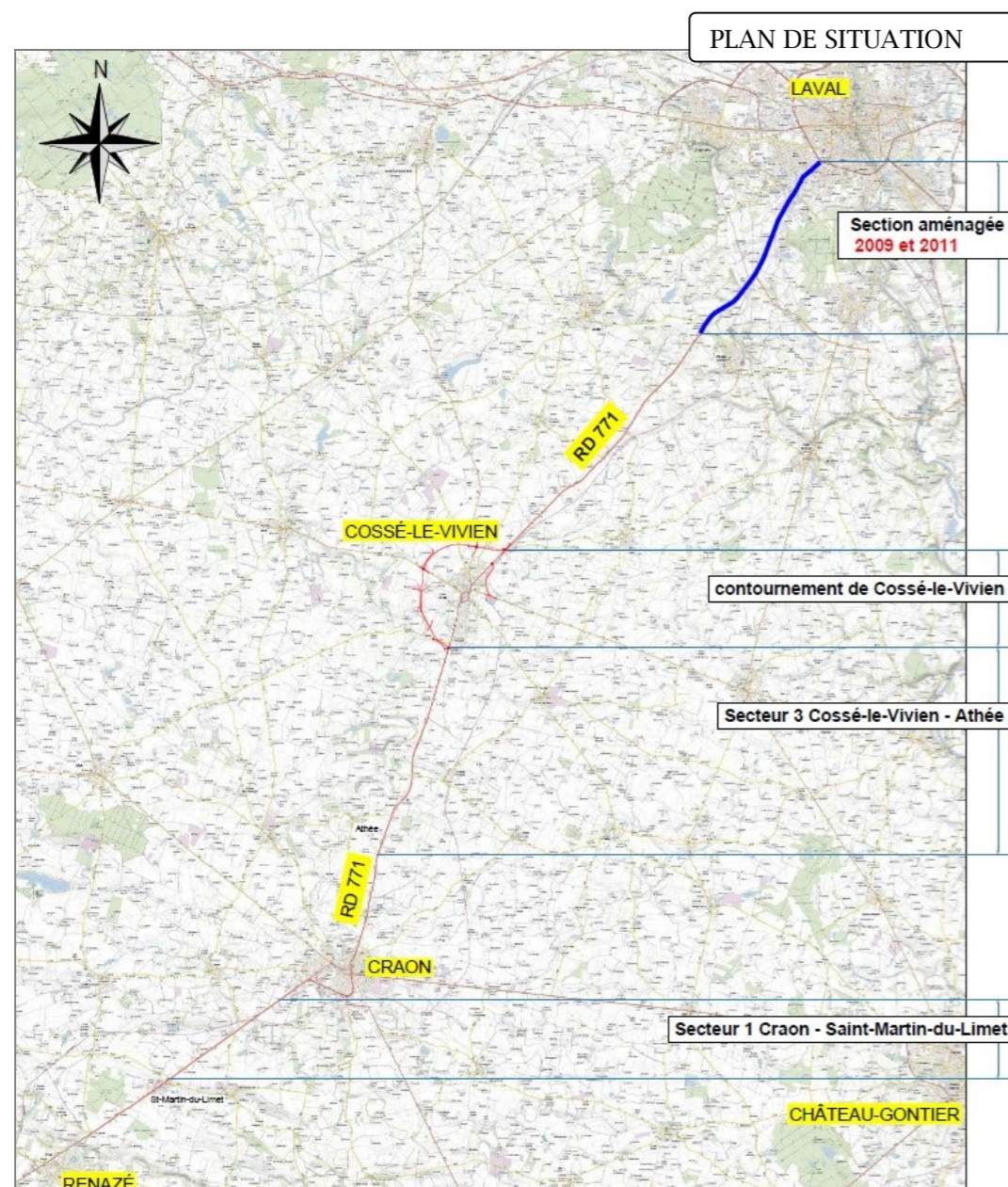


# I – Le contexte de l’opération et sa justification

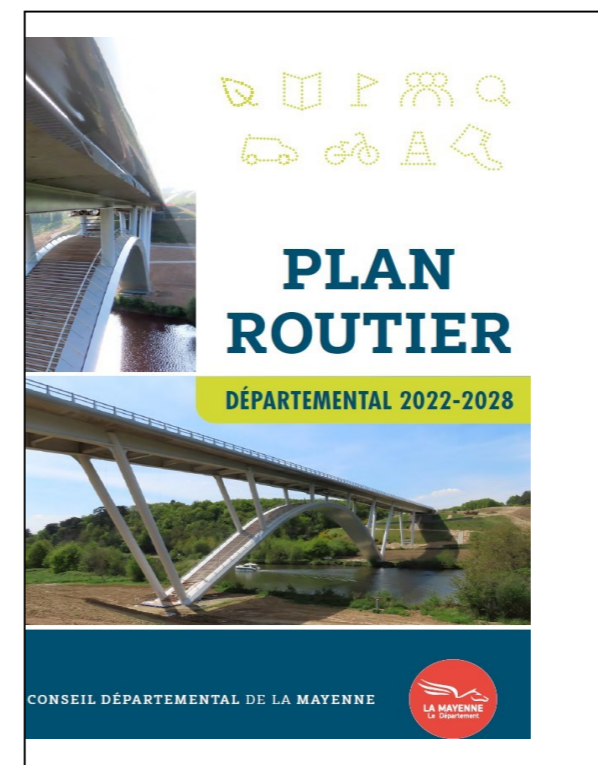
## I.1 - La situation géographique

Afin de renforcer l’axe stratégique Laval/Saint-Nazaire et Laval/Nantes, le Conseil départemental étudie actuellement l’aménagement de deux créneaux de dépassement entre Laval et Renazé.

L’étude d’opportunité de phase 1 conduite en 2019 a permis de définir les enjeux environnementaux au droit de l’axe Laval / Cossé-le-Vivien / Craon / Renazé et ainsi de retenir deux secteurs préférentiels, suite à une analyse multicritère synthétique, pour l’implantation des deux créneaux de dépassement : le secteur n°1, Craon - Saint-Martin du Limet et le secteur n°3, Cossé-le-Vivien - Athée.



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

La RN 171 a été transférée au Département le 1<sup>er</sup> janvier 2006 et renommée RD 771.

Avec le concours financier de la Région, le Département de la Mayenne a aménagé cet axe de façon successive :

- Entre 2009 et 2011, la sortie sud-ouest de LAVAL ;
- Entre 2020 et 2022, le contournement de COSSÉ-LE-VIVIEN. Déclaré d’utilité publique le 16 septembre 2015, il sera mis en service à l’automne 2022.

En parallèle, des aménagements sont réalisés dans les départements du Maine-et-Loire et de Loire-Atlantique pour renforcer cet axe régional stratégique.

Les quelques dates ci-après retracent les grandes étapes et décisions antérieures relatives à l’aménagement de deux créneaux de dépassement sur la RD771 :

- 📅 **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 ;
- 📅 **23 novembre 2020** : Délibération de la Commission permanente du Département pour le lancement du marché d’études préalables pour l’établissement des dossiers réglementaires pour la déclaration d’utilité publique (DUP) et l’autorisation environnementale (AE) ;
- 📅 **Mai 2021** : Démarrage des études préalables.

### I.3 – Les objectifs

La RD 771 est un axe stratégique d'importance régionale permettant notamment la liaison entre Laval et Saint-Nazaire et entre Laval et Nantes.

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.

