

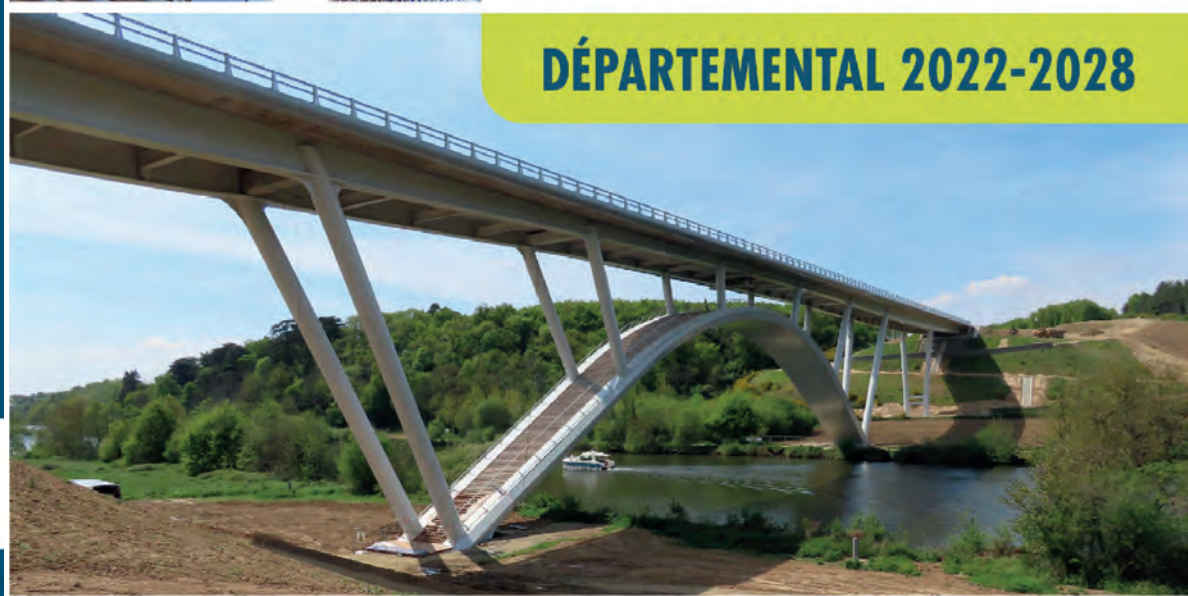
CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA MAYENNE
DIRECTION DES INFRASTRUCTURES
Hôtel du Département
39 rue Mazagran - CS 21429
53014 LAVAL CEDEX
Tél. 02 43 66 52 00
infrastructures@lamayenne.fr

Document consultable sur le site du Conseil départemental

lamayenne.fr



communication



PLAN ROUTIER

DÉPARTEMENTAL 2022-2028

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA MAYENNE





SOMMAIRE

PRÉAMBULE	4		
Édito	4		
Ambition / Méthode / Introduction	5		
1 LES ROUTES EN MAYENNE, ANALYSE DES INFRASTRUCTURES ET DE LEUR USAGE, OBJECTIFS POUR LA PÉRIODE 2022-2028	6		
A - LE DOMAINE PUBLIC ROUTIER DÉPARTEMENTAL	8		
A.1 - La Mayenne dans l'espace interrégional	8		
A.2 - Linéaire routier et classification du réseau	10		
A.3 - Les différentes fonctions des routes	15		
A.3.1 - Transport de marchandises	15		
A.3.2 - Trafic agricole	15		
A.3.3 - La route, principal support du transport en commun	16		
A.3.4 - Les trajets domicile-travail	18		
A.3.5 - La route : voie de communications multiples	18		
A.4 - Le patrimoine d'ouvrages d'art en mayenne	18		
A.5 - Les barrages	20		
A.5.1 - Définitions	20		
A.5.2 - État des lieux	20		
A.6 - Les boviducs	21		
A.7 - Les dépendances vertes et bleues	21		
B - L'UTILISATION DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER DÉPARTEMENTAL	22		
B.1 - Trafic	22		
B.1.1 - Le trafic sur les routes départementales	22		
B.1.2 - Fréquentation générale sur les routes départementales	22		
B.1.3 - Expérience TRANSLAVAL : un dispositif innovant reconduit	24		
B.2 - Accidentologie et accidentalité	24		
B.2.1 - Sécurité du réseau routier	24		
B.2.2 - Actions en faveur de la sécurité routière	25		
B.3 - La route en hiver	27		
B.3.1 - Les niveaux de service hivernal	27		
B.3.2 - L'évolution du service hivernal entre 2007 et 2022	29		
B.3.3 - Barrières de dégel	29		
C - QUINZE ANS D'AMÉLIORATION DES ROUTES	31		
C.1 - Bilan financier	31		
C.2 - Les plans et schémas routiers départementaux précédents	31		
C.2.1 - Opération mise en service au cours du précédent Plan routier départemental	34		
C.2.2 - Opérations marquantes du précédent Plan routier départemental 2016 - 2021	35		
C.2.2.1 - Contournement nord de Château-Gontier-sur-Mayenne – en travaux depuis 2017	35		
C.2.2.2 - Contournement de Cossé-le-Vivien – en travaux depuis 2020	36		
C.2.2.3 - Suppression des PN de Neau et Brée et contournement nord de Montsûrs - DUP obtenue en 2018	37		
C.2.3 - Nouvelles opérations initiées au précédent Plan routier départemental 2016 - 2021 et à poursuivre	37		
C.2.3.1 - Grands projets portés par le Département	37		
C.2.3.2 - Grands projets portés par l'État	38		
C.2.4 - Les aménagements courants réalisés au cours du précédent PRD 2016-2021	38		
C.2.5 - Bilan entretien courant du précédent PRD 2016-2021	40		
D - ROUTE ET DÉVELOPPEMENT DURABLE	41		
D.1 - Gestion des dépendances vertes	41		
D.1.1 - Protection des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)	41		
D.1.2 - Fauchage aspiré et méthanisation	42		
D.1.3 - Écopâturage	42		
D.2 - Prise en compte de l'intégration environnementale dans les projets	44		
D.3 - Les nouvelles technologies au service d'une meilleure programmation	45		
D.4 - Le schéma départemental des mobilités durables 2021-2024	45		
D.5 - Le bruit et les infrastructures routières	45		
2 LE PLAN ROUTIER DÉPARTEMENTAL, OUTIL DE PLANIFICATION ET DE PROGRAMMATION BUDGÉTAIRE ROUTES EN MAYENNE	46		
A - LES ENJEUX	48		
B - LES OUTILS D'AMÉNAGEMENT	48		
B.1 - Les grands projets portés par l'État	49		
B.1.1 - Le Contrat d'avenir État-Région de 2018	49		
B.1.2 - La Ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire LGVBPL	49		
B.1.3 - Les opérations routières inscrites aux Contrats de plan État - Région (CPER) 2015-2020, puis 2021-2027	50		
B.1.3.1 - RN 162 – Déviation Moulay – Mayenne	50		
B.1.3.2 - Aménagement de la RN 12	50		
B.1.3.3 - L'autoroute A81	50		
B.2 - L'environnement régional - le schéma d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)	51		
B.3 - Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) et les Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux (PLUi)	52		
B.3.1 - Les emplacements réservés	54		
B.4 - L'aménagement foncier agricole forestier et environnemental (AFAFE)	56		
C - OBJECTIF N° 1 : MENER LES GRANDS PROJETS STRUCTURANTS	58		
C.1 - Les grands projets engagés à concrétiser	58		
C.2 - Les grands projets engagés à initier	60		
D - OBJECTIF N° 2 : ACCOMPAGNER DES PROJETS D'AMÉLIORATION ET DE SÉCURISATION DU RÉSEAU ROUTIER COURANT EN CONCERTATION AVEC LES COMMUNES ET LES EPCI	62		
D.1 - Les projets d'amélioration du patrimoine concertés avec les communes et les EPCI	62		
D.2 - Les projets à maîtrise d'ouvrage locale accompagnés par le Département	64		
D.3 - Mayenne ingénierie	64		
E - OBJECTIF N° 3 : INVESTIR DANS L'ENTRETIEN POUR CONTRIBUER À LA PÉRENNITÉ DU PATRIMOINE ROUTIER	67		
E.1 - Le programme d'entretien	67		
CONCLUSION	70		
ANNEXES	71		
ANNEXE 1 - PROCÉDURES GRANDS PROJETS	72		
ANNEXE 2 - FICHES GRANDS PROJETS	73		
ANNEXE 3 - PRINCIPES DE FINANCEMENT DES PROJETS LOCAUX	106		
ANNEXE 4 - COÛTS INDICATIFS DE DIVERS TYPES D'AMÉNAGEMENTS	107		
ANNEXE 5 - FICHES PROJETS PAR EPCI	108		
ANNEXE 6 - GLOSSAIRE	184		



PRÉAMBULE



ÉDITO

Le réseau routier départemental mayennais, avec ses 3680 kilomètres, est incontestablement de qualité, à la fois grâce aux investissements qui lui sont consacrés chaque année et à la compétence des équipes qui veillent à son bon entretien. Il s'agit là d'un élément essentiel de l'attractivité du département et de son développement équilibré.

Le réseau doit néanmoins être régulièrement adapté aux évolutions démographique, économique et sociale.

C'est pourquoi, le nouveau *Plan routier départemental (PRD)*, pour les années 2022-2028, poursuit l'objectif d'amélioration et de sécurisation de son réseau. Il vient également soutenir les grands projets d'itinéraires structurants sur les axes inscrits au Schéma régional d'aménagement et de développement durable et équilibré du territoire (SRADDET).

Aussi ce nouveau Plan routier confirme-t-il la volonté du Département de privilégier et de maintenir un niveau élevé d'entretien sur une base minimum de 250 km par an (et ainsi garantir une fréquence de renouvellement des couches de roulement sur 15 ans).

Il comprend également une enveloppe financière conséquente pour prendre en considération les évolutions substantielles des matières premières et des coûts de réalisation et pour répondre aux enjeux du territoire.

Il prévoit encore une douzaine d'opérations d'envergure sur les routes départementales structurantes (RD 21, 31, 57, 771) et les futures routes nationales (RN 12 et 162) en cours de transfert (environ 175 km) avec l'appui financier attendu de la Région des Pays de La Loire.

Enfin il comprend quelque soixante aménagements d'amélioration et de sécurisation du réseau routier courant, répartis sur tout le territoire et sélectionnée en concertation avec les EPCI.

Olivier RICHEFOU

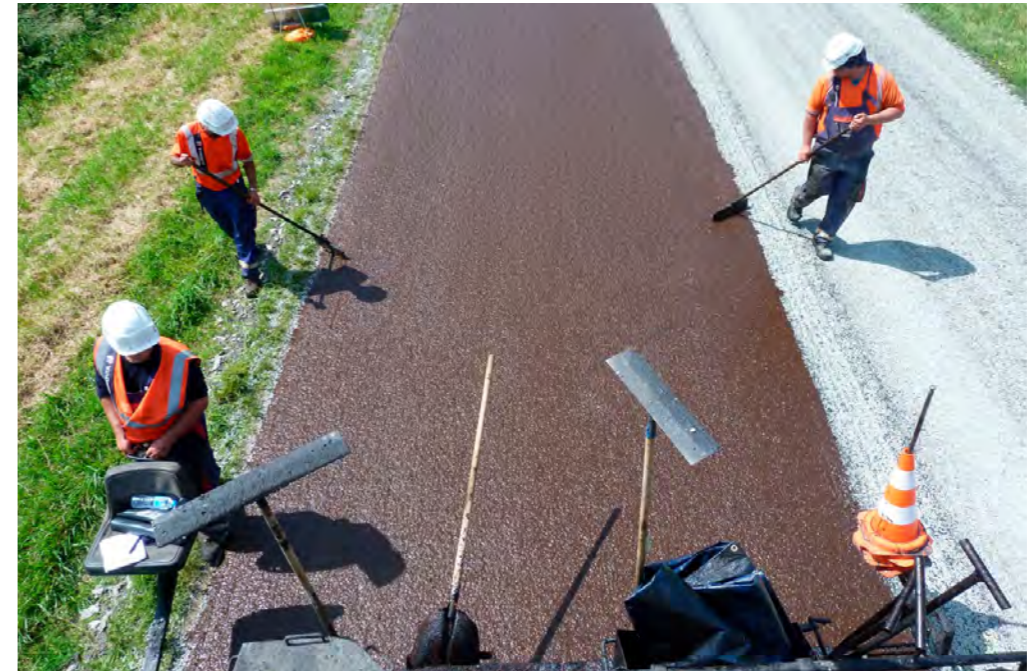
Président du Département de la Mayenne



AMBITION

Dans la continuité du précédent *Plan routier départemental 2016-2021*, le *Plan routier départemental 2022-2028* réaffirme une ambition forte et volontariste de poursuivre l'action du Département sur les routes mayennaises et ainsi :

1. conforter les infrastructures routières et faciliter les mobilités,
2. accompagner les grands projets structurants et les investissements d'avenir.



MÉTHODE

L'élaboration du *Plan routier départemental 2022-2028*, engagée au premier semestre 2020, s'est voulue résolument ancrée sur les territoires. Près de 30 réunions avec les élus des Communautés de communes et d'agglomération ont ainsi été organisées. Les objectifs de ces rencontres étaient de :

- partager les éléments de connaissance de patrimoine routier et de ses problématiques,
- écouter les attentes des élus locaux relatives à l'entretien et aux besoins d'aménagement des routes départementales pour leur territoire,
- analyser ces attentes pour les traduire en projets réalistes et soutenables à conduire par ou avec le concours du Département.

INTRODUCTION

La première partie du présent document présente une analyse du patrimoine routier départemental, de sa structuration, de son usage, et présente le bilan des interventions conduites pour son aménagement et son entretien au cours des 5 dernières années. Elle se conclut par les objectifs qui structurent le *Plan routier*.

Le *Plan routier départemental 2022-2028* est ensuite introduit, comme outil de planification et de programmation budgétaire à l'interface des documents de planification régionaux et infra-départementaux.

Enfin, dans la dernière partie, le contenu du *Plan routier* est détaillé pour chacun de ses objectifs.

1

LES ROUTES EN MAYENNE

ANALYSE DES
INFRASTRUCTURES
ET DE LEUR USAGE,
OBJECTIFS POUR
LA PÉRIODE 2022-2028

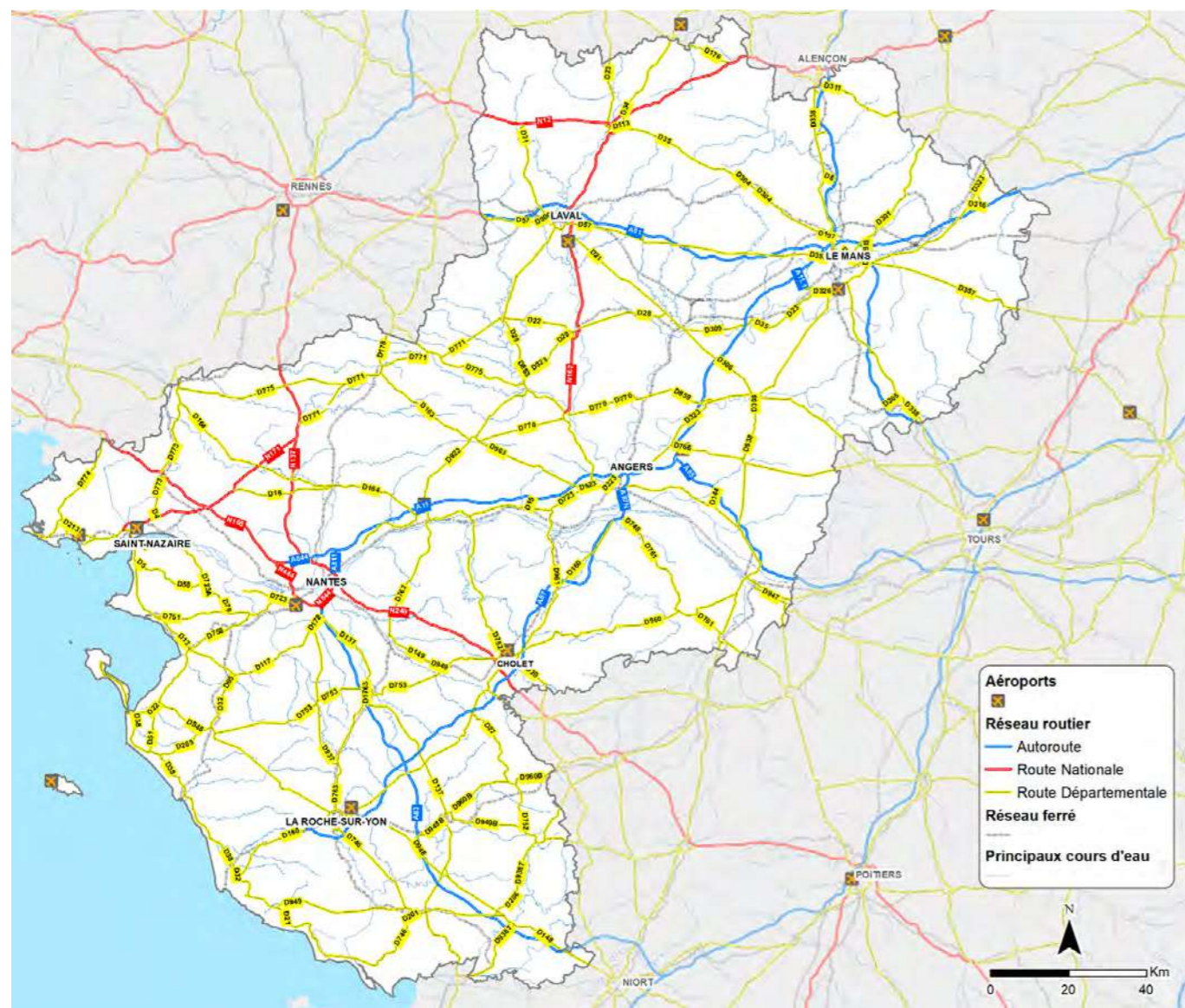




A LE DOMAINE PUBLIC ROUTIER DÉPARTEMENTAL

A.1/ La Mayenne dans l'espace interrégional

L'une des caractéristiques de la Mayenne réside en sa position géographique puisqu'elle se tient au carrefour de la Bretagne, de la Normandie et de l'Anjou, en compagnonnage avec les métropoles de Rennes, Nantes, Angers, Le Mans et Caen.



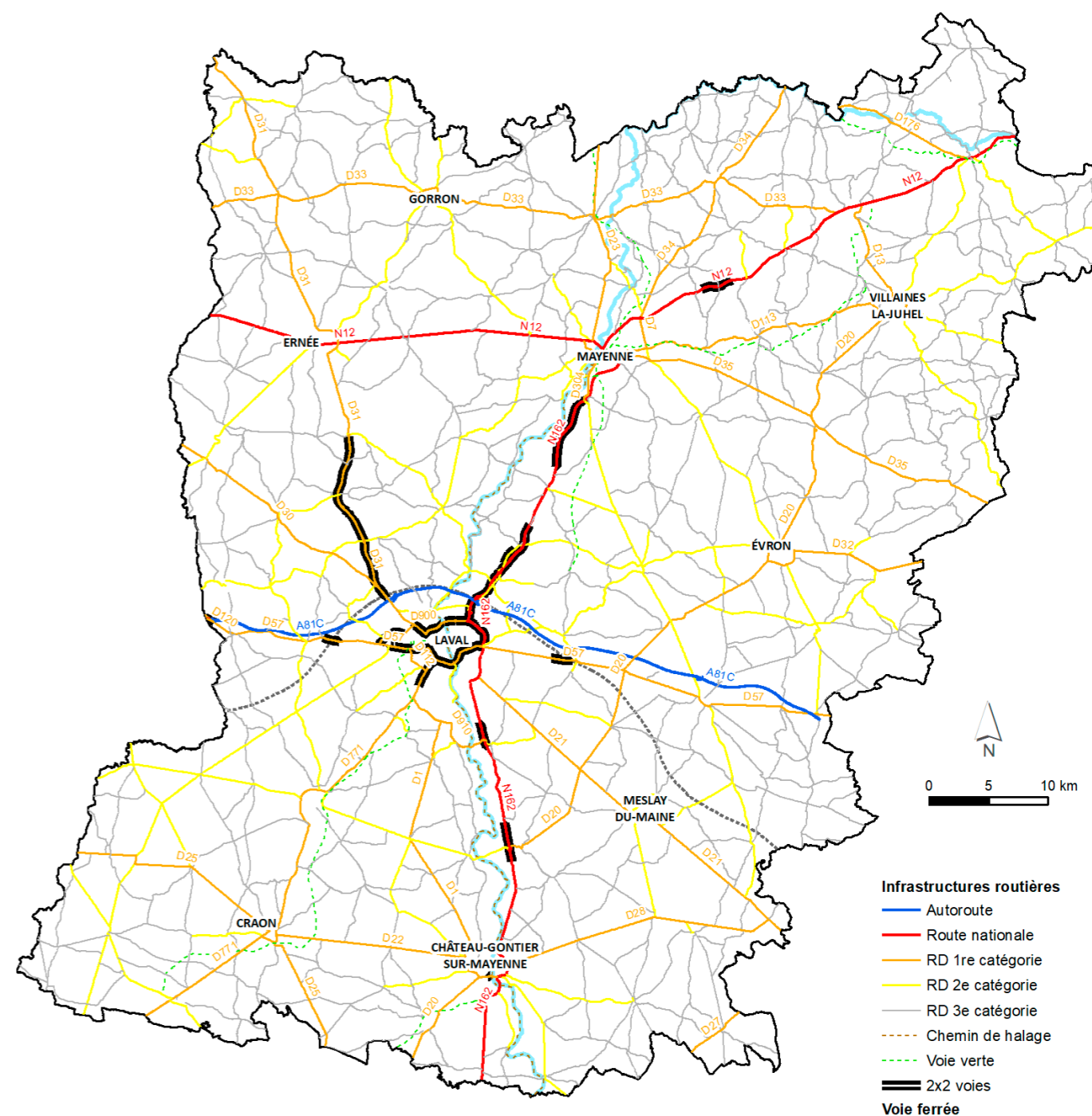
Deux axes se sont ainsi dessinés et imposés avec le temps.

Du nord au sud, l'espace mayennais est parcouru par la rivière éponyme, qui relie les trois chefs-lieux du département, Mayenne, Laval et Château-Gontier-sur-Mayenne. Elle est longée par la RN 162 qui se prolonge jusqu'au Lion-d'Angers.

Perpendiculairement à cet axe historique, se développe un axe routier et ferroviaire structurant Est-Ouest (Paris-Bretagne), conforté il y a 40 ans par la mise en service de l'autoroute A81, puis renforcé par la mise en service de la Ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire (LGV-BPL) le 2 juillet 2017.

Au Nord, se développe un second axe routier structurant, la RN 12, reliant Fougères, Mayenne, Alençon et Paris, aménagé en bonne partie à 2x2 voies pour la partie sise entre Alençon et Versailles.

Réseau routier départemental en Mayenne



Source : IGN, CD53
Conception et réalisation : CD53/DI/DAFHOT/MSIG - 10/03/2022





Afin de contribuer au désenclavement du Nord-Ouest du territoire vers la Normandie et l'axe autoroutier A 84, la RD 31 (axe Laval-Ernée) a fait l'objet au cours des 20 dernières années de travaux de mise à 2x2 voies entre Laval et Chailland.

Pour autant, la Mayenne demeure relativement éloignée de la capitale régionale. La « virgule de Sablé » mise en service en 2017, relie désormais Laval à Nantes par le train. Mais les axes routiers stratégiques entre la Mayenne et la Loire-Atlantique, RD 771 (Laval/Saint-Nazaire), RN 162/RD 20 (Laval/Nantes) et le Maine-et-Loire RN 162 (Laval/Angers), nécessitent des travaux visant à améliorer la sécurité des usagers, les temps de parcours et le confort d'usage.

A.2 / Linéaire routier et classification du réseau

La hiérarchisation du réseau routier départemental figurant dans le *Règlement de la voirie départementale*, validé par arrêté du 30 septembre 2016, a substantiellement évolué au gré des différentes opérations menées depuis le dernier *Plan routier départemental* et s'établit suivant trois catégories :

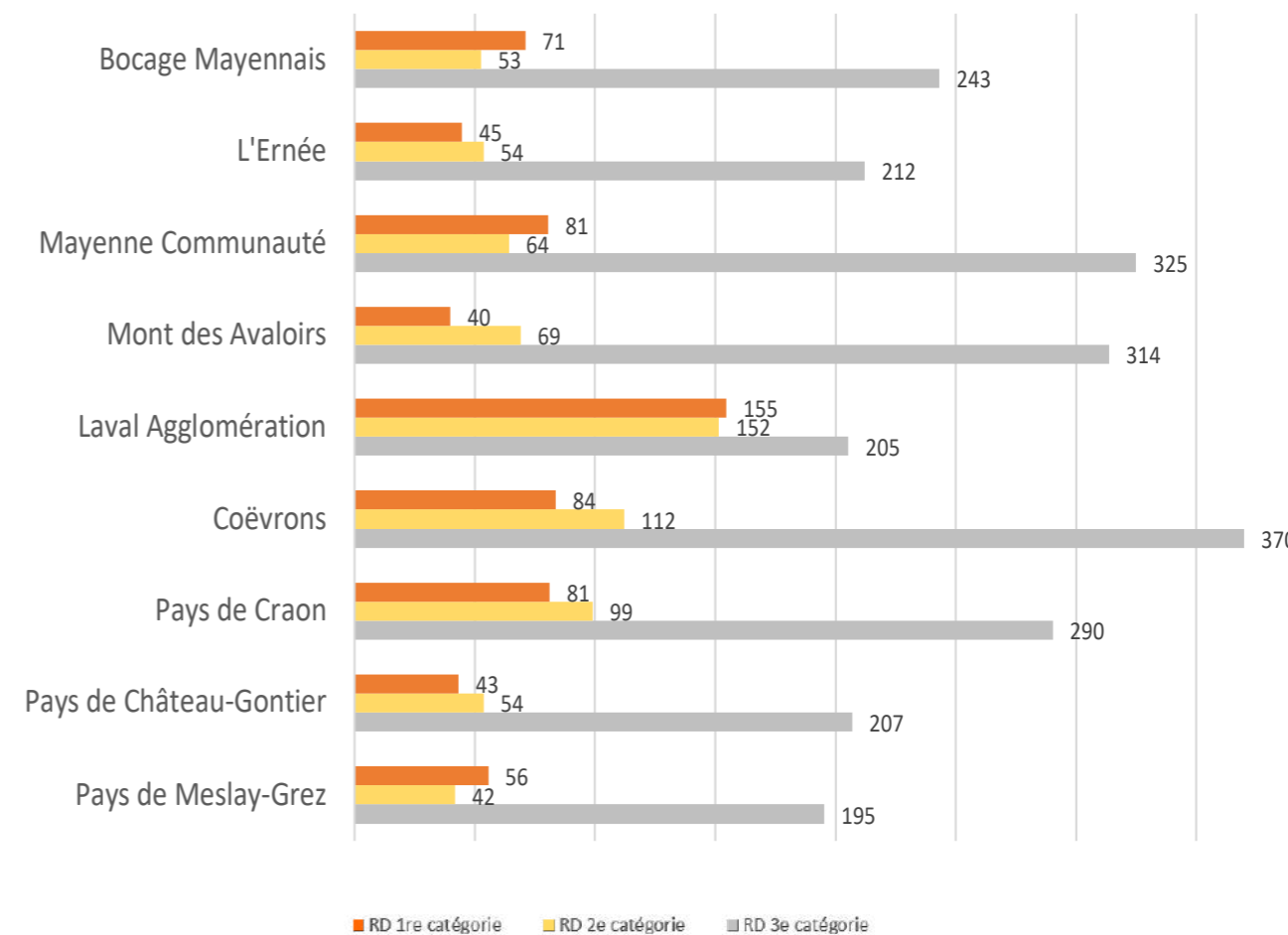
Catégories	Description	Linéaire de route
1 ^{re} catégorie	Réseau structurant (trafic > 5 000 véh/jour)	650 km (incluant la voie de gauche des 2x2 voies)
2 ^e catégorie	Réseau de liaison (trafic compris entre 2 000 et 5 000 véh/jour)	700 km
3 ^e catégorie	Réseau de desserte locale	2 364 km
Total		3 714 km

Le réseau structurant départemental est complété par l'autoroute A 81 et les deux routes nationales précitées qui traversent le département. Les RN 12 et 162 sont inscrites dans le décret n° 2022-459 du 30 mars 2022 fixant la liste des voies susceptibles d'être transférées au Département, en application de la *Loi du 21 février 2022, relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration, et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, dite Loi 3DS*.

Ce linéaire transférable de 150 km sera classé en RD de 1^{ère} catégorie, portant les 1^{ères} catégories à 804 km.

Globalement, le territoire dispose d'un maillage de routes départementales assez dense (7 km de RD pour 10 km²). Ce réseau de 3 714 km (incluant le linéaire des voies de gauche des 2x2 voies), participe à l'équilibre du territoire, en confortant le développement des unités urbaines mayennaises (agglomérations urbaines et villes isolées).

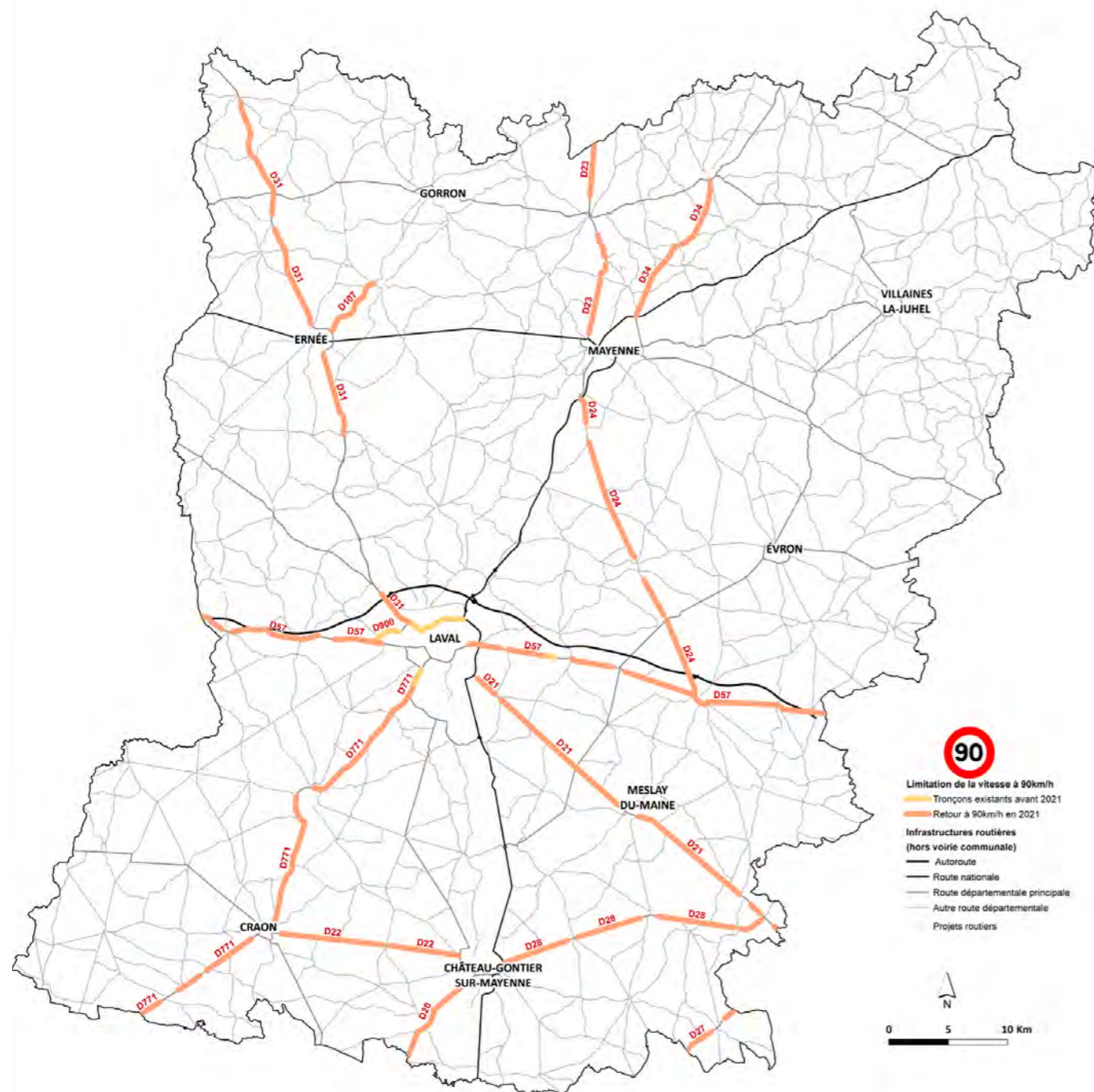
Le linéaire par catégorie de RD s'établit pour chacun des 9 Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) mayennais comme suit :





Dans le cadre de la *Loi d'Orientation des Mobilités* dite « LOM », le Département a étudié la possibilité de relever la vitesse maximale autorisée sur une partie de son réseau. À l'issue de cette analyse, la vitesse maximale autorisée est portée à 90 km/h depuis le 1^{er} février 2021 sur un linéaire de 230 km répartis sur 13 tronçons du réseau routier départemental.

Limitation à 90 km/h sur les routes départementales en Mayenne



Sources : IGN - Droits réservés - CD53 - 2021

Conception et réalisation : CD53/D/DAFHOT/Mission SiG - juin 2022



En 2021, le Département comptait 240 communes et 307 060 habitants, soit 8 % de la population régionale.

Les communes les plus dynamiques sur le plan démographique se concentrent dans la deuxième couronne de Laval et le long des axes routiers Laval-Angers et Rennes-Laval-Le Mans.

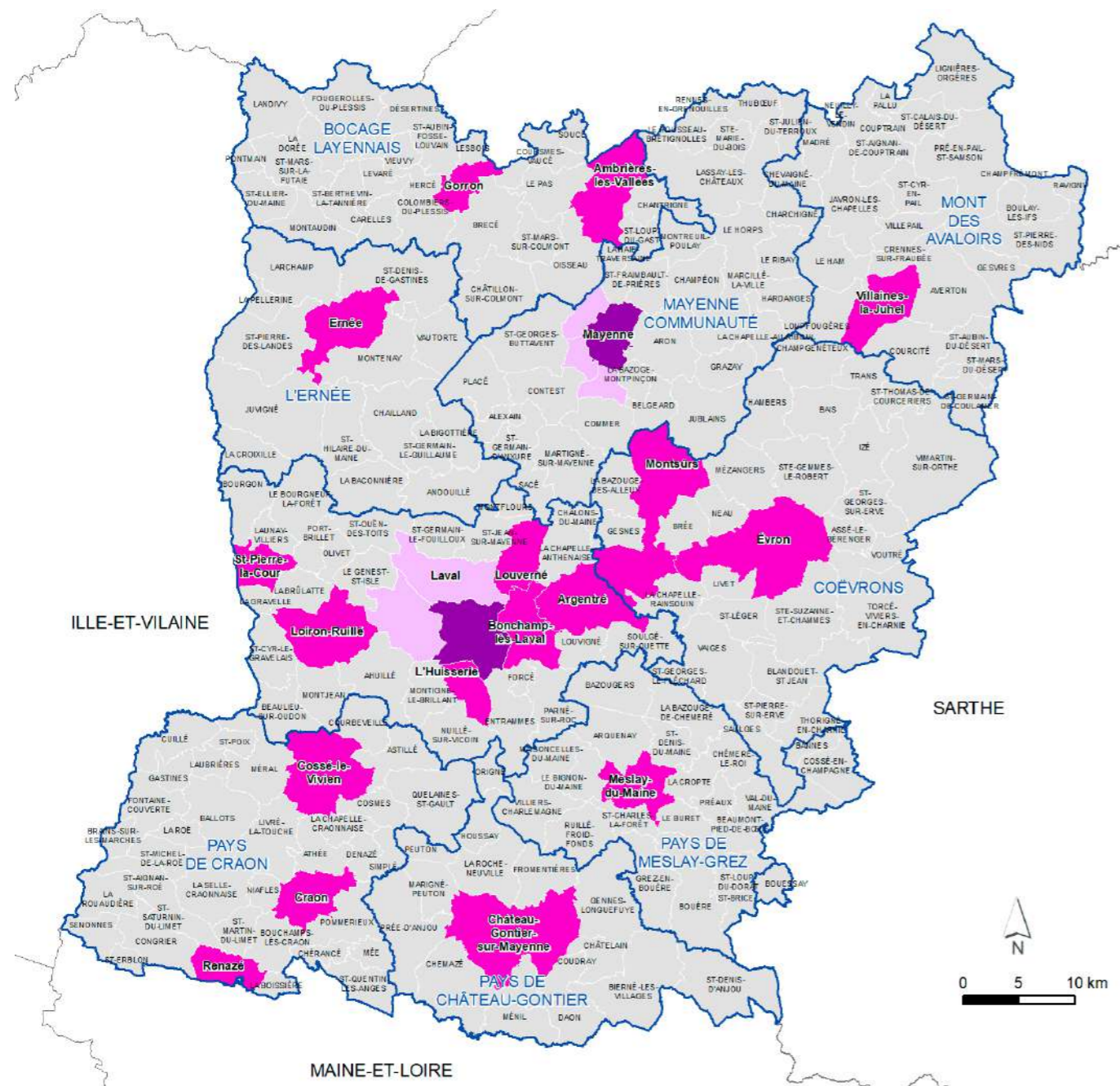
Les principaux pôles économiques connaissent une stabilisation démographique, tandis qu'ils concentrent la majeure partie des emplois. À l'inverse, les communes de la 2nde couronne ont une croissance démographique élevée mais peu d'emplois. Ces constats impliquent une augmentation du volume et des distances parcourues par le trafic domicile-travail.

Le département présente également la spécificité d'avoir un tissu de très petites et moyennes entreprises (TPE et PME) dynamiques qui maillent l'ensemble du territoire, induisant des besoins de déplacement des personnes et des marchandises.





Unités urbaines dans le département



Organisation territoriale

- Département
- Communauté de communes ou d'agglomérations

Types de communes

- Hors unité urbaine
- Unité urbaine - Ville-isolée
- Unité urbaine - Ville-centre
- Unité urbaine - Banlieue

Note : L'unité urbaine est une commune (ville isolée) ou un ensemble de communes (agglomération urbaine) qui comporte sur son territoire une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants où aucune habitation n'est séparée de la plus proche de plus de 200 mètres. En outre, chaque commune concernée possède plus de la moitié de sa population dans cette zone bâtie (définition de l'Insee, 2017). Pour la carte, les limites des communes et des EPCI correspondent au 01/01/2021.

Sources : © IGN - CD53 2021 - INSEE 2020

Conception et réalisation : CD53/DI/DAFHOT/Mission SIG - novembre 2021



A.3 / Les différentes fonctions des routes

A.3.1 / Transport de marchandises

Malgré l'épidémie de Covid-19, le nombre de véhicules de plus de 3,5 tonnes (poids lourds et autocars) recensés par ASF et Cofiroute aux gares de péage des Pays de la Loire en juin 2021 représente une augmentation de 14 % par rapport à juin 2020, et de 12 % par rapport à juin 2019. Il s'agit du plus fort niveau de flux mensuel des véhicules lourds depuis 1992.

En cumul annuel, la circulation des poids lourds dans les Pays de la Loire, est désormais en croissance (+ 9 %). Cette croissance est très largement portée par un trafic intra-régional dominant.

La région confirme son statut de terre de transporteurs avec une progression démographique des créations d'entreprises de transport de l'ordre de + 205 % entre le deuxième trimestre 2020 et le deuxième trimestre 2021 (source DREAL Pays de la Loire). Cette progression est surtout portée par la création d'entreprises de livraison de repas à domicile.

Ces chiffres illustrent une vitalité économique importante dans notre région, mais également une demande ligérienne en services de transports, poussée dans notre département par l'absence d'alternative au transport routier.

A.3.2 / Trafic agricole

L'agriculture est incontestablement l'un des fleurons de l'économie mayennaise avec ses 9 280 actifs et 6 300 salariés dans l'industrie agro-alimentaire. Ces activités génèrent de nombreux déplacements.

En effet, les agriculteurs doivent pouvoir se déplacer entre leurs différents lieux de travail : siège d'exploitation, parcelles, lieux de stockage, coopératives, etc.

La circulation liée à l'activité agricole (engins, livraisons, collecte des productions) constitue ainsi la part la plus diffuse du trafic lourd constaté sur les routes départementales qui drainent l'ensemble du territoire.

Elle a ses spécificités qui tiennent notamment à la taille et à la masse parfois imposantes des engins agricoles. L'évolution constatée des gabarits des matériels agricoles, a eu et aura dans les prochaines années des conséquences sur l'état des chaussées et de leurs accotements : rives de chaussées creusées, dégradation des bords de chaussée, fatigue accélérée de la structure de chaussée.

En parallèle, le développement des unités de méthanisation contribue à amplifier ces phénomènes en raison notamment de l'augmentation du trafic agricole et des poids-lourds qu'elles génèrent pour l'exercice de leur activité. Les programmes d'entretien des routes devront en tenir compte au cas par cas en concertation avec ces acteurs économiques.



A.3.3 / La route, principal support du transport en commun

La route est le principal vecteur de mobilité en Mayenne.

En effet, exception faite de la double ligne ferroviaire Est-Ouest (l'une TER, l'autre LGV), la totalité de l'offre du transport collectif repose sur les infrastructures routières.

Les itinéraires doivent par conséquent être adaptés à la circulation des cars (géométrie, structure de chaussée) disposant de points d'arrêts sécurisés en relation avec le gestionnaire routier.

Si la compétence relative aux transports collectifs a été transférée à la Région en 2017, c'est un mode de transport qui reste peu fréquenté sur notre territoire, malgré une offre évolutive. En effet, le réseau actuel fait l'objet d'une refonte, qui devrait être effective en septembre 2022 (renseignements sur www.aleop.paysdelaloire.fr ou www.paysdelaloire.fr).