Afin de satisfaire ce développement et répondre aux autres dysfonctionnements identifiés (visibilité, accidentologie...), le Conseil départemental de la Mayenne projette la réalisation d'aménagements qui permettraient de :

- Fluidifier le trafic de transit, permettre des manœuvres de dépassement sûres 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 au droit des deux secteurs retenus 1 et 3.

Les communes dont le territoire est susceptible d'être affecté par le projet sont Cossé-le-Vivien, La Chapelle Craonnaise, Athée, Cosmes, Craon, Niaffles, Bouchamps-les-Craon, Saint-Martin du Limet.

Ainsi, le présent chapitre propose les grandes orientations du diagnostic disponibles à ce jour sous forme de cartographies.

### II.1 – Le milieu humain

#### II.1.1 – Activités économiques proches

L'agriculture est l'activité principale au sein des deux zones 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.).

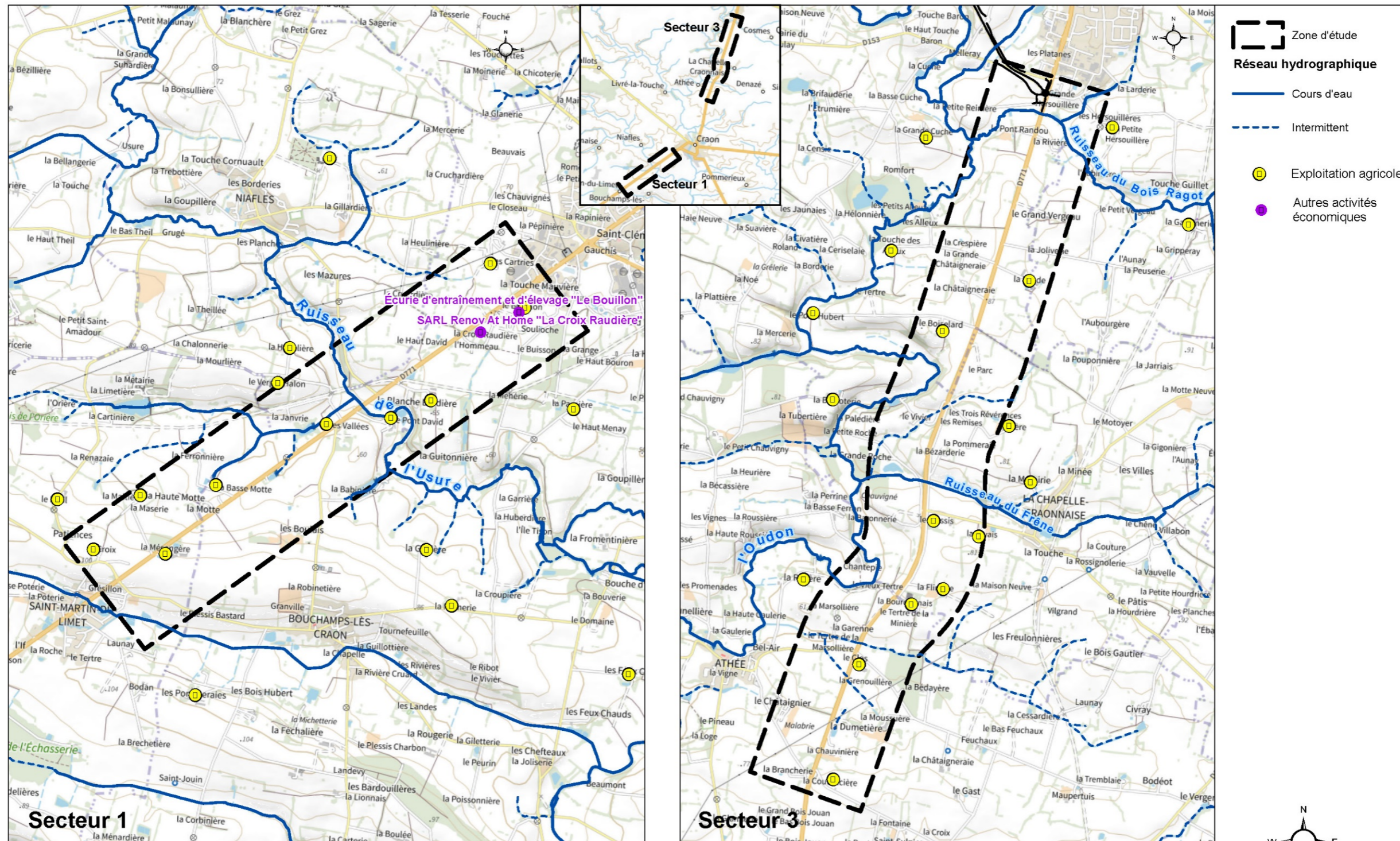
Le parcellaire agricole de certaines exploitations est réparti de part et d'autre de la RD771. Les exploitants sont confrontés aux difficultés de circulation et de desserte avec la traversée et l'emprunt de la RD 771 pour relier leur siège d'exploitation à certaines de leurs parcelles.

Une quarantaine d'exploitations agricoles sont concernées par le projet (une vingtaine sur chaque secteur).

La majorité des entreprises (non agricoles) sont implantées dans les parcs d'activités situés en périphérie des zones agglomérées de Craon et de Cossé-le-Vivien, principaux pôles économiques à l'échelle du secteur d'étude.

Les entreprises présentes à proximité de la RD771 concernent :

- Essentiellement le milieu agricole,
- Une écurie d'entraînement et d'élevage « Le Bouillon » à Craon,
- Une entreprise spécialisée dans l'isolation (SARL Renov At Home) « La Croix Raudière » à Craon.



## II.1.2 – Riverains à proximité

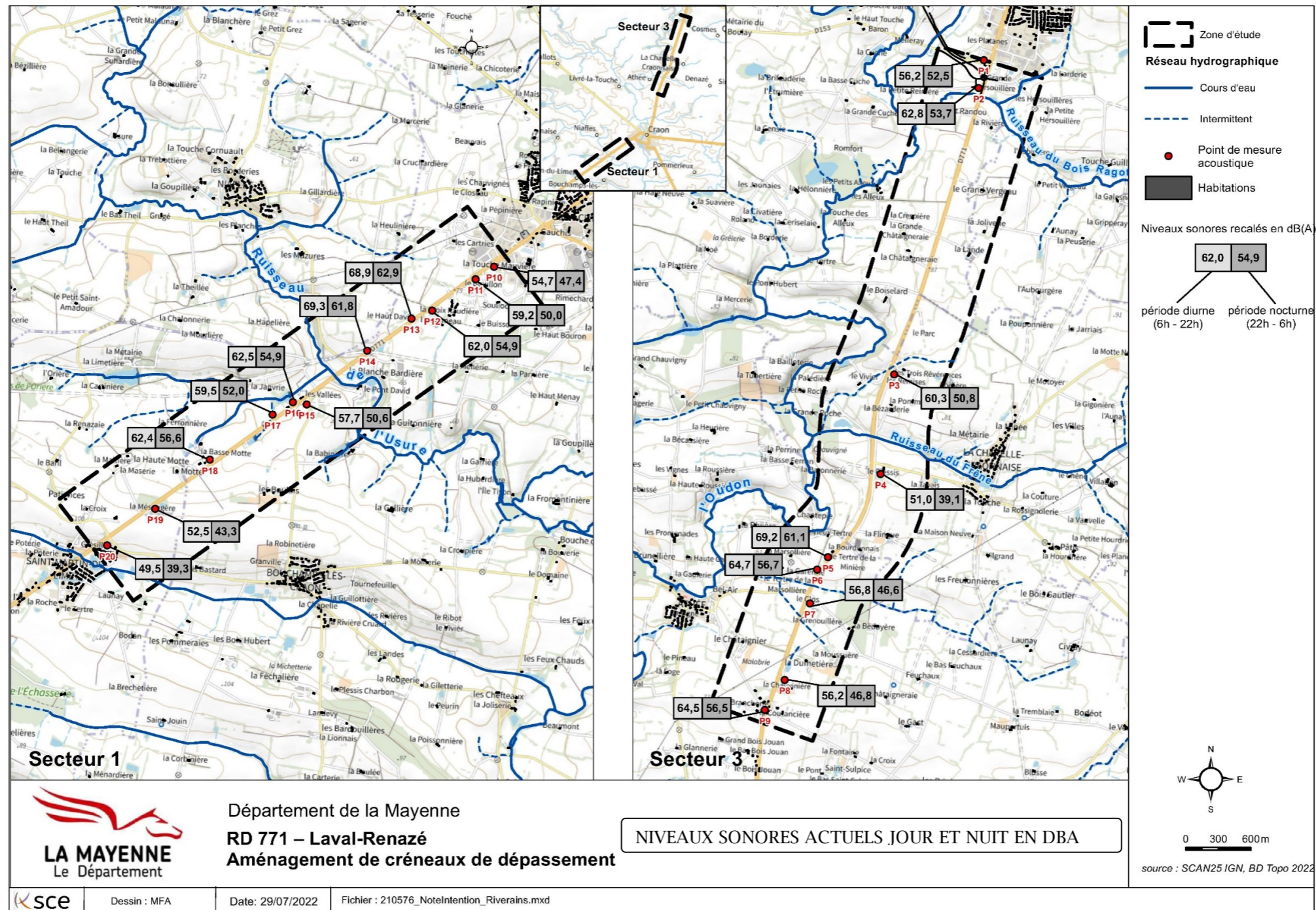
Une vingtaine d'habitations proches sont concernées par le projet, à la fois en termes de cadre de vie et de desserte.

Une campagne de 20 mesures de bruit a été réalisée du 31 mars au 7 avril 2022 et complétée par des simulations acoustiques sur l'ensemble de la zone d'étude.

De manière générale, l'ambiance sonore est caractéristique d'un milieu rural dont la source sonore prépondérante est une infrastructure routière écoulant un trafic routier relativement élevé, la RD771.

Les niveaux sonores mesurés et recalés sont compris :

- Entre 49,5 et 69,3 dB(A) en période diurne traduisant une ambiance sonore relativement calme à bruyante.
- En période nocturne, l'ambiance sonore est très calme à modérée avec des niveaux sonores mesurés et recalés allant de 39,3 et 62,9 dB(A).

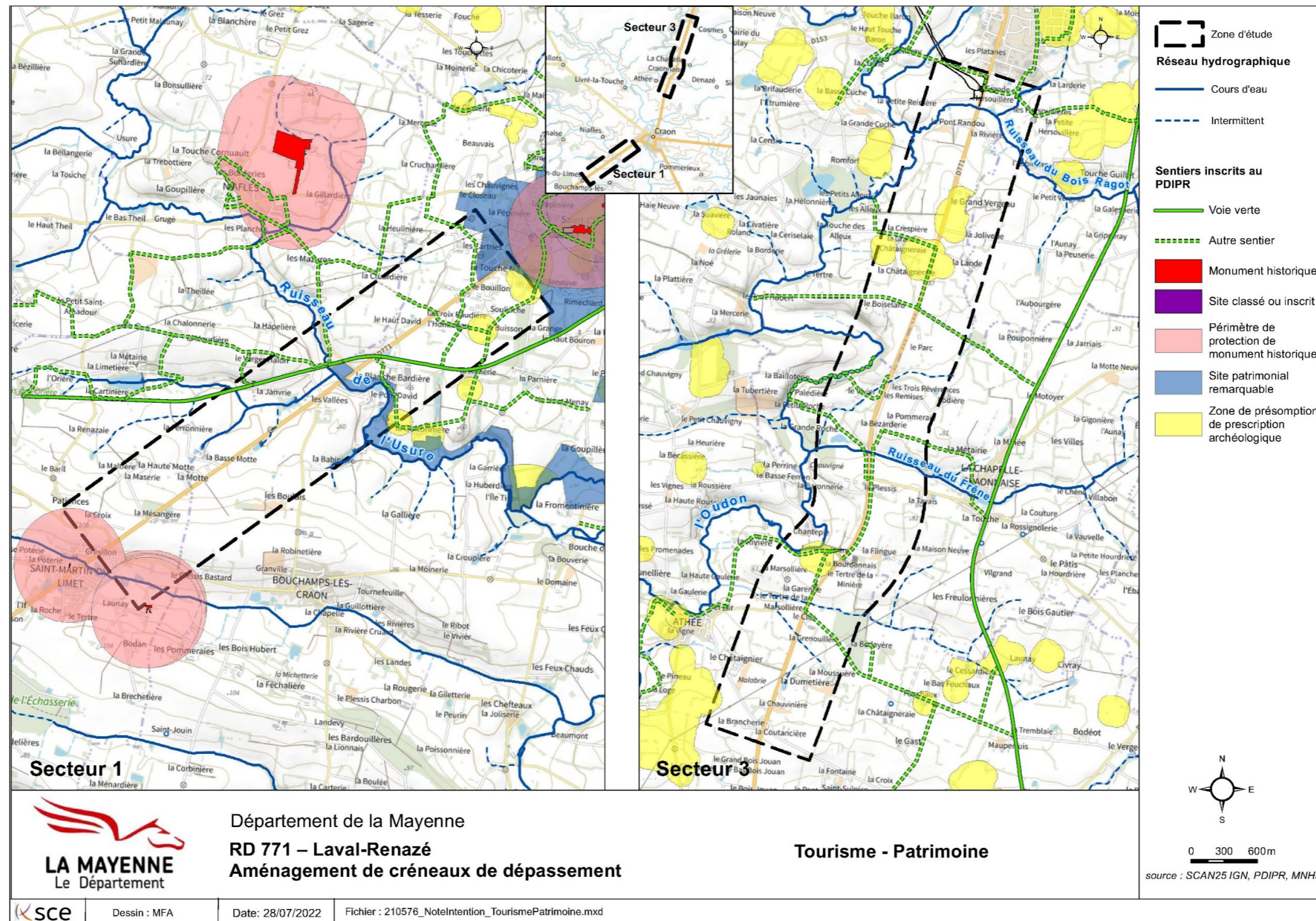


### II.1.3 – Patrimoine – tourisme

Le Pays de Craon est parcouru par plusieurs itinéraires de randonnée dont certains inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR). Le secteur 1 est ainsi traversée par la **Voie Verte Laval-Renazé** aménagée au niveau de l'ancienne ligne de chemin de fer, elle-même inscrite au PDIPR. D'autres sentiers inscrits traversent ou longent la RD771 sur les deux sections de route.

Le secteur 1, sur le territoire de Saint-Martin-du-Limet, est concerné par des périmètres de protection délimités aux abords de deux monuments historiques :

- ▶ L'église paroissiale Saint-Martin, inscrite à l'inventaire des monuments historiques ;
- ▶ Le Logis de la Joubardière, ses douves et ses dépendances, classé monument historique.