Le service régional de transport en Mayenne

Retrouvez tous les horaires, itinéraires et l'info perturbations sur : aleop.paysdelaloire.fr et au 02 43 67 22 50 du lundi au vendredi de 8h15 - 19h15

Trouvez le meilleur itinéraire transport en Pays de Loire avec

destineo.fr

Profitez de tous les avantages des transports en commun en combinant Aléop avec les réseaux urbains :

RÉSEAU DE L'AGGLOMÉRATION LAVALLOISE
Galère commerciale • Le Saint-Louis •
Titulaire de Véau Saint-Louis 53000 Laval
www.tul-laval.com/0243530000

Légende

- Appellation
- Gare SNCF / TER
- Niveau Seine

Les lignes du réseau Aléop en Mayenne

- Lignes principales
- Ligne EXPRESS E101
- Ligne EXPRESS E102
- Ligne EXPRESS E103
- Ligne EXPRESS E140
- Ligne EXPRESS E145

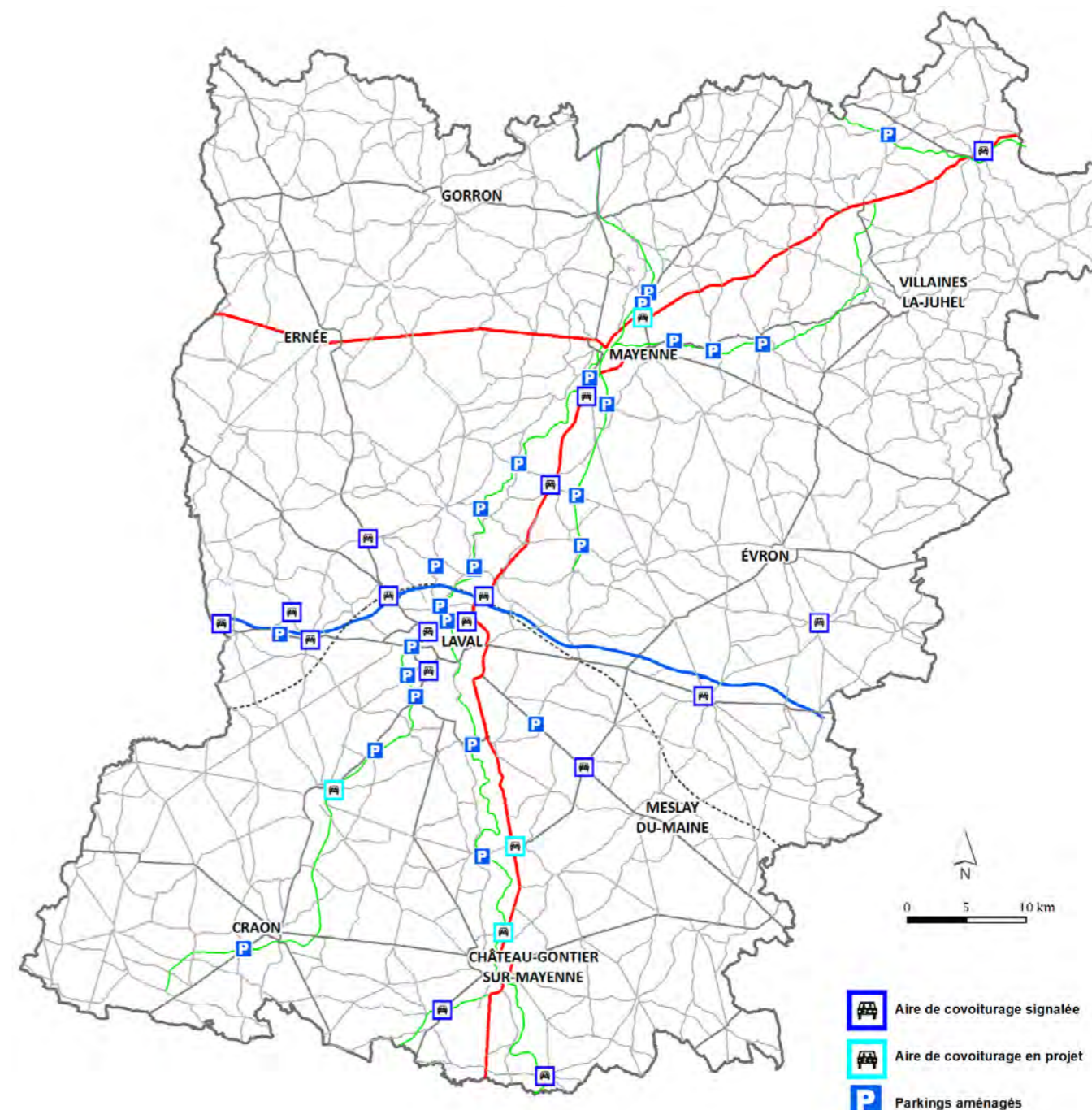
- Arrêt desservi par une seule ligne
- Arrêt desservi par plusieurs lignes
- Arrêt sur lignes régionales
Les titres et abonnements Aléop en Mayenne ne sont pas valables sur ces lignes sauf le forfait multi.
- Terminus lignes

- Commissariat désigné par le Transport à la demande en appelant la centrale de réservation au 0806 800 053 (service gratuit + prix d'un appel) ou par courriel : info.aleop@paysdelaloire.fr
- Du lundi au vendredi de 8h à 17h sans interruption
- Le samedi de 8h à 12h et de 14h à 17h

RÉGION DES PAYS DE LA LOIRE
Antenne régionale de la Mayenne
Service Transports routiers voyageurs
5 rue de Pizaille
CS 11401 - 53014 Laval Cedex
Tel. 02 43 67 22 50



Covoiturage sur le réseau routier départemental Aires officielles et parkings aménagés hors agglomération



- Aire de covoiturage signalée
- Aire de covoiturage en projet
- Parkings aménagés

Pour autant, le Département poursuit son action de soutien aux initiatives alternatives à l'autosolisme en aménageant, dans le cadre de ses projets neufs, des aires de covoiturage le long de son réseau routier.

Sources : © IGN - CD53 2021

Conception et réalisation : CD53/DI/DAFHOT/Mission SIG - 02/06/2022





A.3.4/ Les trajets domicile-travail

En 2017, près de deux actifs sur trois changent de commune pour aller au travail. Le nombre de ces navetteurs a augmenté de 7 % en 10 ans et représente 63 % des actifs mayennais en emploi contre 58 % en 2007.

En Mayenne, si la voiture reste de loin le principal moyen de transport pour se rendre au travail, et que la part des transports en commun a progressé, on note une augmentation sensible des déplacements en deux-roues en milieu urbain.

A.3.5 / La route : voie de communications multiples

Le domaine public linéaire et maillé que forme le réseau routier départemental, constitue également le support d'autres réseaux. Ainsi, historiquement, les réseaux d'eau et d'assainissement, les réseaux de gaz, les réseaux électriques (liés ou non au développement de l'énergie éolienne) et téléphoniques qu'ils soient souterrains ou aériens, ont été installés majoritairement dans l'emprise des voies publiques.

Nos infrastructures sont désormais, et seront encore davantage dans les prochaines années, empruntées par le très haut débit, et ses fibres optiques, mais aussi les réseaux de chaleur et les réseaux de gaz issus des unités de méthanisation qui s'installent en milieu rural, confortant la route comme vecteur du développement économique de notre territoire.

Afin de faciliter l'implantation de ces réseaux sur son domaine, le Département veille à l'adaptation des règles techniques, tout en restant vigilant quant à la préservation de son patrimoine et la sécurité des usagers des routes.

A.4 / Le patrimoine d'ouvrages d'art en Mayenne

Le réseau routier départemental (routes et voies vertes) comporte 782 ouvrages d'art, dont 702 sont gérés intégralement par le Département et 80 sont cogérés avec d'autres organismes publics ou privés :

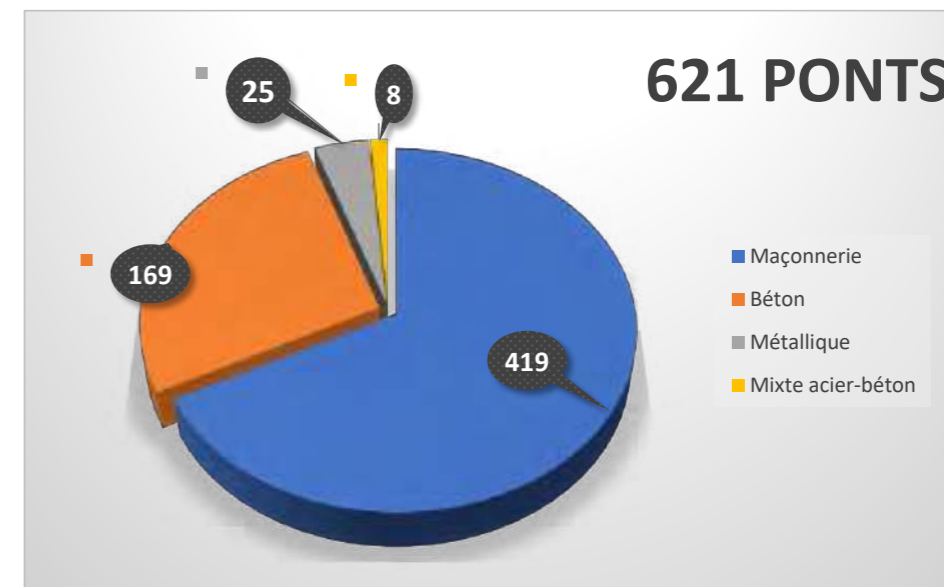
Gestion complète	Type d'ouvrages	Nombre	Total
Département de la Mayenne	Ponts	621	702
	Murs	51	
	Portiques signalisation	9	
	Barrages / Digues	21	
Gestion extérieure ou cogestion (avec ou sans convention)			
SNCF Réseaux / CD53	Ponts	9	80
Eiffage Rail Express / CD53	Ponts	25	
COFIROUTE / CD53	Ponts / Portiques signal.	22	
DIRO / CD53	Ponts	1	
Département limitrophe / CD53	Ponts	12	
EPCI / CD53	Ponts / passerelles	7	
Privé / CD53	Ponts / passerelles	4	
			782

Données au 1^{er} septembre 2021

Parmi les 702 ouvrages de franchissement gérés en totalité par le Département, 80 sont situés sur les voies vertes (ex-voies ferrées) et sur le chemin de halage longeant sur 80 km la rivière *La Mayenne*.

Il est indispensable de veiller à un entretien régulier et préventif des ouvrages pour maintenir un parc en bon état au regard d'un budget maîtrisé.

Répartition des ouvrages de franchissement par type de structure :



Données au 1^{er} septembre 2021

Répartition des ponts par ouvertures :

Portée	2,00 m < long. < 5,00 m	5,00 m < long. < 10,00 m	long. > 10,00 m
Nombre	427	117	77

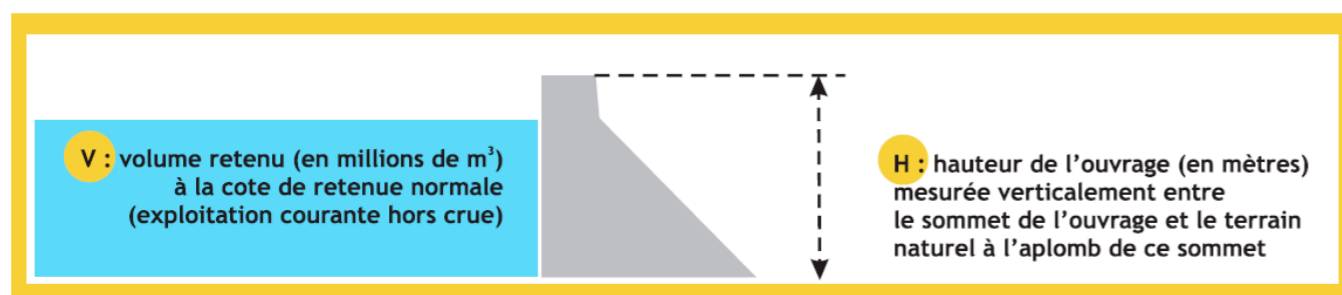


A.5 / Les barrages

A.5.1 / Définitions

Un barrage est un ouvrage en travers d'une vallée, qui barre le lit mineur et tout ou partie du lit majeur. Sa fonction est de retenir l'eau de façon permanente ou temporaire (cas notamment des ouvrages écrêteurs de crues).

Les barrages sont classés A, B ou C selon les critères suivants :



Une route départementale située en crête d'un remblai le long d'un étang est la raison qui peut amener le Département à être désigné copropriétaire d'un barrage si les services de l'État jugent que les critères sont réunis pour établir un classement au titre de la sécurité hydraulique.

A.5.2 / État des lieux

Actuellement, les barrages classés C en Mayenne dont le Département est co-proprétaire sont :

- l'étang de la Forge, commune de Port-Brillet, RD 576,
- l'étang de Fontaine-Daniel, commune de Saint-Georges-Buttavent, RD 104,
- l'étang d'Olivet, commune d'Olivet, RD 576.

Comme le prévoit la réglementation, ces barrages font l'objet de conventions avec les différents copropriétaires pour assurer leur surveillance, leur gestion et leur entretien.

A.6 / Les boviducs

Grâce à la limitation des consommations énergétiques et au stockage de carbone par les prairies, les élevages herbagers contribuent à la lutte contre le réchauffement climatique. Cependant, le développement de ce mode d'élevage est parfois contraint par la nécessité de faire traverser des routes très circulées par les troupeaux. Aussi, le Département propose-t-il d'accompagner les agriculteurs par la construction de boviducs d'une dimension de 2,5 m x 2,5 m sous les routes départementales (sous réserve de faisabilité technique, et d'une participation de l'exploitant de 50 000 € HT complétés par la prise en charge de l'aménagement des pistes et de l'assainissement de part et d'autre de l'ouvrage, et de leur entretien).

Une dizaine de projets est d'ores et déjà en cours d'instruction.



A.7 / Les dépendances vertes et bleues

Les dépendances vertes et bleues représentent l'ensemble des terrains végétalisés accessoires à la route. Il est possible de les diviser en deux catégories : les dépendances directement associées au fonctionnement de la route (accotements, terre-plein central) et celles qui l'accompagnent (talus, délaissés, fossés, certaines circulations douces, bassins de régulation des eaux pluviales).

Elles peuvent avoir un but technique (installer la signalisation réglementaire, permettre la limitation de l'érosion du talus, assurer la filtration des polluants et l'épuration des eaux de ruissellement par les fossés enherbés) voire esthétiques (embellissement du paysage, écran visuel). Elles peuvent également participer à la sécurité routière en permettant une amélioration de la lisibilité de la route ou de rompre la monotonie de la route (en limitant la lassitude des usagers).

Depuis plusieurs années, les gestionnaires routiers ont mieux perçu et pris en compte l'intérêt écologique de ces espaces. Les dépendances constituent un refuge de la faune et la flore menacées par les techniques de culture intensive et par l'avancée des zones urbanisées. Elles peuvent aussi assurer un rôle de corridor biologique assurant la connectivité écologique entre plusieurs habitats fragmentés.

C'est pourquoi désormais les gestionnaires routiers, parmi lesquels le Département de la Mayenne (les actions menées par le Département sur ce sujet sont explicitées dans le chapitre D – Route et développement durable du présent document), mettent en œuvre une gestion adaptée de ces dépendances vertes et bleues pour tenir compte de ce patrimoine écologique (fauchage tardif et/ou aspiré, éco pâturage, ...).



B / L'UTILISATION DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER DÉPARTEMENTAL

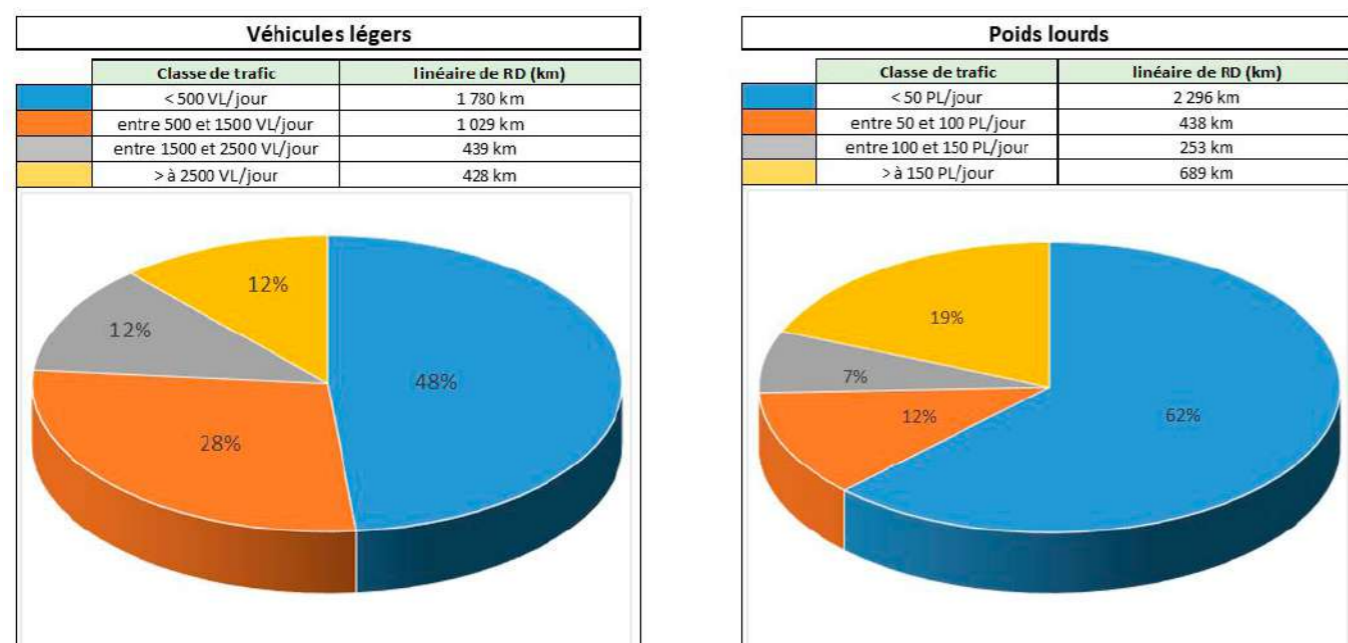
B.1 / Trafic

Les 3 714 km de routes départementales, qui irriguent l'ensemble du territoire départemental, demeurent le support de la grande majorité des déplacements des biens et des personnes. L'analyse de leur fréquentation et de leur accidentologie permet d'orienter les politiques d'aménagement et d'entretien.

B.1.1 / Le trafic sur les routes départementales

Le niveau de trafic est un indicateur majeur dans les politiques d'aménagements d'infrastructures routières puisque, pour une chaussée, le trafic lourd dimensionne sa structure et le trafic général ses caractéristiques géométriques.

Dans le cadre d'un plan de comptage départemental, les données de trafic et leur évolution sont recueillies en 613 points de comptage répartis sur l'ensemble des routes départementales.



On constate que plus de 75 % du réseau départemental supporte un trafic inférieur à 1 500 VL/jour et que plus de la moitié du réseau affiche un trafic inférieur à 50 PL/jour.

Les niveaux de trafic en Mayenne demeurent en général relativement modestes en dehors des grands axes.

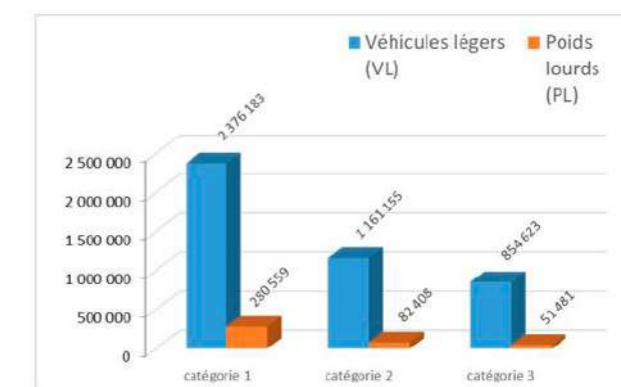
B.1.2 / Fréquentation générale sur les routes départementales

Afin de pouvoir suivre l'évolution globale du trafic à l'avenir, un indicateur a été défini, celui de la fréquentation du réseau routier départemental, c'est-à-dire le nombre de kilomètres parcourus chaque jour.

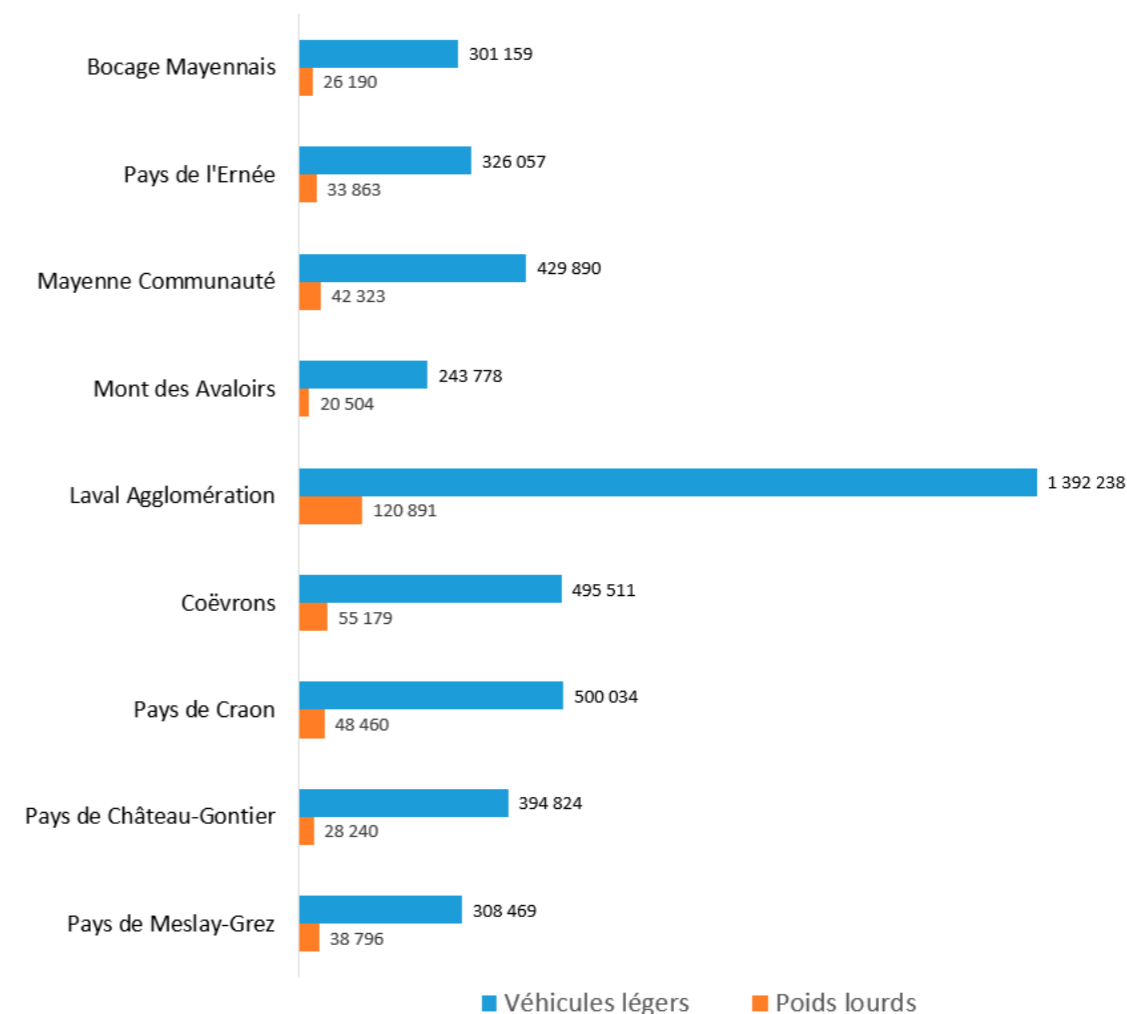
Ainsi, en 2020, 4,8 millions de kilomètres sont parcourus sur le réseau départemental dont 0,4 million de kilomètres par les poids lourds. Par rapport à 2016, le trafic routier départemental a vu une augmentation de la circulation des véhicules légers de 8 % mais une baisse de 16 % pour les poids lourds.

Le détail selon la hiérarchisation du réseau est le suivant :

Réseau	Véhicules légers (VL)	Poids lourds (PL)
catégorie 1	2 376 183	280 559
catégorie 2	1 161 155	82 408
catégorie 3	854 623	51 481



Le graphique ci-dessous présente la fréquentation du réseau routier départemental sur chacun des 9 territoires des EPCI mayennais.





B.1.3 / Expérience TRANSLAVAL : un dispositif innovant reconduit

Afin de décongestionner la circulation sur les rocadés nord de l'agglomération lavalloise, le Conseil départemental de la Mayenne et Laval Agglomération, en partenariat avec Vinci Autoroutes, réseau Cofiroute, ont conclu en 2018 un accord de gratuité de l'A 81 entre les deux échangeurs Laval est et Laval ouest.

Initialement prévue pour deux années, l'expérimentation *TransLaval* a été reconduite une première fois en septembre 2020, puis de nouveau en septembre 2021.

Ce dispositif s'adresse aux véhicules légers, intermédiaires et deux-roues motorisés et compte 554 abonnés, dont 390 sont des usagers réguliers, et 90 % sont des résidents mayennais (chiffres 2021).

L'expérience est financée à parts égales entre Laval Agglomération et le Département.

translaval.fr
l'itinéraire sans bouchon

● Changé (LAVAL OUEST)
● Louverné (LAVAL EST)

Nouveau
Péage offert*

L'itinéraire sans bouchon

* Remise de 100% sur les tarifs en vigueur entre les échangeurs de Changé et Louverné en entrée / sortie, hors frais de gestion. Dispositif valable pour les titulaires du badge télépéage TransLaval. En savoir plus sur www.translaval.fr

Dispositif financé par: Laval Agglomération, Département de la Mayenne
En partenariat avec: VINCI Autoroutes, Cofiroute

B.2 / Accidentologie et accidentalité

B.2.1 / Sécurité du réseau routier

Il n'existe plus de point noir de sécurité routière en Mayenne depuis plus de 10 ans. Depuis lors, le département se caractérise par une accidentalité relativement diffuse. Ainsi, il n'existe plus non plus de «zones d'accumulation d'accidents corporels» (ZAAC) sur les routes départementales (5 accidents ou plus sur 800 m en 5 ans).

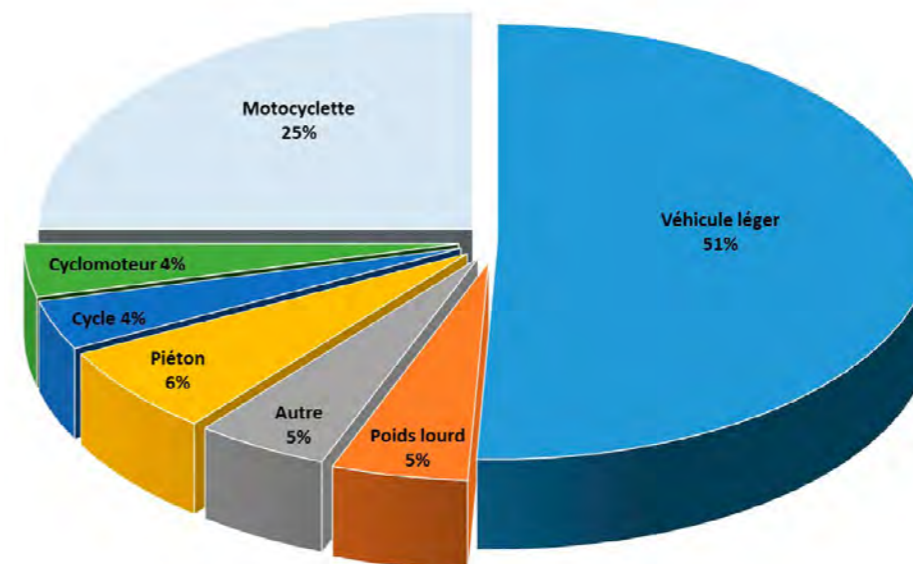
On constate en 2019 une baisse de la conduite en situation d'alcoolémie (- 7 %), en cause dans 12,5 % des accidents mortels, mais une hausse du nombre d'infractions de vitesse sur les radars fixes (+18 %) par rapport à l'année précédente.

Ainsi, après plusieurs années de stagnation, 2019 marque une forte baisse de la mortalité routière (8 tués) par rapport à 2018 (21 tués).

Ce constat est à relativiser au regard des années 2020 et 2021. En effet, la crise sanitaire, avec ses périodes de confinement, a impacté le trafic routier et par conséquent le niveau d'accidentalité, ne permet pas de confirmer de manière certaine cette baisse sur l'année 2020.

De plus, selon le bilan officiel de l'Observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) pour l'année 2021, la forte hausse des accidents mortels (25 tués) appelle à la prudence en matière de statistiques.

Les éléments graphiques ci-après présentent la répartition géographique des 788 accidents corporels dénombrés sur notre réseau du 1^{er} janvier 2015 au 1^{er} janvier 2020, ainsi que la répartition par catégorie d'usagers.



B.2.2 / Actions en faveur de la sécurité routière

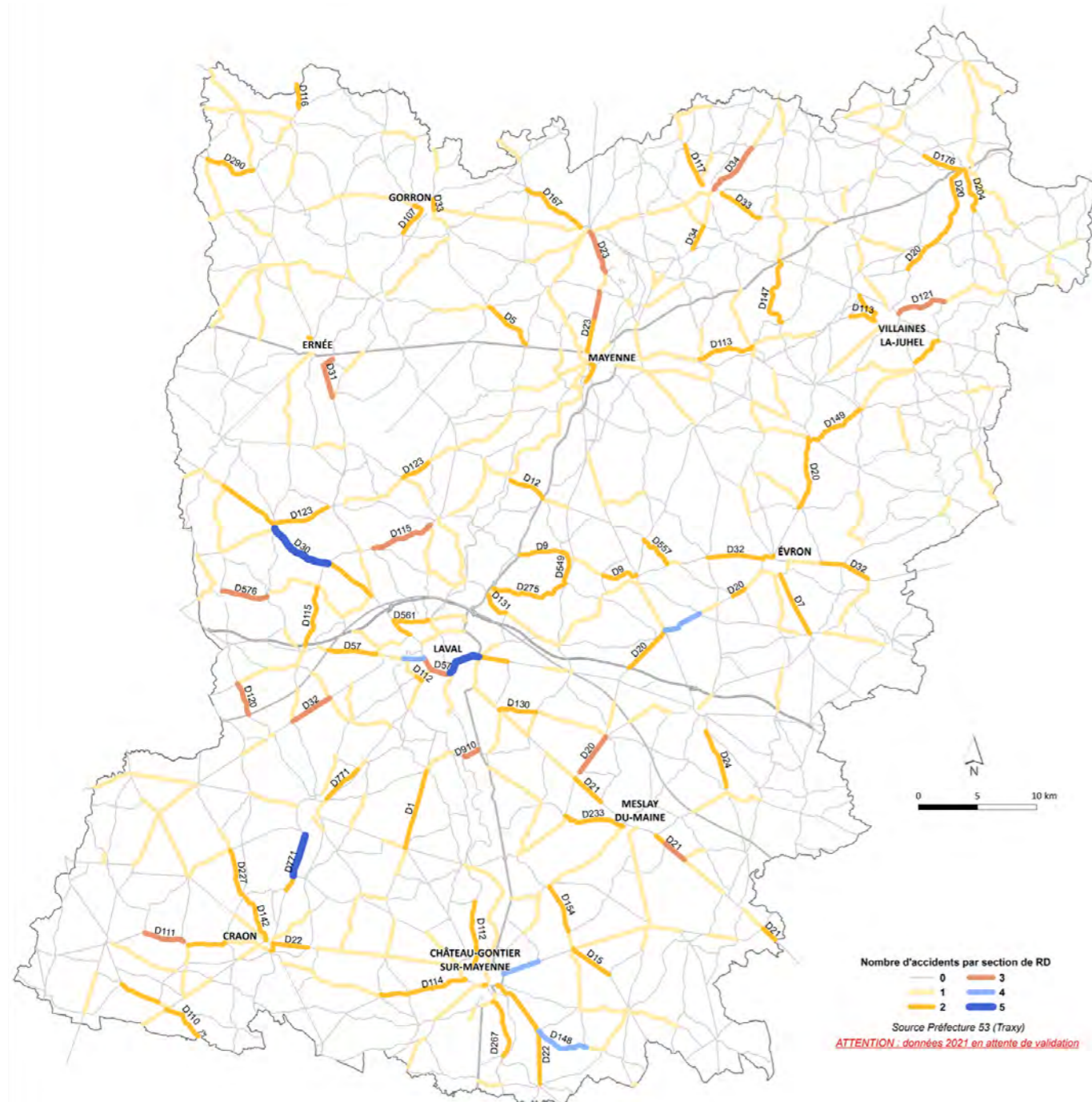
Dans le cadre du *Plan départemental d'actions de sécurité routière*, le Département de la Mayenne subventionne les associations qui réalisent de la prévention auprès des différents types d'usagers de la route.

Au sein de l'institution départementale, les agents ont été sensibilisés au risque routier lors de journées de la sécurité routière dans le cadre des déplacements professionnels organisés en 2021.





Répartition des accidents corporels sur le réseau départemental (période 2016-2021)



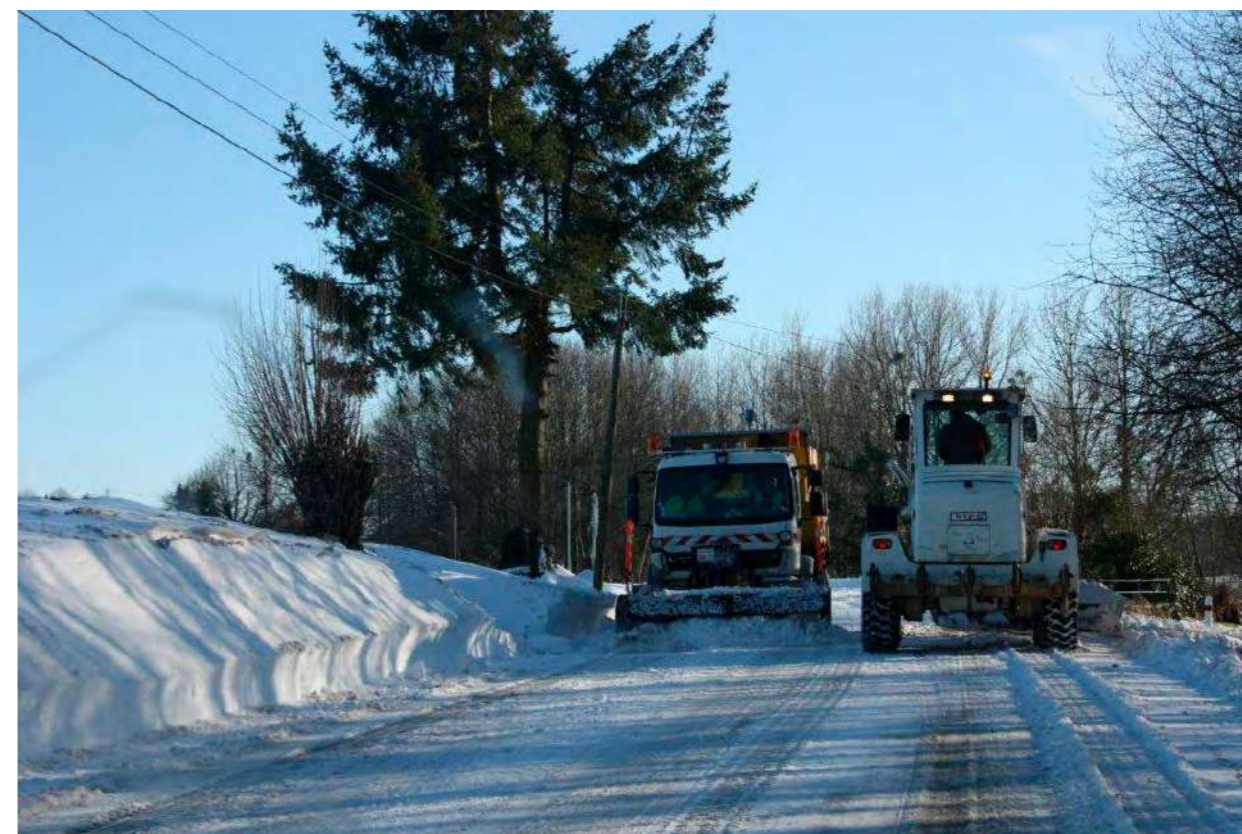
B.3 / La route en hiver

B.3.1 / Les niveaux de service hivernal

En hiver, les phénomènes météorologiques imposent parfois des interventions de salage voire de raclage de la neige. Le réseau routier est hiérarchisé comme indiqué sur la carte ci-après, afin d'adapter les moyens de notre action aux enjeux économiques du territoire.

Les niveaux de service ont fait l'objet d'améliorations notables :

- mise en place de 9 circuits en traitement préventif utilisant la bouillie de sel,
- capacité de stockage du sel, portée à environ 4 000 tonnes,
- développement de partenariats avec des entreprises locales pour le déneigement du réseau d'intérêt local,
- les surveillants du réseau communiquent sur les conditions de circulation via des moyens informatiques embarqués,
- la synthèse Viabilité Hivernale (synthèse VH) vérifiée, valide puis diffuse les conditions de circulation sur *Inforoute 53*





Niveau de service hivernal



Sources : IGN© - Droits réservés - CDS3 2021
 Conception et réalisation : CDS3/DI/DAFHOT/Mission SIG - juin 2022



B.3.2 / L'évolution du service hivernal entre 2007 et 2022

2007	2022
Circuits N2 (P1) 399 km 16 circuits sont traités en P1	Circuits P1 451 km Passage à 17 circuits avec la prise en compte d'itinéraires supplémentaires
Circuits N3 (P2) 1 143 km 29 circuits sont traités en P2	Circuits P2 1 176 km Passage à 31 circuits, allongement des circuits existants et desserte de nouvelles communes

Le réseau classé en priorité 1 (P1) bénéficie d'un niveau de service permanent, 24h/24 et 7j/7. Sur le réseau classé en priorité 2 (P2) les interventions sont réalisées les jours ouvrés, à partir de 6 h ou dès lors que les chaussées de priorité 1 ont elles-mêmes été traitées.

B.3.3 / Barrières de dégel

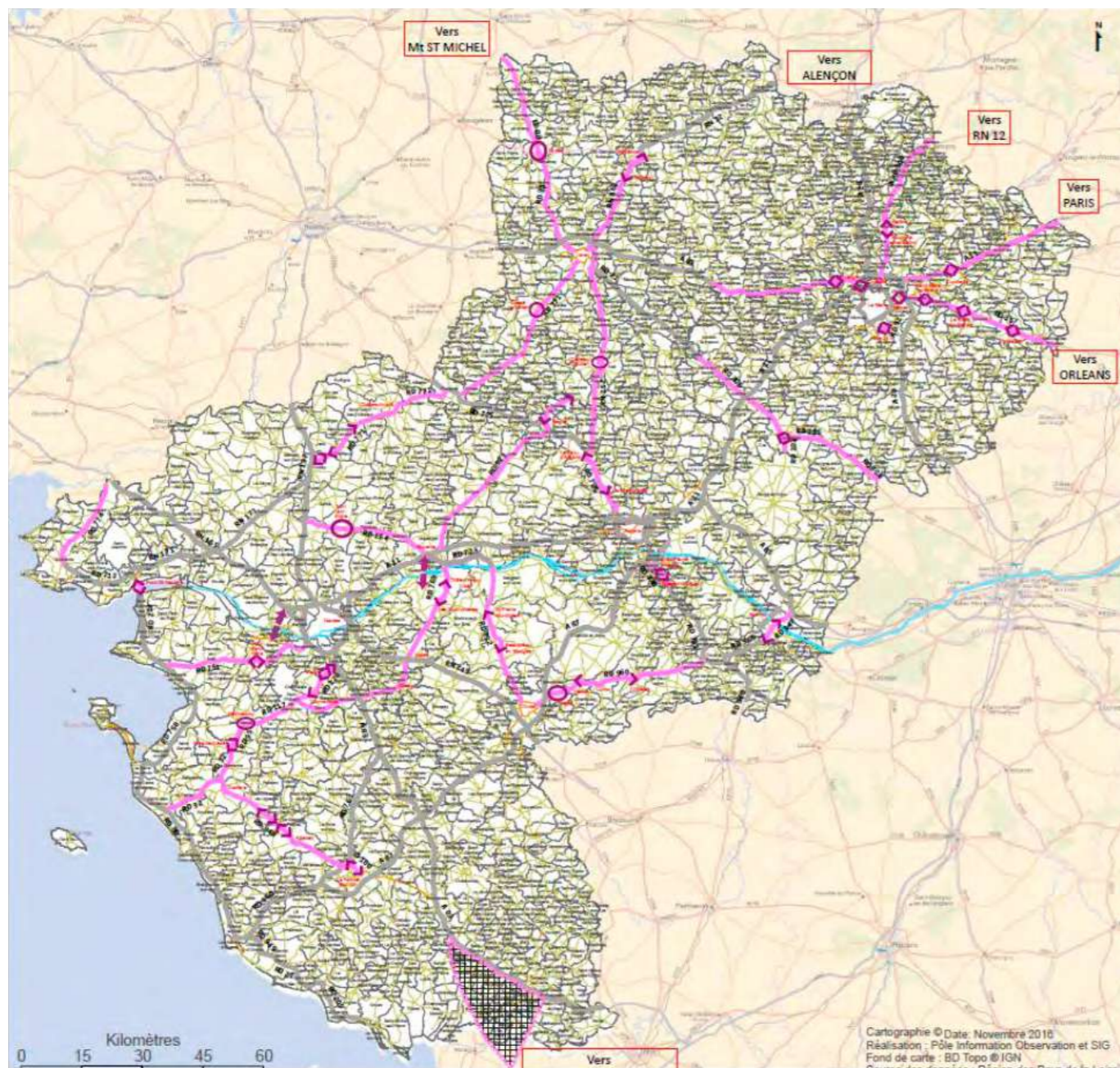
À l'issue d'une période de gel relativement soutenue, le dégel peut entraîner des dégradations importantes pouvant aller jusqu'à la ruine des chaussées faiblement structurées (Ce fut le cas en 2010, la remise en état des routes avait alors occasionné 5 M€ de dépenses).

Afin de prévenir et limiter ces dommages, des barrières de dégel sont installées pour réduire le tonnage admissible sur la plupart des routes.

À cet effet, les routes départementales de la Mayenne sont, suivant leur vulnérabilité, classées en différentes catégories :

- les routes libres, structurées pour résister aux effets du gel (1 029 km de RN et de RD),
- les routes limitées à 12 tonnes ou à la demi-charge utile,
- les routes limitées à 7,5 tonnes.

Pendant ces périodes, il est difficile de concilier les objectifs de l'économie locale et ceux de la pérennité du réseau routier. La préservation et l'amélioration des structures de chaussées sont donc des enjeux forts pour un département comme le nôtre.

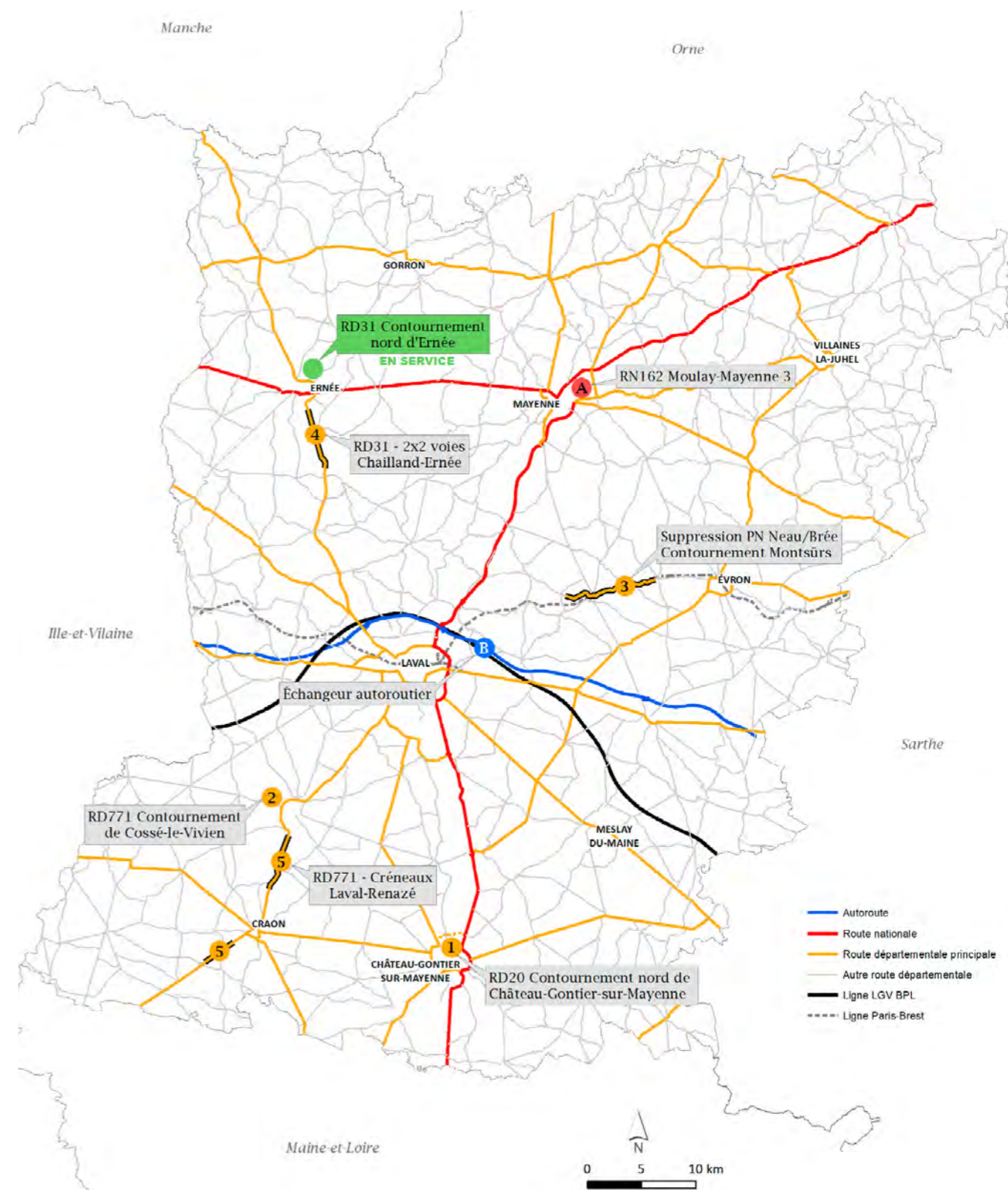


Axes pouvant bénéficier d'une aide régionale

Politique routière régionale 2016 - 2021

La carte ci-après recense les projets routiers inscrits au PRD 2016 – 2021 validé en mars 2017. Trois d'entre eux bénéficient de financements dans le cadre de la politique routière régionale évoquée précédemment : le contournement nord d'Ernée, en service depuis mai 2019, et ceux de Château-Gontier-sur-Mayenne et Cossé-le-Vivien, en travaux depuis 2017.