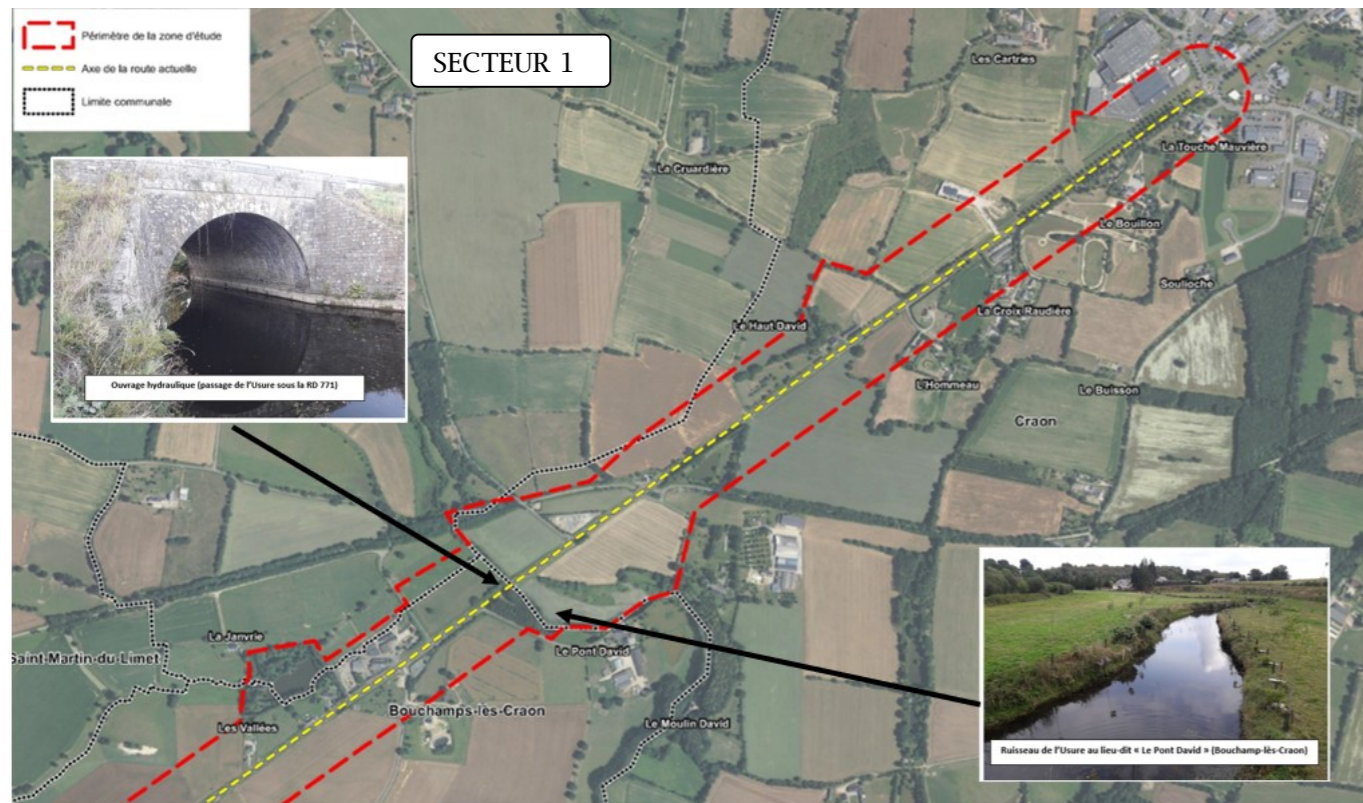
## II.2 – Le milieu physique

### II.2.1 – Relief et hydrographie

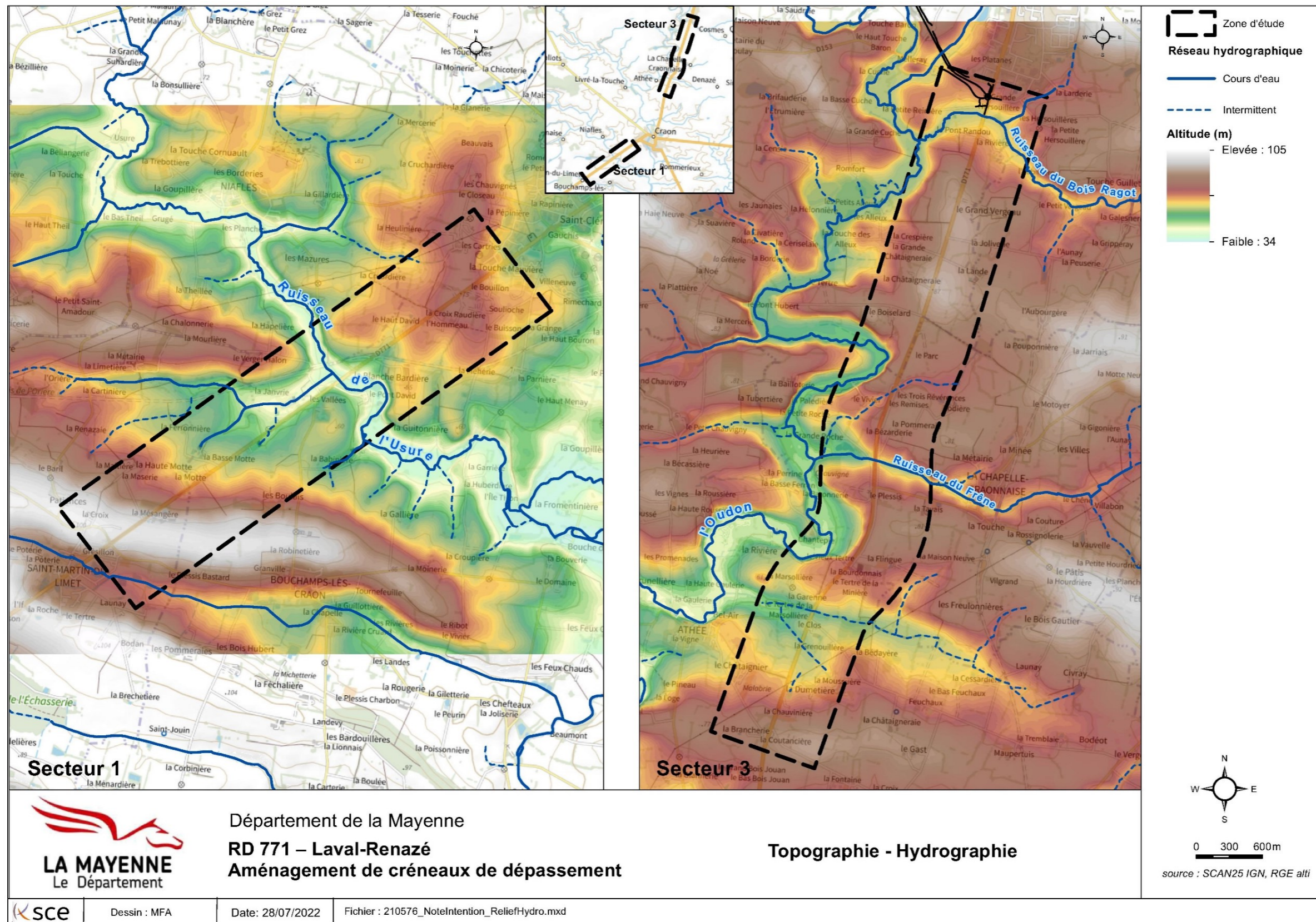
Pris dans leur globalité les terrains empruntés par la RD 771 présentent un relief peu marqué. Les seuls mouvements du relief sont liés au réseau hydrographique avec notamment dans le secteur 1, la vallée de l'Usure plus encaissée. Les dénivelés restent toutefois peu importants.

Le réseau hydrographique est marqué :

- ▶ Sur le secteur 3 par l'Oudon et deux de ses ruisseaux affluents (ruisseaux du Bois Ragot et du Frêne) ;
- ▶ Sur le secteur 1, par les ruisseaux de l'Usure et de Saint-Martin, affluents rive droite de l'Oudon.







## II.2.2 – Zones humides

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

- ▶ Un diagnostic réglementaire, sur la base de relevés de terrain, dans une bande de 125 m de part et d'autre de la RD771 sur les deux zones d'étude ;
- ▶ 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 RD771.

Les investigations pédologiques ont été réalisées en novembre 2021 et avril 2022 par le bureau d'études SAFOLIA et ont été positionnées en fonction de la géomorphologie et de la topographie du secteur d'étude.

534 sondages ont été réalisés et ont permis d'identifier une quarantaine de zones humides couvrant une surface totale d'environ 21 ha. La plupart des zones humides est positionnée en fond de vallée, en bas et haut de versant.

*Illustrations de quelques zones humides localisées sur la carte page suivante.*



ZH n°4 : Prairies humides en fond de vallée

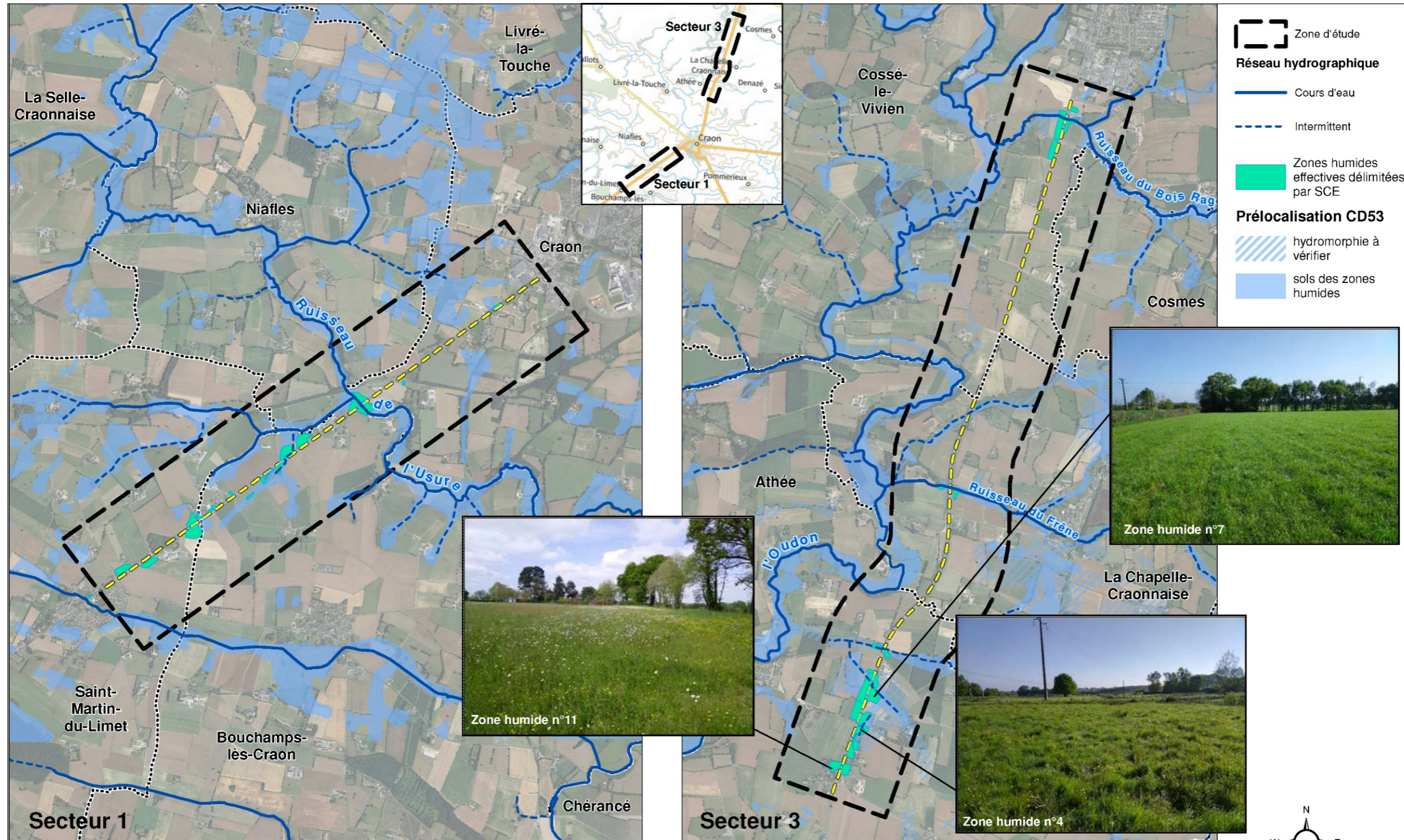


ZH n°7 : cultures en fond de vallée



ZH n°11 : Prairies sur plateau/haut de versant





## II.3 – La biodiversité

Des inventaires faunistiques et floristiques sont réalisés sur le cycle biologique complet annuel sur une bande d'étude de 500 m de part et d'autre de la RD 771 sur les deux secteurs routiers concernés par le projet.

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 :

- ▶ **Flore** : présence ponctuelle d'espèces invasives (Robinier faux-acacia, Laurier palme, Herbe de la pampa, Ailante glanduleux) ; aucune espèce protégée recensée ;
- ▶ **Habitats** : pas d'habitats particuliers mis à part des zones humides (ZH) au niveau de certaines parcelles agricoles et aux abords des cours d'eau ; la majorité de l'aire d'étude correspond à des parcelles de culture et des prairies qui ne sont pas classées « zones humides » ;
- ▶ **Corridors écologiques** actuellement assurés par plusieurs émissaires hydrauliques et des cours d'eau ;
- ▶ **Oiseaux** : Plusieurs espèces protégées et à enjeu sont présentes, notamment des espèces inféodées aux bâtis de fermes : Hirondelle rustique, rapaces nocturnes (Chevêche d'Athéna, Effraie des clochers), des espèces nicheuses dans les ronciers / haies arbustives notamment en bordure de ZH (Bouscarle de cetti, Tarier pâtre, Chardonneret élégant) ;
- ▶ **Reptiles** : 5 espèces protégées en France (Orvet fragile, Lézard des murailles, Lézard à deux raies, Couleuvre d'Esculape et Couleuvre helvétique) avec quelques sites plutôt localisés présentant une densité assez importante d'individus ;
- ▶ **Amphibiens** : 5 espèces protégées identifiées (Grenouille verte, Grenouille rieuse, Grenouille agile, Triton palmé et Crapaud épineux) ; des amphibiens ont été identifiés dans quasiment tous les sites favorables / mares ;
- ▶ **Mammifères** : chauves-souris (analyse des données en cours avec plusieurs bâtis de ferme et arbres accueillent potentiellement des gîtes) ; mammifères non volants : 3 espèces protégées identifiées : le Hérisson d'Europe (5 cadavres retrouvés le long de la route (au sud du secteur 3 et au nord du secteur 1), l'Ecureuil roux, et, le Campagnol amphibie : présent dans les 2 prairies humides de part et d'autre de l'Usure, à l'est du secteur1 ;
- ▶ **Insectes** : Une espèce de coléoptère protégée est présente sur les deux tronçons : le Grand capricorne ; des traces de présence ont été observées sur 21 arbres (un prochain passage en août permettra de voir quels arbres accueillent une population active).