PRD 2022 - 2028 / Opérations engagées et à poursuivre



Sources : © IGN - CD53 2021

Conception et réalisation : CD53/DI/DAFHOT/Mission SIG - mai 2022





C.2.1/ Opération mise en service au cours du précédent Plan routier départemental

L'opération de contournement nord d'Ernée (RD 31), inscrite au Schéma routier de 2006 et au Protocole DUR de 2008, a été mise en service en mai 2019 au cours du précédent Plan routier départemental de 2016 - 2021. Le suivi des mesures compensatoires, mises en place dans le respect des réglementations environnementales, s'achèvera en 2024, au cours du présent Plan routier Départemental 2022 - 2028.

Cette nouvelle voie bidirectionnelle de 3,5 km intègre un aménagement sur place de la RD 31 vers Montaudin (1,6 km) par la création d'une deux voies montantes pour faciliter le dépassement des poids lourds en sortie de giratoire. Elle offre des conditions de circulation fluides et sécurisantes en évitant le centre-ville d'Ernée, et propose aux modes doux un cheminement dédié côté urbanisation, connecté à la voie verte et à la zone de loisirs des Bizeuls par une passerelle cyclo-piétonne.

La participation de la Région à cette opération s'élève à 2,9 M€ (40 % du coût HT).



C.2.2/ Opérations marquantes du précédent Plan routier départemental 2016 - 2021

Parmi les opérations initiées dans le Schéma routier de 2006, deux se sont poursuivies sur toute la durée du Plan routier départemental 2016 - 2021 et s'achèveront au tout début du présent Plan routier départemental 2022 - 2028 :

- le contournement nord de Château-Gontier-sur-Mayenne, déclaré d'utilité publique en 2014,
- le contournement de Cossé-le Vivien, déclaré d'utilité publique en 2015.

C.2.2.1/ Contournement nord de Château-Gontier-sur-Mayenne - en travaux depuis 2017

Cette nouvelle voie bidirectionnelle de 4 km proposera une traversée de la rivière La Mayenne et permettra d'assurer, dans de meilleures conditions de circulation, le trafic de transit entre Nantes et la Mayenne tout en réduisant les déplacements et les nuisances dans le centre-ville. Elle offrira aux modes doux un cheminement dédié et connecté au chemin de halage.

Démarrés en août 2017, les travaux initiés au cours du précédent Plan routier départemental 2016 - 2021 se finaliseront au second semestre 2022 (cf. fiche n°1 en annexe 2).

La participation de la Région à cette opération s'élève à 40 % du coût HT.



Viaduc de la Mayenne



RD 1 - Section sud

Terrassement section courante Ouest du Bouillon





C.2.2.2 / Contournement de Cossé-le-Vivien - en travaux depuis 2020

Ce contournement ouest de 5,1 km permettra d'assurer dans de meilleures conditions de circulation le trafic de transit entre Laval et la façade atlantique. Parallèlement, le barreau nord-est de 1,1 km complétant cet aménagement entre la RD 771 nord (Laval) et la RD 4 est (Quelaines-Saint-Gault), offrira l'opportunité de réduire significativement les déplacements et les nuisances dans le centre-bourg et favorisera ainsi les déplacements doux sécurisés.

Au cours du précédent *Plan routier départemental 2016 – 2021*, et à la suite de la DUP de 2015, les expertises se sont poursuivies pour l'obtention des autorisations nécessaires au démarrage des travaux initiés en janvier 2020. La mise en service est prévue début 2023 (cf. fiche n°2 en annexe 2).

La participation de la Région à cette opération s'élève à 33 % du coût HT.



Section à 2 x 2 voies – Réalisation de la chaussée



Rétablissement CR 23 passage supérieur



Pré de Cossé

Barreau nord ouest terrassement

C.2.2.3 / Suppression des PN de Neau et Brée et contournement nord de Montsûrs - DUP obtenue en 2018

L'objectif majeur de cette opération consiste en la suppression des 5 passages à niveau (PN) sur la voie ferrée Paris/Brest localisés sur les communes de Neau et Brée, par la création de voiries routières (7,5 km) pour rétablir les communications interrompues liées à ces fermetures.

Parallèlement, afin de délester le lotissement de *La Chauvinerie* à Montsûrs, d'un trafic de transit à l'origine de 250 poids lourds, une voie nouvelle de contournement (1 km) est proposée, dans la continuité des routes réalisées dans le cadre de la suppression des PN. En sortie de Montsûrs, la RD 9 est prévue être recalibrée sur 1,5 km.

Cette opération d'une dizaine de kilomètres offre ainsi une possibilité de liaison rapide et sûre entre Neau et Montsûrs sur l'axe Laval/Évron (RD 32/RD 9).

Le *Plan routier départemental 2016 – 2021* aura permis la déclaration d'utilité publique de cette opération en novembre 2018 et la validation de l'avant-projet en mars 2021 (cf. fiche n°3 en annexe 2).



C.2.3 / Nouvelles opérations initiées au précédent PRD 2016 – 2021 et à poursuivre

C.2.3.1 / Grands projets portés par le Département

Dans le cadre du *Plan routier départemental 2016 – 2021*, des nouveaux projets ont été initiés et mis à l'étude en vue de leur concrétisation dans les plans suivants.

Pour deux d'entre eux, il s'agit d'aménagement à 2x2 voies :

- RD 31 entre Chailland et Ernée (cf. fiche n°4 en annexe 2),
- RD 771 – Aménagement de deux créneaux de dépassement (cf. fiche n°5 en annexe 2).



C.2.3.2/ Grands Projets portés par l'État

Les projets d'infrastructures de transport conduits sous maîtrise d'ouvrage de l'État dans le département induiront dans les prochaines années des modifications dans la structure des mobilités sur les grands axes du département. Deux de ces projets ont été engagés au cours du *Plan routier départemental 2016 – 2021*.

Le contournement de Moulay-Mayenne, approuvé le 3 décembre 2003, améliore le cadre de vie des habitants de l'agglomération de Mayenne et réduit les temps de parcours des usagers en transit.

La troisième et dernière section en partie nord de cette nouvelle infrastructure est entrée en phase d'études détaillées en 2016. Les travaux ont débuté en 2019 et s'achèveront mi 2022 (cf. fiche n° A en annexe 2).

Un 3^e échangeur lavallois sur l'autoroute A 81, inscrit au second *Plan de relance autoroutier* conclu en janvier 2017, permettra de :

- faciliter les déplacements domicile – travail par la création d'un nouveau point d'échanges entre l' A 81 et le territoire mayennais,
- contribuer à la dynamique économique du secteur est de Laval en desservant le futur *Parc grand ouest* (PGO).

Au terme de 4 ans d'études préalables, une concertation a été menée et le bilan de cette démarche a été acté en février 2020. L'enquête publique environnementale devrait se dérouler à l'horizon 2023 (cf. fiche n° B en annexe 2).

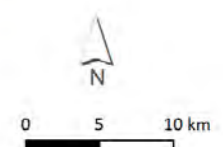
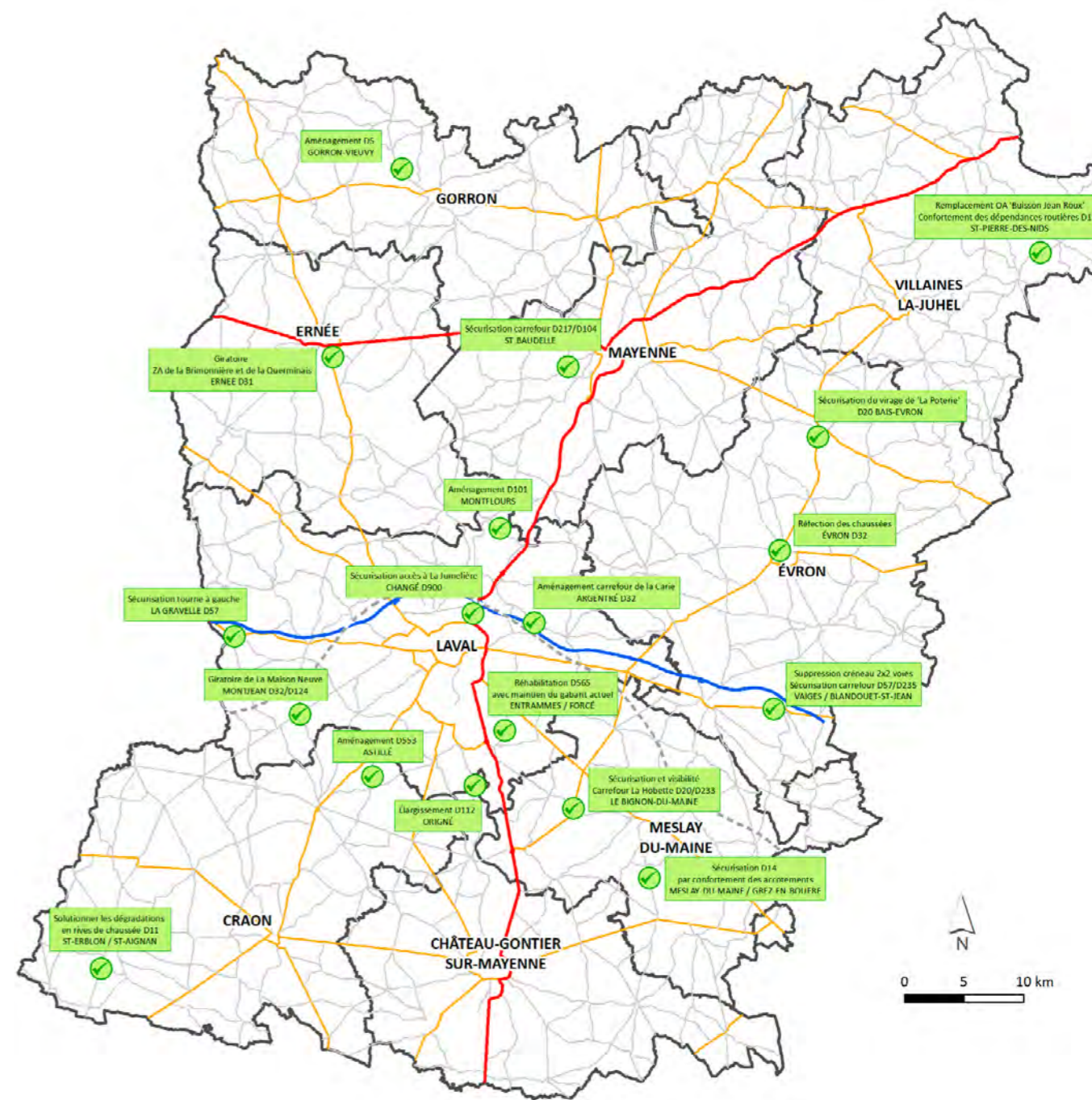
C.2.4/ Les aménagements courants réalisés au cours du précédent PRD 2016-2021

Les principaux chantiers conduits sur la période 2016-2021 se sont concentrés sur les grands axes du département, focalisant efforts et budgets. Entre 2016 et 2021, le programme d'amélioration des routes départementales d'intérêt local a été engagé pour un montant de 11,7 M€, afin de contribuer au développement équilibré du territoire.



Les principales opérations sont identifiées sur la carte ci-après.

Principaux aménagements réalisés entre 2016 et 2021





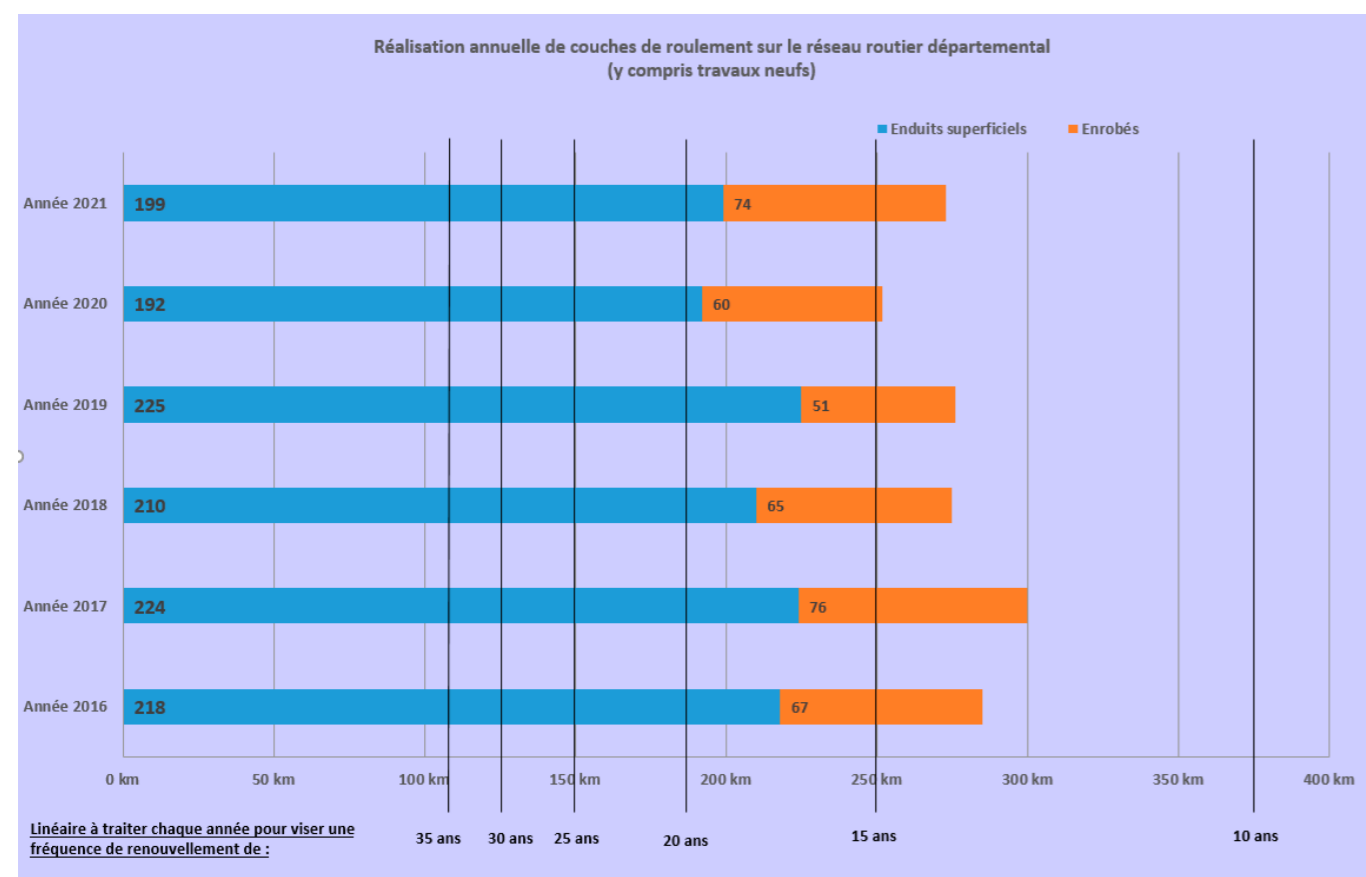
C.2.5 / Bilan entretien courant du précédent PRD 2016-2021

Le graphique ci-après identifie année après année le linéaire de couche de roulement réalisé dans le cadre du programme d'entretien, ou des projets d'investissements listés dans les chapitres précédents.

Chaque année, ce sont ainsi entre 250 et 300 km de chaussée qui ont été rénovés.

Sous le graphique est indiqué le linéaire qu'il faudrait renouveler chaque année pour assurer un renouvellement suivant différentes fréquences. La politique technique appliquée par les gestionnaires affiche généralement un objectif de renouvellement tous les 10 à 15 ans.

Réalisation annuelle des couches de roulement sur le réseau routier départemental



À la lecture du graphique, on constate que cet objectif est atteint depuis 2016 avec un renouvellement de plus de 250 km.

D / ROUTE ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

D.1 / Gestion des dépendances vertes

Depuis qu'il a repris la gestion de son patrimoine routier en 2007, le Département a constamment pris en compte le développement durable dans ses actions, tant en ce qui concerne les projets d'aménagement que pour l'entretien courant des routes. Les actions précédemment engagées, pour lesquelles le Département a souvent été pionnier, ont été reconduites, voire amplifiées entre 2015 et 2021. Elles seront poursuivies sur la période 2022-2028.

D.1.1 / Protection des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)

L'importance des dépendances routières dans la préservation de la biodiversité et de la qualité paysagère est désormais largement reconnue. Depuis 1994, le Département de la Mayenne a mis en œuvre un suivi écologique de plusieurs routes départementales dans des ZNIEFF. À ce jour, 34 zones, représentant 100 km de dépendances routières et 5 zones représentant 13 km de chemin de halage sont ainsi suivies. Elles font également l'objet d'un fauchage tardif pour favoriser la reproduction végétale et protéger les espèces végétales patrimoniales qui les peuplent.

Depuis 2019, le Département prospecte de nouveaux sites, c'est pourquoi 31 nouvelles zones ont été étudiées. La situation sanitaire liée à la crise du COVID-19 en a retardé l'analyse. Certaines de ces zones pourront être ajoutées à la liste des ZNIEFF et faire ainsi l'objet d'un fauchage tardif visant à protéger les espèces végétales patrimoniales qui y ont été identifiées.





D.1.2 / Fauchage aspiré et méthanisation

Depuis 2009, le Département met en œuvre une politique ambitieuse d'entretien des dépendances routières : suppression des traitements phytosanitaires, modification des périodes et des fréquences de fauchage ; mise en œuvre de l'exportation de l'herbe fauchée sur les bords de route (fauchage aspiré) ; recherche de valorisation de ces broyats de fauche (notamment contractualisation avec des méthaniseurs pour mise à disposition des broyats comme digestats).



Actuellement, 130 km de routes départementales sont ainsi fauchés et en moyenne plus de 1 000 m³ d'herbe coupée sont remis à différents méthaniseurs du département avec lesquels le Département a contractualisé, concourant à produire de l'énergie (gaz, électricité, chaleur) et favorisant la transition énergétique.

Ces techniques conduisent à une repousse de l'herbe moins rapide que sur les secteurs fauchés de manière traditionnelle, et contribue, par l'appauvrissement du sol, à une plus grande diversité végétale et biologique. C'est pourquoi, et afin d'accroître le linéaire d'acotement ainsi fauché, le Département entend développer d'une part le réseau de méthaniseurs, et d'autre part les moyens matériels dédiés.

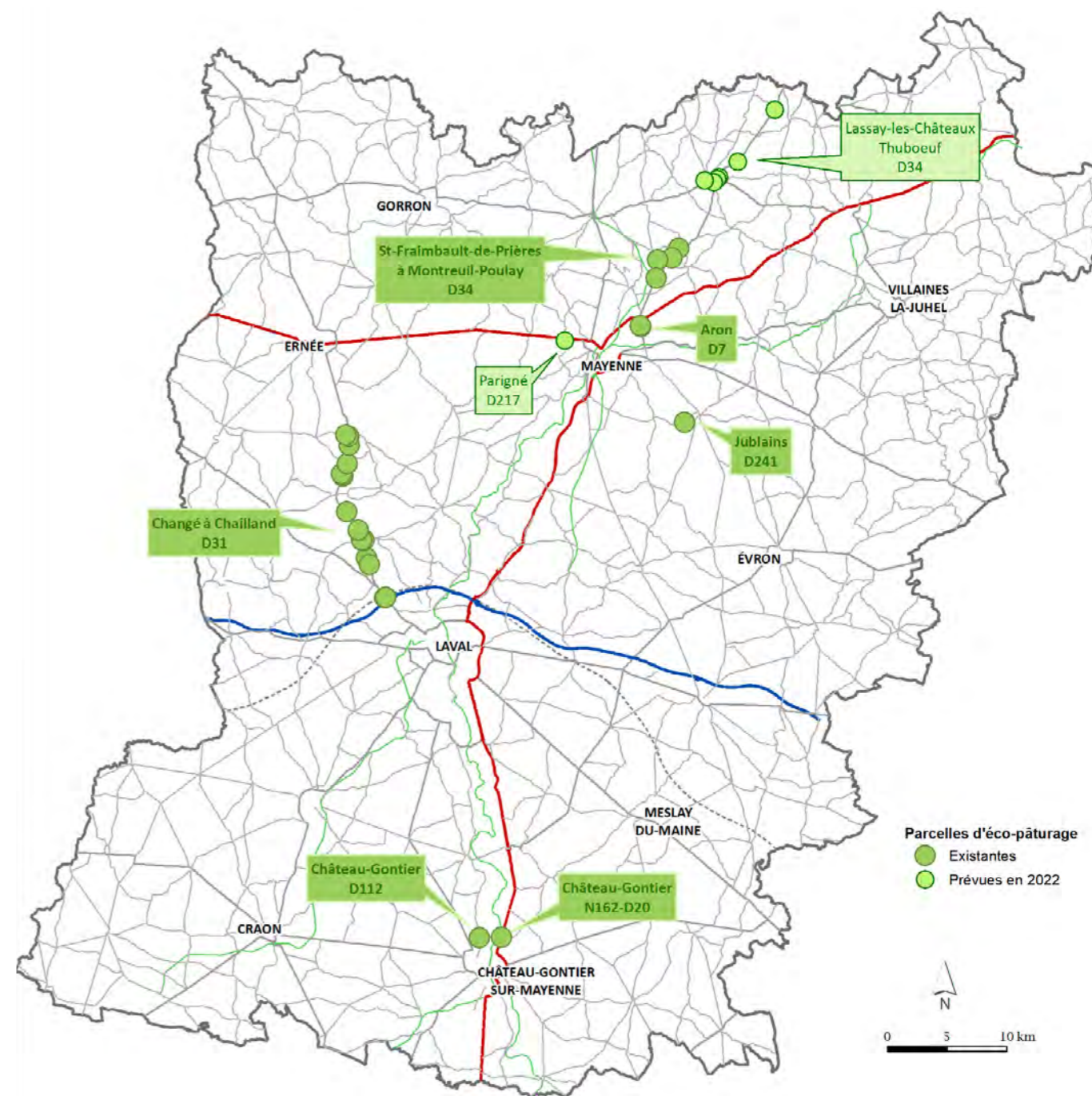
D.1.3 / Écopâturage

Pour l'entretien des parcelles de dépendances vertes les plus difficiles d'accès (bassins d'orage, terrains en pente notamment), le Département a adopté la solution de l'écopâturage depuis 2014. Ainsi, plusieurs prestataires interviennent-ils sur les dépendances routières départementales avec moutons et chèvres.

Depuis, la surface entretenue n'a cessé d'augmenter. En 2021, 27 parcelles représentant 14 ha sont concernées dont 10 ha (18 parcelles) le long de la RD 31 (axe Laval-Ernée).



Parcelles d'écopâturage sur le réseau routier départemental



Sources : © IGN - CD53 2021

Conception et réalisation : CD53/DI/DAFHOT/Mission SIG - 02/06/2022





D.2 / Prise en compte de l'intégration environnementale dans les projets

Les projets d'infrastructures linéaires ont des incidences économiques, sociales et environnementales très fortes sur les territoires traversés.

Depuis plus de 10 ans, le Département se mobilise pour respecter les procédures environnementales résultant du droit européen et fondées, essentiellement, sur la directive n° 2011/92/UE de décembre 2011 relative à l'évaluation des incidences des projets sur l'environnement.

À ce titre, le Département s'entoure tout au long de l'élaboration de ces projets, de bureaux d'études spécialisés et d'assistants à maîtrise d'ouvrage pour la réalisation des dossiers supports nécessaires à la conduite des procédures rendues indispensables pour la phase opérationnelle : utilité publique, autorisation environnementale, diagnostic archéologique et légitimité foncière.

Ces prestations concernent majoritairement :

- les investigations de terrain pour l'identification des enjeux du territoire concerné,
- la recherche de solutions alternatives dans le respect de la doctrine : Éviter – Réduire – Compenser – Accompagnement – Suivi (ERCAS),
- la proposition de mesures pour l'intégration de l'ouvrage dans son site d'accueil,
- l'accompagnement dans l'engagement et le suivi des actions mises en œuvre pour compenser les impacts induits par la réalisation et l'exploitation de l'ouvrage, sur une durée pouvant atteindre 30 ans.

Au-delà du respect de cette réglementation qui s'est largement étoffée ces dernières années et qui nécessite un investissement de plus en plus marqué, le Département entend participer activement à la prise en compte des grands défis qui attendent le monde de demain au regard de la transition environnementale.

Ainsi, le Département a-t-il engagé quelques réflexions et mis en place des groupes de travail afin de proposer de nouveaux moyens d'actions dans la lutte contre le changement climatique, la chute de la biodiversité et la tension sur les ressources. Ces outils peuvent tous s'adapter aux projets routiers :

- budget vert : outil d'aide à la décision en mesurant l'impact du budget du Département sur l'environnement,
- Zéro Artificialisation Nette (ZAN) : démarche instaurée pour analyser la possible réduction de consommation d'espace pour chacune des opérations,
- politique des mobilités durables pour les déplacements utilitaires : financement d'aménagements vertueux en lien avec les projets de territoire des collectivités locales.

Par ailleurs, plus concrètement, le Département propose pour les nouvelles infrastructures de reprendre les démarches déjà engagées sur le réseau existant :

- écopâturage : mise en place de conventions avec les collectivités locales pour l'entretien de certaines dépendances vertes,
- espace de covoiturage : identification des nouvelles implantations pertinentes avec les acteurs locaux.

D.3 / Les nouvelles technologies au service d'une meilleure programmation

L'internet des objets (en anglais *Internet of Things* ou IoT) est un développement récent des nouvelles technologies numériques permettant l'interconnexion entre Internet et des objets dont la vocation n'a aucun caractère informatique. Par des données recueillies automatiquement et en continu, ces objets connectés, dotés de capteurs, couplés au développement de l'intelligence artificielle, rendent possible la création de nouveaux services ou constituent une aide à la maintenance. La miniaturisation des capteurs et leur adaptation à leur utilisation future laissent envisager de multiples domaines d'application.

La gestion des infrastructures routières en fait partie : ouvrages d'art, entretien routier, gestion des congestions routières sont susceptibles de bénéficier du développement de l'internet des objets. Ainsi, des systèmes peuvent permettre d'identifier les dégradations des couches de roulement et de déterminer les axes dont l'entretien est prioritaire. La remontée des informations d'utilisateurs de GPS peut permettre aux gestionnaires d'identifier et comprendre les embouteillages.

D.4 / Le schéma départemental des mobilités durables 2021-2024

Afin de prendre en compte le développement durable, le Conseil départemental de la Mayenne s'est engagé en mai 2021, en lien avec la Région, l'ADEME et les Communautés de communes, dans un programme ambitieux visant à développer les mobilités durables. Ses objectifs sont d'encourager **les modes doux et les mobilités bas carbone** : déplacements à vélo, covoiturage, autopartage, mais aussi les motorisations alternatives au thermique et l'évitement des déplacements. Une grande partie du budget affecté à ce programme est prévue pour la réalisation d'aménagements cyclables sécurisés en bord de routes départementales, dont 2M€ par an pour l'aménagement d'itinéraires hors agglomération.

D.5 / Le bruit et les infrastructures routières

Soucieux de la qualité de vie sur son territoire, le Département a adopté son *Plan de prévention du bruit dans l'environnement* (PPBE) de 3^e échéance le 31 mai 2021.

Ce document constitue un plan d'actions, élaboré dans le but de prévenir les effets du bruit, de réduire si nécessaire les niveaux de bruit, mais aussi de protéger les zones calmes.

Avec 69 km de routes départementales concernées par ce plan sur les 3 714 km que compte son réseau routier, le Département veille au maintien du cadre de vie des Mayennais au voisinage de ses infrastructures routières les plus bruyantes.

Les cartes cibles définies par les services de l'État pour la 4^e échéance (2024) permettront de poursuivre en ce sens l'action du Conseil départemental.

2

LE PLAN ROUTIER DÉPARTEMENTAL

OUTIL DE PLANIFICATION
ET DE PROGRAMMATION
BUDGÉTAIRE DES
ROUTES EN MAYENNE





A / LES ENJEUX

À l'écoute de son territoire, et fort du bilan du précédent *PRD 2016-2021*, le Département a souhaité reconduire une large concertation avec les communes et les EPCI pour élaborer la nouvelle feuille de route que constitue le *PRD 2022-2028*.

Au cours des rencontres avec les territoires, ce ne sont pas moins de 290 sollicitations qui ont ainsi été recueillies, analysées, priorisées en lien avec les collectivités concernées. Ces demandes se rattachent aux trois grands items suivants, qui structurent le *Plan routier départemental* :

1. Grands projets
2. Aménagement du territoire et sécurité routière
3. Entretien du patrimoine routier et accompagnement des projets communaux

Ce grand nombre de retours témoigne de l'attachement des Mayennais pour les infrastructures routières, confirmant leur utilité locale, et leur pertinence pour le développement de la Mayenne sur le territoire interrégional.

Ainsi le Département de la Mayenne ambitionne d'être le premier département bas carbone de France, sans pour autant renoncer au développement de son attractivité, dont les infrastructures de transport constituent un levier important.

L'objectif est donc d'opter pour des projets et des techniques d'intervention économes en ressources, favorisant le réemploi des matériaux issus de l'économie circulaire, et de développer des infrastructures adaptées au développement de la mobilité décarbonée.

Ces évolutions engagées depuis plus de 10 ans sont à poursuivre et à amplifier en partenariat avec les acteurs des travaux publics engagés sur le territoire mayennais. Ainsi, le Département élaborera et signera un *Pacte d'engagement* qui fixera la trajectoire et les objectifs mesurables qui seront mis en œuvre jusqu'en 2030.

Les opérations nécessaires au territoire et inscrites au *Plan routier départemental 2022-2028* suivront, au travers de ce *Pacte*, la trajectoire vertueuse impulsée par le Département.

B / LES OUTILS D'AMÉNAGEMENT

Le *Plan routier départemental 2022 – 2028* constitue un document stratégique pour le Département. Il fixe pour les prochaines années les objectifs, puis met en place les outils et la programmation budgétaire pour les atteindre.

Contribuant à la cohérence globale de l'action publique, il se veut cohérent avec les outils d'aménagement du territoire des niveaux supra et infra-départementaux.

B.1/ Les grands projets portés par l'État

Les projets d'infrastructures de transport, conduits sous maîtrise d'ouvrage de l'État dans la Région, induiront dans les prochaines années des modifications dans la structuration des mobilités sur les grands axes du département.

B.1.1/ Le Contrat d'avenir État-Région de 2018

À la suite d'une très forte opposition, le projet d'aéroport international de Notre-Dame-des-Landes a été abandonné en janvier 2018. Dans ce cadre, et afin de renforcer l'attractivité et l'accessibilité de la Région des Pays de la Loire, un contrat d'avenir a été signé avec l'État le 9 février 2019. Ainsi, parmi les projets de ce contrat figure le transfert de la RN 162 entre Laval et le Lion-d'Angers aux Départements de la Mayenne et de Maine-et-Loire.

Au regard de l'enjeu de mobilité conféré à cet axe, et sans attendre le cadre d'application de la *Loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale*, dite *Loi 3DS*, le Département de la Mayenne a souhaité engager, dès 2022, les études d'opportunité nécessaires au choix des aménagements envisageables sur la RN 162 entre Mayenne et le Lion-d'Angers en parfaite coordination avec le Département de Maine-et-Loire (cf. fiches n° 7 et 8 en annexe 2).

B.1.2 / La Ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire LGVBPL

La ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire est opérationnelle depuis juillet 2017. Elle s'inscrit dans le prolongement de la LGV atlantique Paris - Le Mans en service depuis 1989 vers Rennes et Nantes.

Sur le département de la Mayenne, cette ligne a intercepté 24 routes départementales qui ont toutes été rétablies pour maintenir les dessertes et les transparences locales. Cette réalisation a également été l'occasion de conforter le réseau départemental par la création de trois créneaux à 2x2 voies :

- RD 57 ouest : 1,4 km, sur les communes de Loiron-Ruillé et Saint-Berthevin,
- RD 31 : 1,3 km, sur la commune de Changé,
- RD 57 est : 1 km sur la commune de Louvigné.



■ La RD 31, route d'Ernée.



B.1.3 / Les opérations routières inscrites aux Contrats de plan État - Région (CPER) 2015-2020, puis 2021-2027

Dans son *Protocole d'accord sur le Contrat de plan État - Région 2021 - 2027* du 22 janvier 2021, l'État et la Région ont convenu de proroger leurs engagements sur le volet mobilité du *CPER 2015 - 2020*.

B.1.3.1/ RN 162 - Déviation Moulay - Mayenne

À ce titre, la section nord de la déviation de Moulay-Mayenne sur la RN 162, inscrite au *CPER 2015 - 2020*, et en travaux depuis 2019, sera mise en service en 2022. Le Département participe à cet aménagement à hauteur de 10 %, soit 2,2 M€ TTC (cf. fiche n° A en annexe 2).

Le contournement de Moulay-Mayenne améliore le cadre de vie des habitants de l'agglomération de Mayenne et améliore les temps de parcours des usagers en transit.

B.1.3.2/ Aménagement de la RN 12

Suite à la décision ministérielle du 10 avril 2015 de requalifier la RN 12 entre Fougères (35) et La Lacelle (61), les études préalables de la déviation d'Ernée, inscrite en priorité n° 1, ont été engagées en janvier 2016.

Au terme de 5 ans d'expertises et de concertation, cette opération a été déclarée d'utilité publique le 30 juillet 2021 par arrêté préfectoral. En attente d'un financement régional dans le cadre du SRADDET, le Département participe aujourd'hui à cet aménagement à hauteur de 10 % (cf. fiche n° C en annexe 2).

Les aménagements réalisés sur la RN 12 contribuent au développement de cet axe Paris - Bretagne, parallèle à l'autoroute A 81 et ainsi à l'attractivité du nord-Mayenne.

B.1.3.3/ L'autoroute A 81

Le *Plan d'investissement autoroutier*, signé en août 2018 par le Ministère en charge des transports intègre la création d'un 3^e point d'échange entre l' A 81 et l'agglomération lavalloise pour répondre aux besoins de mobilité du quotidien, et contribuer à la dynamique économique du secteur est de Laval en desservant le futur *Parc grand ouest* (PGO).

À parité avec Laval Agglomération, le Département a accepté de participer financièrement à la réalisation de cet échangeur (cf. fiche n° B en annexe 2).

B.2 / L'environnement régional - le Schéma d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)

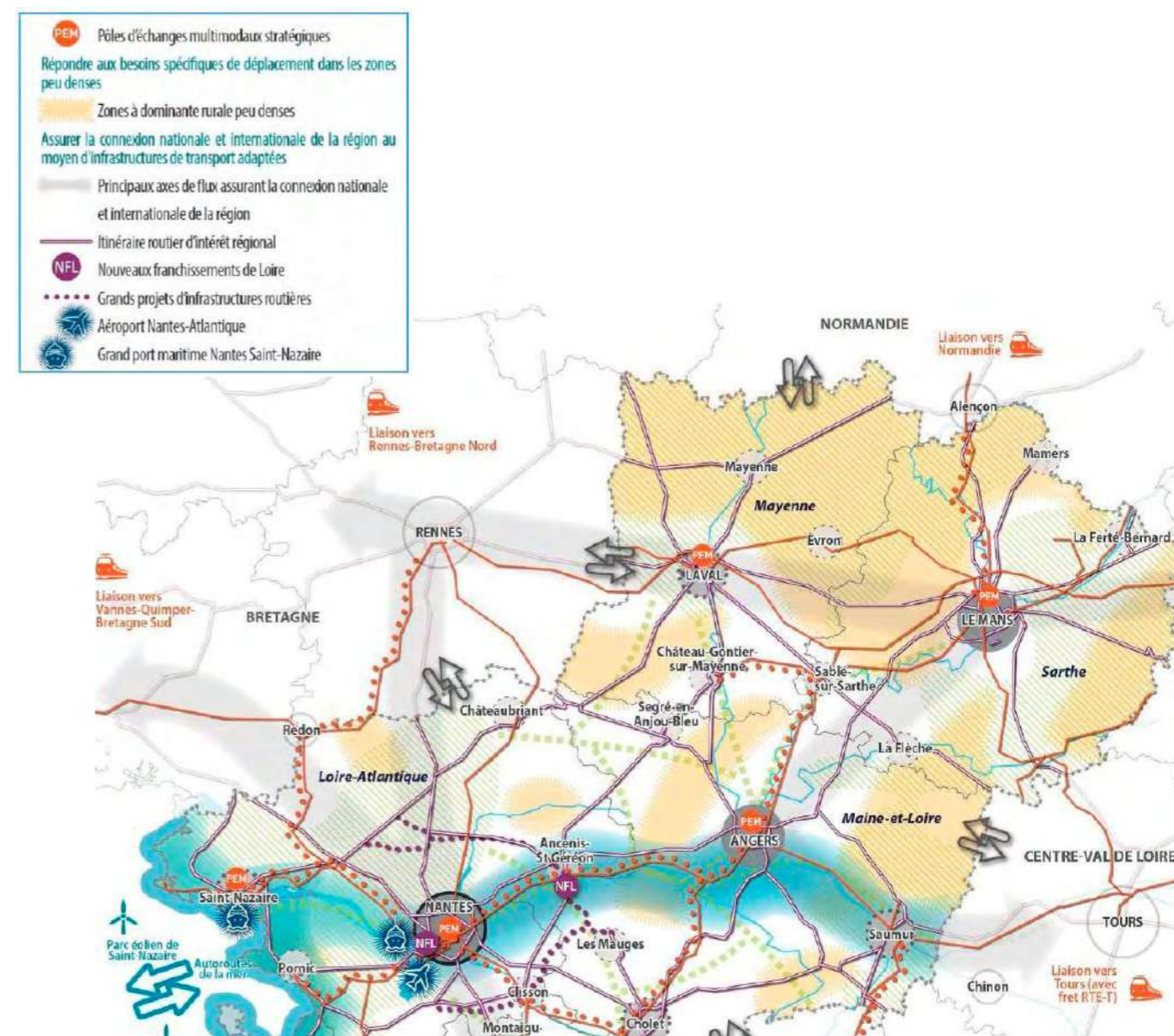
Le présent *Plan routier départemental 2022 - 2028* est élaboré en cohérence avec le nouveau SRADDET des Pays de la Loire, horizon 2050, adopté par le Conseil régional les 16 et 17 décembre 2021, à la suite de l'élaboration concertée avec l'ensemble des acteurs locaux depuis 2017.

Le SRADDET offre la possibilité d'envisager à moyen et long termes les choix d'aménagement pour les Pays de la Loire à horizon 2050, avec comme feuille de route :

- conjuguer attractivité et équilibre des Pays de la Loire,
- réussir la transition écologique en préservant les identités territoriales ligériennes.

À travers cet outil, la Région a donc un rôle moteur dans l'élaboration de la politique d'aménagement du territoire en étroite concertation avec les départements, les bassins de vie ou aires urbaines, et les EPCI qui sont associés de plein droit pour le sujet des infrastructures routières.

À ce titre, le Département a déjà défini avec la Région, les axes à inscrire en tant qu'itinéraires routiers d'intérêt régional, rendant éligibles à un financement de la Région les opérations faisant partie intégrante de ces réseaux, conformément à la carte de synthèse du SRADDET sur les mobilités.





B.3 / Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) et les Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux (PLUi)

L'évolution des infrastructures de transport est intrinsèquement liée aux activités humaines qui génèrent les flux suivants :

- la structuration du territoire en termes d'habitat, d'enseignement, d'activités économiques et d'espaces commerciaux et de loisirs,
- les polarités existantes à l'échelle départementale (liaison intercommunale) ou extra-départementale (flux de transit entre pôles métropolitains par exemple),
- le transport de marchandises (trafic poids-lourds).

Ainsi, dans le cadre d'une vision transversale d'aménagement du territoire, le *Plan routier départemental* et les documents d'urbanisme – SCoT et PLU(i) - sont interdépendants, et se complètent, dans la mesure où les orientations de chaque document ont des effets sur les déplacements (à plus ou moins grande échelle).

En conséquence, le volet *mobilité* des SCoT doit intégrer les aménagements routiers mentionnés dans le *Plan routier départemental*, et issus d'une analyse des besoins existants et futurs, mais aussi repérer des besoins plus locaux identifiés au niveau du bassin de vie.

Au niveau réglementaire, ces actions/orientations doivent être détaillées dans le plan d'aménagement stratégique des SCoT. Ces projets sont ensuite intégrés dans les *Plans locaux d'urbanisme* (PLU) et *Plans locaux d'urbanisme intercommunaux* (PLUi) par des emplacements réservés ou des tracés d'intention (à définir suivant l'avancement du projet routier).

Pour rappel, au 1^{er} octobre 2021, 7 SCoT sont actuellement opposables en Mayenne. Il s'agit :

- du SCoT du Pays de l'Ernée approuvé le 22 décembre 2014,
- du SCoT du Pays de Craon approuvé le 22 juin 2015,
- du SCoT du Pays de Meslay-Grez approuvé le 22 mars 2016,
- du SCoT des Coëvrons approuvé le 7 mars 2019,
- du SCoT de Mayenne communauté approuvé le 14 mars 2019,
- du SCoT du Bocage Mayennais approuvé le 17 avril 2019,
- du SCoT du Pays de Château-Gontier approuvé le 26 novembre 2019.

Le SCoT du *Syndicat de Laval agglomération* est caduc depuis le 14 février 2020. Le territoire de la Communauté de communes du Mont des Avaloirs n'étant pas couvert par un arrêté de périmètre SCoT, l'élaboration d'un PLUi valant SCoT a été prescrite.

Aussi, 7 PLU intercommunaux sont opposables.

- le PLUi du Pays de l'Ernée a été approuvé le 25 novembre 2019,
- le PLUi du Pays de Loiron a été approuvé le 16 décembre 2019,
- le PLUi de la Communauté d'agglomération de Laval a été approuvé le 16 décembre 2019,
- le PLUi de Mayenne communauté a été approuvé le 4 février 2020,
- le PLUi du Bocage Mayennais a été approuvé le 10 février 2020,
- le PLUi des Coëvrons a été approuvé le 12 mars 2020,
- le PLUi du Pays de Meslay-Grez a été approuvé le 27 avril 2021.





B.3.1/ Les emplacements réservés

L'amélioration des infrastructures routières peut nécessiter des acquisitions foncières. Ainsi, l'un des moyens permettant d'acquérir le foncier concerné et d'informer le propriétaire d'un projet routier, de moyen ou long terme l'impactant, est l'inscription d'un emplacement réservé dans le document d'urbanisme opposable (PLU ou PLUi).

Cette politique d'anticipation foncière est menée par le Conseil départemental depuis environ 20 ans. Le présent *Plan routier départemental 2022-2028* poursuit donc cette démarche en ciblant plus précisément les itinéraires à aménager.