### Illustrations de quelques habitats à enjeux et espèces protégées



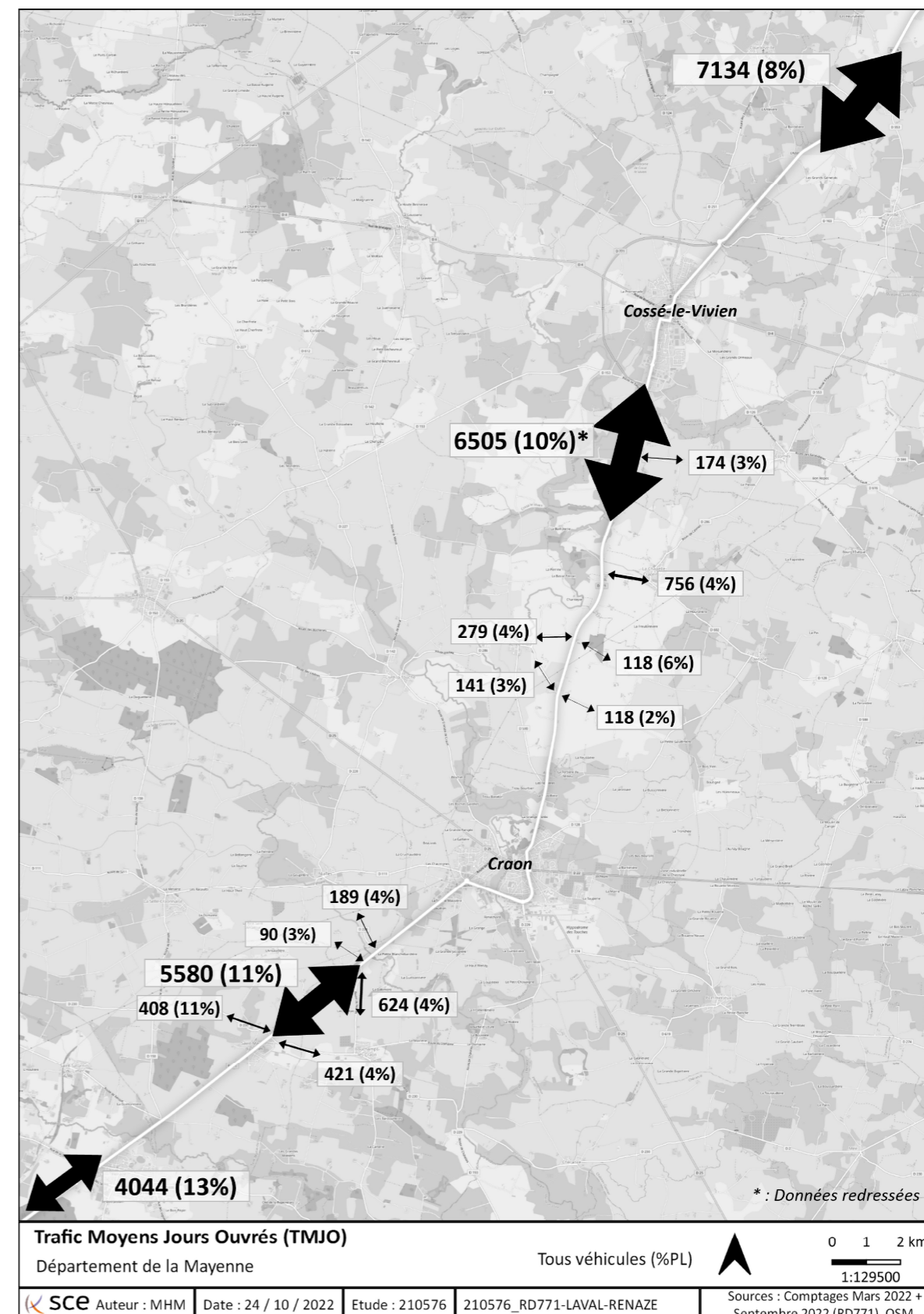
## II.4 – La mobilité

En 2022, des comptages routiers et une enquête Origine/Destination ont été réalisés afin de connaître l'organisation des mobilités sur la RD 771 sur les deux sections routières concernées par le projet. 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 mardi 29 mars 2022, 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 10 jours consécutifs (du mardi 29 mars au jeudi 7 avril 2022 inclus) puis en septembre 2022.

### Les enjeux de mobilités et de déplacements sont :

- ▶ Un trafic tous véhicules stable depuis 2012 sur la RD771, avec environ 5 600 véhicules/jour pour le secteur 1 Craon - Renazé et 6 500 véhicules/jour au Sud de Cossé le Vivien;
- ▶ Un trafic faible sur les voies interceptées par la RD771 qui n'excède pas 500 véhicules/jour ;
- ▶ La présence d'un flux poids lourds important (environ 10 % sur la RD771) et de nombreux engins agricoles empruntent également la RD771 ;
- ▶ Des flux domicile-travail conséquents sur ces portions de route ;
- ▶ Des flux principalement internes à la Mayenne à hauteur de 57%.



## II.5 – La synthèse des enjeux

La création de créneaux de dépassement engendre un impact modéré 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 aménagement devra pour autant éviter au maximum les espèces protégées et leur habitat.

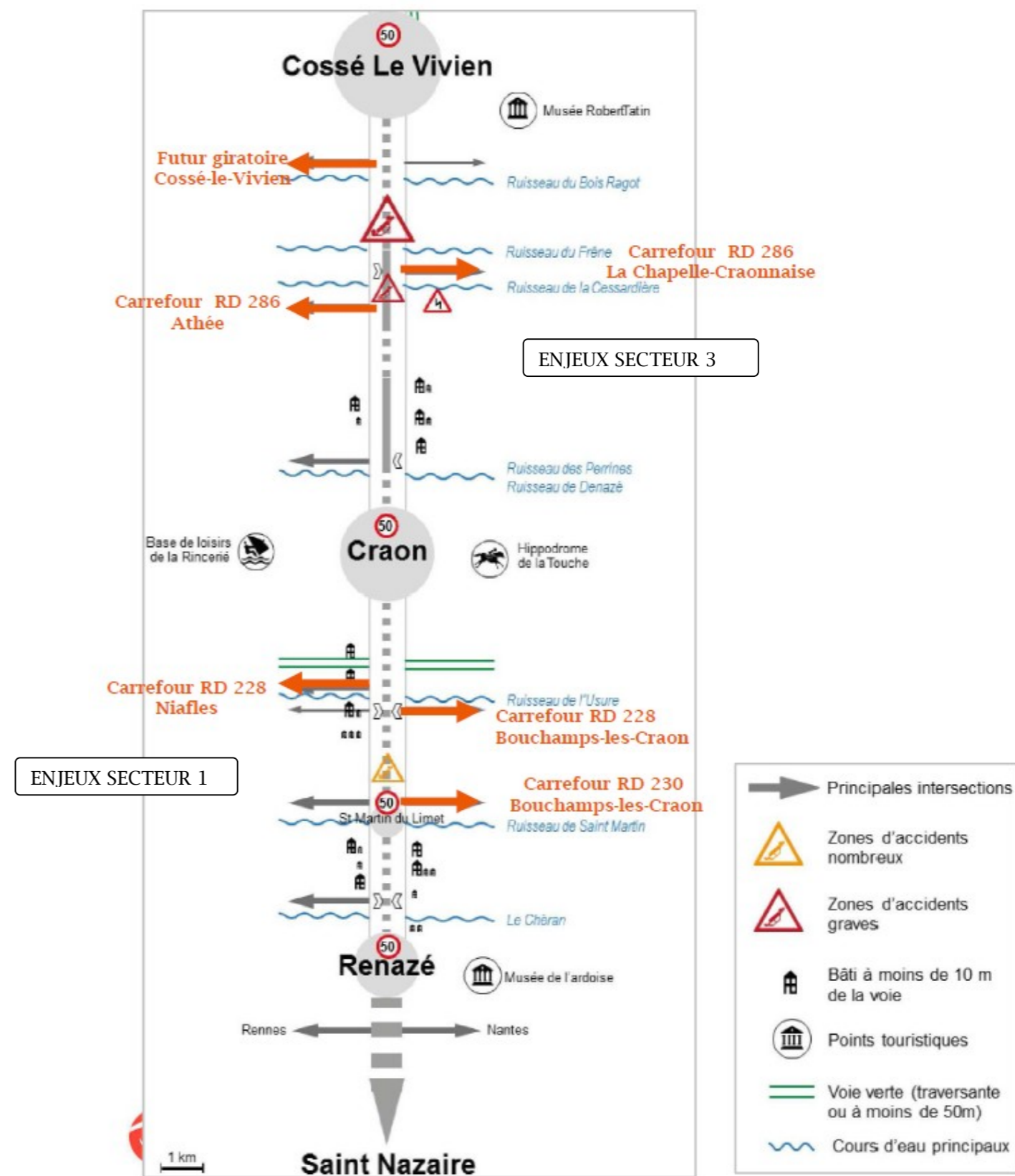
De plus, le positionnement des créneaux devra être analysé pour permettre un compromis acceptable entre :