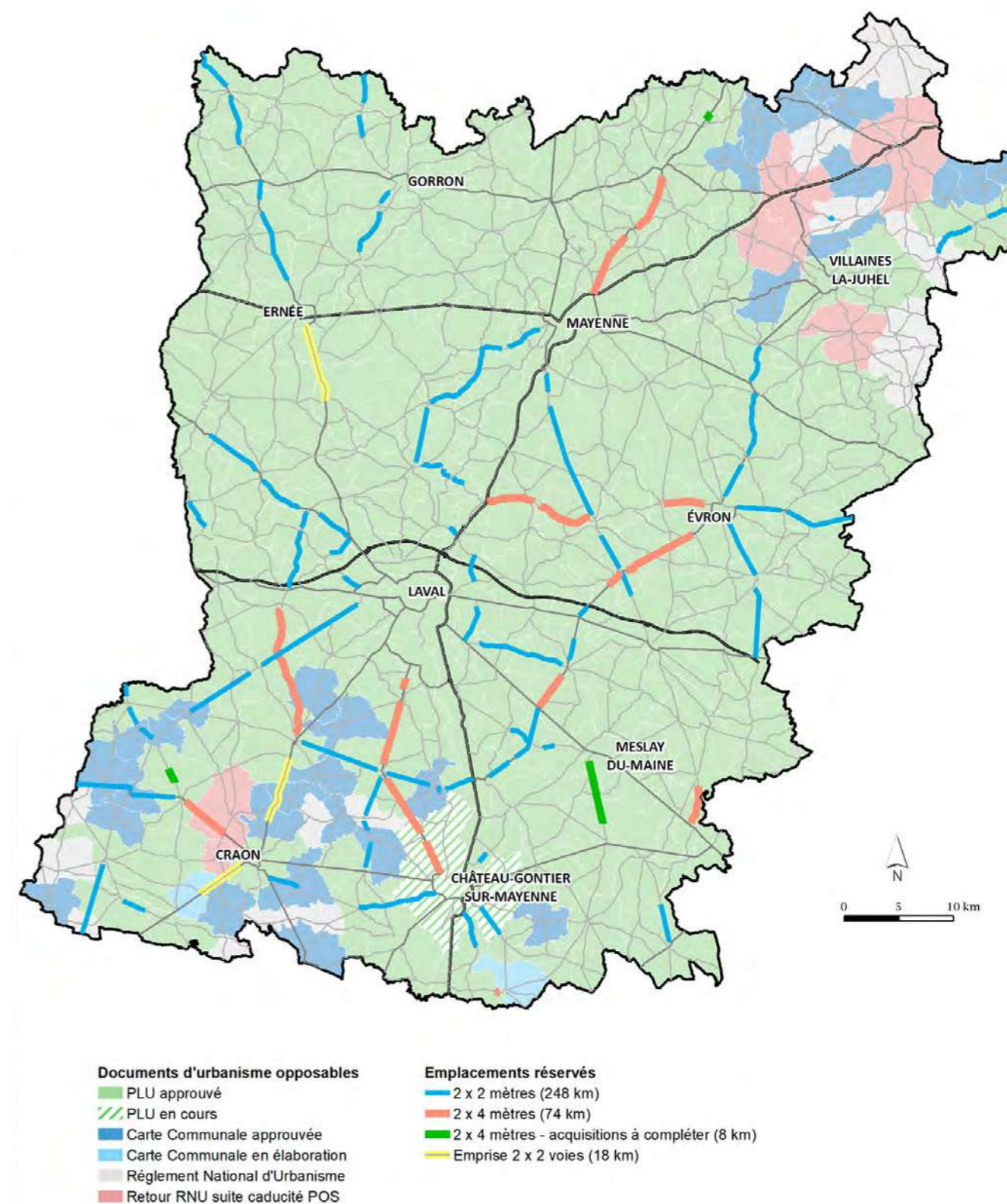
Pour rappel, les emplacements réservés sont des emprises foncières sur lesquelles le bénéficiaire met une option pour leur acquisition. Les surfaces concernées sont inconstructibles (gel du droit à construire sur ces surfaces et interdiction d'implantation des réseaux souterrains) et le propriétaire peut mettre en demeure le Conseil départemental d'acquiescer les surfaces soumises à cette servitude.

La carte, ci-après, présente les emplacements réservés longitudinaux le long des routes départementales, hors parties agglomérées, dont l'inscription sera proposée dans les *Plans locaux d'urbanisme intercommunaux* au bénéfice du Département. Ceux-ci sont hiérarchisés en 2 catégories (bilatéraux de 2x2 mètres ou 2x4 mètres) définies suivant l'emprise publique existante et le profil en travers final projeté.

Ces emplacements réservés sont issus de l'analyse des flux routiers actuellement observés et d'une vision prospective. Ils ont pour objectif le traitement d'un itinéraire afin de le sécuriser et de le dimensionner suivant l'usage final désiré.

La carte, ci-après, représente des principes. Le détail des emplacements réservés sera déterminé par itinéraire par le Conseil départemental en prenant en considération, notamment, le bâti existant, les réseaux, les haies et arbres à conserver... Ceux-ci peuvent être complétés, en concertation avec les Communes et les EPCI concernés, par des emplacements réservés ponctuels, permettant d'améliorer les conditions de visibilité et de sécurité le long des routes départementales (distance d'arrêt sur obstacle) ou au niveau des carrefours entre les routes départementales (RD), les voies communales (VC) ou les chemins ruraux (CR).

Aménagements routiers - Emplacements réservés longitudinaux et documents d'urbanisme opposables



Sources : IGN - CDS3 2021

Conception et réalisation : CDS3/DI/DAFHOT/Mission SIG - 24/02/2022



B.4 / L'aménagement foncier agricole forestier et environnemental (AFAFE)

Les grands ouvrages linéaires ont des conséquences sur les territoires concernés, engendrant des effets de coupure et perturbant l'intégrité des propriétés (parcelles sous-emprises ou défigurées), les exploitations agricoles (outil de travail fragilisé), l'organisation du territoire (remise en cause des liaisons et des dessertes en voiries, sentiers, ententes agricoles...) et l'environnement (arrachage et/ou détérioration de haies, menaces sur les espèces protégées et leurs habitats).

Dans ce cadre, il est nécessaire d'accompagner la restructuration du territoire traversé. L'un des outils mobilisables est l'aménagement foncier agricole forestier et environnemental (AFAFE) dont la compétence a été transférée au Département le 1^{er} janvier 2006. Dans ce cadre, le *Code rural et de la pêche maritime* énonce alors trois objectifs :

- améliorer les conditions d'exploitation des propriétés agricoles et forestières,
- assurer la mise en valeur des espaces naturels ruraux,
- contribuer à l'aménagement du territoire communal ou intercommunal.

L'AFAFE est un outil d'aménagement du territoire qui permet d'insérer l'ouvrage dans le territoire (rétablissement des transparences avec l'ajustement des chemins ruraux, voies communales, routes départementales, la connexion des sentiers de randonnées), une réparation/amélioration des propriétés et des exploitations (regroupement des terres autour du siège d'exploitation, attribution en équivalence en valeur de productivité, desserte de tous les nouveaux îlots de propriété), le maintien/reconquête de la biodiversité (conservation des haies à enjeux biologiques majeurs via un schéma directeur, banque d'arbres, programme de plantation de haies et mise en œuvre de mesures compensatoires environnementales).

L'AFAFE peut être volontaire (sur demande d'une collectivité) ou lié à la réalisation d'un grand ouvrage linéaire (réparation des préjudices et impacts liés à cet ouvrage). Dans ce dernier cas, l'opportunité de la mise en œuvre d'un AFAFE est décidée par une commission d'aménagement foncier (communale ou intercommunale) spécialement créée, conformément à l'article R123-31 du *Code rural et de la pêche maritime*.





C / OBJECTIF N° 1 : MENER LES GRANDS PROJETS STRUCTURANTS

Sur la période 2022 – 2028, le Département porte l'ambition de concrétiser les opérations déjà engagées au PRD précédent et décrites dans les pages suivantes, mais aussi de mettre à l'étude de nouveaux grands projets qui seront proposés à la Région dans le cadre du SRADDET et mis en chantier au cours des mandats suivants.

De nombreuses procédures sont à conduire pour obtenir les autorisations de démarrer les travaux. Elles se sont substantiellement complexifiées, allongées au cours de la décennie écoulée et évoluent régulièrement. Elles sont brièvement décrites en annexe 1.

Le Département consacrera 155 M€ en charge nette à ces grands projets sur la durée du *Plan routier départemental 2022 – 2028*.

C.1/ Les grands projets engagés à concrétiser

Dans le cadre du *Protocole politique routière d'intérêt régional* signé le 25 octobre 2017 entre la Région et le Département de la Mayenne, le Département a poursuivi les deux opérations que sont les contournements de Château-Gontier-sur-Mayenne et Cossé-le-Vivien en phase opérationnelle. Leur mise en service devrait intervenir au début du présent PRD, soit 2022/2023.

L'opération de suppression des PN de Neau et Brée et contournement nord de Montsûrs, déclarée d'utilité publique en novembre 2018, achèvera sa phase procédurale en 2023 (environnement - archéologie), et entrera en phase travaux en 2024 pour toute la durée du *PRD 2022 – 2028*. Actuellement, elle fait l'objet d'une convention financière projet permettant de contractualiser entre l'État, SNCF Réseau, la Région et le Département, toutes les dépenses 2021 – 2022 jusqu'à la phase de réalisation.

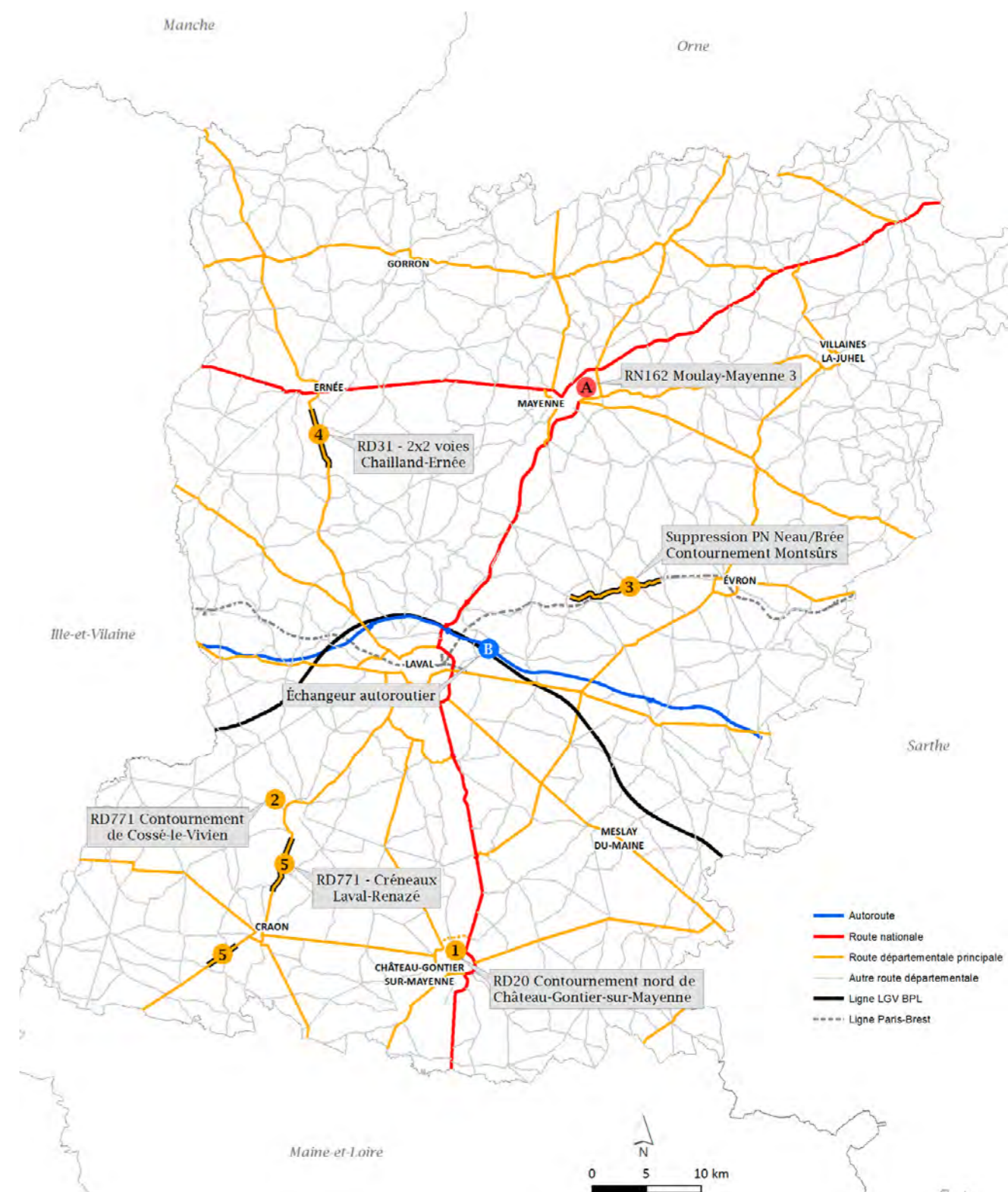
Après la conduite d'études d'opportunité en 2018/2019 pour l'aménagement de la RD 31 entre Chailland et Ernée, et pour les créneaux de dépassement sur la RD 771 entre Cossé-le-Vivien et Renazé, six ans seront nécessaires pour l'obtention des autorisations environnementales et foncières, soit la totalité de la durée du *PRD 2022 – 2028*.

Par ailleurs, deux projets de l'État se poursuivent sur la période 2022 – 2028 :

- déviation de Moulay-Mayenne – Section nord : fin des travaux mi 2022,
- échangeur autoroutier A81 : études détaillées 2023 – 2024.

La carte, ci-après, identifie les opérations situées sur les itinéraires routiers d'intérêt régional du Département de la Mayenne, inscrits au SRADDET adopté par le Conseil régional les 16 et 17 décembre 2021 (cf. fiches présentées en annexe 2).

PRD 2022 - 2028 Opérations engagées et à poursuivre



Sources : © IGN - CD53 2021

Conception et réalisation : CD53/DI/DAFHOT/Mission SIG - mai 2022





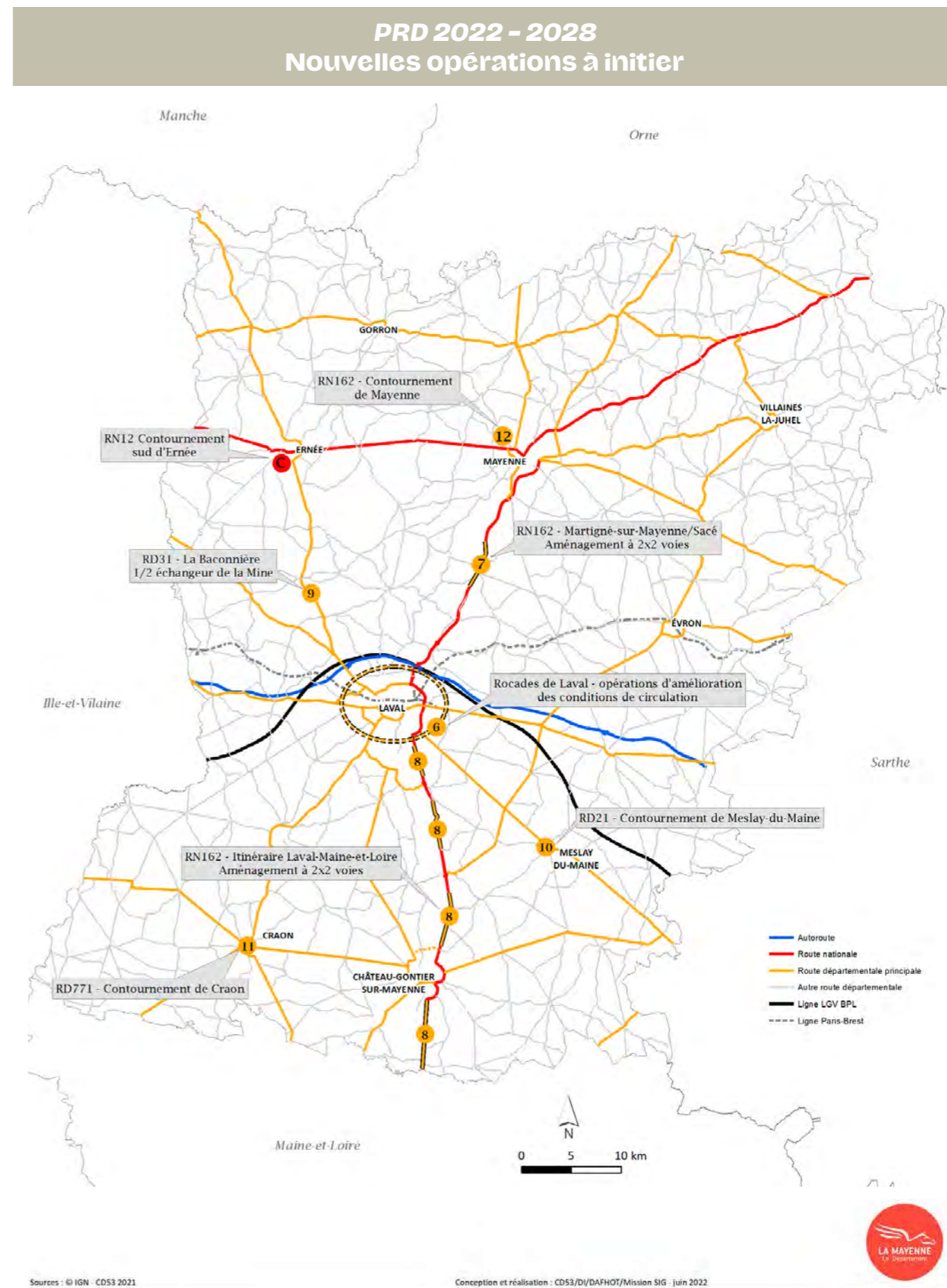
C.2 / Les grands projets à initier

Dans le cadre de l'élaboration du SRADDET, le Département a sollicité la prise en compte des projets suivants, mis à l'étude dans le cadre du présent PRD 2022 – 2028 en vue de leur concrétisation au cours des prochains mandats.

Pour deux d'entre eux, il s'agit d'aménagement à 2x2 voies sur l'actuelle RN 162, que le Département propose de prendre en gestion, faisant suite à la promulgation du décret n° 2022-459 du 30 mars 2022, pris en application de la Loi 3DS.

Les principaux ratios d'aménagement utilisés pour les estimations sommaires des opérations figurent en annexe n° 4.

La carte, ci-après, identifie ces opérations situées sur les « itinéraires routiers d'intérêt régional » du Département de la Mayenne, inscrits au SRADDET adopté par le Conseil régional les 16 et 17 décembre 2021.





D / OBJECTIF N° 2 : ACCOMPAGNER DES PROJETS D'AMÉLIORATION ET DE SÉCURISATION DU RÉSEAU ROUTIER COURANT EN CONCERTATION AVEC LES COMMUNES ET LES EPCI

D.1/ Les projets d'amélioration du patrimoine concertés avec les communes et les EPCI

Les rencontres avec les EPCI ont permis d'identifier, sur chaque territoire, des projets susceptibles de contribuer, de façon pertinente et efficace, à l'amélioration du réseau routier mayennais et au renforcement de la sécurité routière (cf. annexe 5).

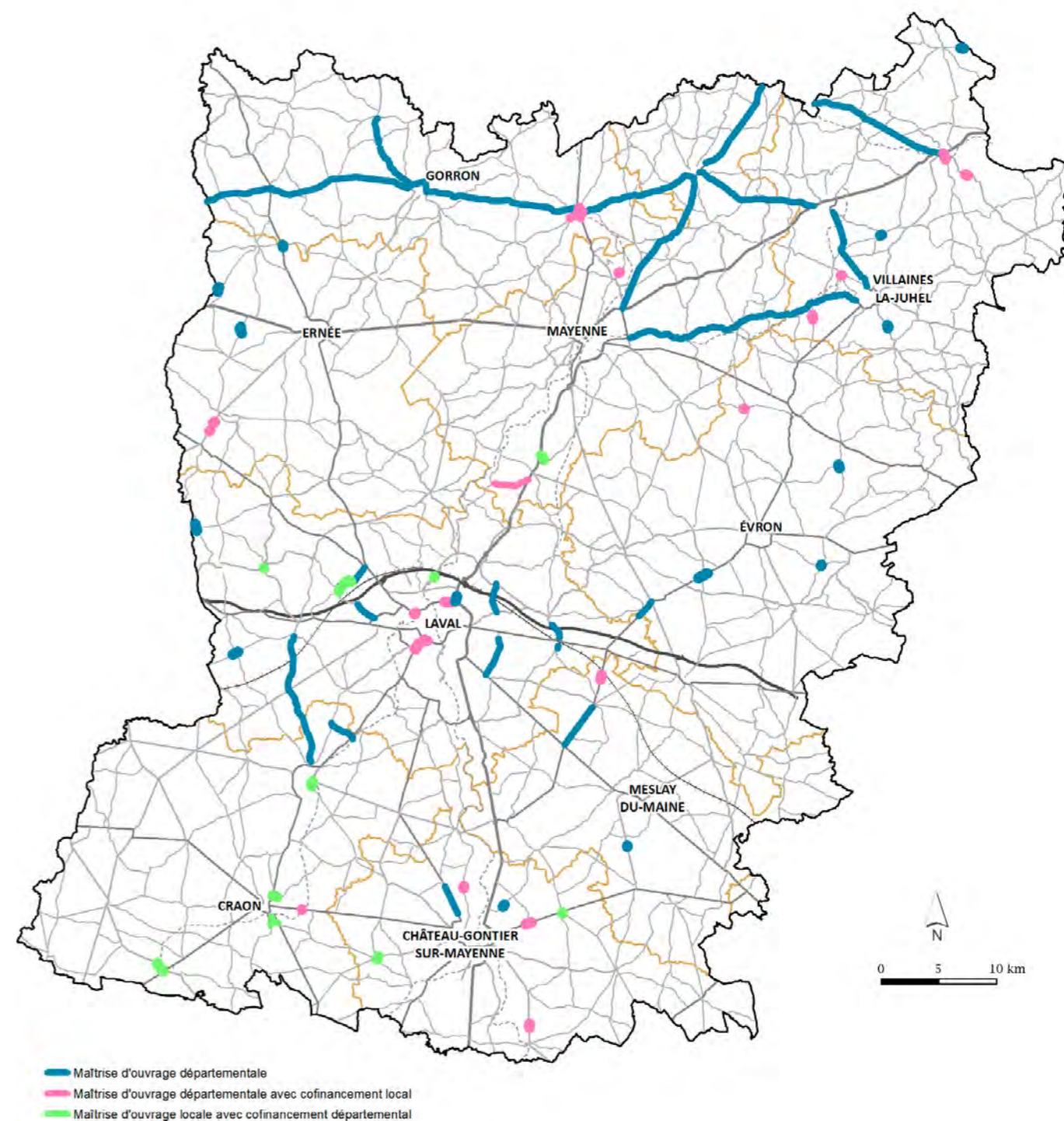
67 projets ont été identifiés et priorisés sur l'ensemble des EPCI.

	Aménagement du territoire			Sécurité routière			TOTAL par EPCI
	Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	
Communauté de communes de l'Ernée	-	-	-	1	2	2	5
Communauté de communes du Bocage Mayennais	2	3	-	-	-	-	5
Mayenne Communauté	3	1	1	-	-	2	7
Communauté de communes du Mont des Avaloirs	3	-	-	3	-	5	11
Laval agglomération	5	1	4	3	3	-	16
Communauté de communes des Coëvrons	-	-	-	3	2	-	5
Communauté de communes du Pays de Craon	4	1	1	1	-	-	7
Communauté de communes du Pays de Château-Gontier	2	1	-	2	2	-	7
Communauté de communes du Pays de Meslay-Grez	2	-	-	1	1	-	4
Totaux	21	7	6	14	10	9	67

Certaines de ces opérations seront réalisées sous maîtrise d'ouvrage locale, avec une participation financière. D'autres seront conduites par le Département, avec un cofinancement local. Les règles de financement de ces projets sont explicitées en annexe 3.



Localisation des opérations par EPCI



Source : IGN, CD53

Conception et réalisation : CD53/DI/DAFHOT/MSIG - 20/05/2022





D.2 / Les projets à maîtrise d'ouvrage locale accompagnés par le Département

Au cours des rencontres avec le territoire, certains élus locaux ont fait part de leur souhait de conduire des projets de voiries nouvelles d'intérêt local dans les prochaines années.

Afin d'accompagner les collectivités locales dans la conduite de ces opérations, *Mayenne ingénierie* pourra apporter son concours technique.

Dans un premier temps, sur requête des maîtres d'ouvrage locaux, il pourra être produit une notice facilitant l'élaboration du programme de ces opérations.

Intention de contournement	Maîtrise d'ouvrage	Concours de <i>Mayenne ingénierie</i>
Ambrières-les-Vallées	Maîtrise d'ouvrage communale ou intercommunale	Élaboration et transmission d'une notice explicative : <ul style="list-style-type: none"> - le contexte, - les enjeux, - la faisabilité technique, - les procédures réglementaires, - le coût sommaire, - le planning prévisionnel.
Andouillé		
Saint-Denis-d'Anjou		

Ainsi, les maîtres d'ouvrage locaux disposeront de toutes les données d'entrée nécessaires à la poursuite de l'opération, et auront connaissance du type de procédures à mettre en œuvre.

D.3 / Mayenne ingénierie

Le *Plan stratégique départemental 2016-2021* avait posé l'ambition de relever le défi de l'ingénierie territoriale, en développant le rôle du Département comme accompagnant des territoires, en renforçant son ingénierie et appui technique au profit des communes et EPCI qui le solliciterait.

Cette ambition départementale s'est construite à la suite de la fin de *l'Assistance technique de l'État pour des raisons de solidarité et d'aménagement du territoire (ATESAT)* mais également sur la confirmation apportée par la *Loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite Loi NOTRe* du 7 août 2015, du rôle des Départements comme chefs de file de la solidarité territoriale, étendue à la voirie, l'aménagement et l'habitat.

Après avoir interrogé les collectivités mayennaises sur leurs besoins et attentes en matière d'assistance technique, en application des dispositions de l'article L.5511-1 du *Code général des collectivités territoriales (CGCT)*, le Département, accompagné de plusieurs communes et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), a créé *Mayenne ingénierie* le 11 septembre 2017.

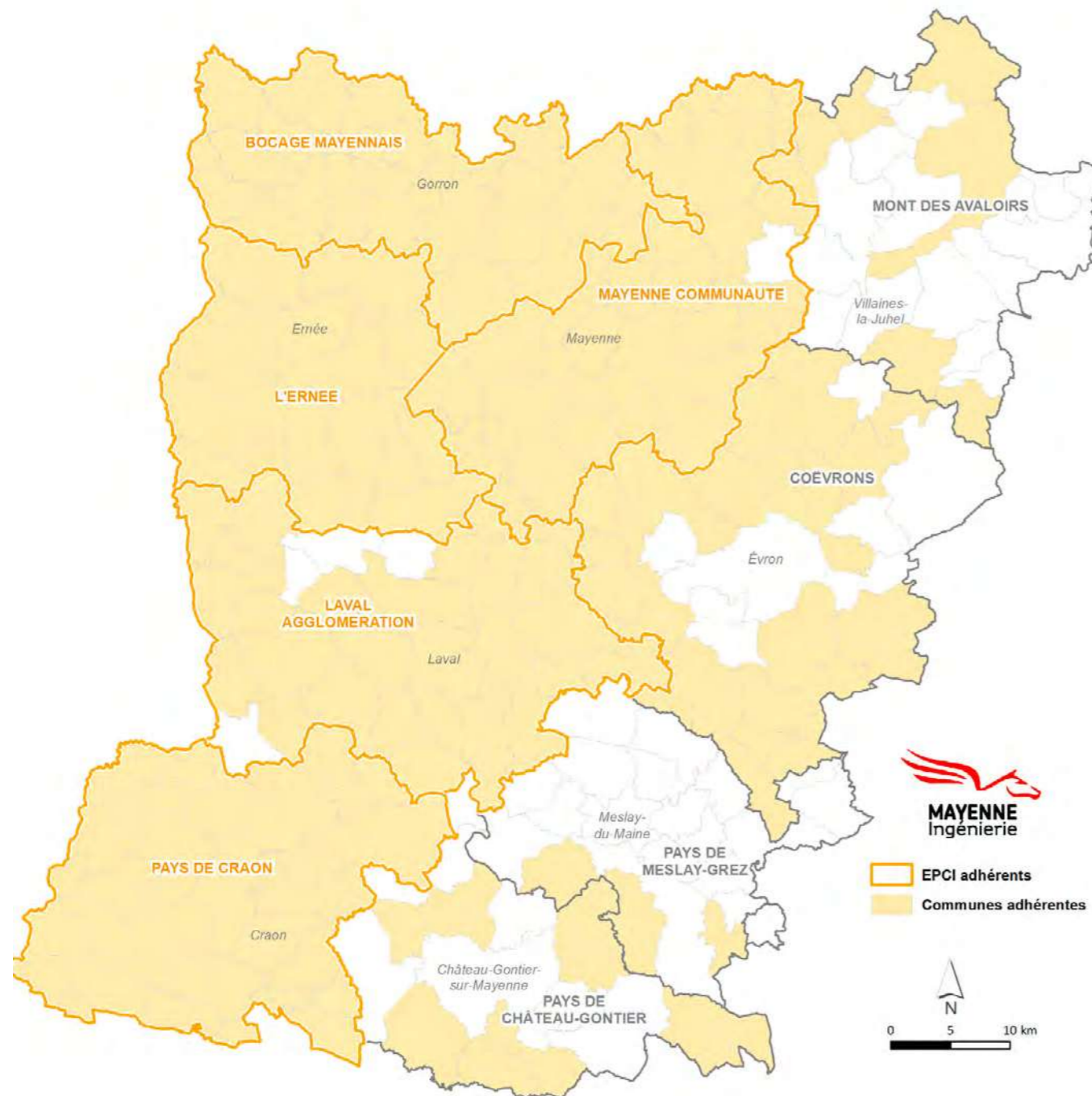
Cette agence technique départementale, sous le statut d'un établissement public administratif, a pour objectif d'apporter à ses adhérents une assistance d'ordre juridique, financier et technique, dans les domaines de l'ingénierie territoriale, et notamment la voirie et les espaces publics, les ouvrages d'art, la sécurité routière et les comptages routiers, les petits travaux d'investissement, les prestations de laboratoire routier départemental, et depuis 2021, l'entretien des locaux et de la restauration collective.

En fin d'année 2021, *Mayenne ingénierie* comptait parmi ses adhérents 180 communes et 5 EPCI, totalisait 231 sollicitations à divers niveaux d'intervention, dont 172 missions achevées représentant près de 5 330 heures d'ingénierie. Ces quelques chiffres peuvent témoigner que le défi de développer une ingénierie territoriale en Mayenne est relevé. L'ambition est désormais de poursuivre le travail engagé et de satisfaire les attentes des adhérents.





Adhésions à *Mayenne ingénierie* validées au 22 mars 2022



E / OBJECTIF N° 3 : INVESTIR DANS L'ENTRETIEN POUR CONTRIBUER À LA PÉRENNITÉ DU PATRIMOINE ROUTIER

E.1 / Le programme d'entretien

Les infrastructures routières constituent le tout premier réseau pour la mobilité des personnes et des biens avec près de 90 % des déplacements au niveau national. Dans un département rural comme la Mayenne, la route est le 1^{er} réseau social, élément indispensable de la mobilité.

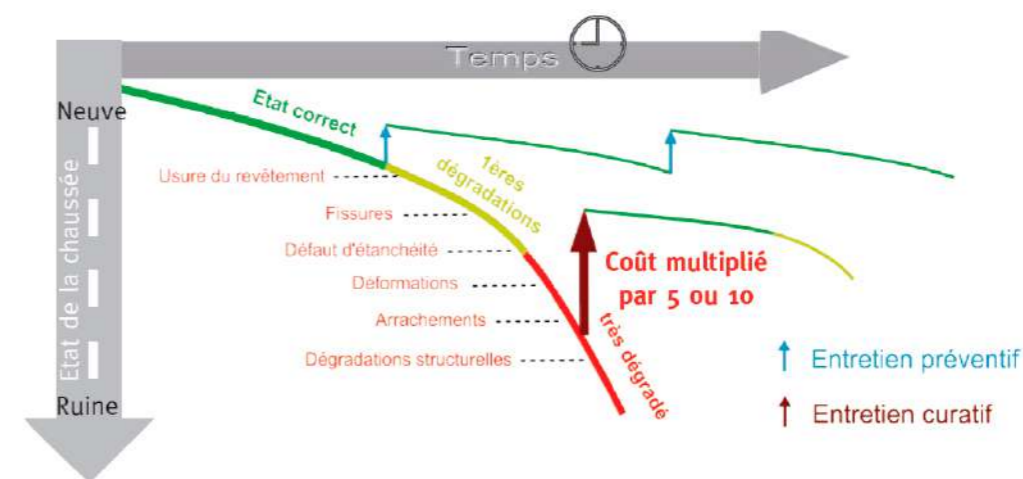
Le réseau routier départemental représente un patrimoine de 3 714 km, soit 20 millions de mètres carrés de chaussées qui méritent une maintenance de tous les instants.

Le trafic des poids lourds est le principal facteur d'usure de nos chaussées. Il faut savoir que le passage d'un poids lourd fatigue une chaussée autant que le passage d'un million de véhicules légers (*L'entretien courant des chaussées SETRA 1996*).

Les intempéries contribuent aussi à leur usure. Comme pour une maison, l'infiltration de l'eau à l'intérieur du corps d'une chaussée accélère sa dégradation qui augmente avec les cycles de gel-dégel. Une bonne étanchéité est la garantie de la pérennité de la route.

Il est nécessaire d'être attentif aux signes de fatigue d'une route. Quelques fines fissures mises en évidence lors des épisodes pluvieux, bien qu'imperceptibles par l'automobiliste, alertent le gestionnaire routier sur le besoin de rétablir l'étanchéité.

En effet, l'évolution des dégradations d'une chaussée est exponentielle, et le coût de réparation ultérieure suit cette courbe. Plus les interventions d'entretien sont différées, plus le budget de remise en état sera élevé, sans que l'on ne s'en aperçoive immédiatement.



C'est pourquoi le Conseil départemental de la Mayenne a décidé d'engager une politique volontariste d'entretien de ce patrimoine routier en se donnant comme objectif de renouveler 250 km de routes par an, ce qui représente une périodicité de 15 ans.

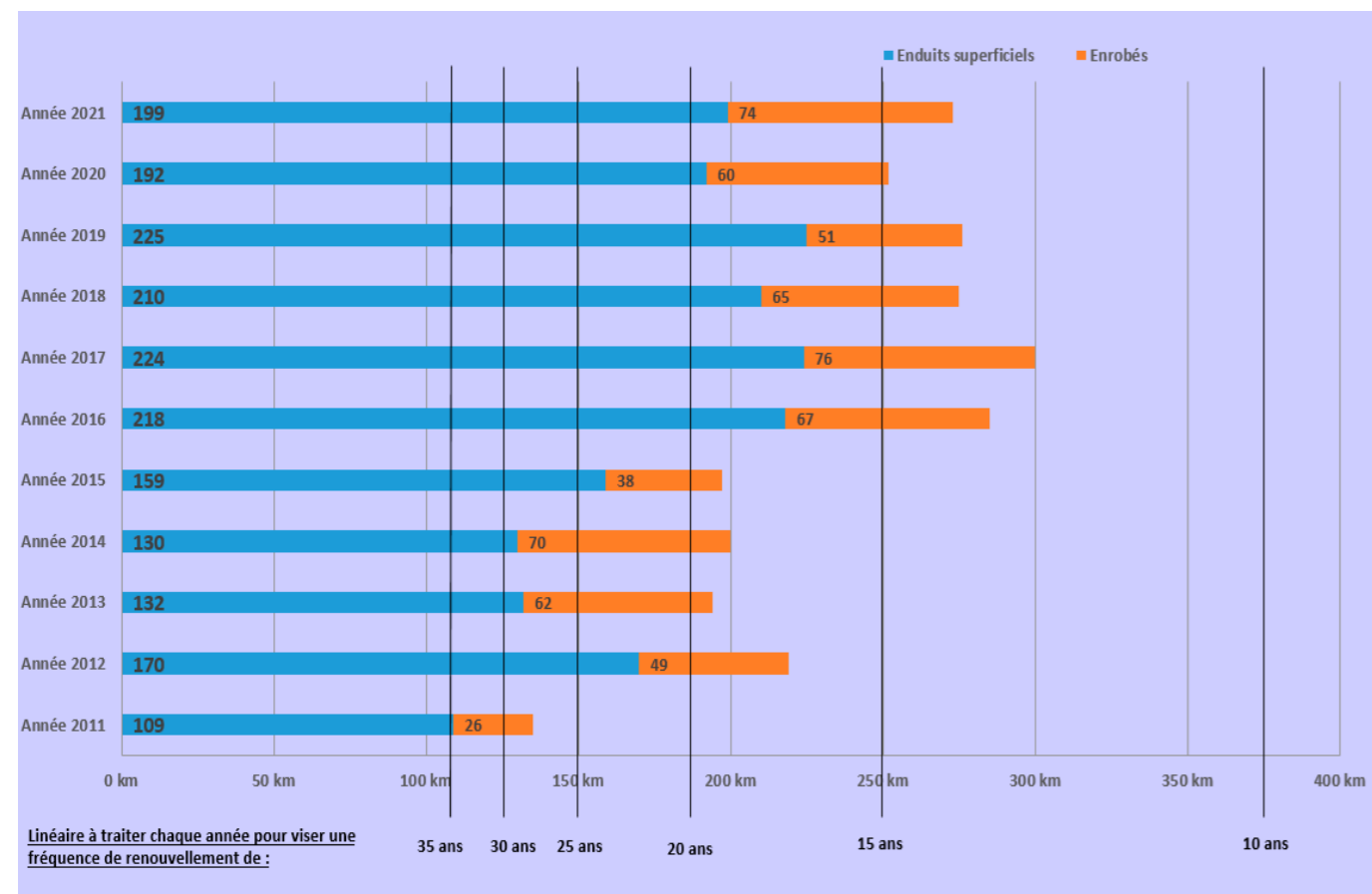
Cet objectif a été atteint depuis 2016.

Sources : © IGN - CD53 2020
Conception et réalisation : CD53/DI/DAFHOT/SIG - 15/03/2022

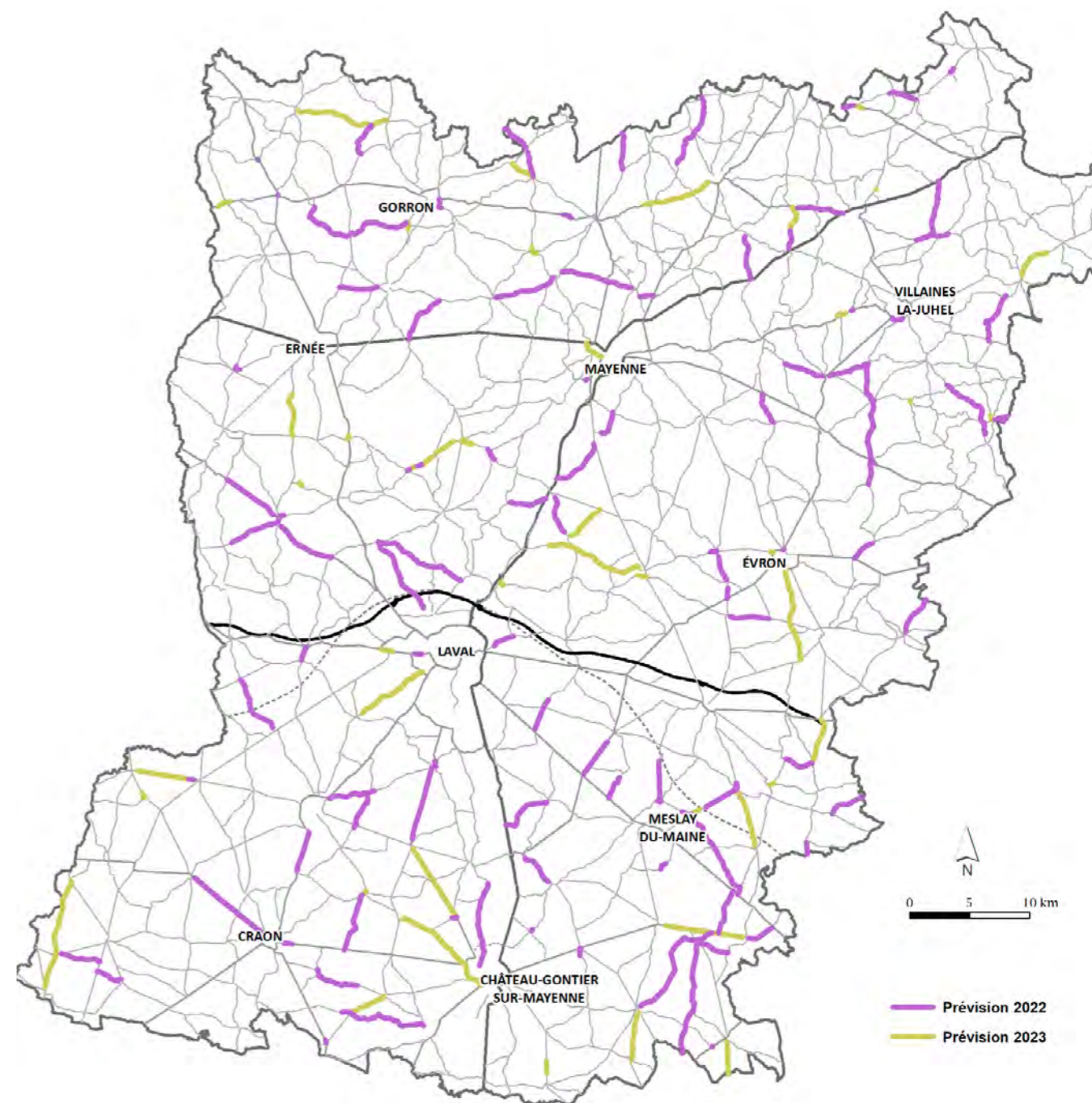




Réalisation annuelle des couches de roulement sur le réseau routier départemental (y compris travaux neufs)



Prévisionnel d'entretien des couches de roulement 2022 et 2023



Sources : © IGN - CD53 2021

Conception et réalisation : CD53/DI/DAFHOT/Mission SIG - 02/06/2022



CONCLUSION

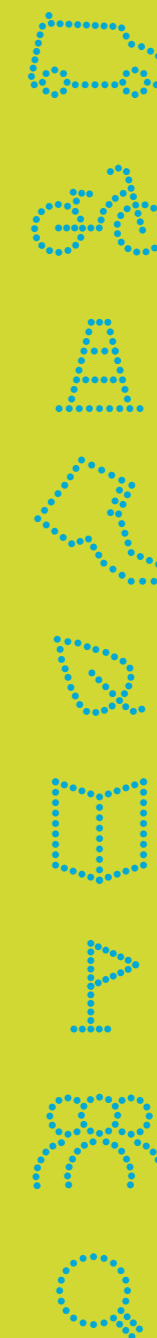


Dans la continuité du précédent *Plan routier départemental 2016-2021*, c'est une politique ambitieuse en matière d'aménagement du territoire que conduit le Département, confirmant ainsi son dynamisme et la confiance qui préside à ses relations avec les organismes institutionnels partenaires.

Le *Plan routier départemental 2022-2028* constitue un outil pour une vision stratégique et précise de l'ensemble de sa politique routière à court et plus long terme via le nouveau SRADDET des Pays de la Loire.

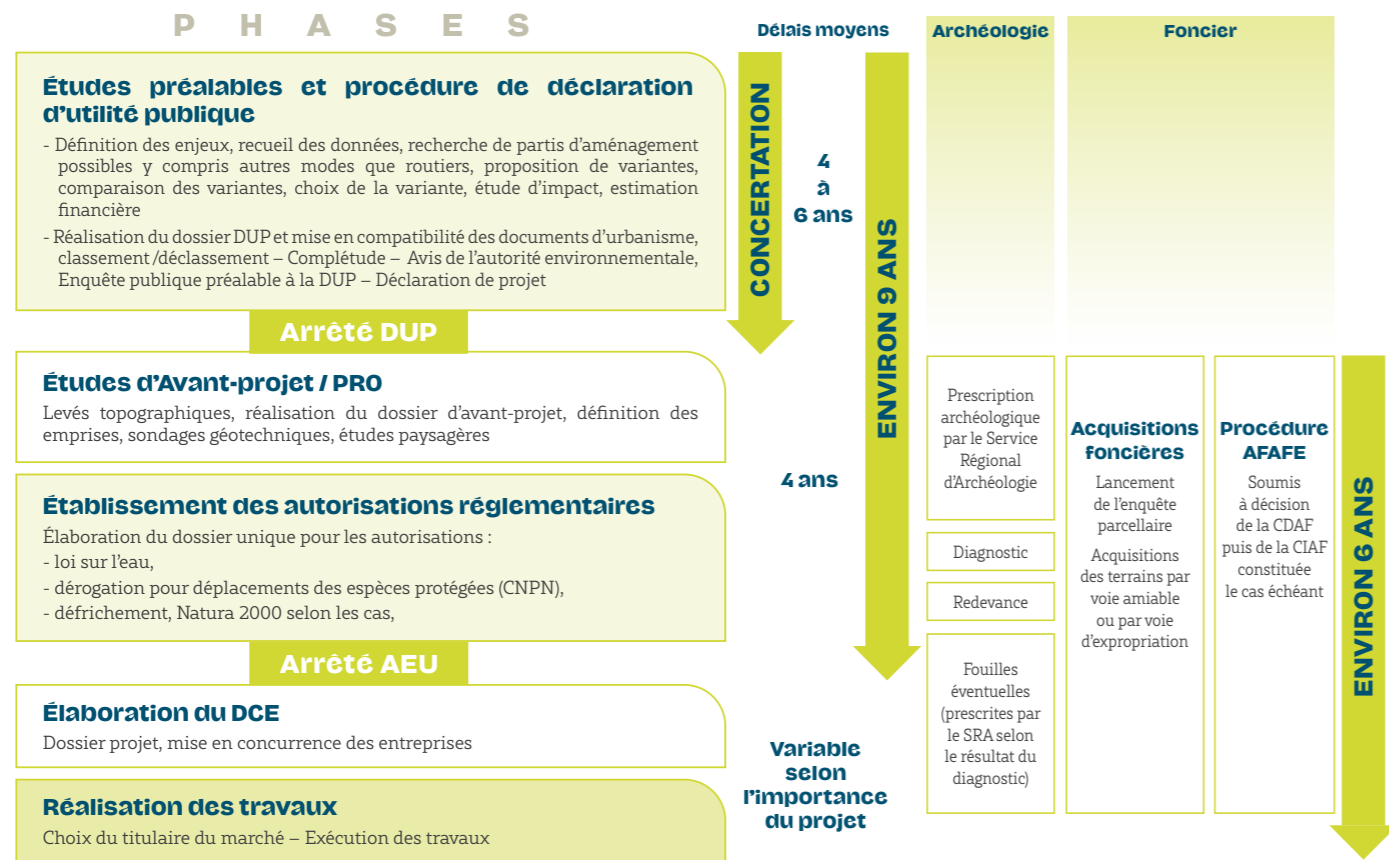
C'est une nouvelle feuille de route de l'action du Département pour les prochaines années, qui contribuera à sa lisibilité pour les Mayennais.

Il positionne le Département comme maître d'ouvrage, mais également comme partenaire financier et soutien technique auprès des collectivités locales, dans le cadre d'un partenariat renouvelé.

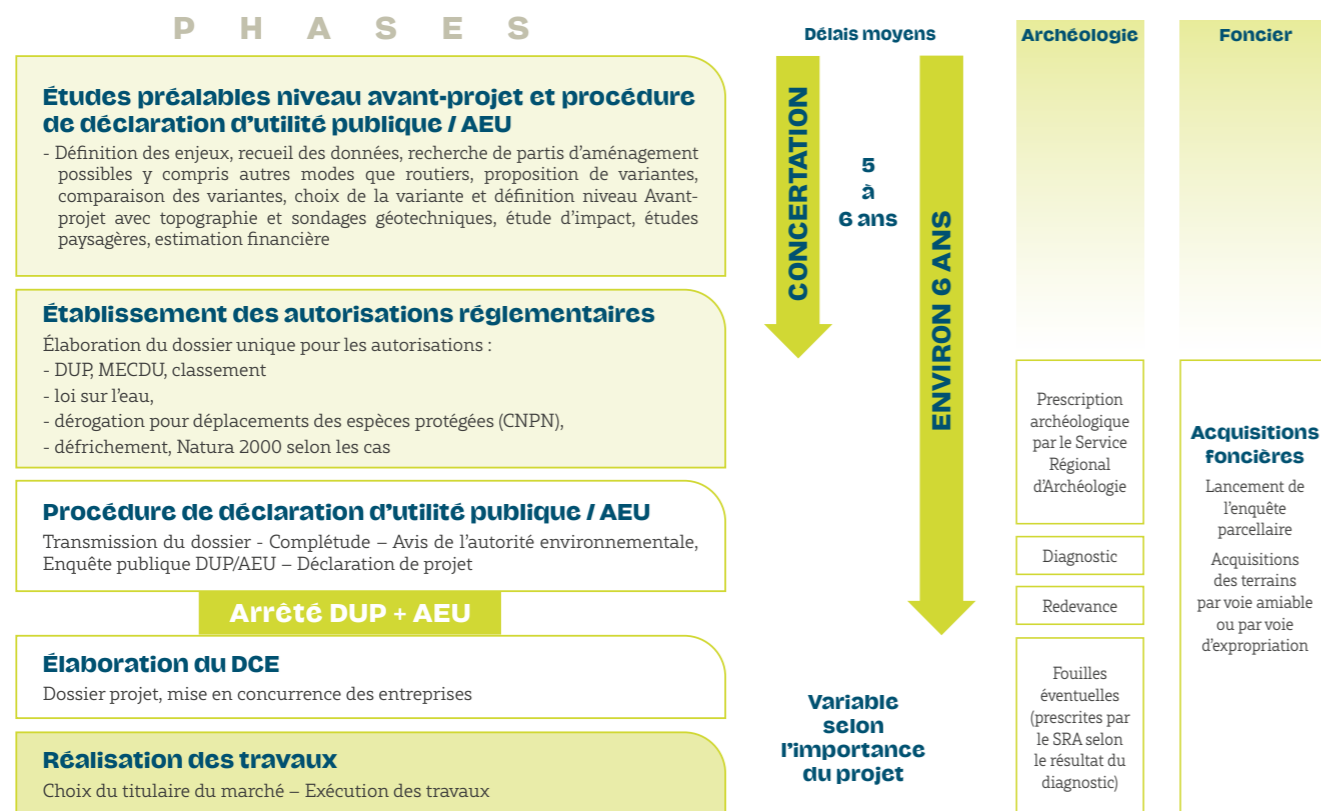


ANNEXES

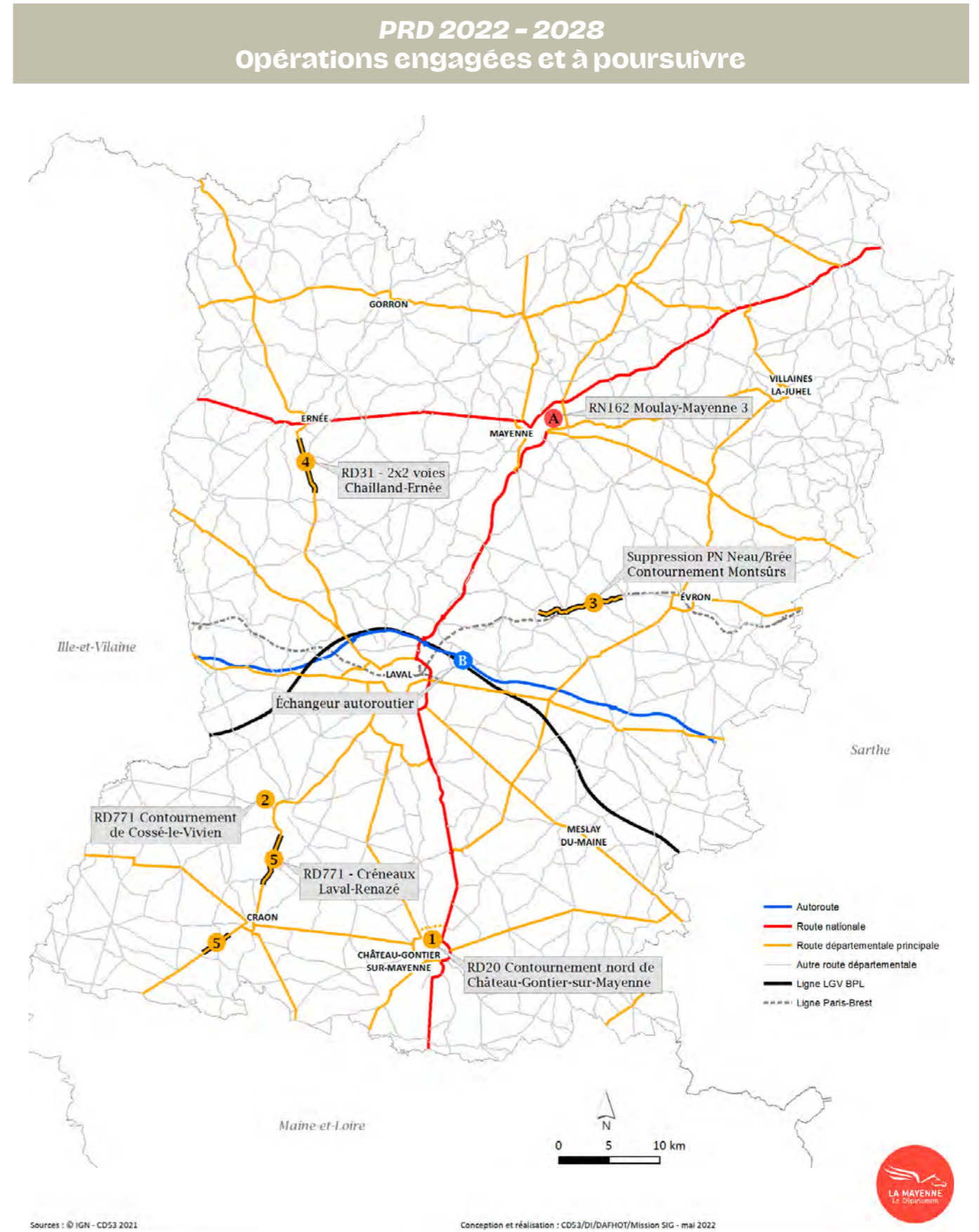
Opération complexe ou linéaire important



Opération « courante »



1/ Les grands projets engagés à concrétiser



1

RD 20
CONTOURNEMENT NORD DE CHÂTEAU-GONTIER-SUR-MAYENNE



■ Ouvrage sur le ruisseau Le Bouillon



■ Viaduc sur la rivière La Mayenne

CONTEXTE

Situation

L'agglomération de Château-Gontier-sur-Mayenne est implantée à l'intersection de deux voies de transport terrestre d'importance, très fréquentées. Il s'agit de la RN 162, axe nord/sud Laval – Angers et la RD 20, axe nord/est – sud/ouest - est mayennais – Nantes.

Par ailleurs, la rivière *La Mayenne* constitue un obstacle naturel aux communications est/ouest et les deux ouvrages qui la franchissent, implantés au cœur de la ville (*Vieux pont et pont de l'Europe*) sont saturés.

Ainsi, cette nouvelle liaison, offrant une nouvelle traversée de *La Mayenne*, permettra d'assurer dans de meilleures conditions de circulation le trafic de transit entre Nantes et La Mayenne et réduira les déplacements et les nuisances dans le centre-ville. Ce projet a également été conçu pour sécuriser le carrefour entre les routes de Laval (RN 162) et de Fromentières (RD 152).

Grandes étapes

Au terme de 4 ans d'études préalables et de concertation, l'opération de contournement nord de Château-Gontier-sur-Mayenne a été déclarée d'utilité publique le 27 septembre 2014 par arrêté préfectoral.

Après l'obtention de toutes les autorisations nécessaires (arrêté de cessibilité en mars 2016 – *Loi sur l'eau* en décembre 2016 et dérogation espèces protégées en mai 2017), les travaux ont pu débuter en août 2017 et s'achèveront au second semestre 2022.

Caractéristiques

Afin de répondre aux enjeux du secteur, la voie de contournement est caractérisée par :

- un profil à 2 voies bidirectionnelles adapté aux besoins de développement et de desserte du territoire ;
- deux ouvrages dimensionnés dans le respect des réglementations environnementales et hydrauliques : le viaduc du Bouillon et celui de La Mayenne, respectivement 50 et 300 m de long ;
- des accès regroupés au droit des carrefours dans un souci de sécurité ;
- un cheminement doux séparé connecté au chemin de halage et au centre-ville.



*DUP – Déclaration d'Utilité Publique / AVP – Avant Projet / PRO – Projet / D.EP – Dérogation espèces protégées

Estimation octobre 2020 40,2 M€ HT	Longueur aménagement 4 km
--	-------------------------------------

Clés de financement		
Région montant HT 40 %	EPCI montant TTC 29 %	Département Solde



■ Route de Fromentières



■ Route de St-Sulpice

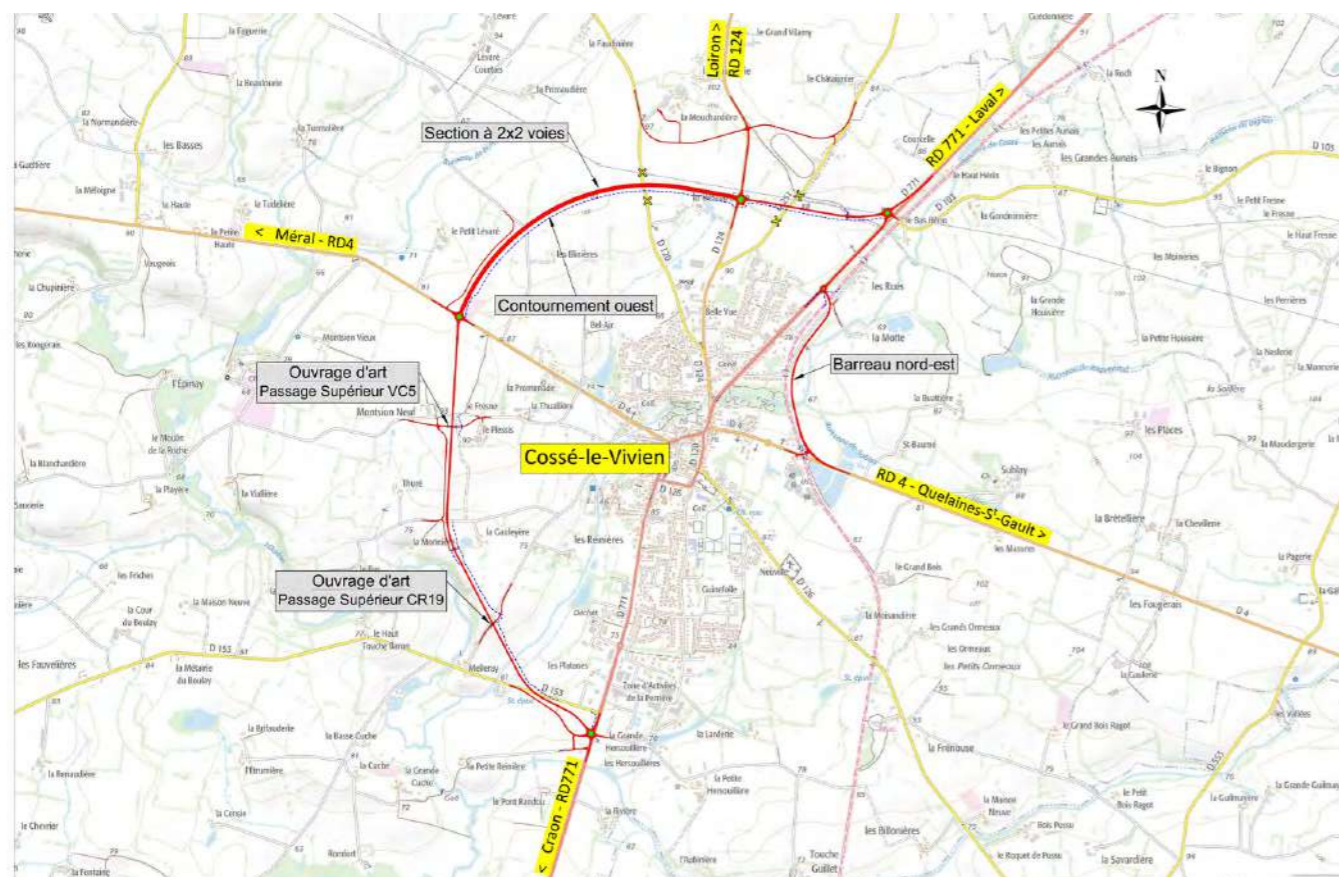


■ RD 1 – Ouverture section sud

RD 771 - RD 4
CONTOURNEMENT DE COSSÉ-LE-VIVIEN



■ Passage supérieur VC 5



■ Contournement
Phase terrassements

CONTEXTE

Situation

La commune de Cossé-le-Vivien est traversée par la RD 771, itinéraire interrégional reliant Laval à St-Nazaire via Châteaubriant. Aujourd'hui, ce passage s'effectue dans des conditions difficiles au regard des voies étroites et peu adaptées au niveau de trafic élevé à hauteur de 6 000 véhicules/jour dont plus de 700 poids lourds.

Ainsi, le contournement ouest permettra-t-il d'assurer dans de meilleures conditions de circulation, le trafic de transit entre Laval et la façade atlantique. Parallèlement, le barreau nord-est complétant cet aménagement entre la RD 771 nord et la RD 4 est, offrira l'opportunité de réduire significativement les déplacements et les nuisances dans le centre-ville et favorisera les déplacements doux sécurisés.

Grandes étapes

Évoquée depuis plus de 30 ans et au terme de 5 ans d'études préalables et de concertation, l'opération de contournement de Cossé-le-Vivien a été déclarée d'utilité publique le 16 septembre 2015 par arrêté préfectoral.

Puis, après l'obtention de toutes les autorisations nécessaires (et notification de prise de possession anticipée en mars 2019), les travaux ont pu débuter en janvier 2020 et s'achèveront début 2023.

Caractéristiques

Afin de répondre aux enjeux du secteur, le contournement est caractérisé par :

- un profil à 2 voies bidirectionnelles adapté aux besoins de développement et de desserte du territoire ;
- deux ouvrages hydrauliques dimensionnés dans le respect des réglementations environnementales pour franchir le ruisseau de Cossé ;
- cinq giratoires et deux passages supérieurs pour rétablir les communications et les dessertes locales dans un souci de sécurité ;
- un cheminement doux séparé connecté au réseau existant, côté urbanisation.



*DUP – Déclaration d'Utilité Publique / AVP – Avant Projet / PRO – Projet / LSE – Loi sur l'eau

<p>Contournement ouest (5,1 km) Estimation janvier 2021 20,9 M€ HT</p>	<p>Barreau nord/est (1,1 km) Estimation janvier 2021 2,7 M€ HT</p>
--	--

Clés de financement			Clés de financement		
Région HT	EPCI TTC*	Département	EPCI	Commune	Département
40 %	16,81 %	Solde	32,5 %	37,5 %	30%

* Hors seconde chaussée de la section à 2 x 2 voies

3

SUPPRESSION DES PASSAGES À NIVEAU PN N° 145 À 149 ENTRE NEAU ET BRÉE ET CONTOURNEMENT NORD DE MONTSÛRS

■ Gare de Neau et trémie piétonne

■ Viaduc

■ PN 145 à Neau

■ PN 148 à Brée

■ Pont rail

■ Pont route Ouest

■ Pont route Est

CONTEXTE

Les étapes précédentes

Suite aux accidents survenus en 1997, un programme national de sécurisation des PN a été lancé par l'État. C'est dans le cadre de ce plan décliné à l'échelle départementale que l'opération de suppression des PN de Neau et Brée sur la voie ferrée Paris Brest a été menée (convention en 2001 puis protocole en 2011 entre l'Etat, SNCF Réseau, la Région et le CD 53). Le présent projet consiste à rétablir les communications interrompues liées à ces fermetures par la création de voiries routières (7,5 km).

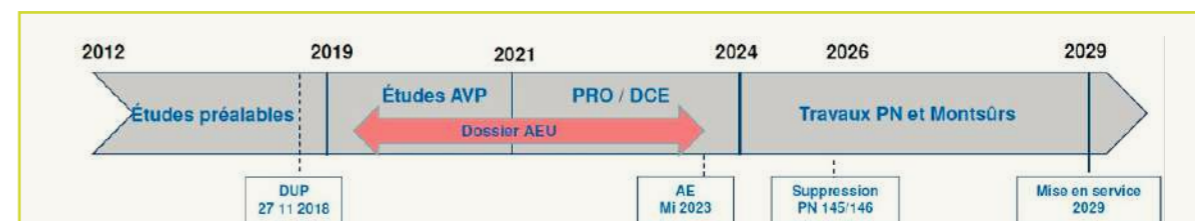
Parallèlement, au droit de Montsûrs, la présence d'un ouvrage d'une hauteur limitée à 3,8 m impose le passage de 250 PL dans un lotissement. Aussi, afin de sécuriser ce secteur, un contournement a été initié par les acteurs locaux. Ce projet s'inscrit dans la continuité des voiries réalisées pour la suppression des PN et ainsi combinés, ces aménagements offrent une possibilité de liaison rapide et sûre entre Evron et Montsûrs (axe Laval - Evron).

Au terme de 6 ans d'études préalables et de concertation menées sous la double maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et du Département, l'opération de suppression des passages à niveau de Neau et Brée et de contournement nord de Montsûrs a été déclarée d'utilité publique le 27 novembre 2018 par arrêté préfectoral.

L'avant-projet a été réalisé en 2019 – 2020 et validé le 8 mars 2021 (conception géométrique du projet et coût de l'opération).

Les missions en cours et à venir

Suite à la signature de la convention financière PRO par les partenaires financiers le 3 août 2021, les études de niveau projet, les procédures de diagnostic archéologique et celles d'aménagement foncier agricole forestier et environnemental ainsi que les expertises conduisant à l'autorisation environnementale se poursuivent et s'achèveront fin 2022. Le démarrage des travaux est envisagé en 2023.



**DUP – Déclaration d'Utilité Publique / AVP – Avant Projet / PRO – Projet / AE – Autorisation environnementale

Suppression des PN n°145 à 149	Contournement nord de Montsûrs
43,5 M€ HT (valeur 2016) 7,5 km	5,8 M€ HT (valeur 2016) 2,5 km

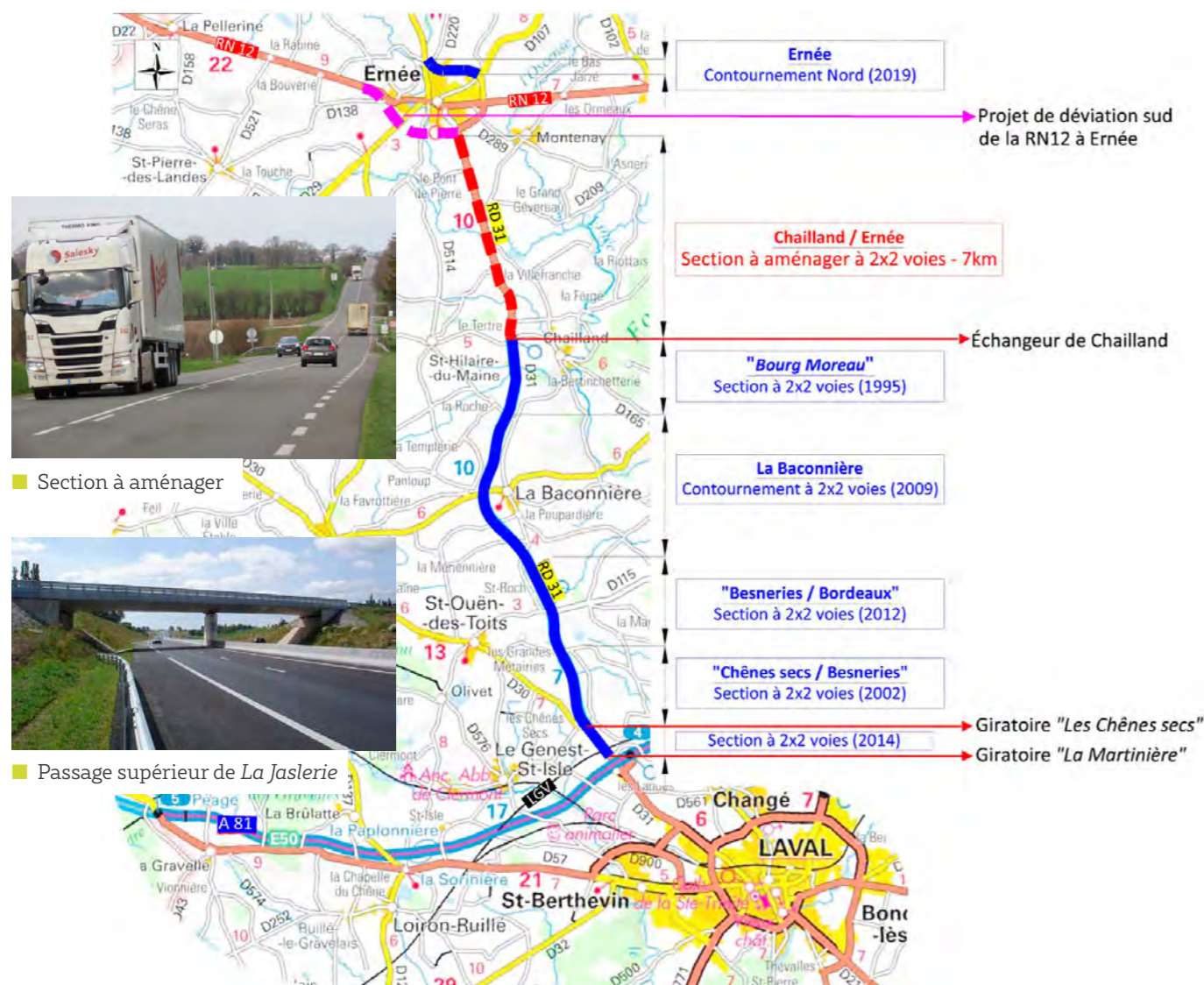
Clés de financement (sur le montant HT)				Clés de financement (sur le montant HT)	
Suppression des PN n°145 à 149				Contournement nord de Montsûrs	
État	Région	Département	EPCI	EPCI	Département
50 %	33 %	12 %	5 %	34* %	66* %

* Contournement de Montsûrs = Voie nouvelle déviant Montsûrs + Recalibrage de la RD 9 à l'ouest de Montsûrs vers Laval
Financement du Département = 100% du recalibrage +30% voie nouvelle déviant Montsûrs

RD 31 AMÉNAGEMENT À 2x2 VOIES ENTRE CHAILLAND ET ERNÉE



■ Échangeur de Chailland



■ Section à aménager

■ Passage supérieur de La Jaslerie

CONTEXTE

Situation

La RD 31 constitue un axe structurant pour le Département de la Mayenne.

Cet itinéraire de 25 km entre Laval et Ernée, classé *Route à grande circulation* (RGC), est actuellement aménagé à 2 x 2 voies entre l'A81 à la sortie de Laval et l'échangeur de Chailland sur un linéaire de 15 km.

Le Département de la Mayenne souhaite finaliser l'aménagement à 2 x 2 voies entre Chailland et Ernée afin de renforcer les échanges avec Caen et le nord de la France en rejoignant l'A84 à Fougères via la RN 12.

8 500 véhicules/jour ont été comptabilisés entre Chailland et Ernée, dont 12 % de poids lourds (valeur 2017).

Grandes étapes

En 2018, une étude d'opportunité de niveau 1 a été engagée sur cette section longue d'environ 7 km restant à aménager. En mai 2019, la poursuite de l'opération a été validée par la *Commission permanente* du Département.

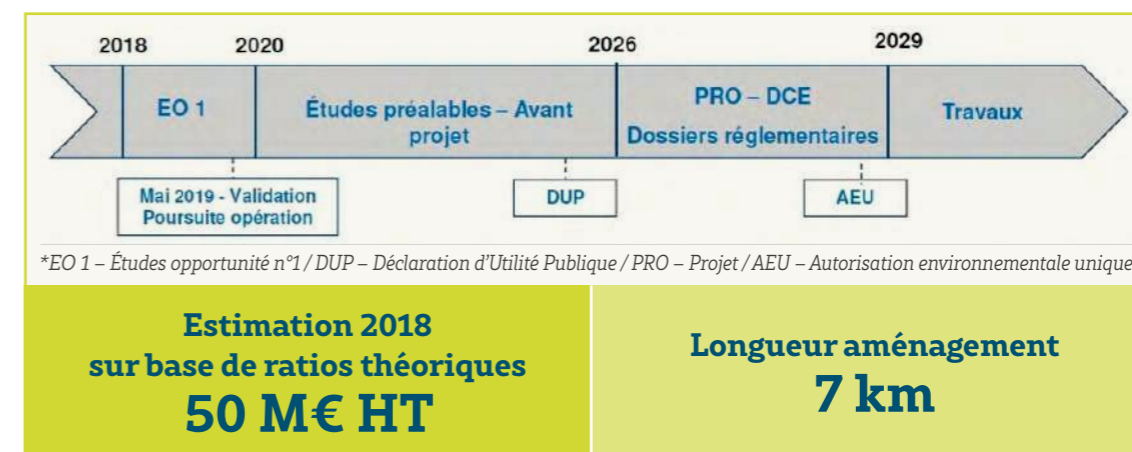
Aussi, des études préalables et une démarche de concertation ont été initiées en 2021 pour l'obtention d'une déclaration d'utilité publique escomptée en 2025 et un démarrage des travaux à partir de 2029.

En parallèle, le projet de déviation sud d'Ernée – RN 12, a été déclaré d'utilité publique en juillet 2021 et le démarrage des travaux est envisagé en 2023/2024 (Cf fiche n° C).

Enjeux

De nombreux enjeux sont à prendre en considération dans le cadre de cet aménagement :

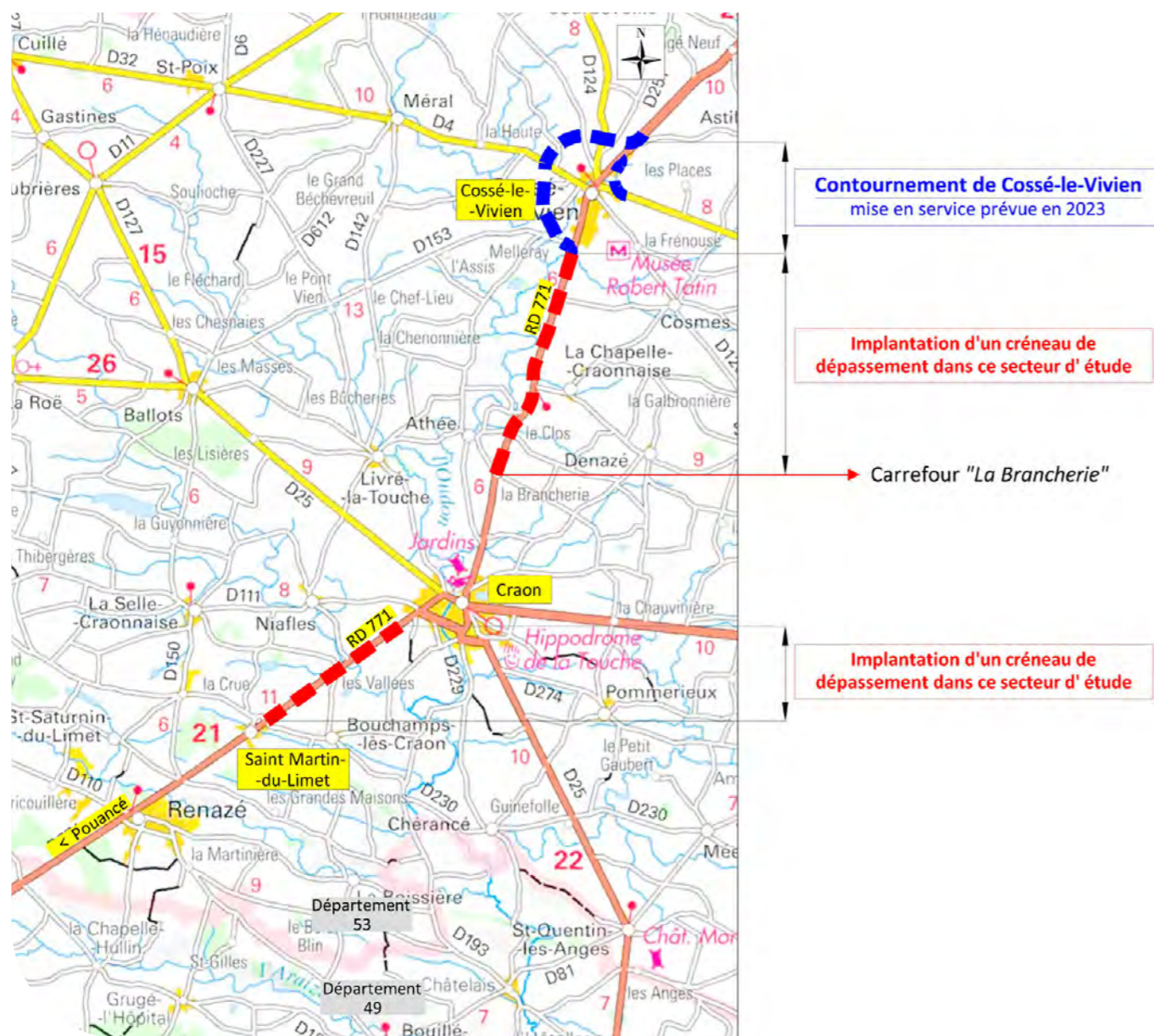
- les vallées de l'Ernée et du Vaumaurin, corridors écologiques,
- le bâti de bord de voie très présent et diffus,
- l'activité agricole prépondérante sur la zone d'étude.



Clés de financement

En attente du taux de participation de la Région dans le cadre du réseau routier d'intérêt régional inscrit au *Schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)*.

RD 771
AMÉNAGEMENT DE DEUX CRÉNEAUX DE DÉPASSEMENT



CONTEXTE

Situation

La RD 771 constitue un itinéraire structurant pour le Département de la Mayenne et un axe stratégique d'importance régionale permettant de renforcer et de favoriser les échanges économiques vers la façade atlantique.

Cet itinéraire, classé *route à grande circulation* et actuellement dimensionné à 2 voies entre Laval et Renazé, a fait l'objet :

- en 2009 et 2011, d'un aménagement en sortie sud-ouest de Laval, commune de Montigné-le-Brillant avec une section à 2 x 2 voies de 1,2 km puis une deux voies montantes sur 1,5 km et giratoires,
- en 2015, d'une déclaration d'utilité publique pour le contournement de Cossé-le-Vivien où un créneau à 2 x 2 voies de 1,8 km est prévu (mise en service en 2023).

En complémentarité des opérations réalisées dans les départements voisins de Maine-et-Loire et de Loire-Atlantique, le Département de la Mayenne souhaite poursuivre l'aménagement de cet axe afin de sécuriser et de faciliter les dépassements au regard d'un trafic soutenu.

Sur la RD 771, 10 000 véhicules/jour ont été comptabilisés à proximité de Laval et environ 5 000 entre Craon et Renazé (Valeurs 2018).

Grandes étapes

En 2018, une étude d'opportunité de niveau 1 a été engagée sur l'itinéraire Laval – Renazé pour identifier les secteurs les plus pertinents permettant d'accueillir un créneau de dépassement. En mai 2019, la poursuite de l'opération a été validée pour deux sections parmi quatre propositions par le Conseil départemental :

- Cossé-le-Vivien – Athée,
- Craon – Saint-Martin-du-Limet.

Aussi, des études préalables et une démarche de concertation ont été initiées en 2021 pour l'obtention d'une déclaration d'utilité publique et d'une autorisation environnementale escomptées en 2026 pour un démarrage des travaux à partir de 2029.

Enjeux

De nombreux enjeux sont à prendre en considération dans le cadre de cet aménagement :

- les cours d'eau et le maillage bocager,
- le bâti de bord de voie présent et diffus,
- la densité de carrefours et le nombre important d'accès directs,
- l'activité agricole prépondérante sur la zone d'étude.



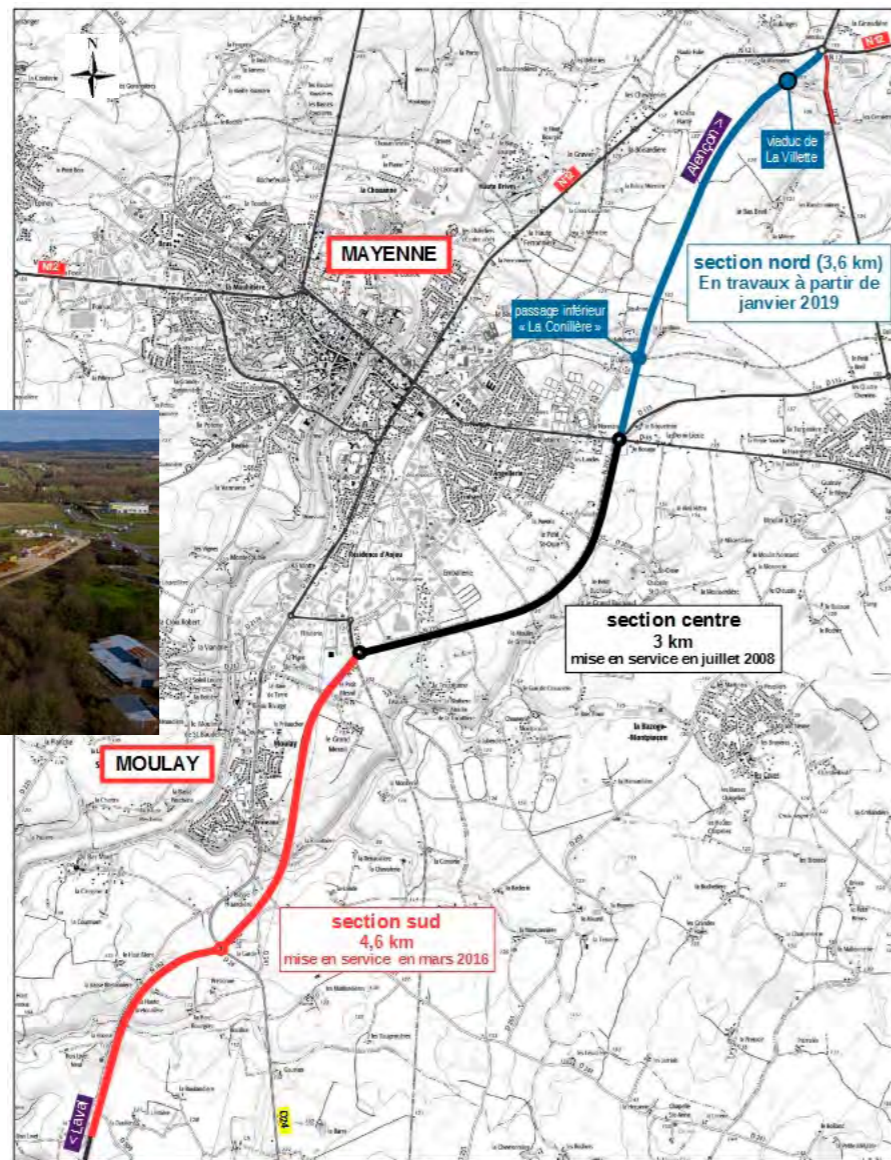
Clés de financement

En attente du taux de participation de la Région dans le cadre du réseau routier d'intérêt régional inscrit au *Schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)*.

A

RN 2162

SECTION NORD DE LA DÉVIATION DE MOULAY - MAYENNE



■ Viaduc de La Villette
Phase du lancement du tablier

■ SECTION NORD



CONTEXTE

Situation

La section de la RN 162 entre Mayenne et Laval, d'une longueur de 27 kilomètres, est une section à deux voies avec des créneaux à 2x2 voies entre Moulay et Martigné-sur-Mayenne et entre *Le Fresne* et la rocade de Laval. Elle a fait l'objet d'un avant-projet sommaire approuvé le 11 août 2000. Le parti d'aménagement fixé consiste à aménager une route à 2x2 voies, avec carrefours dénivelés et statut de route express, entre la RN 12 au nord et la rocade de Laval au sud. La déclaration d'utilité publique des travaux et l'attribution du statut de route express a été prononcée par décret du 14 juin 2002, sauf pour la déviation de Martigné-sur-Mayenne.

Le projet de déviation de Moulay – Mayenne a été approuvé le 1^{er} décembre 2003.

La partie centrale de la déviation de Moulay – Mayenne entre le *Petit Mesnil* et la RD 35 a été mise en service le 10 juillet 2008 en 2x1 voie (RN 2162).

La partie sud de la déviation entre le *Petit Mesnil* et la route de Laval (RN 162 sur la Commune de Commer) a été mise en service en mars 2016.

Grandes étapes

La partie nord de la déviation de Moulay – Mayenne entre *La Demi-Lieue* et le carrefour de *Coulonges* sur la RN 12 a fait l'objet de fouilles archéologiques.

Les travaux ont débuté en 2019 avec le dégagement des emprises et la construction de deux ouvrages d'art. Ils se sont poursuivis par le marché « Terrassements – Assainissement – Chaussées » et le viaduc de *La Villette* en 2020 et 2021.

La fin du chantier est envisagée mi 2022.

Maîtrise d'ouvrage : État	
Estimation 2017 18,3 M€ HT	Longueur aménagement 3,6 km

Clés de financement			
État 80 %	Région 5 %	EPCI 5 %	Département 10 %



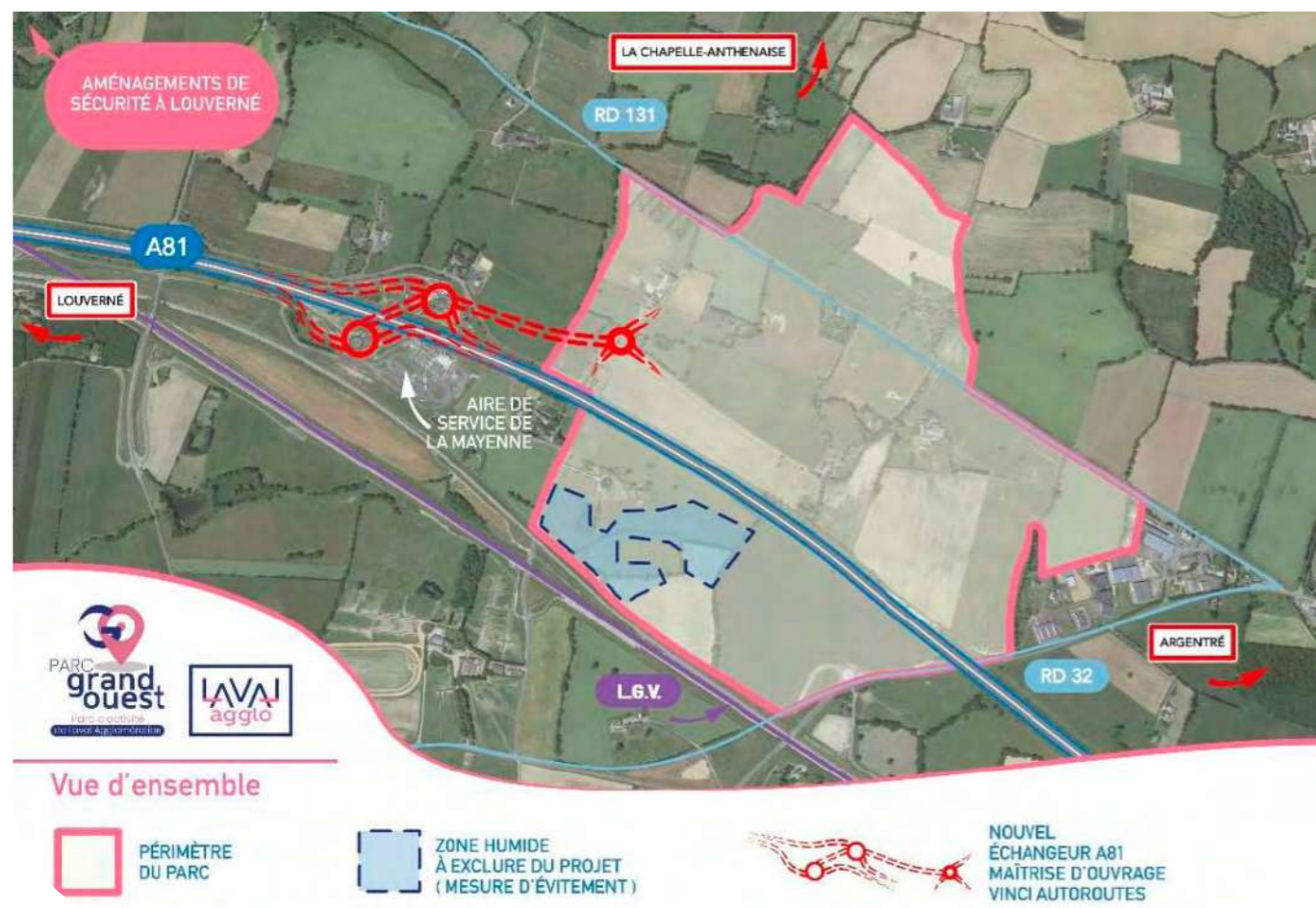
■ Travaux Moulay-Mayenne – Section nord

B

A 81
ÉCHANGEUR AUTOROUTIER



■ Aire de services A 81 - Mayenne



■ Parc Grand Ouest (Concertation 2019)

CONTEXTE

Situation

Le Plan d'investissement autoroutier, signé en août 2018 par le Ministère en charge des transports répond aux besoins de mobilité du quotidien, en permettant notamment, la création de nouveaux points d'échange entre l'A81 et le territoire mayennais pour faciliter les déplacements domicile – travail.