- L'impact sur les cours d'eau, nombreux sur les deux secteurs ;
- Le respect des zones humides qui doivent être évitées et préservées au maximum dans la mesure du possible.
- La nécessité d'offrir aux 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, nombreux dans le secteur doit être assurée.

Les mobilités douces constituent un enjeu majeur pour cette opération et une cohérence sera à établir avec le schéma directeur des mobilités initié à l'échelle du Pays de Craon. À ce titre, la conception du projet doit également tenir compte de la proximité de la voie verte.



### 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 RD771 :

- Privilégier un créneau à 2 x 2 voies à 110 km/h pour assurer la possibilité de doubler un PL ;
- Envisager une 2 + 1 voie est possible, mais dans un contexte environnemental contraint ou pour une problématique foncière forte ;
- Proposer un rythme sur l'ensemble du linéaire en donnant une inter-distance régulière entre les créneaux de dépassement ;
- Éviter les zones bâties est un critère important qui sera à analyser en fonction de l'état du bâti et des autres enjeux en présence.

#### III.2 – Les données d'entrée techniques

Le parti d'aménagement envisagé étant la réalisation de créneaux de dépassement, l'aménagement va s'appuyer sur la RD771 existante et permettre la récupération d'une partie de la chaussée.

Une quarantaine de mètres d'emprise pourra être nécessaire selon les contraintes d'implantation et les choix d'aménagement (nécessité de voies parallèles, de dispositifs paysagers, acoustique, ...).

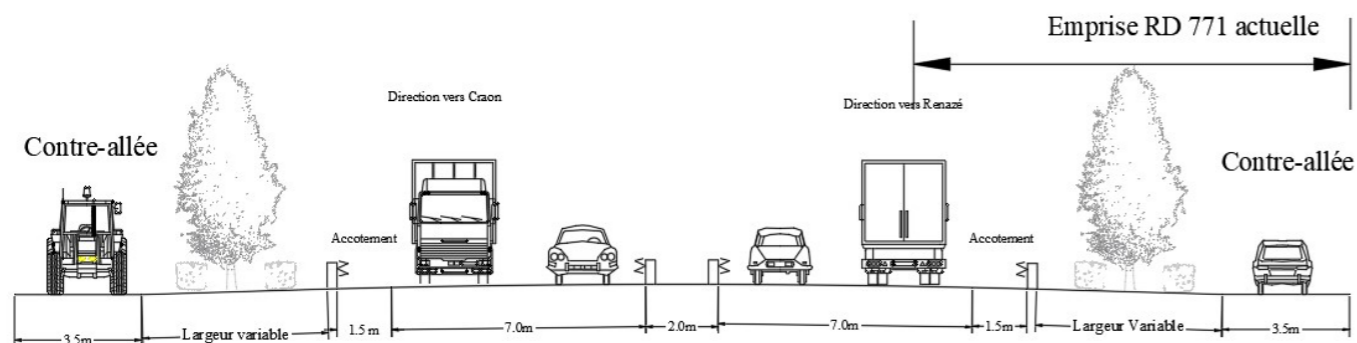
Afin de disposer d'une efficacité minimum, la longueur d'un créneau de dépassement, hors dispositifs d'extrémité doit respecter :

- 400 à 600 m en forte rampe ;
- 1 000 à 1 250 m en terrain plutôt plat.

Plusieurs possibilités d'implantation pourront être choisies au regard du contexte traversé :

- Aménagement à 2 x 2 voies ou 3 voies ;
- Centrée sur l'infrastructure existante ;
- Déport vis à vis de la chaussée actuelle.

Exemple d'un PROFIL EN TRAVERS TYPE Pour un créneau à 2 x 2 voies



#### III.2 – L'insertion dans le territoire

Chacune des deux sections aménagées va intercepter des voies départementales, communales ou rurales, qui irriguent l'ensemble de la zone d'étude. Toutes ces voies doivent être rétablies en place ou par le biais de voies parallèles afin de garantir les communications agricoles, riveraines, économiques et touristiques (boucles ou circuits de randonnées).

Illustrations de quelques voies à rétablir



DESSERTTE DE LA CHAPELLE CRAONNAISE



DESSERTTE DE NIAFLES

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, ...).

CONNEXION AVEC LA VOIE VERTE



### III.3 – Les impacts prévisibles

Suivant leur implantation, les créneaux de dépassement sont susceptibles 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, les continuités écologiques ;
- la vallée de l'Oudon, ses affluents et les zones humides associées.