Le projet d'échangeur de Laval-Mayenne, localisé sur les communes de Bonchamp-lès-Laval et Argentré constituera le 3^e accès à l'agglomération de Laval depuis l'autoroute A 81.

L'objectif prioritaire de cet échangeur est de desservir le futur Parc Grand Ouest (PGO) et ainsi de contribuer à la dynamique économique du secteur est de l'agglomération.

L'État a confié à VINCI Autoroute (Réseau Cofiroute) l'aménagement de cet échangeur.

Les deux projets de l'échangeur et du Parc Grand Ouest étant très liés, ils font l'objet d'études, de concertations et de procédures concomitantes.

Grandes étapes

Au terme de 4 ans d'études préalables, une concertation a été menée à l'automne 2019 et le bilan de cette démarche a été acté par arrêté préfectoral le 13 février 2020.

Avant de poursuivre les études détaillées et la constitution du dossier unique, commun aux deux projets (DUP et autorisation environnementale), Cofiroute a engagé, en 2021, les études pour réaliser le dossier de demande de principe à soumettre aux services de l'État avant approbation par décision ministérielle.

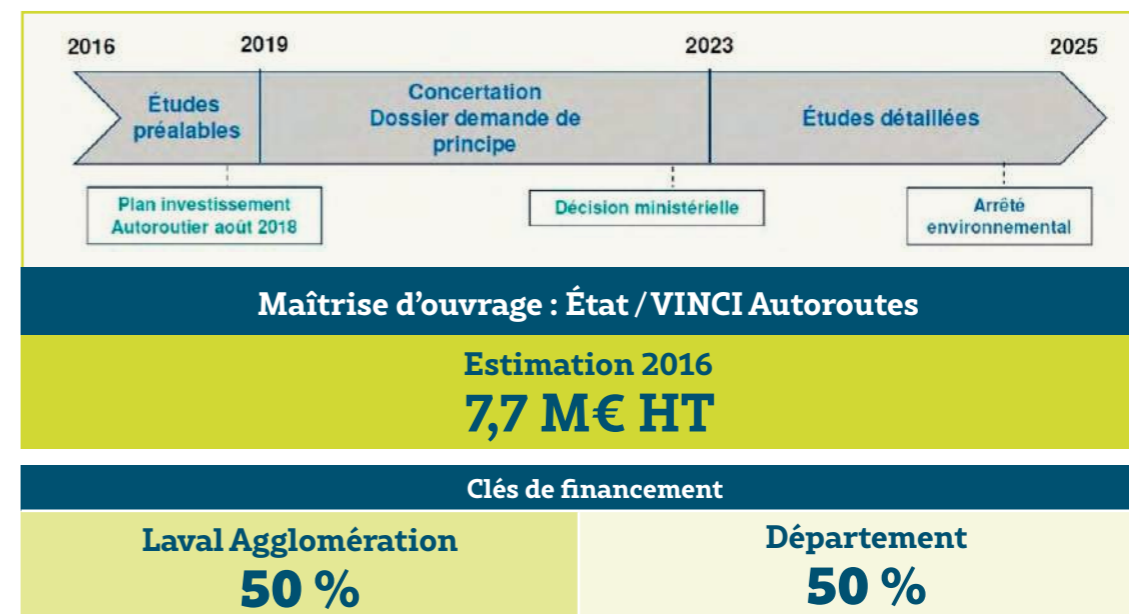
La prochaine étape décisive sera l'enquête publique à l'horizon 2023.

Caractéristiques

L'opération comprend :

- la réalisation d'une jonction routière reliant le giratoire nord de l'aire de services de La Mayenne au giratoire prévu sur la RD 131,
- une gare de péage située sur cette jonction.

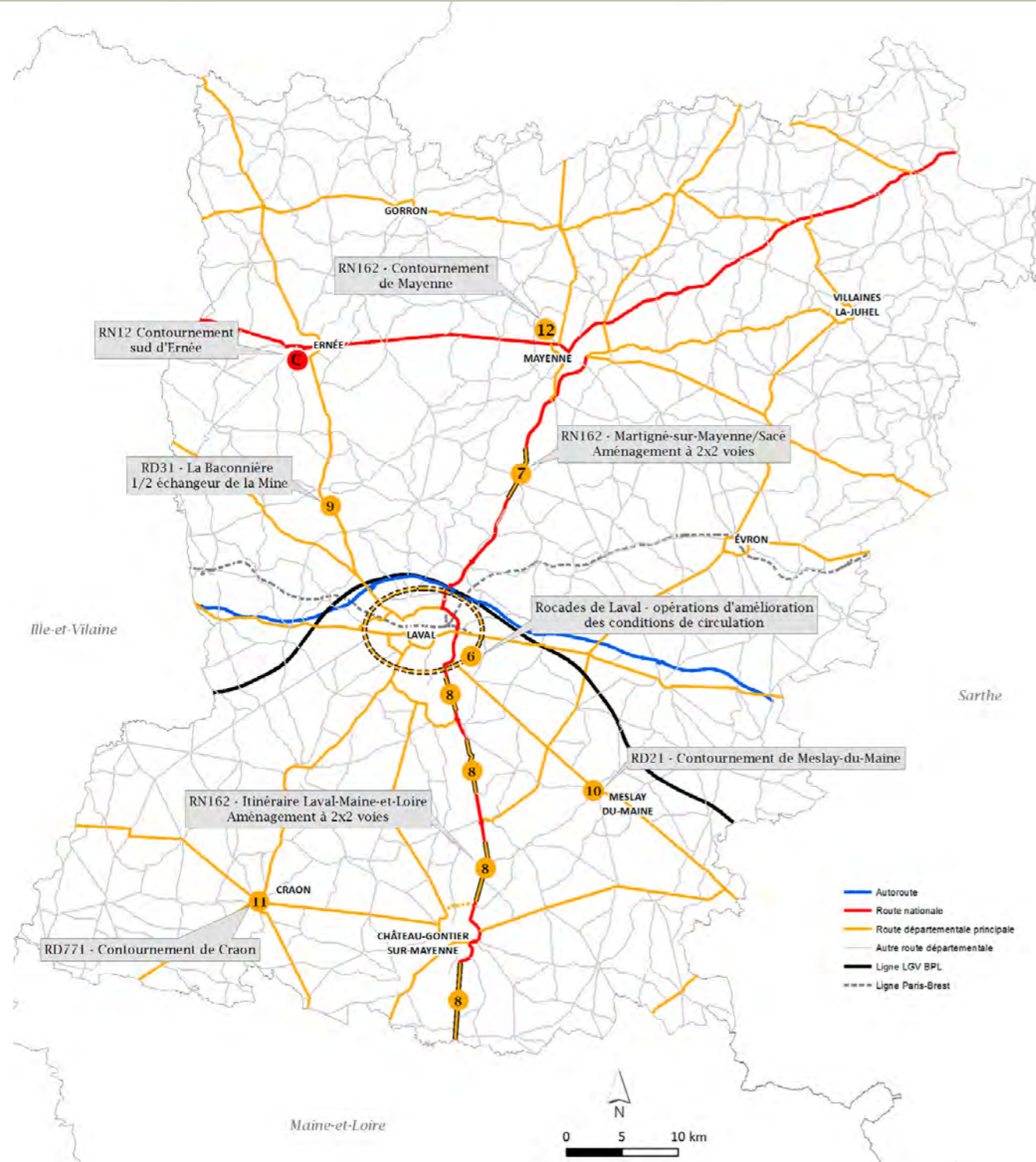
L'échangeur s'appuie sur le réaménagement des anciennes aires de services de Laval, devenues une seule aire unilatérale bidirectionnelle permettant ainsi de capitaliser sur des ouvrages existants et notamment le passage supérieur traversant l'A81.



En attente du taux de participation de la Région dans le cadre du réseau routier d'intérêt régional inscrit au Schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

2 / Les grands projets à initier

PRD 2022 - 2028
Nouvelles opérations à initier



Sources : © IGN - CDS3 2021

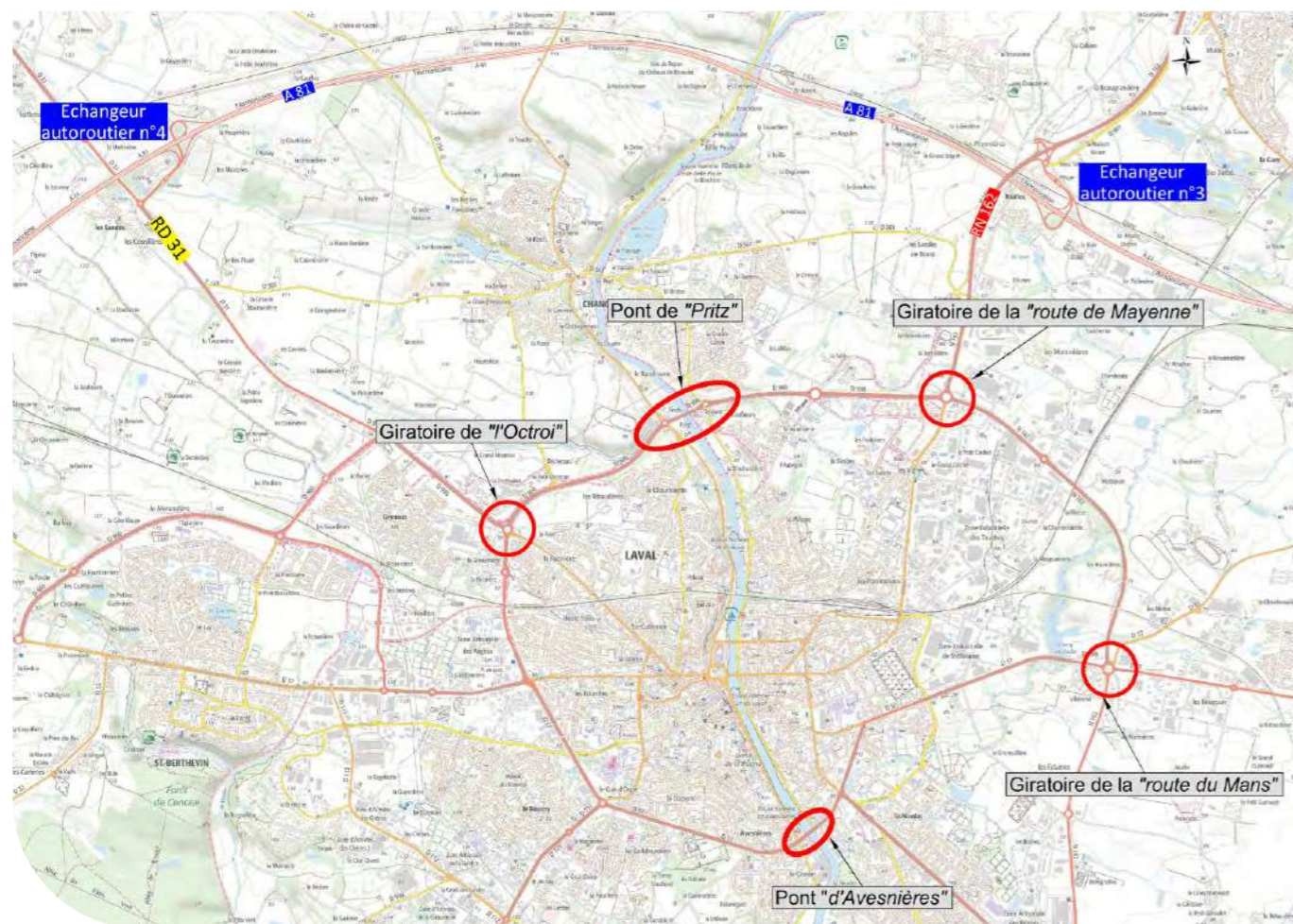
Conception et réalisation : CDS3/DI/DAFHOT/Mission SIG - juin 2022



ROCADES DE LAVAL
OPÉRATIONS D'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE CIRCULATION



■ Pont de Pritz à Laval



CONTEXTE

Situation

Depuis la réalisation des rocade nord de Laval et du Pont de Pritz sur la Mayenne en 1998, le trafic attendu à la mise en service a doublé, passant de 15 000 v/j à 30 000 v/j au droit du Pont de Pritz.

Suite à des études circulatoires menées en 2013 par Laval Agglomération, plusieurs sites problématiques ont été identifiés sur la rocade au droit :

- des franchissements de La Mayenne :
 - Pont de Pritz,
 - Pont d'Avesnières
- des intersections avec les axes entrant et sortant de l'agglomération que sont :
 - la RD 57, giratoire Route du Mans à l'est,
 - la RN 162, giratoire Route de Mayenne au nord,
 - la RD 31, giratoire de L'Octroi à l'ouest.

Aujourd'hui, ces secteurs de congestion sont toujours constatés et se sont aggravés.

Afin de prioriser les aménagements à réaliser, une étude d'opportunité devra être conduite sur l'ensemble du réseau lavallois après avoir recensé les enjeux de mobilité et les contraintes environnementales en présence.

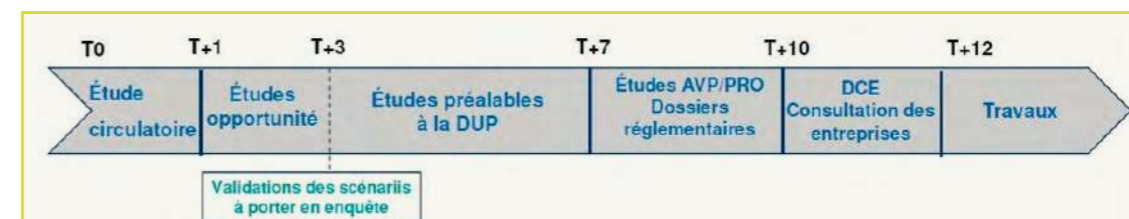
Actualités

L'autoroute A81 contourne Laval par le nord et permet des échanges au niveau de la RD 31 et de la RN 162.

Afin de prévenir les situations de congestion des rocades de Laval, le Département a souhaité faciliter l'usage de l'autoroute A81 par la mise en place de tarifs préférentiels ou d'une gratuité entre les deux échangeurs lavallois. À ce titre, dès août 2018, une convention a été établie entre Cofiroute et le Département pour une durée de 2 ans. La participation financière de Laval Agglomération à cette démarche s'élève à 50 %.

À ce jour, ce dispositif a été reconduit pour deux années supplémentaires, soit jusqu'en août 2022.

Un 3^e échangeur lavallois (A81), validé par le Plan d'investissement autoroutier d'août 2018, est en cours d'études pour faciliter les déplacements domicile – travail des mayennais et desservir le futur Parc grand ouest (cf. Mener les grands projets structurants – fiche n° B).



*DUP – Déclaration d'Utilité Publique / AVP – Avant Projet / PRO - Projet

Opération conditionnée à la réalisation

- d'une nouvelle étude circulatoire globale autour de Laval par Laval Agglomération programmée en 2022,
- d'une étude d'opportunité pour l'identification des besoins et des priorités d'aménagement au regard des enjeux.

Clés de financement

En attente du taux de participation de la Région dans le cadre du réseau routier d'intérêt régional inscrit au Schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

RN 162
AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES - MARTIGNÉ-SUR-MAYENNE/SACÉ



CONTEXTE

Situation

La RN 162, entre Mayenne, Laval et Le Lion-d'Angers représente une liaison d'intérêt régional, reliant le sud de la Normandie, le nord Mayenne et Angers au réseau autoroutier A81, A11, A85 et A87.

Avec plus de 13 000 véhicules/jour dont 16 % de PL au nord de Laval, elle constitue l'un des axes de transit les plus empruntés du département de la Mayenne et la liaison principale vers la RN 12, axe Paris/Brest.

Décisions antérieures

Le parti d'aménagement approuvé en août 2000 consiste à aménager la RN 162 en 2x2 voies, avec carrefours dénivelés et statut de route express, entre la RN 12 au nord et la rocade de Laval au sud. La déclaration d'utilité publique des travaux et l'attribution du statut de route express ont été prononcées par décret du 14 juin 2002, sauf pour la déviation de Martigné-sur-Mayenne.

Au regard de l'enjeu de mobilité conféré à cet axe structurant, le Département de la Mayenne a exprimé sa volonté d'aménager la section de Martigné-sur-Mayenne/Sacé en demandant le transfert de la section Laval - Mayenne dans un courrier au Ministère en mars 2019, avec le soutien de la Région.

Dans l'attente de la promulgation des décrets d'application de la Loi 3Ds, (Loi relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale), le CD 53 est prêt à s'investir pour aménager la RN 162 sur cette section.

Caractéristiques

La section de Martigné-sur-Mayenne/Sacé est encadrée par deux tronçons à 2x2 voies :

- Louverné, aménagé en 1998,
- Martigné-sur-Mayenne/Moulay, réalisé dans les années 1980, mais avec carrefours à niveau.

Aussi, par souci de cohérence d'itinéraire et face à un trafic élevé supérieur à 12 000 véhicules/jour, un aménagement à 2x2 voies est donc proposé pour cette section de 7 km.

Une étude d'opportunité de phase 2 est préconisée et permettra de :

- identifier les enjeux du territoire,
- définir les partis d'aménagement répondant aux besoins en mobilité et appréhender leur faisabilité au regard des contraintes environnementales (biodiversité, patrimoine, cadre de vie, santé, ressources...),
- comparer les différentes solutions, concerter avec le public et retenir une variante.

Ce choix fera l'objet d'une expertise détaillée pour être proposée à l'enquête publique.

Cette étape sera menée sur la durée du présent PRD 2022 - 2028.



En attente du taux de participation de la Région dans le cadre du réseau routier d'intérêt régional inscrit au Schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES ENTRE LAVAL ET LE LION-D'ANGERS

RN 162

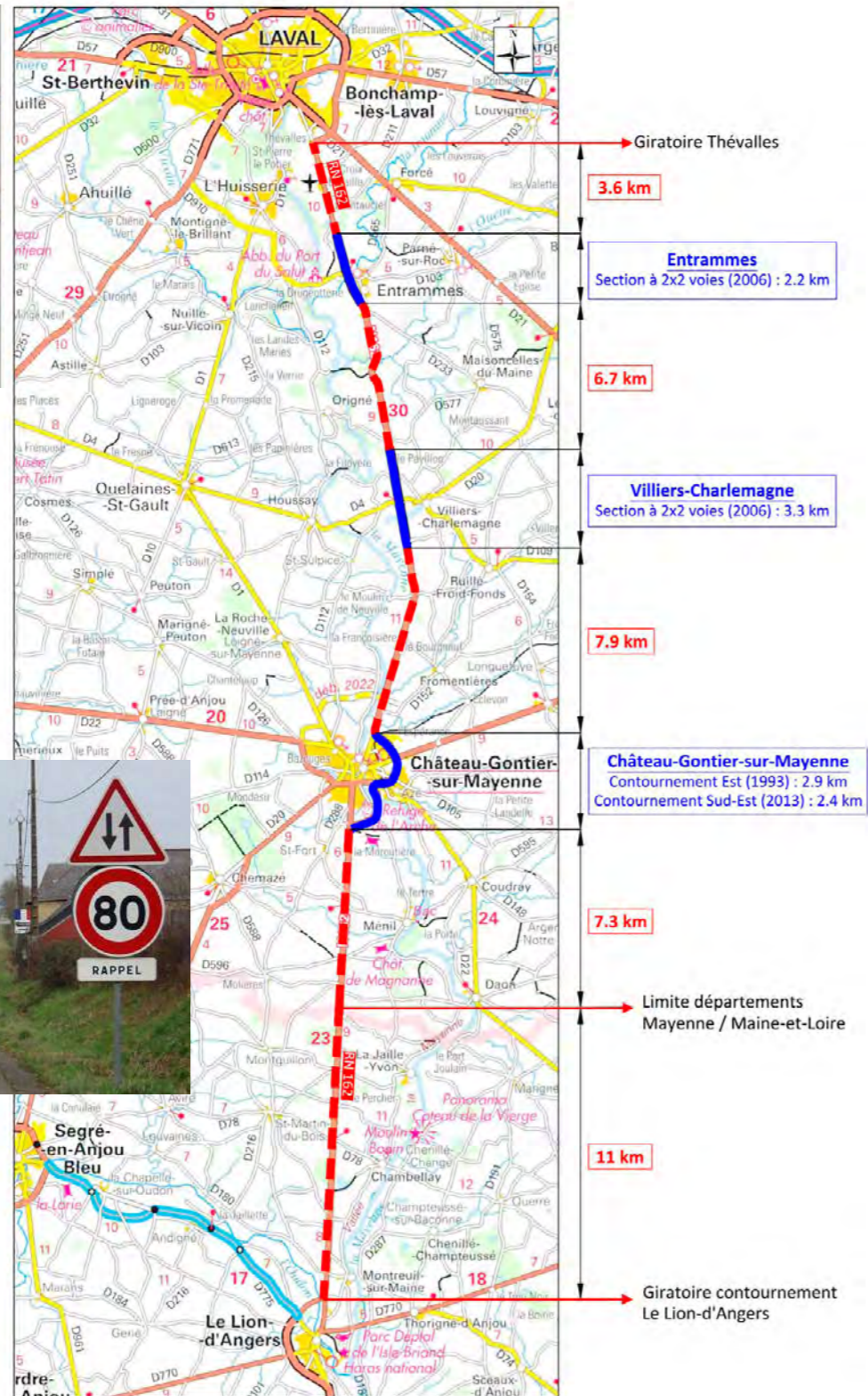


Département de la Mayenne

Linéaire aménagé : 10,8 km
Linéaire à aménager : 25,5 km

Département du Maine-et-Loire

Linéaire à aménager : 11 km



CONTEXTE

Situation

La RN 162, entre Mayenne, Laval et Le Lion d'Angers représente une liaison d'intérêt régional, reliant le sud de la Normandie, le nord Mayenne et Angers au réseau autoroutier A81, A11, A85 et A87.

Avec près de 9 000 véhicules/jour dont 12 % de PL, elle constitue l'un des axes de transit les plus empruntés du département de la Mayenne et la liaison principale avec Nantes et Angers.

Décisions antérieures

Au regard de l'enjeu de mobilité conféré à cet axe structurant et face à la confirmation de l'État du peu d'intérêt de finaliser la mise à 2x2 voies de la RN 162, le Département de la Mayenne a exprimé sa volonté d'aménager cette infrastructure et l'avait déjà inscrite dans son *Plan routier départemental précédent 2016 – 2021* validé le 6 mars 2017.

Par ailleurs, le transfert de la RN 162 vers le réseau départemental, sur sa section Laval – Le Lion-d'Angers, figure parmi les mesures du *Contrat d'avenir des Pays de la Loire* signé le 8 février 2019. Dans l'attente de la promulgation des décrets d'application de la *Loi 3Ds*, (*Loi relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale*), les CD 53 et 49 sont prêts à s'investir pour aménager la RN 162 sur cette section.

Caractéristiques

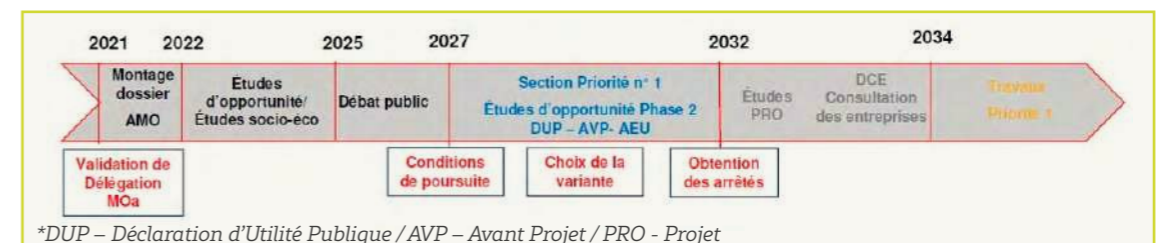
La section entre Laval et le Lion-d'Angers, d'une longueur de 47 km, est actuellement aménagée à 1x2 voies et comprend sur son linéaire :

- un créneau à 3 voies au droit de la Vallée de l'Ouette,
- deux créneaux à 2x2 voies au niveau d'Entrammes et de Villiers-Charlemagne.

Afin d'aménager les 25 km sur le territoire mayennais et les 11 km sur le sol angevin, une étude d'opportunité de phase 1, avec débat public, est nécessaire sur l'ensemble de l'itinéraire pour :

- identifier les enjeux du territoire,
- définir les aménagements répondant aux besoins en mobilité et appréhender leur faisabilité,
- prioriser l'aménagement des sections au regard du contexte.

Cette étape sera menée sur la durée du présent PRD 2022 – 2028.



Opération conditionnée :

- Au transfert de la RN 162 dans le cadre de la *Loi 3Ds*,
- À une convention pour la conduite et le financement de l'opération entre les deux Départements

Estimation janvier 2016 sur base de ratios théoriques

200 M€ HT

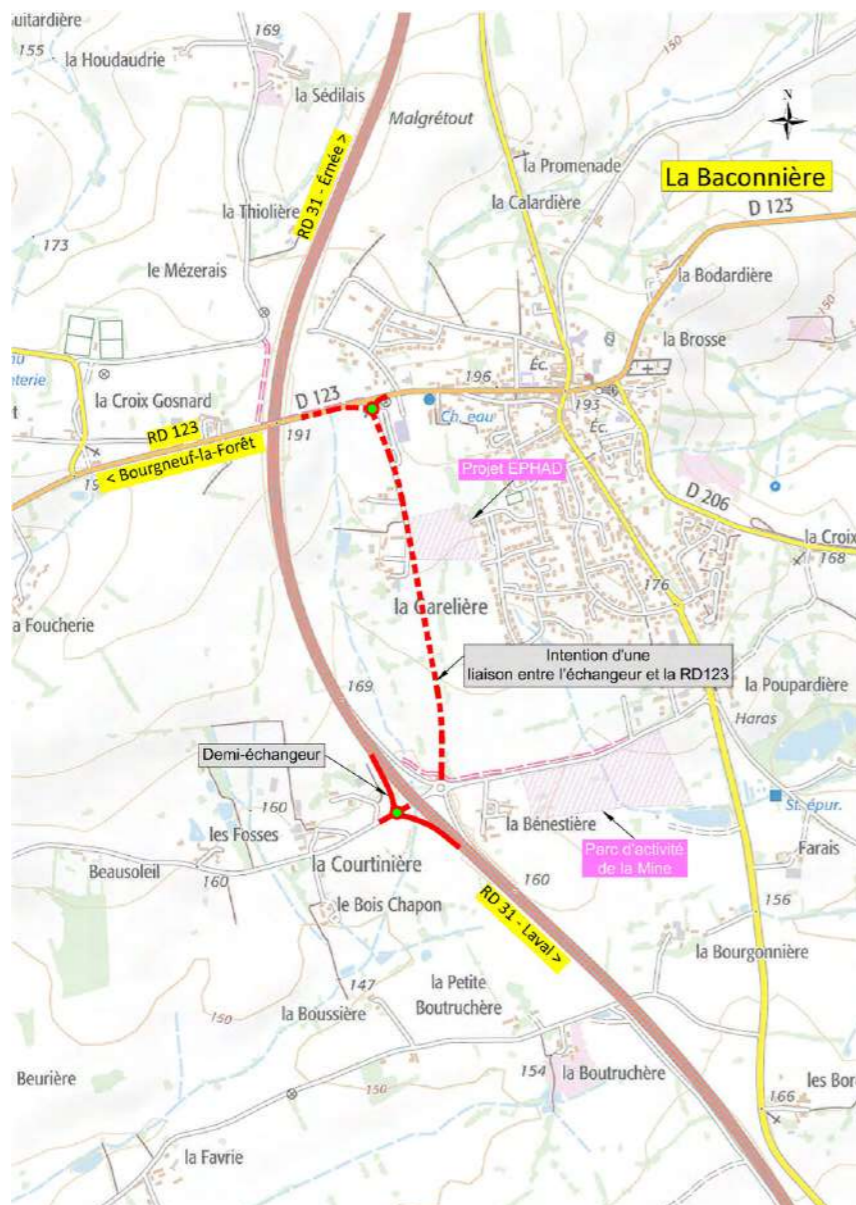
Longueur aménagement en 2x2 voies

36,5 km

Clés de financement

En attente du taux de participation de la Région dans le cadre du réseau routier d'intérêt régional inscrit au *Schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)*.

RD 31 - RD 123
DEMI-ÉCHANGEUR DE LA MINE ET LIAISON RD 123 / ÉCHANGEUR



CONTEXTE

Situation

La RD 31 constitue un axe structurant pour le Département de la Mayenne. Cet itinéraire de 25 km entre Laval et Ernée, classé *Route à grande circulation*, est actuellement aménagé à 2x2 voies entre l'A81 à la sortie de Laval et l'échangeur de Chailland sur un linéaire de 15 km.

Conformément au projet de déviation de La Baconnière, déclaré d'utilité publique en 2004, un demi-échangeur a été réalisé au sud de la commune, au droit du *Chemin de la Mine*.

Aujourd'hui, avec l'approbation des élus locaux et face au développement de La Baconnière, le Département souhaite finaliser l'échangeur de la Mine et faciliter l'aménagement d'une voie de liaison entre la RD 123 et ce point d'échange afin :

- de permettre un accès direct à la commune de La Baconnière et sa zone d'activité depuis la RD 31, sans traversée du bourg,
- de faciliter la desserte du futur EPHAD prévu pour 2023.

Grandes étapes

Plusieurs rencontres se sont déroulées au courant de l'année 2021 entre les représentants de la commune de La Baconnière, de l'EPHAD et du Département pour échanger sur les conditions de desserte de La Baconnière et de ses équipements.

Le 1^{er} avril 2021, le Conseil municipal a validé le principe d'aménagement d'une voie de liaison RD 123 – Échangeur de la Mine.

Afin de conduire cette opération, le Département a initié au second semestre 2021 des expertises environnementales au vu d'une présentation aux services instructeurs qui décideront en 2022 des procédures à conduire.

Aussi, le déroulement de la présente opération ne pourra être défini qu'à réception de l'avis de la DREAL sur ce dossier. Le planning ci-dessous est proposé pour le cas le plus défavorable d'une prescription d'étude d'impact.



*EO 1 – Études opportunité n°1 / DUP – Déclaration d'Utilité Publique / PRO – Projet / AEU – Autorisation environnementale unique

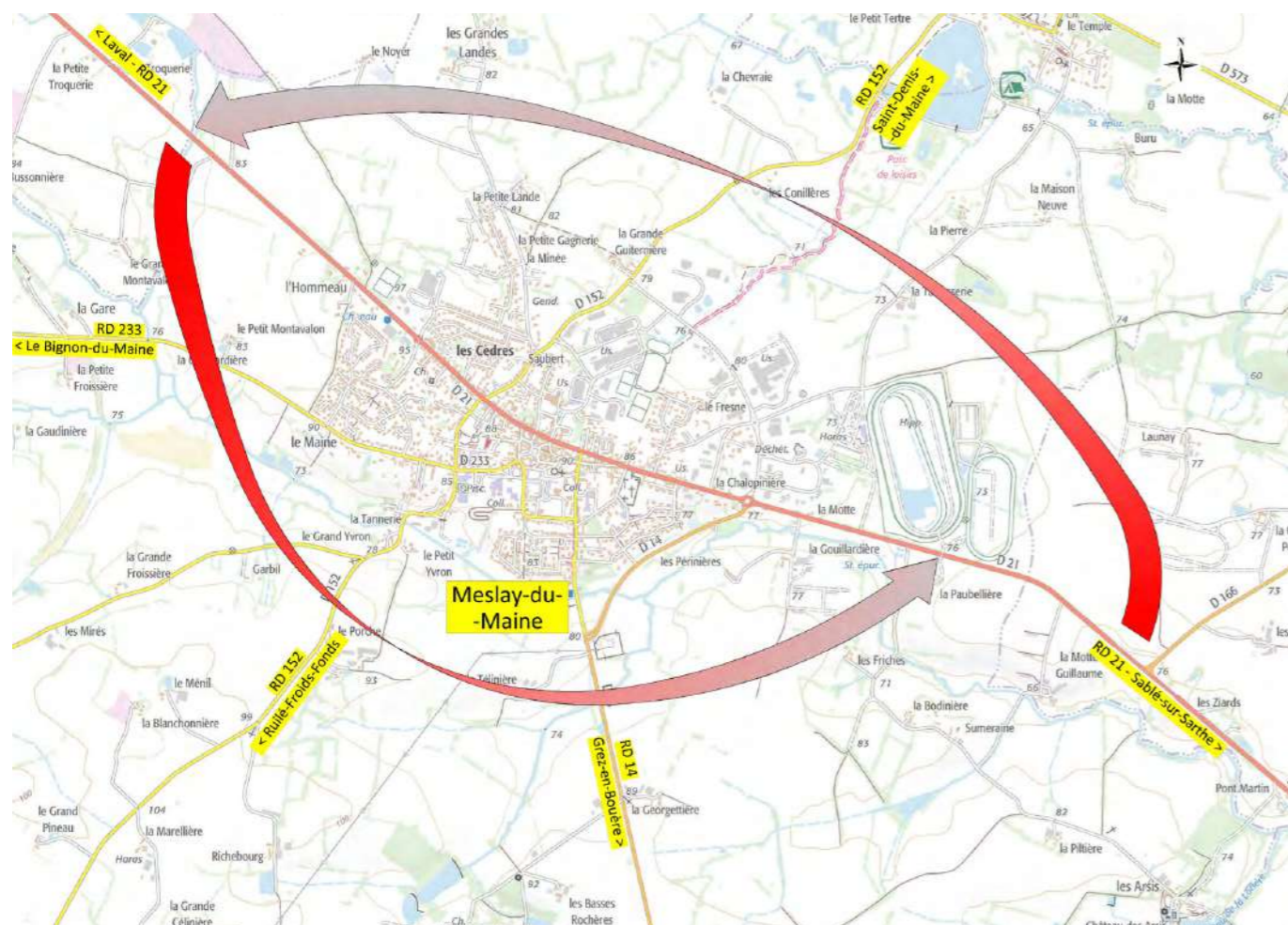
Estimation 2021 – 1/2 Échangeur
1,5 M€ HT

Estimation voie de liaison (1 km)
1,5 M€ HT

Clés de financement

Demi-échangeur : au regard d'une inscription sur le réseau routier d'intérêt régional, le financement de l'échangeur sur la RD 31 sera assuré par la Région et le Département. En attente d'information sur les répartitions respectives de ce financement dans le cadre du *Schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)*.

- Voie de liaison** :
- Département : 30 %
 - Collectivités locales : 70 %



CONTEXTE

Situation

La commune de Meslay-du-Maine est traversée par la RD 21, partie intégrante de l'itinéraire Laval – La Flèche – Tours, classé dans le réseau structurant stratégique de la Région. Aujourd'hui, cette traversée s'effectue dans des conditions difficiles au regard des voies étroites et peu adaptées au niveau de trafic élevé à hauteur de 5 600 véhicules/jour dont plus de 800 poids lourds (valeur 2018).

Ainsi, le contournement permettra d'assurer dans de meilleures conditions de circulation, le trafic de transit entre La Mayenne et la Région Centre. Il offrira l'opportunité de réduire significativement les déplacements motorisés et les nuisances dans le centre-ville et favorisera les déplacements locaux et les circulations douces de façon sécurisée.

Le projet de contournement du centre-bourg est inscrit dans la stratégie de développement de la commune (PADD du PLUi du *Pays de Meslay-Grez*).

Historique

Évoquées depuis plus de 20 ans, les premières investigations pour un contournement de Meslay-du-Maine remontent au début des années 2000 avec le lancement d'études d'opportunité dans l'objectif d'inscrire un emplacement réservé dans les documents d'urbanisme.

Depuis 2006, le projet a fait l'objet de décisions successives :

- 2002 : validation par le Conseil municipal du tracé nord et inscription en emplacement réservé au POS,
- 2006 et 2008 : inscription au *Schéma d'investissement routier départemental et au Protocole de désenclavement urbain et rural* Région / CD 53,
- 2010 : suspension des études par délibération communale,
- 2013 : suppression de l'emplacement réservé par la Commune,
- 2015 : intention d'un tracé par le sud inscrit au PADD,
- 2016 : analyse de solutions alternatives par des voies existantes.

Étape à venir

Afin de rechercher les partis d'aménagement les plus appropriés au regard des besoins en mobilité et des enjeux du territoire, une étude d'opportunité de niveau 1 devra être conduite.



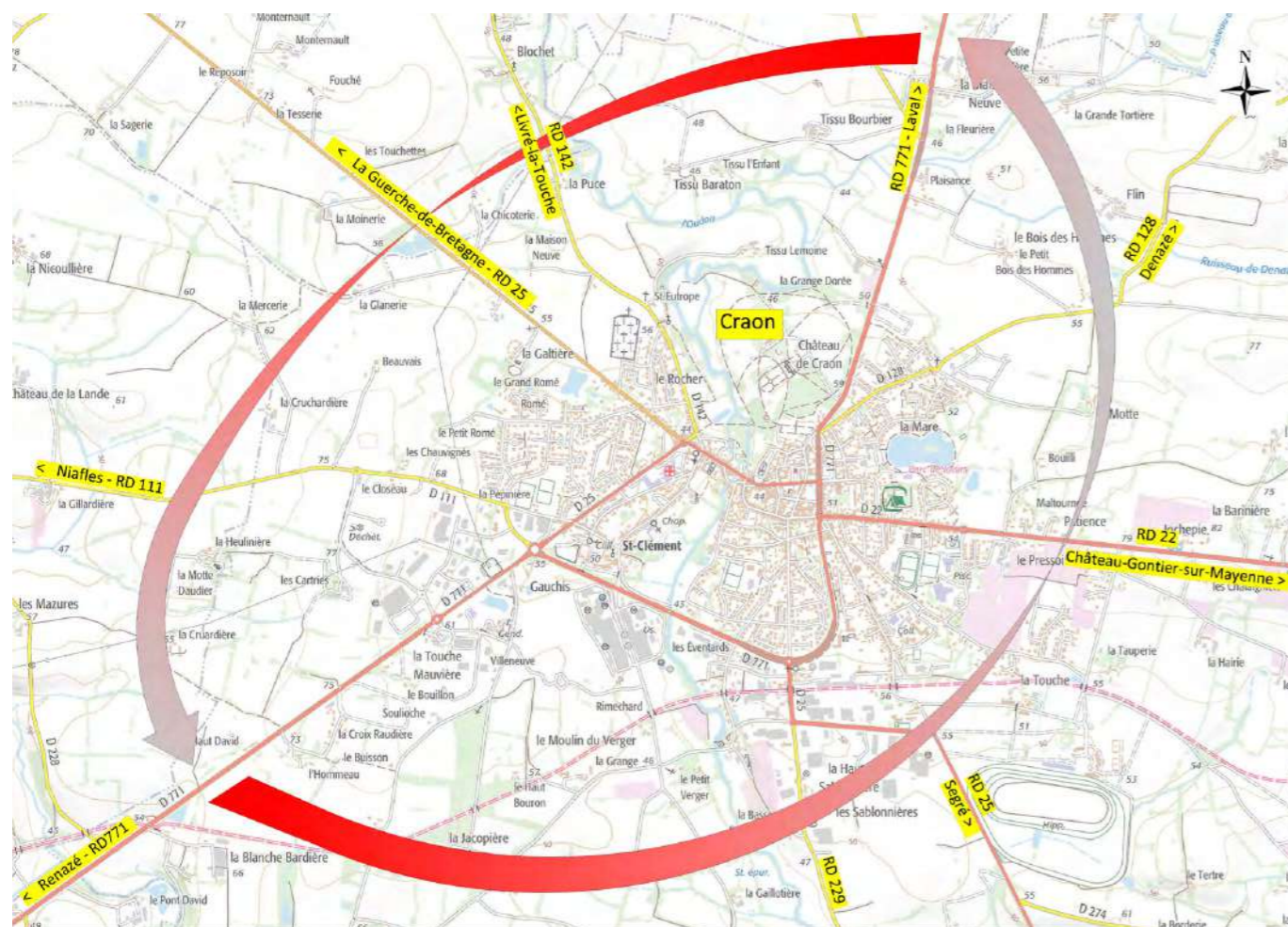
*DUP – Déclaration d'Utilité Publique / AVP – Avant Projet / PRO – Projet / AEU – Autorisation environnementale unique

Estimation sommaire
 Dans l'attente du choix d'un parti d'aménagement

Clés de financement

En attente du taux de participation de la Région dans le cadre du réseau routier d'intérêt régional inscrit au *Schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)*.

**RD 771
CONTOURNEMENT DE CRAON**



CONTEXTE

Situation

La commune de Craon est traversée par la RD 771, classée dans le réseau structurant de la Région et répertoriée comme axe stratégique d'importance régionale. Aujourd'hui, cette traversée s'effectue dans des conditions complexes au regard des voies peu adaptées au niveau de trafic élevé à hauteur de 5 000 véhicules/jour dont plus de 500 poids lourds (valeur 2018).

Ainsi, le contournement permettra d'assurer dans de meilleures conditions de circulation le trafic de transit permettant ainsi de renforcer et de favoriser les échanges économiques entre Laval et la façade atlantique. Il offrira l'opportunité de réduire significativement les déplacements motorisés et les nuisances dans le centre-ville de Craon et favorisera les déplacements locaux et les circulations douces de façon sécurisée.

Historique

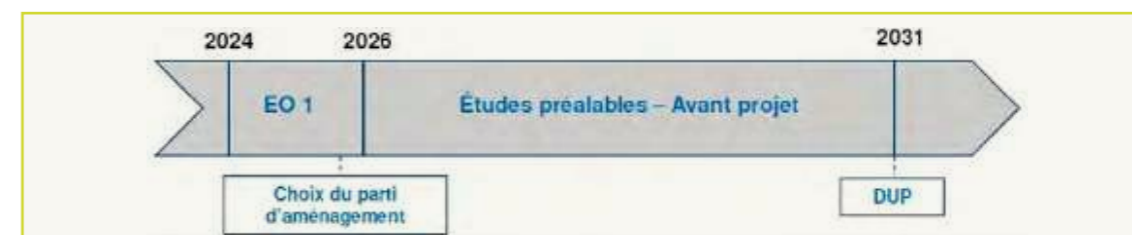
Dès 2007, les élus départementaux avaient déjà alerté les acteurs locaux de la nécessité de contourner Craon au regard des conditions de circulation dans le centre-ville, sans qu'aucune réflexion n'ait été poursuivie en ce sens. En l'absence d'études, le PLU de Craon de 2011 mentionnait, simplement, la possibilité à long terme d'une déviation nord-ouest de l'agglomération.

Dans le Document d'orientation et d'objectifs et le Projet d'aménagement et de développement durable du SCoT de Pays de Craon, validé en juin 2015, l'opportunité d'une réflexion portant sur le projet de déviation de Craon est évoquée.

Aujourd'hui, les élus locaux souhaitent s'interroger sur la possibilité d'un contournement de Craon à terme.

Étape à venir

Afin de rechercher les partis d'aménagement les plus appropriés au regard des besoins en mobilité et des enjeux du territoire, une étude d'opportunité de niveau 1 devra être conduite.