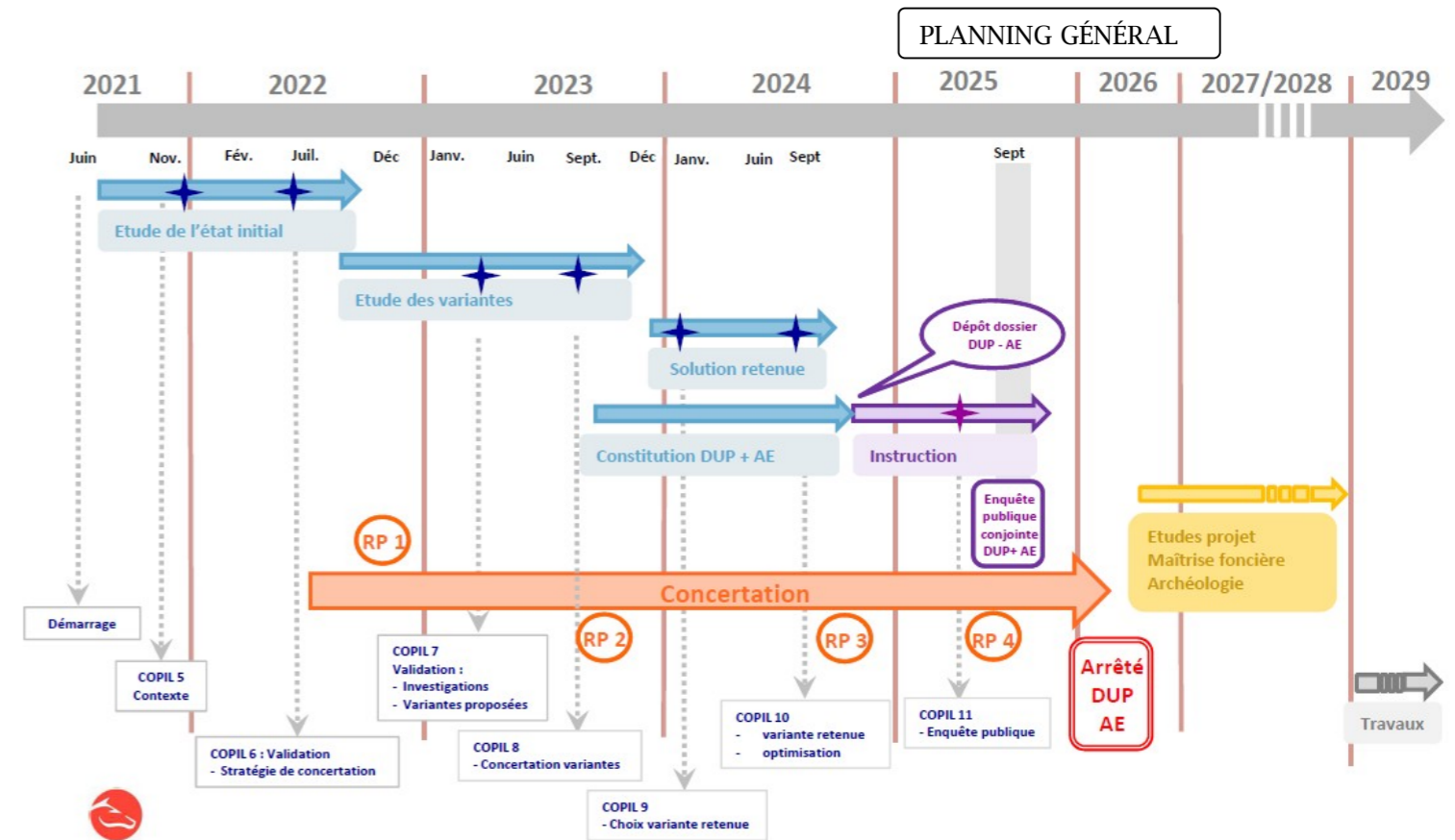
### III.4 – Les solutions alternatives

Lors de l'étude d'opportunité de phase 1, des variantes ont été analysées pour chacun des deux secteurs afin de vérifier la faisabilité d'un aménagement. Au regard du diagnostic de la situation actuelle établi sur les années 2021 et 2022 et de l'analyse des besoins en mobilité, la présente étude va repartir de « zéro » et s'attacher à rechercher, pour chaque secteur, des partis d'aménagement qui répondent aux objectifs attendus tout en respectant le territoire traversé. L'analyse des solutions alternatives se déroulera majoritairement sur 2023.

## 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 juin 2021 jusqu'au démarrage des travaux envisagé en 2029.



RP = Réunion publique - DUP = Déclaration d'utilité publique - AE Autorisation environnementale

### 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.



Le schéma ci-dessous permet de préciser les grands objectifs de cette concertation.

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 sera 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](http://may-dialogue.lamayenne.fr) ;
- Dans le journal de la Communauté de communes du Pays de Craon 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.



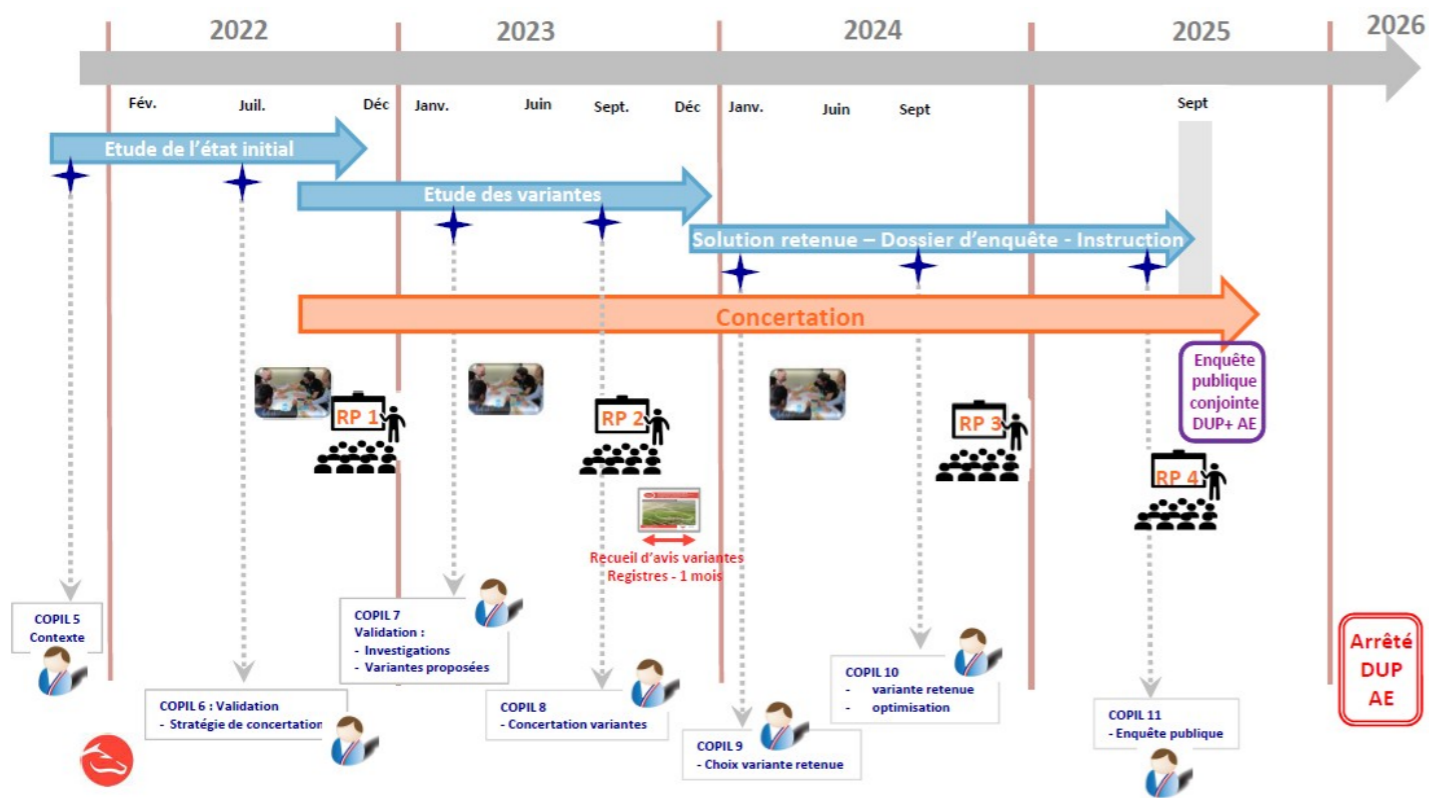
À chacune de ces grandes étapes de la construction du projet, les modalités suivantes seront mises en place :

- Informations 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 - Ces ateliers, devant être au plus près du territoire, se dérouleront par secteur pour les thèmes relatifs aux enjeux des riverains (agricole et cadre de vie) :
  - 🚧 Socio-économie ;
  - 🚧 Enjeux environnementaux, agricoles et cadre de vie.
- Réunions publiques 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 : [may-dialogue.lamayenne.fr](http://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.

PLANNING CONCERTATION



**Légende**

- COPIIL : Instance décisionnelle
- 2 Ateliers /enjeux 20 à 30 pers.
  - Socio-économie
  - Cadre de vie - Enjeux environnementaux et agricoles
- Recueil d'avis sur les variantes proposées sur registres
- Réunions publiques