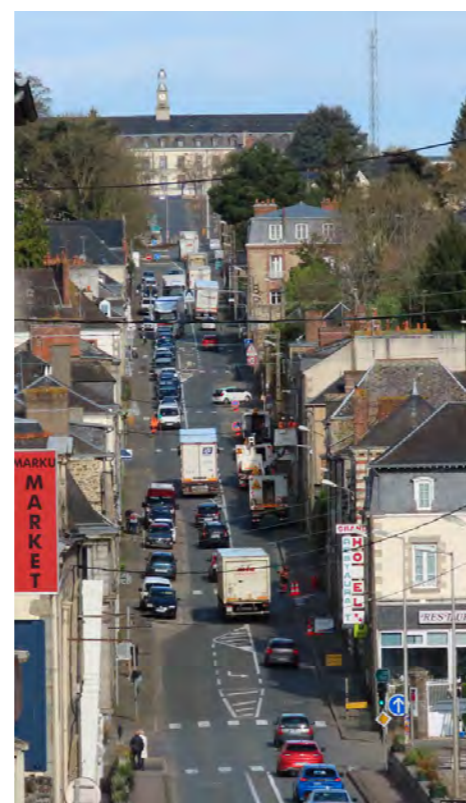
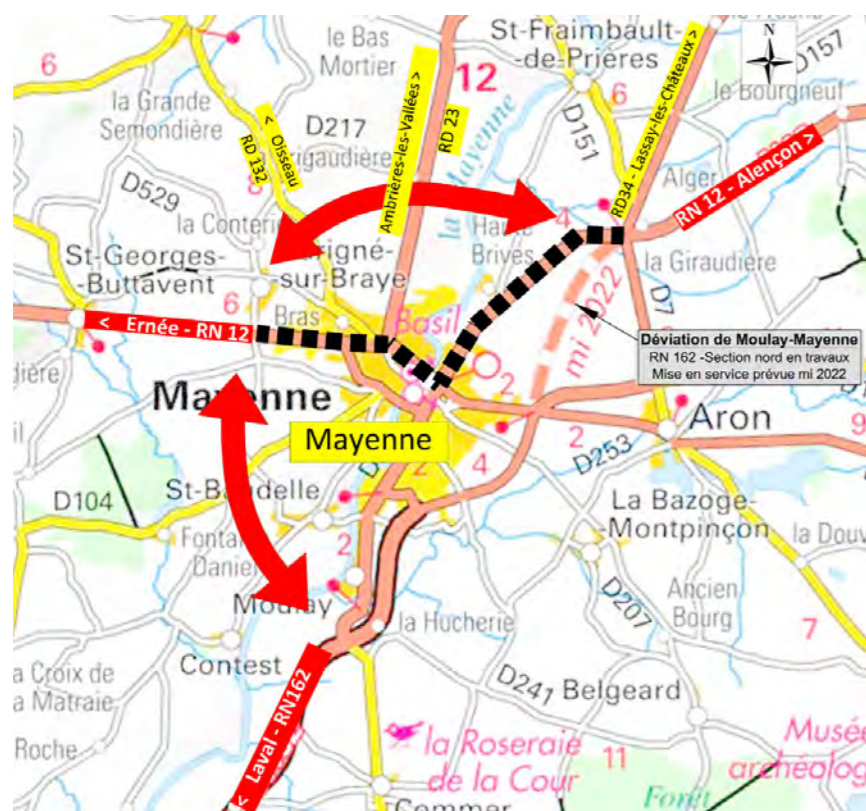


*DUP – Déclaration d'Utilité Publique / AVP – Avant Projet / PRO – Projet / AEU – Autorisation environnementale unique

Estimation sommaire
Dans l'attente du choix d'un parti d'aménagement

Clés de financement

En attente du taux de participation de la Région dans le cadre du réseau routier d'intérêt régional inscrit au Schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).



CONTEXTE

Situation

La RN 12 entre Alençon et Fougères (110 km) constitue un itinéraire secondaire entre Paris et Rennes via Dreux, Alençon et Mayenne, la liaison principale étant assurée par l'A11, l'A81 puis la RN 157.

La ville de Mayenne, carrefour d'importance au sein du département de la Mayenne, est aujourd'hui contournée par la déviation est de la RN 162, dont le dernier tronçon entre la route d'Aron (RD 35) et la route d'Alençon (RN 12) est en cours de construction pour une mise en service envisagée mi 2022.

Pour autant, la RN 12, axe structurant est/ouest, franchit toujours son cœur urbain. Aujourd'hui, avec un trafic de plus de 5 000 véhicules/jour dont près de 800 poids lourds, cette traversée s'effectue dans des conditions difficiles au regard du contexte très urbain et non adapté.

Un nouveau contournement offrirait l'opportunité de réduire significativement les déplacements motorisés et les nuisances dans le centre-ville et favoriserait les déplacements locaux et les circulations douces de façon sécurisée.

Dans l'attente de la promulgation des décrets d'application de la Loi 3Ds, le Département peut initier, en partenariat avec les collectivités locales, les réflexions visant à la poursuite du contournement de Mayenne.

Historique

Évoqué depuis plus de 70 ans, ce contournement a fait l'objet de nombreuses propositions de tracés dans l'objectif d'inscrire un emplacement réservé dans les documents d'urbanisme.

Dans le SCoT du Pays de Mayenne, approuvé en janvier 2008, un tracé d'intention démontre la volonté des élus locaux de délester la ville de Mayenne de son trafic de transit.

En 2011, l'aménagement de la RN 12 entre Alençon et Fougères a fait l'objet d'études, à l'échelle de tout l'itinéraire, menées sous le pilotage du Préfet de Région. Par courrier du 10 avril 2015, le Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche a retenu comme parti d'aménagement pour la RN 12, la requalification environnementale, l'aménagement sur place (carrefours, traversées d'agglomérations et créneaux de dépassement), les déviations d'Ernée et de Beaucé en priorité n° 1, et celles de Mayenne et de Pré-en-Pail en priorité n° 2.

Depuis 2021, les élus locaux souhaitent à nouveau s'interroger sur la possibilité d'un contournement de Mayenne.

Étape à venir

Afin de rechercher les partis d'aménagement les plus appropriés au regard des besoins en mobilité et des enjeux du territoire, une étude d'opportunité de niveau 1 devra être conduite.

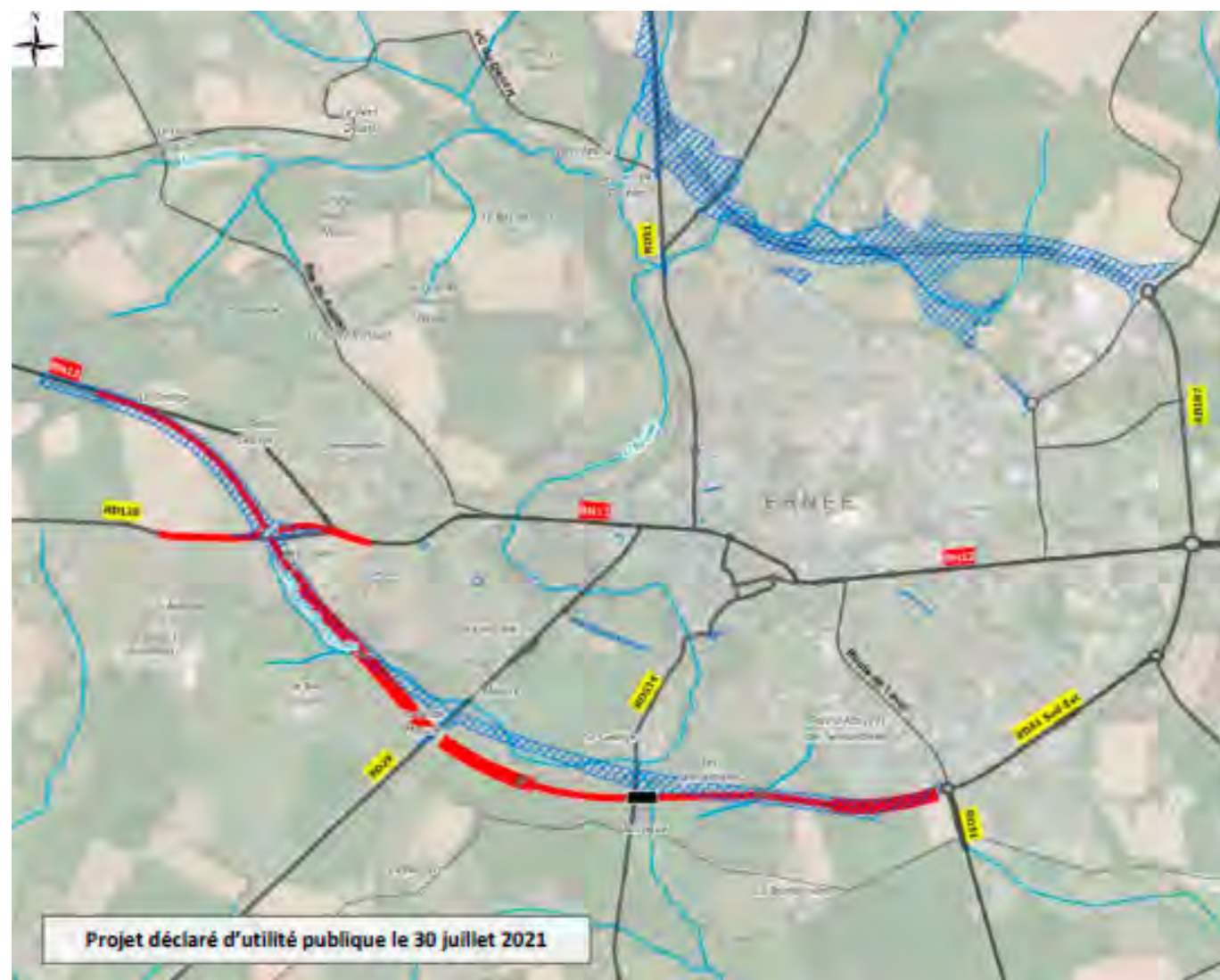


En attente du taux de participation de la Région dans le cadre du réseau routier d'intérêt régional inscrit au Schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

RN 12
DÉVIATION SUD D'ERNÉE



■ Viaduc sur L'Ernée



CONTEXTE

Situation

La RN 12 entre Alençon et Fougères (110 km) constitue un itinéraire secondaire entre Paris et Rennes via Dreux, Alençon et Mayenne, la liaison principale étant assurée par l'A11, l'A81 puis la RN 157.

Traversée par deux infrastructures structurantes à l'échelle régionale que sont la RN 12 (axe historique Paris – Bretagne) et la RD 31 (axe Laval vers la Manche), Ernée constitue un carrefour d'importance au sein du département de la Mayenne.

Si la mise en service en 2019 du contournement nord par la RD 31 a permis au flux nord/sud de ne plus circuler dans le centre-ville, le passage par le centre-ville est toujours obligatoire pour tous les déplacements nord/ouest du territoire via la RD 31 et pour le trafic est/ouest via la RN 12.

Afin d'extraire ce fort trafic de transit (11 000 véhicules/jour dont 13 % de poids lourds), un projet de déviation d'Ernée a été initié par l'État en 2016.

Ainsi, cette nouvelle liaison permettra d'assurer dans de meilleures conditions de circulation le trafic de transit et contribuera ainsi à consolider l'attractivité du territoire. Dans le même temps, elle réduira les déplacements motorisés et les nuisances dans le centre-ville d'Ernée et permettra d'apaiser les circulations douces.

Grandes étapes

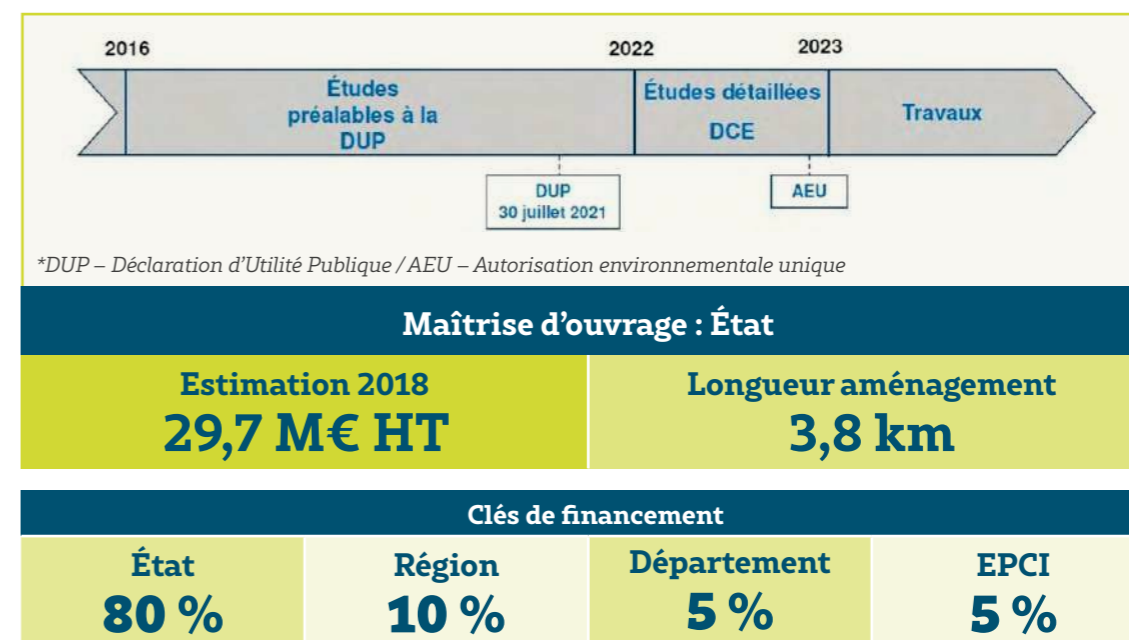
Au terme de 5 ans d'études préalables et de concertation, l'opération de déviation d'Ernée – RN 12 a été déclarée d'utilité publique le 30 juillet 2021 par arrêté préfectoral.

Les études pour l'obtention des autorisations environnementales et la procédure d'aménagement foncier agricole forestier et environnemental vont se poursuivre en 2022 pour un démarrage des travaux envisagé de façon optimale en 2023. L'éventuel transfert de la RN 12 pourra entraîner un transfert de maîtrise d'ouvrage.

Caractéristiques

Afin de répondre aux enjeux du secteur, la déviation est caractérisée par :

- un profil à 2 voies bidirectionnelles adapté aux besoins de développement et de desserte du territoire,
- des carrefours giratoires pour assurer les échanges avec la voirie locale dans un souci de sécurité,
- deux crèneaux de dépassement courts en sortie de giratoire,
- un ouvrage dimensionné dans le respect des réglementations environnementales et hydrauliques : le viaduc de l'Ernée de 145 m de long.



Dans le cadre du Contrat de Plan État-Région, demande de contractualisation d'un financement régional à hauteur de 10 %.

CONTOURNEMENT D'INTÉRÊT LOCAL

Participation du Département
avec déclassement corrélatif des RD
en agglomération
30 % du montant HT

**SÉCURISATION D'UN CARREFOUR RD / VC
HORS AGGLOMÉRATION**

Participation du demandeur :
50 % du montant HT
foncier, études et travaux

**AMÉNAGEMENT DE SÉCURITÉ EN ENTRÉE DE
BOURG ET EN TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATION**

Appui via le dispositif
Amendes de police

**PRINCIPAUX COÛTS D'AMÉNAGEMENTS
NIVEAU ÉTUDES PRÉLIMINAIRES**

2022

Valeur TTC

Section courante

Route à 2 x 2 voies
avec terre plein central (TPC) de 3 m
et bande d'arrêt d'urgence (BAU) de 2,50 m

2,800 M€ / km



Route à 2 x 1 voie
avec bandes dérasées de droite
(7 m + 2 x 1 m revêtus en enrobé)

1,100 M€ / km



Carrefours / Voie douce

Giratoire
de 0,500 à 0,750 M€



Tourne à gauche (TàG)
en plus-value 2 x 1 voie
0,200 à 0,300 M€



Voie douce (niveau terrain naturel)
(largeur : 3 m ; structure : 25 cm de granulats et 4 cm enrobé)

0,050 M€ / km



Ouvrage d'art (OA)

OA passage supérieur
3 000 € à 6 000 € / m²

selon parti architectural (env. 1,5 M€ pour passage sur 2 x 2 voies)



OA passage inférieur
de 2000 € à 3 000 € / m²



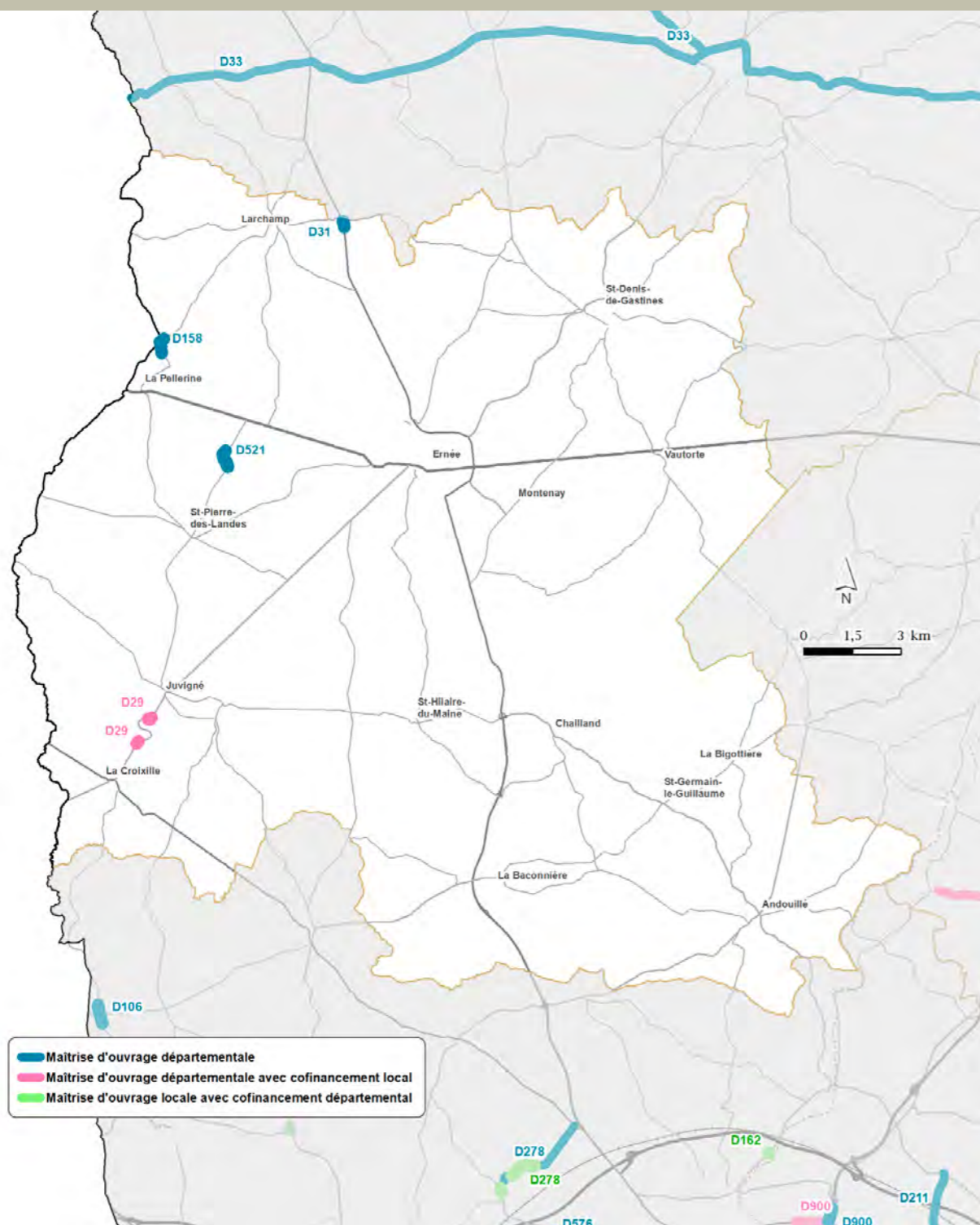
Passage inférieur cyclo-piétonnier-équestre
(cadre 2,50 m x 3 m)

de 6 000 € à 8 000 € / m



1 / Communauté de communes de l'Ernée

Localisation des opérations / l'Ernée



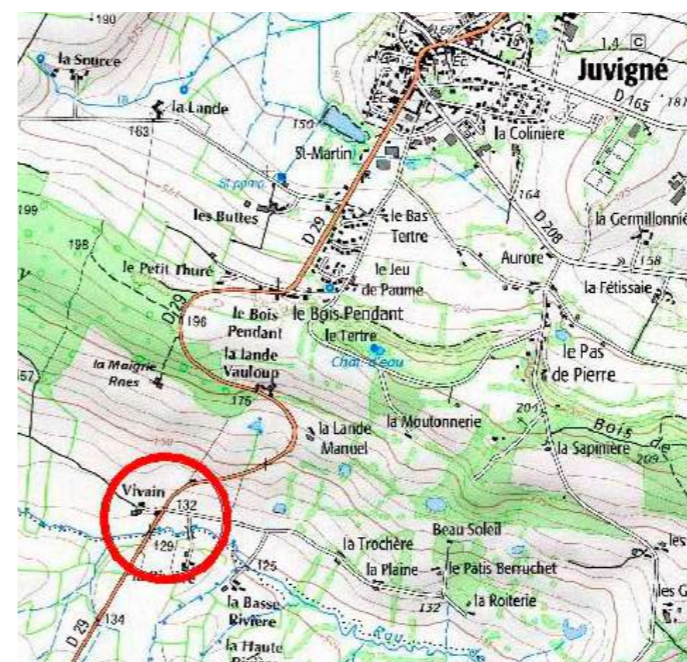
Source : IGN, CD53

Conception et réalisation : CD53/DI/DAFHOT/MSIG - 20/05/2022



P1

RD 29 / JUVIGNÉ DÉGAGEMENT DE VISIBILITÉ VC LA TROCHÈRE



ÉTAT DES LIEUX

- Carrefour entre la VC et la RD manquant de visibilité en direction de Juvigné
- Présence de supports de réseau aérien gênants
- Vitesse importante
- Trafic : 1 400 v/j dont 11,79 % de PL (165)
- Vitesses relevées : V85 : 94 km/h (VL) – 86 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

- Dégagement de visibilité et déplacement des supports ENEDIS

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Négociations foncières à réaliser par la Commune

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 60 000 €
- Financement : 50 % par le Conseil départemental et 50 % par la Commune
- Maîtrise d'ouvrage portée par le Conseil départemental
- Calendrier : 2023

P2

RD 29 / JUVIGNÉ
AMÉNAGEMENT DE SÉCURITÉ AU BOIS PENDANT



ÉTAT DES LIEUX

- Grande courbe circonscrite par un bâti proche
- Vitesse importante constatée
- Sortie de la VC sans visibilité nécessitant d'empiéter sur la chaussée de la RD et présentant un danger
- Présence d'émergences gênant la visibilité
- Trafic : 1 400 v/j dont 11,79 % de PL (165)
- Vitesses relevées : V85 : 94 km/h (VL) – 86 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

- Modification des lieux, aménagement de cette zone habitée pour réduire la largeur de chaussée
- Améliorer la lisibilité des lieux et la visibilité de la sortie de la VC
- Pose de bordures et suppression des émergences gênantes
- Reprise du dévers dans la courbe et modification de la position du STOP

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Négociations foncières à réaliser par la Commune en sortie de VC
- Gestion du puits présent dans le carrefour

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 130 000 €
- Financement : 50 % par le Conseil départemental et 50 % par la Commune
- Maîtrise d'ouvrage portée par le Conseil départemental
- Calendrier : 2023/2024

P2

RD 521 / ST-PIERRE-DES-LANDES
SÉCURISATION DES VIRAGES DE VALGRÉ



ÉTAT DES LIEUX

- Chaussée encaissée, étroite et sinueuse, accotements peu larges aménagés de banquettes
- Présence de bâti gênant la visibilité
- Vitesse importante
- Trafic : 200 v/j dont 8 % de PL (16)
- Vitesses relevées : V85 : 79 km/h (VL) – 74 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

- Renforcement ponctuel des rives de chaussée
- Création de zones de croisement
- Dégagement de visibilité par déconstruction du bâti

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Acquisition foncière du bâtiment
- Autorisation d'urbanisme (permis de démolir)
- Diagnostic amiante, plomb et autres avant déconstruction

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 150 000 €
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Département
- Calendrier : 2023/2024

P3

RD 31/RD 224 / LARCHAMP
SÉCURISATION DU CARREFOUR DE VAUBARBOT



ÉTAT DES LIEUX

- Chaussée RD 31 présentant un profil en travers très bombé
- Chaussée RD 224 arrivant sur le carrefour en forte pente
- Carrefour dont la visibilité est masquée par le bâti en venant de St-Denis-de-Gastines
- Vitesse importante sur RD 31

Routes	Niveaux de trafic	Vitesses relevées	Accidentalité (10 dernières années)
RD 31	2 318 v/j dont 9,5 % PL (220)	99 km/h (VL) – 90 km/h (PL)	1 accident corporel
RD 224	107 v/j dont 14,02 % PL (15)	71 km/h (VL) – 64 km/h (PL)	

AMÉNAGEMENT RETENU

- Déconstruction du bâti situé au sud-est du carrefour
- Modification des profils en long et en travers pour faciliter les manœuvres de tourne-à-droite
- Pose de bordures améliorant la visibilité des lieux
- Reprise des couches de roulement RD 224

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

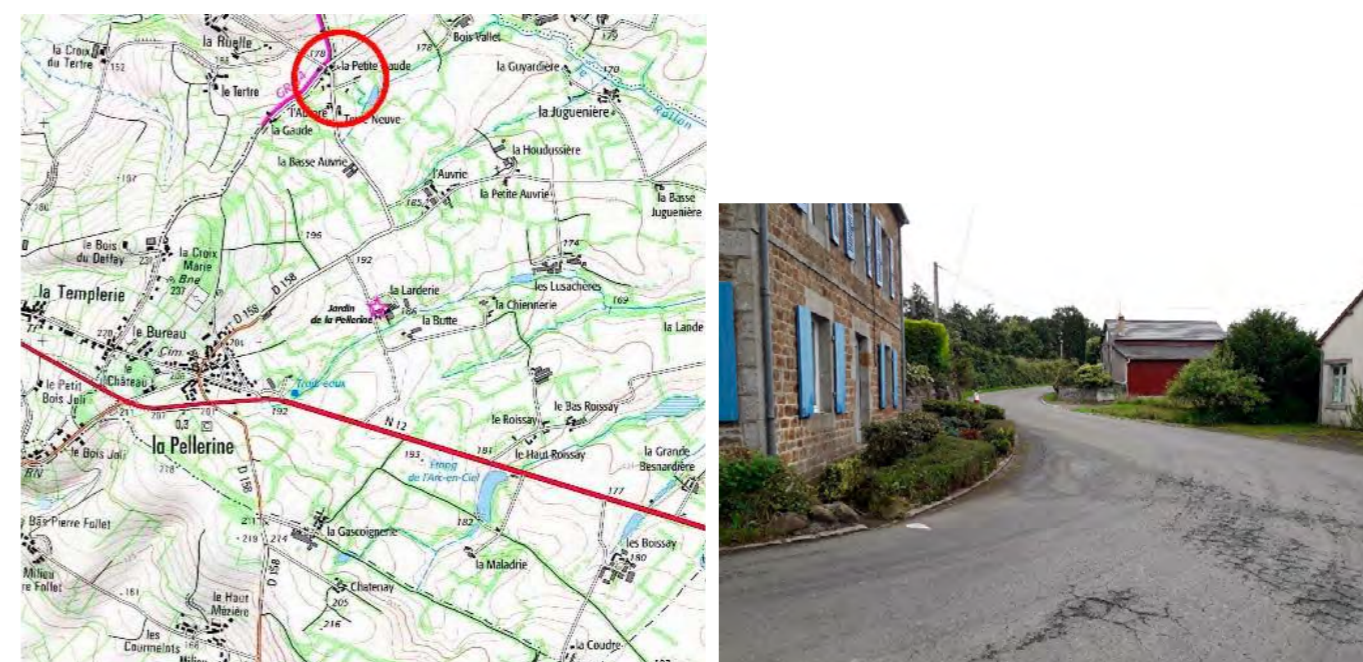
- Acquisition foncière après libération du bâti
- Autorisation d'urbanisme (permis de démolir)
- Diagnostic amiante, plomb et autres avant déconstruction

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 200 000 €
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Conseil départemental
- Calendrier : selon les délais de libération de l'habitation

P3

RD 158 / LA PELLERINE
SÉCURISATION DU VIRAGE AU LIEU-DIT LA GAUDE



ÉTAT DES LIEUX

- Passage régulier de véhicules lourds et de gros gabarits (engins agricoles + PL)
- Habitations situées très proches de la chaussée
- Chaussée endommagée par les girations des véhicules
- Vitesse importante
- Trafic : 245 v/j dont 6,12 % de PL (15)
- Vitesses relevées : V85 : 86 km/h (VL) – 75 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : 1 accident corporel

AMÉNAGEMENT RETENU

- Création d'une voie nouvelle en amont du carrefour pour éviter et contourner la zone habitée
- Réfection de la couche de roulement

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

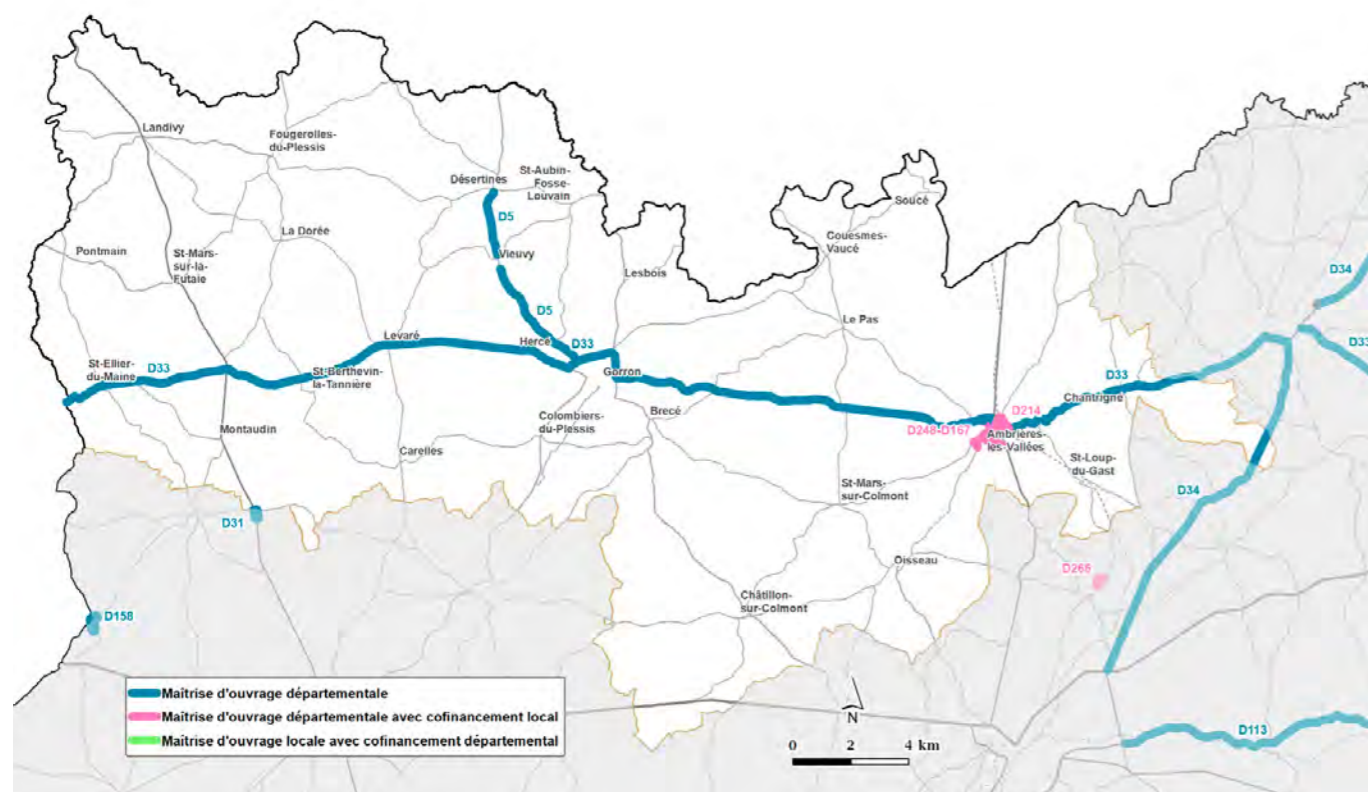
- Négociations foncières à réaliser par le Conseil départemental
- Diagnostic environnemental

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 250 000 €
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Conseil départemental
- Calendrier : suivant négociations foncières

2 / Communauté de communes du Bocage Mayennais

Localisation des opérations / Bocage Mayennais

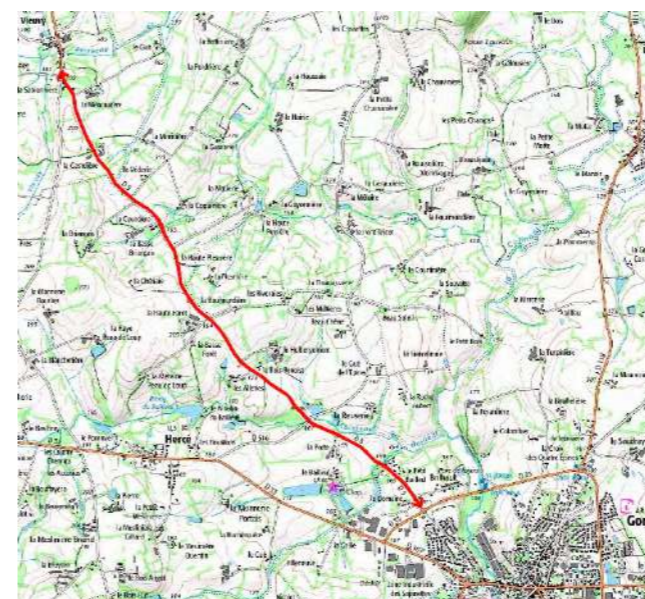


Conception et réalisation : CD53/DL/DAH01/MSIG - 24/03/2022
Source : IGN, CD53



P1

RD 5 / GORRON / VIEUVY
RECALIBRAGE ET ÉLARGISSEMENT



ÉTAT DES LIEUX

- Chaussée de 6,20 m de large avec un trafic PL important, présentant un revêtement en mauvais état
- Axe sinueux avec des accotements étroits
- Trafic : 1 147 v/j dont 10,37 % de PL (125)
- Vitesses relevées : V85 : 85 km/h (VL) – 75 km/h (PL) (2018)
- Accidentalité (10 dernières années) : 1 accident mortel, 1 accident corporel et de nombreuses sorties de route observées

AMÉNAGEMENT RETENU

- Rectification des virages, élargissement de la chaussée à 7 m avec des accotements à 1,50 m
- Longueur de la section à aménager : 4 km
- Réfection de la couche de roulement
- Pertinence/Justification : continuité et phase ultime des travaux de dégagement de visibilité engagés depuis 2016 et terminés en 2021

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Projet soumis à examen au cas par cas avec diagnostic environnemental préalable
- Dossier de déclaration au titre de la Loi sur l'eau : présence de zones humides et ouvrage d'art à déplacer
- Travaux concessionnaires à prévoir

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 3 000 000 € TTC
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Conseil départemental
- Calendrier de réalisation :
 - Diagnostic environnemental et interventions des concessionnaires : 2022
 - Travaux routiers : 2023 / 2024 (sauf si une étude d'impact est imposée)

P1

RD 33 / ÉTUDE D'ITINÉRAIRE DE JAVRON-LES-CHAPELLES À ST-ELLIER-DU-MAINE

Pour mémoire : fiche sur secteurs Mayenne Communauté & CCMA



ÉTAT DES LIEUX

- Largeur chaussée : 6,00 m (variant entre 5,80 m et 6,30 m)
- Largeur accotement : 1,50 m
- Revêtements de chaussée : entretien régulier depuis 2012

Sections	Niveaux de trafic	Vitesses relevées	Accidentalité (10 dernières années)
Chantrigné/Ambrières-les-Vallées	2 175 v/j dont 9,1 % PL (2018)	V85 : 84 km/h (VL) – 75 km/h (PL)	1 accident mortel, 3 corporels
Ambrières-les-Vallées/Gorron	1 780 v/j dont 9,89 % PL	V85 : 100 km/h (VL) – 90 km/h (PL)	1 accident mortel, 3 corporels
Gorron/St-Ellier-du-Maine	2 056 v/j dont 8,4 % PL	V85 : 101 km/h (VL) – 91 km/h (PL)	1 accident mortel, 4 corporels

AMÉNAGEMENT RETENU

- Possible recalibrage de la chaussée qui sera défini par les conclusions de l'étude d'itinéraire portant sur l'ensemble de l'itinéraire compris entre Javron-les-Chapelles, Chantrigné et le département d'Ille-et-Vilaine
- Itinéraire parallèle à la RN 12 desservant le Nord-Mayenne
- Amélioration de l'infrastructure routière et conservation du patrimoine routier

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

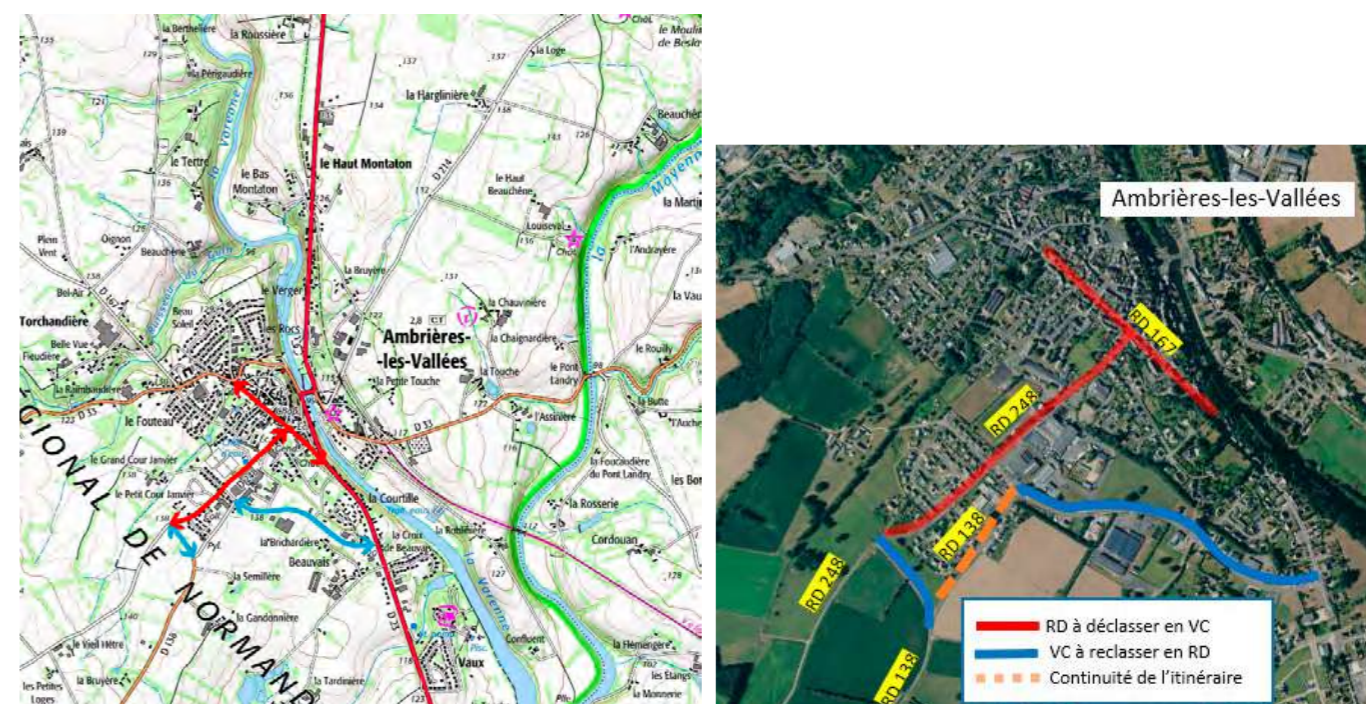
- Projet d'aménagement soumis à autorisation environnementale (nombreuses zones humides)
- Acquisitions foncières à mener (Communes/Département)
- Travaux concessionnaires à prévoir

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif d'étude : 200 000 € TTC
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Conseil départemental
- Calendrier étude : 2023/2024

P2

RD 248-138-167 / AMBRIÈRES-LES-VALLÉES DÉCLASSEMENTS / ÉCHANGES AVEC VC DE LA VALLÉE



ÉTAT DES LIEUX

- Limiter le trafic PL dans l'agglomération d'Ambrières-les-Vallées et formaliser un itinéraire de contournement entre la RD 23, venant de Mayenne et la RD 248 en direction de Saint-Mars-sur-Colmont

Routes	Niveaux de trafic	Vitesses relevées	Accidentalité (10 dernières années)
RD 138	472 v/j dont 4,03 % de PL (19)	V85 : 84 km/h (VL) – 75 km/h (PL)	Néant
RD 167	1 637 v/j dont 5,01 % de PL (82)	V85 : 100 km/h (VL) – 90 km/h (PL)	
RD 248	319 v/j dont 3,45 % de PL (11)	V85 : 101 km/h (VL) – 91 km/h (PL)	

AMÉNAGEMENT RETENU

- Échanger la rue des Vallées (VC) avec la rue de Saint-Mars (RD 248) dans sa partie comprise entre la Route de Oisseau à la rue Guillaume le Conquérant (RD 167)
- Classer en RD le barreau communal entre la RD 138 et la RD 248
- Déclasser en voie communale la RD 167, rue Guillaume le Conquérant entre la RD 23 et la RD 33

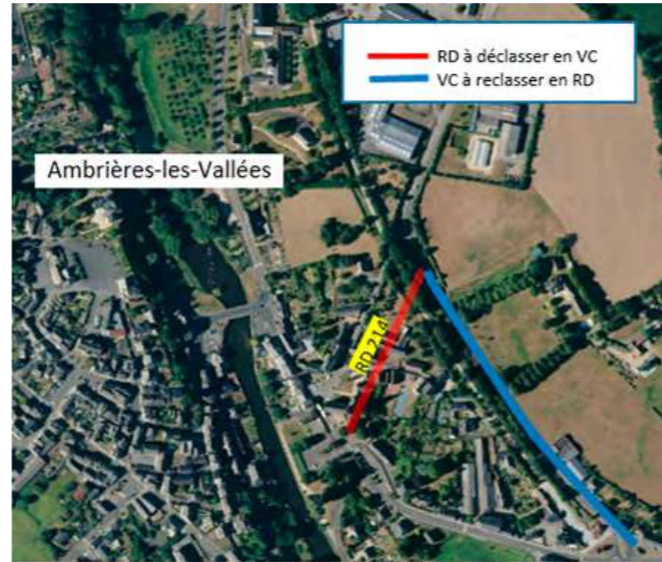
ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Bilan structurel des chaussées et des réseaux gravitaires à réaliser

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : à définir
- Financement : soulte à définir entre la Commune et le Département
- Calendrier : 2022/2024 selon les conclusions du bilan structurel et les éventuels travaux nécessaires

P2

RD 214 / AMBRIÈRES-LES-VALLÉES
ÉCHANGE AVEC LA VC RUE DE LA TOUCHE

ÉTAT DES LIEUX

- Desserte PL de la zone d'activités bordant la route de Cigné (RD 214) par la Rue de La Touche depuis la RD 33 en lieu et place de la rue des Coqueraux (passage limité sous ouvrage d'art de la voie verte), ainsi que la rue des Bruyères débouchant sur la RD 23
- Trafic : 1 420 v/j dont 5,21 % de PL (47)
- Vitesses relevées : V85 : 84 km/h (VL) – 79 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

- Échanger la Rue de la Touche (VC) avec un tronçon de la RD 214, Route de Cigné, comprise entre la RD 33 et la voie verte, passant devant l'église Notre-Dame (rue des Coqueraux)
- Pertinence/Justification : formalisation d'une desserte PL de la zone d'activités

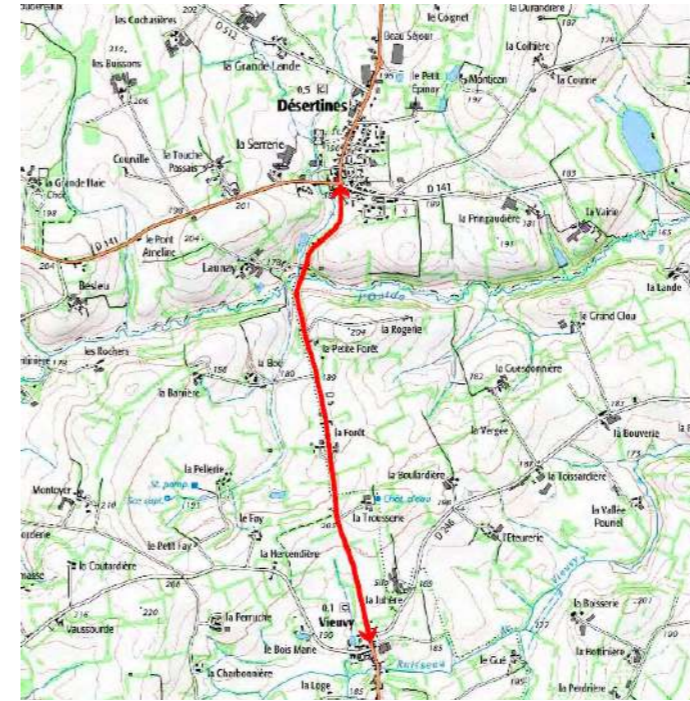
ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Bilan structurel des chaussées et des réseaux enterrés à prévoir
- La rue de La Touche était la RD 414 jusqu'en octobre 1984, année de son déclassement et incorporation dans le domaine public communal

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : à définir
- Financement : soulté à définir entre la Commune et le Département
- Calendrier : 2022/2024 selon les conclusions du bilan structurel et les éventuels travaux nécessaires

P2

RD 5 / VIEUVY / DÉSSERTINES
RECALIBRAGE ET ÉLARGISSEMENT

ÉTAT DES LIEUX

- Logique de cohérence d'itinéraire et d'aménagement de la RD 5 entre Gorrion et le département de La Manche
- Section sinueuse avec des accotements étroits et une chaussée en mauvais état
- Trafic : 655 v/j dont 13,44 % 89 PL (89)
- Vitesses relevées : V85: 105 km/h (VL) – 92 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

- Élargissement de la chaussée à 7 m des accotements à 1,50 m de large et rectification des courbes
- Longueur de la section à aménager : 2,5 km

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

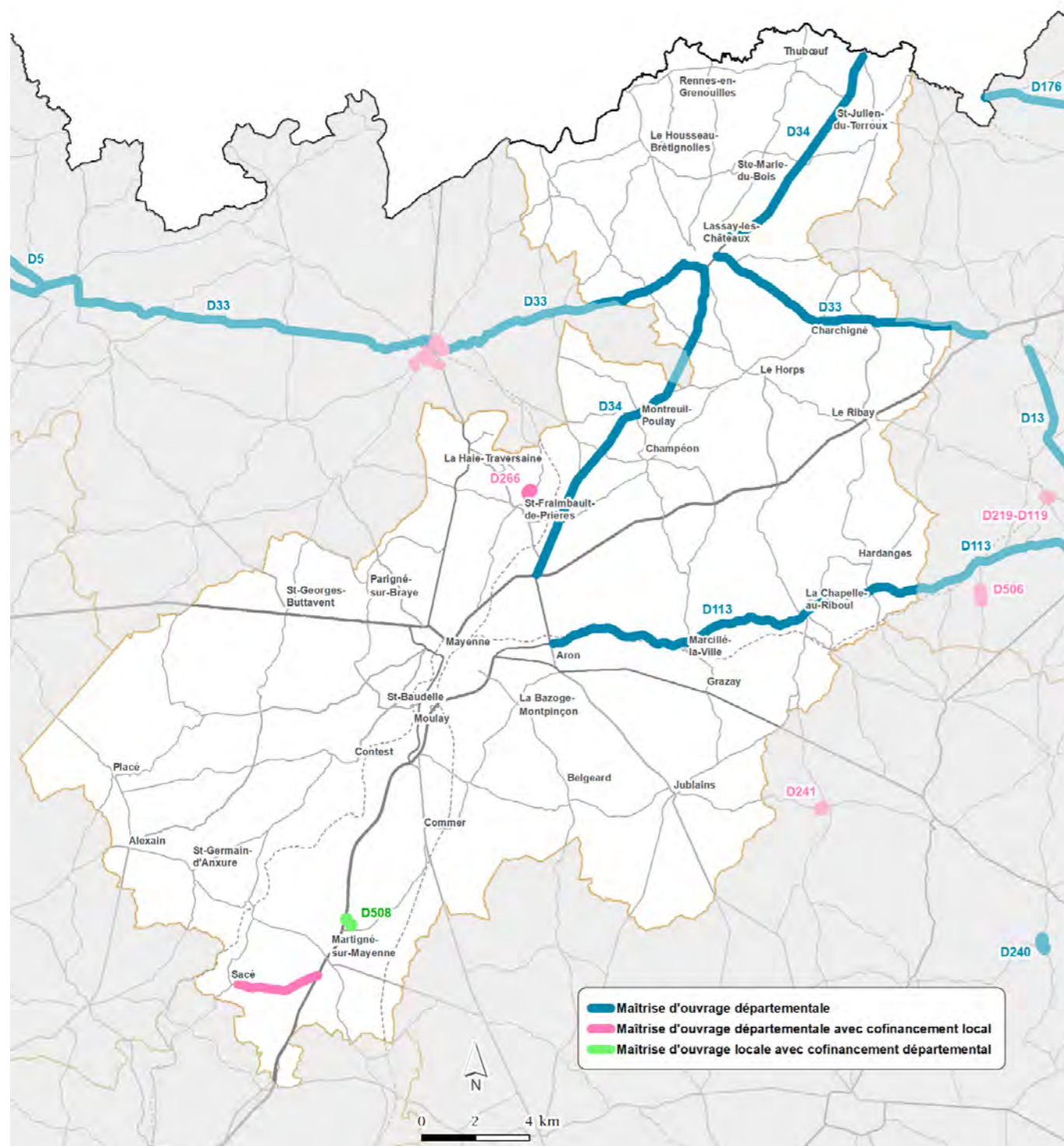
- Projet soumis à autorisation environnementale
- Acquisitions foncières à mener (Communes/Département)
- Travaux concessionnaires à prévoir

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 1 500 000 € TTC
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Conseil départemental
- Calendrier : 2024 - 2027

3 / Mayenne Communauté

Localisation des opérations / Mayenne Communauté

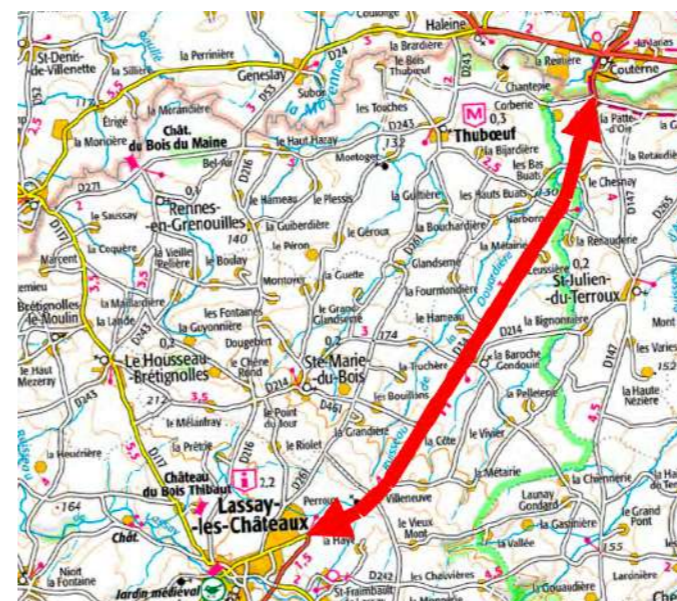


Source : IGN, CD53
Conception et réalisation : CD53/DI/DAFIHOT/MSIG - 24/03/2022



P1

RD 34 / LASSAY-LES-CHÂTEAUX / RIVES D'ANDAINE (61) RECALIBRAGE ET ÉLARGISSEMENT



ÉTAT DES LIEUX

- Chaussée peu large et accotements étroits
- Trafic : 2 930 v/j dont 14,4 % de PL (422)
- Vitesses relevées : V85 : 100 km/h (VL) – 91 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : 1 accident mortel, 6 accidents corporels

AMÉNAGEMENT RETENU

- Élargissement de la chaussée à 7,00 m, des accotements à 2,00 m entre Lassay-les-Châteaux et Rives-d'Andaine (61)
- Longueur de la section à aménager : 7,5 km
- Sécurisation de l'itinéraire faisant partie de l'axe Laval/Caen
- Amélioration de l'infrastructure routière et conservation du patrimoine routier

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

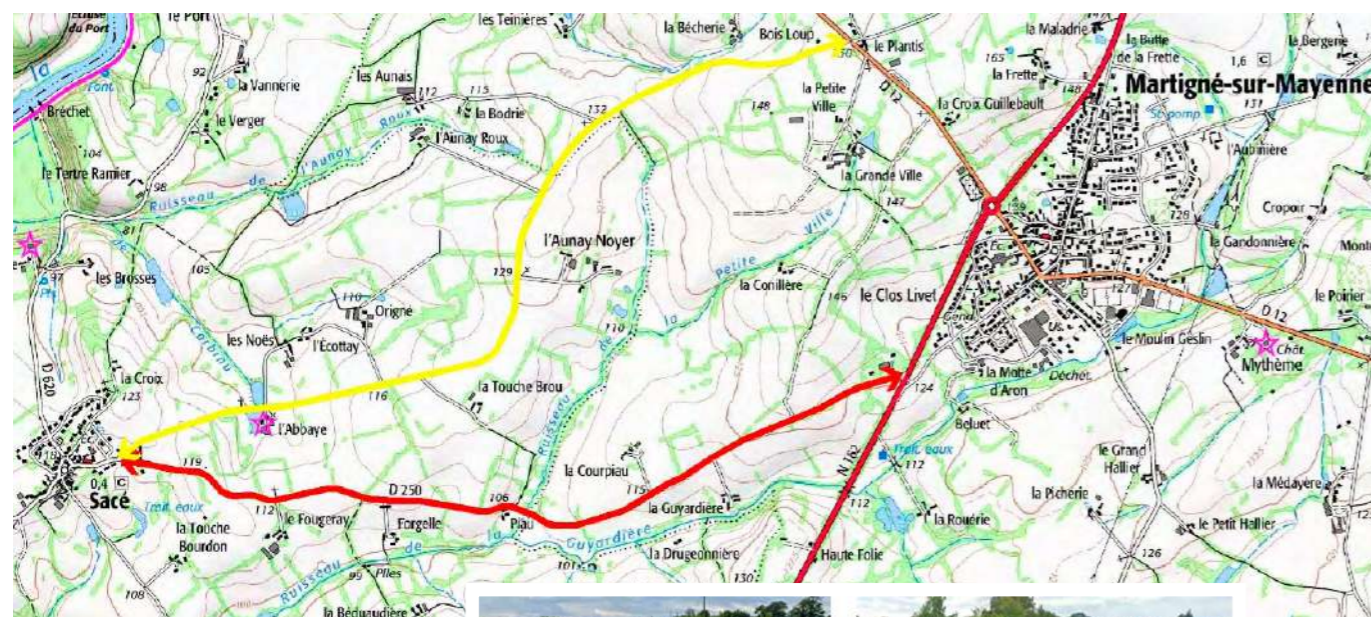
- Étude d'impact environnemental en cours
- Pas d'acquisition foncière possible actuellement sur une section de 600 m empêchant les aménagements (refus des propriétaires)
- Révision du PLUi pour suppression des espaces boisés classés (EBC) existants sur l'itinéraire

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 4 000 000 € TTC
- Financement et maîtrise d'ouvrage par le Conseil départemental
- Calendrier :
 - Révision du PLUi : 2022/2023 (portée par l'intercommunalité)
 - Enquête publique environnementale : 2023
 - Travaux routiers : 2024/2025

P1

RD 250 / SACÉ / MARTIGNÉ-SUR-MAYENNE
ÉCHANGE AVEC LA VC DE L'ABBAYE



VC de l'Abbaye



RD 250

ÉTAT DES LIEUX

- Route de 3^e catégorie, la RD 250 est étroite et sinueuse, débouchant sur la RN 162 par un carrefour interdisant les manœuvres en direction de Mayenne
- Trafic : 146 v/j dont 2,74 % de PL (4)
- Vitesses relevées : V85: 84 km/h (VL) – 89 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

- Échange VC/RD après déclassement/reclassement
- Sécurisation de l'itinéraire vers la RN 162 via la RD 12, en direction de Mayenne, Martigné-sur-Mayenne et Montsûrs dans le cadre de la mise en 2x2 voies de la RN 162

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Réalisation d'un bilan structurel des chaussées
- Accord des deux Communes concernées

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif et financement : soulté à définir Département/Communes
- Calendrier : 2023 selon les conclusions du bilan structurel et les éventuels travaux nécessaires

P1

ÉTUDE D'ITINÉRAIRE / RD 33
DE JAVRON-LES-CHAPELLES À ST-ELLIER-DU-MAINE

Pour mémoire : fiche sur secteurs CCBM & CCMA



ÉTAT DES LIEUX

- Largeur chaussée : 6,00 m (variant entre 5,80 m et 6,30 m)
- Largeur accotement : 1,50 m
- Revêtements de chaussée : entretien régulier depuis 2012

Sections	Niveaux de trafic	Vitesses relevées	Accidentalité (10 dernières années)
Chantrigné/Ambrières-les-Vallées	2 175 v/j dont 9,1 % PL (2018)	V85 : 84 km/h (VL) – 75 km/h (PL)	1 accident mortel, 3 corporels
Ambrières-les-Vallées/Gorrion	1 780 v/j dont 9,89 % PL	V85 : 100 km/h (VL) – 90 km/h (PL)	1 accident mortel, 3 corporels
Gorrion/St-Ellier-du-Maine	2 056 v/j dont 8,4 % PL	V85 : 101 km/h (VL) – 91 km/h (PL)	1 accident mortel, 4 corporels

AMÉNAGEMENT RETENU

- Possible recalibrage de la chaussée qui sera défini par les conclusions de l'étude d'itinéraire portant sur l'ensemble de l'itinéraire compris entre Javron-les-Chapelles, Chantrigné et le département d'Ille-et-Vilaine
- Itinéraire parallèle à la RN 12 desservant le Nord-Mayenne
- Amélioration de l'infrastructure routière et conservation du patrimoine routier

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

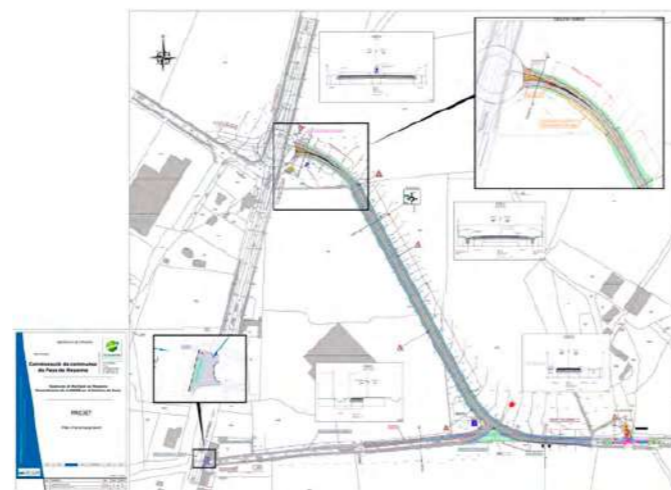
- Projet d'aménagement soumis à autorisation environnementale (nombreuses zones humides)
- Acquisitions foncières à mener (Communes/Département)
- Travaux concessionnaires à prévoir

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif d'étude : 200 000 € TTC
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Conseil départemental
- Calendrier étude : 2023/2024

P2

**RD 508 / MARTIGNÉ-SUR-MAYENNE
CRÉATION D'UNE NOUVELLE VOIE DE RACCORDEMENT
AU GIRATOIRE DU BERRY**



ÉTAT DES LIEUX

- Carrefour RD 508/RN 162 existant rendant les manœuvres en direction de Commer dangereuses en raison notamment de son implantation et de l'étroitesse de la route départementale
- Desserte d'une entreprise et de la zone d'activité par la RD 508
- Trafic : 407 v/j dont 3,69 % de PL (15)
- Vitesses relevées : V85: 100 km/h (VL) – 91 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

- Création d'une voie nouvelle avec raccordement sur le giratoire du Berry afin de pouvoir supprimer l'accès direct à la RN 162
- Longueur de la section à aménager : 500 m

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

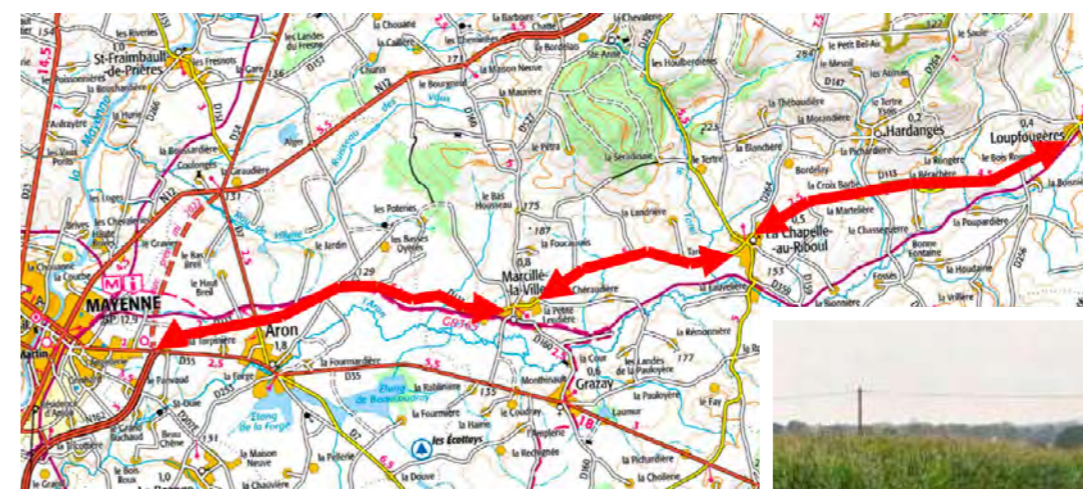
- En attente de décision de Mayenne Communauté

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Maîtrise d'ouvrage : Mayenne Communauté
- Financement du Conseil départemental : 50 000 € (correspondant à la valeur de la couche de roulement)
- Calendrier : non défini

P3

**RD 113 / ARON / HARDANGES
RECALIBRAGE ET AMÉNAGEMENT**



ÉTAT DES LIEUX

- Itinéraire sinueux, accotements étroits avec des sorties de route et des accidents réguliers, trafic important
- Revêtement de chaussée manquant d'adhérence et présentant des déformations

Sections	Niveaux de trafic	Vitesses relevées	Accidentalité (10 dernières années)
Aron/Marcillé-la-Ville	2 763 v/j dont 7,00 % de PL (195)	V85 : 97 km/h (VL) – 90 km/h (PL)	8 accidents corporels sur l'ensemble de la section
Marcillé-la-Ville/Loupfougères	1 621 v/j dont 7,65 % de PL (124)	V85 : 99 km/h (VL) – 89 km/h (PL)	

AMÉNAGEMENT RETENU

- Sécurisation de l'itinéraire Mayenne/Villaines-la-Juhel par des aménagements de sécurité ponctuels
- Dégagements de visibilité, renforcement ponctuel des rives de chaussée
- Réfection de la couche de roulement
- Longueur de la section à aménager : 11 km

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Acquisitions foncières à mener
- Probable déplacement de supports de réseaux aériens

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 550 000 € TTC
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Conseil départemental
- Calendrier : 2024 - 2025

P3

RD 266 / ST-FRAIMBAULT-DE-PRIÈRES
SÉCURISATION DU CARREFOUR DE LA VC ST-GEORGES-DE-L'ISLE

ÉTAT DES LIEUX

- Route présentant des profils empêchant une bonne visibilité de l'intersection
- Manque de visibilité globale
- Site représentant un intérêt touristique non négligeable
- Trafic : 260 v/j dont 3,85 % PL (10)
- Vitesses relevées : V85 VL : 79 km/h ; PL : 73 km/h
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

- Améliorer la visibilité, et la lisibilité du carrefour, sécuriser la sortie de la VC de St-Georges-de-l'Isle
- Dégagement de visibilité, reprise de la sortie de la VC de St-Georges-de-l'Isle, reprise du profil en travers
- Projet englobant le carrefour de la RD avec le CR n°1

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Acquisitions foncières
- Fréquentation touristique

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 150 000 € TTC
- Financement : 50 % par le Conseil départemental et 50 % par la Commune
- Maîtrise d'ouvrage portée par le Conseil départemental
- Calendrier : suivant acquisitions foncières

P3

RD 34 / ST-FRAIMBAULT-DE-PRIÈRES / LASSAY-LES-CHÂTEAUX
RECALIBRAGE

ÉTAT DES LIEUX

- Chaussée peu large et accotements étroits
- Trafic : 4 168 v/j dont 11,4 % de PL (475)
- Vitesses relevées : V85: 96 km/h (VL) – 89 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : 2 accidents mortels, 6 accidents corporels

AMÉNAGEMENT RETENU

- Élargissement de la chaussée à 7 m, des accotements à 2 m entre le giratoire de Coulonges et Lassay-les-Châteaux
- Longueur de la section à aménager : 11 km (hors 3 voies, hors agglomération, hors carrefour avec la RD 202, hors montée après Montreuil-Poulay)
- Sécurisation de l'itinéraire faisant partie de l'axe Laval/Caen
- Amélioration de l'infrastructure routière et conservation du patrimoine routier

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

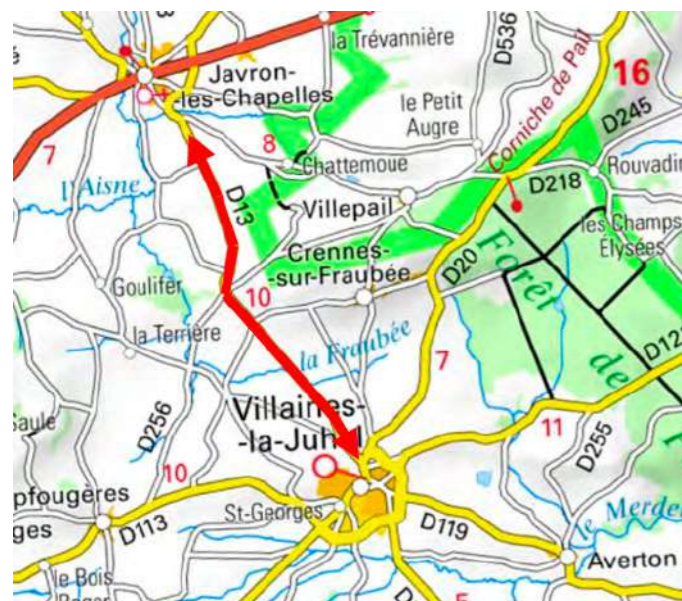
- DUP et étude environnementale à prévoir
- Aucune maîtrise foncière actuelle
- Présence de nombreuses zones humides
- Présence importante de réseaux concessionnaires avec travaux à prévoir

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 9 500 000 €
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Conseil départemental
- Calendrier : études à partir de 2025

P1

RD 13 / JAVRON-LES-CHAPELLES / VILLAINES-LA-JUHEL
ÉLARGISSEMENT DE LA SECTION



ÉTAT DES LIEUX

- Route très rectiligne supportant un trafic de véhicules lourds important dont des engins agricoles circulant sur l'accotement et endommageant les rives de chaussée
- Emprises latérales disponibles sur une grande partie de l'itinéraire
- Vitesse élevée
- Trafic : 2 133 v/j dont 6,89 % de PL (147)
- Vitesses relevées : 100 km/h (VL) – 92 km/h (PL)
- Accidentalité : 3 accidents sur l'itinéraire, dont 1 accident mortel et 2 accidents avec blessés
- Section nord en approche de la RD 218 lieu-dit *La Heudière* et au-delà vers Javron-les-Chapelles difficilement aménageable en raison de la topographie des lieux et du franchissement du Ruisseau des Vallées

AMÉNAGEMENT RETENU

- Elargissement de chaussée à 7 m, accotement de 2 m entre Javron-les-Chapelles et Villaines-la-Juhel, sur les sur-largeurs disponibles du PR 1+472 au PR 8+220
- Longueur de la section à aménager : 6,700 km
- Création d'un aménagement cyclable sur cet itinéraire, porté par la CCMA et selon les critères d'éligibilité

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Projet soumis à examen au cas par cas
- Foncier maîtrisé

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 2 800 000 €
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Département
- Calendrier : 2025-2028

P1

ÉTUDE D'ITINÉRAIRE / RD 33
DE JAVRON-LES-CHAPELLES À ST-ELLIER-DU-MAINE

Pour mémoire : fiche sur secteurs Mayenne Communauté & CCBM



ÉTAT DES LIEUX

- Largeur chaussée : 6,00 m (variant entre 5,80 m et 6,30 m)
- Largeur accotement : 1,50 m
- Revêtements de chaussée : entretien régulier depuis 2012

Sections	Niveaux de trafic	Vitesses relevées	Accidentalité (10 dernières années)
Chantrigné/Ambrières-les-Vallées	2 175 v/j dont 9,1 % PL (2018)	V85 : 84 km/h (VL) – 75 km/h (PL)	1 accident mortel, 3 corporels
Ambrières-les-Vallées/Gorrion	1 780 v/j dont 9,89 % PL	V85 : 100 km/h (VL) – 90 km/h (PL)	1 accident mortel, 3 corporels
Gorrion/St-Ellier-du-Maine	2 056 v/j dont 8,4 % PL	V85 : 101 km/h (VL) – 91 km/h (PL)	1 accident mortel, 4 corporels

AMÉNAGEMENT RETENU

- Possible recalibrage de la chaussée qui sera défini par les conclusions de l'étude d'itinéraire portant sur l'ensemble de l'itinéraire compris entre Javron-les-Chapelles, Chantrigné et le département d'Ille-et-Vilaine
- Itinéraire parallèle à la RN 12 desservant le Nord-Mayenne
- Amélioration de l'infrastructure routière et conservation du patrimoine routier

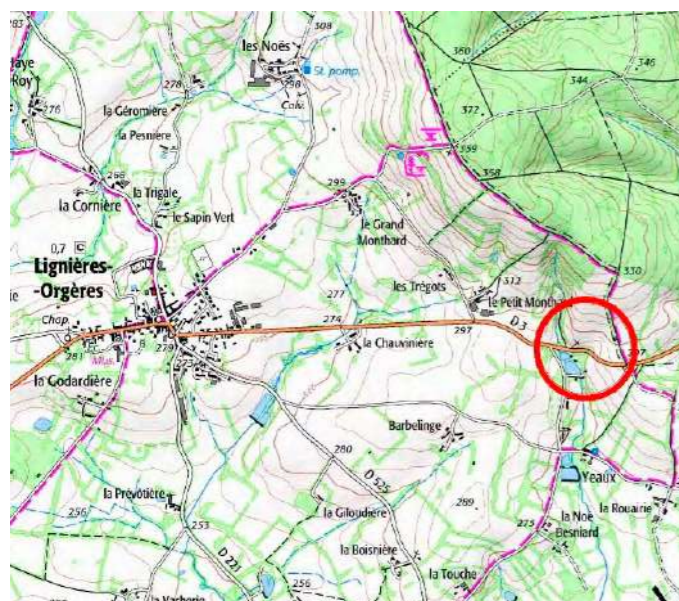
ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Projet d'aménagement soumis à autorisation environnementale (nombreuses zones humides)
- Acquisitions foncières à mener (Communes/Département)
- Travaux concessionnaires à prévoir

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif d'étude : 200 000 € TTC
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Conseil départemental
- Calendrier étude : 2023/2024

P1

RD 3 / LIGNIÈRES-ORGÈRES - LIEU-DIT LES YEAUX
CONFORTEMENT DE LA CHAUSSÉE ET DES ACCOTEMENTS

ÉTAT DES LIEUX

- Chaussée très déformée sur cette section avec dévers très important
- Accotement déstructuré
- Equipements de retenue très usagés devenus inefficaces
- Trafic : 406 v/j dont 9,61 % de PL (40)
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

- Renforcement des accotements
- Reprise du profil en travers de la chaussée et réduction du dévers
- Enrochements au pied de l'ouvrage hydraulique pour permettre de stabiliser le talus et l'accotement
- Remplacement des équipements de retenue

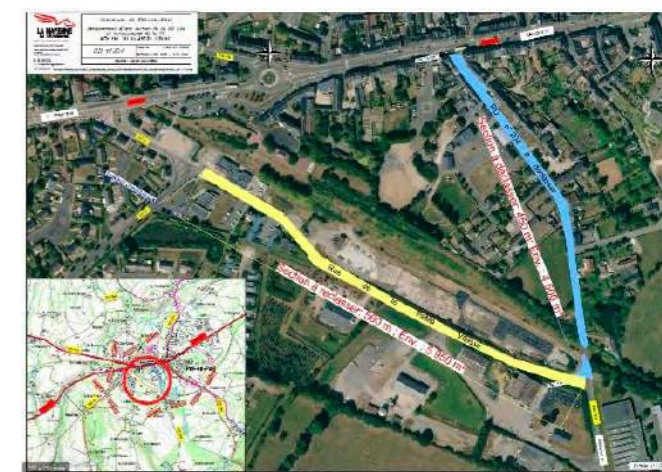
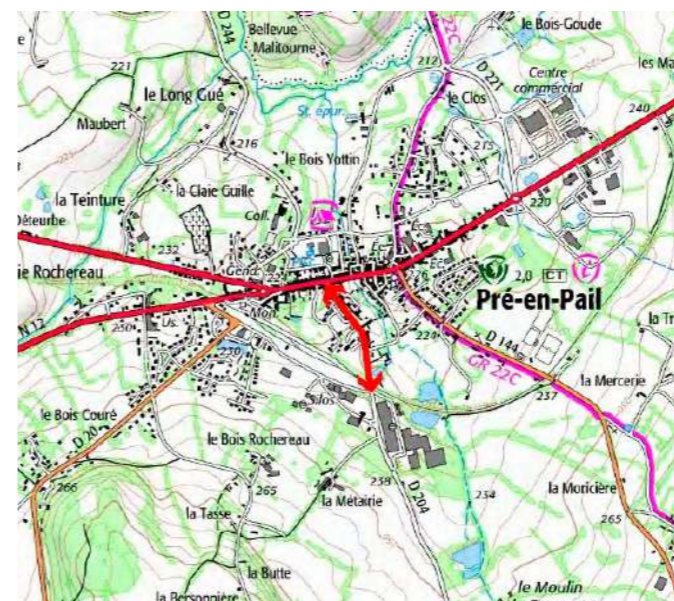
ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- RAS

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 125 000 €
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Département
- Calendrier : 2022

P1

RD 204 / PRÉ-EN-PAIL / ST-SAMSON
ÉCHANGE AVEC LA VC DE LA PETITE VITESSE

ÉTAT DES LIEUX

- Trafic PL en direction de la RN 12 transitant par la partie urbaine de la RD 204
- Voie étroite, faible emprise disponible et bâti proche de la chaussée
- Risques importants de dommages sur les bordures et trottoirs
- Trafic : 307 v/j dont 5,86 % de PL (18)
- Accidentalité (10 dernières années) : 1 accident corporel

AMÉNAGEMENT RETENU

- Échanger les voiries entre la Commune et le Département
- Structure de chaussée, couche de roulement et aménagements de voirie à la charge du Département
- Prévoir également l'aménagement du carrefour RD 204/rue de La Petite Vitesse et le raccordement avec la RD 20

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

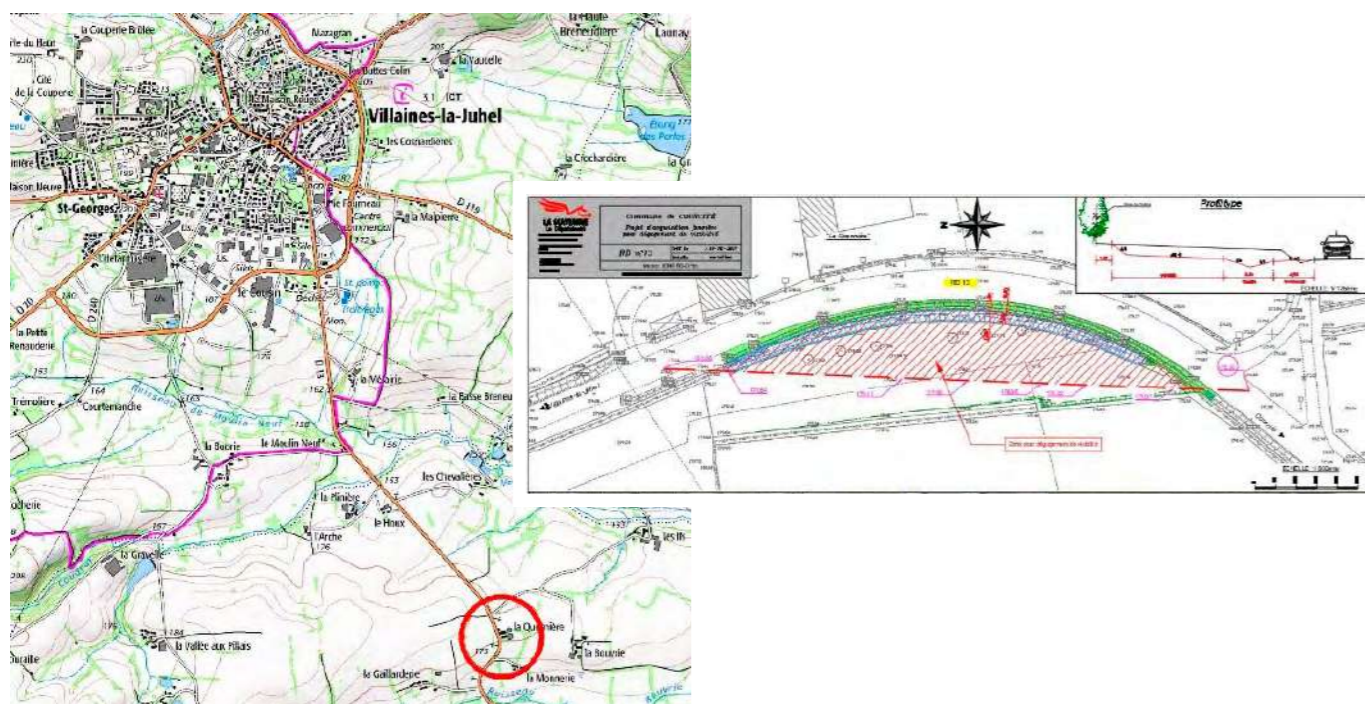
- Travaux préalables rue de La Petite Vitesse à la charge de la Commune
- Vérification des réseaux gravitaires de la voie communale à faire pour remise en état éventuel avant échange (à charge communale ou intercommunale)

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 150 000 €
- Cofinancement Département et Commune (Soulte de 100 000 € validée par le Conseil municipal en Novembre 2020)
- Maîtrise d'ouvrage portée par le Département
- Calendrier : 2023/2024

P1

RD 13 / COURCITÉ
DÉGAGEMENT DE VISIBILITÉ AU LIEU-DIT LA QUESNIÈRE



ÉTAT DES LIEUX

- Courbe importante et très fermée limitant la compréhension des lieux et la visibilité
- Vitesse élevée
- Trafic : 2 147 v/j dont 6,9 % de PL (142)
- Vitesses relevées : V85 : 101 km/h (VL) – 93 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

- Dégagement de visibilité et reprise des profils
- Modification de la sortie en patte d'oie de la VC de La Monnerie

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Acquisition foncière en cours

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 80 000 €
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Département
- Calendrier : en fonction des acquisitions foncières

P3

RD 144 / PRÉ-EN-PAIL / ST-SAMSON
DÉGAGEMENT DE VISIBILITÉ VC 201 - LE BELVÉDÈRE



ÉTAT DES LIEUX

- Visibilité très mauvaise en sortie de la VC 201 (accès au Mont des Avaloirs)
- Carrefour placé en courbe et sommet de côte sur RD 144
- Vitesse élevée malgré une limitation à 50 km/h
- Important trafic agricole traversant la RD
- Trafic : 987 v/j dont 5,57 % de PL (50)
- Vitesses relevées : V85 : 86 km/h (VL) – 78 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : 1 accident corporel

AMÉNAGEMENT RETENU

- Sécurisation du carrefour RD / VC par dégagement de la visibilité de part et d'autre
- Modification des profils en long et en travers

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Négociations foncières à réaliser par la Commune
- Études environnementales : parcelle boisée classée en EBC (déclassement au PLUi)
- Mesures compensatoires environnementales à prévoir (plantations, ...)

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 150 000 €
- Financement : 50 % par le Conseil départemental et 50 % par la Commune
- Maîtrise d'ouvrage portée par le Département
- Calendrier : 2023/2024

P3

RD 219 / RD 119 / VC - LE HAM
SÉCURISATION DU CARREFOUR DE LA GARE



ÉTAT DES LIEUX

- Carrefour dont la visibilité est masquée par des supports ENEDIS au débouché de la voie communale
- Route en déblais, les talus masquent la perception du carrefour vers la RD 119
- Coté RD 219 vers l'ouest, ouvrir la visibilité entre la voie verte, son parking et la voie communale

Routes	Niveaux de trafic	Vitesses relevées	Accidentalité (10 dernières années)
RD 119	463 v/j dont 5,18 % PL	V85 : 95 km/h (VL) – 86 km/h (PL)	2 accidents corporels
RD 219	661 v/j dont 5,45 % PL	V85 : 89 km/h (VL) – 79 km/h (PL)	

AMÉNAGEMENT RETENU

- Sécurisation du carrefour avec dégagement de visibilité, déplacement des support ENEDIS et amélioration de la lisibilité et de la perception à l'approche du carrefour

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

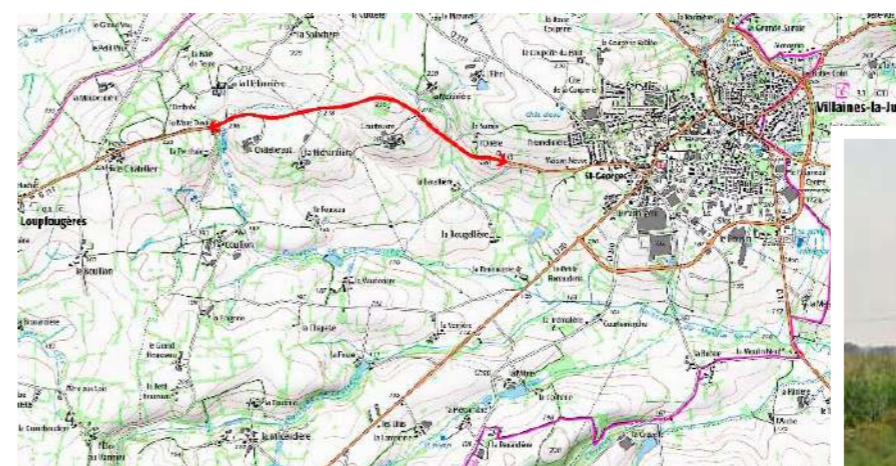
- Négociations foncières à réaliser par la Commune et le Département

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 80 000 €
- Financement : sécurisation de carrefour RD/VC, 50 % par le Département, 50 % par la commune de Le Ham
- Maîtrise d'ouvrage portée par le Conseil départemental
- Calendrier : en fonction des acquisitions foncières

P3

RD 113 / LOUPFOUGÈRES
SÉCURISATION SECTION CHATELLERAULT / COURTEUVRE



ÉTAT DES LIEUX

- Itinéraire sinueux et accidentogène, trafic important
- Revêtement de chaussée en mauvais état sur l'itinéraire complet entre Aron et Villaines-la-Juhel (manque d'adhérence, déformation du reprofilage mis en place)
- Vitesse élevée
- Trafic : 1 525 v/j dont 9,7 % de PL (145)
- Vitesses relevées : V85 : 99 km/h (VL) – 89 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

- Sécurisation de cette section longue de 1,5 km
- Réfection de la couche de roulement et améliorations ponctuelles de l'infrastructure routière
- Dégagements de visibilité et renforcement des rives

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

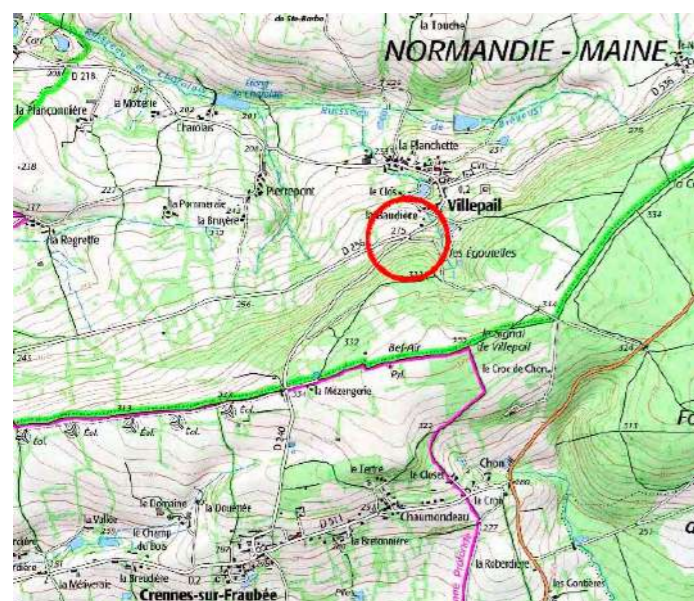
- Négociations foncières à réaliser par le Département

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 300 000 €
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Conseil Départemental
- Calendrier : 2026

P3

RD 240/256 / VILLEPAIL
DÉGAGEMENT DE VISIBILITÉ AU LIEU-DIT LES ÉGOUTELLES



ÉTAT DES LIEUX

- Carrefour en pente et en lacet manquant de visibilité en venant de l'ouest par la RD 256

Routes	Niveaux de trafic	Vitesses relevées	Accidentalité (10 dernières années)
RD 240	98 v/j dont 4,08 % de PL	78 km/h (VL) – 77 km/h (PL)	Néant
RD 256	39 v/j dont 7,69 % de PL	81 km/h (VL) – 83 km/h (PL)	

AMÉNAGEMENT RETENU

- Dégagement de visibilité en direction Villaines-la-Juhel au carrefour avec la RD 256 avec déplacement de la haie et du mât de signalisation

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

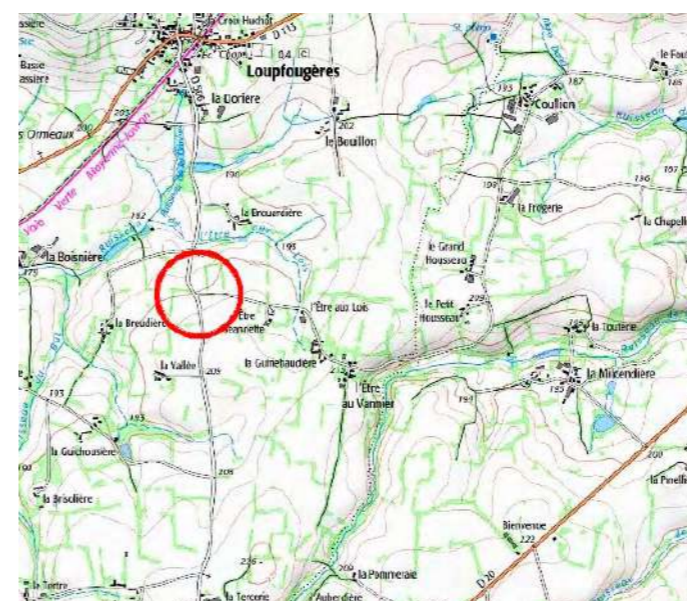
- Négociations foncières à réaliser par le Département

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 40 000 €
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Département
- Calendrier : en fonction des acquisitions foncières

P3

RD 506 / LOUPFOUGÈRES
DÉGAGEMENT DE VISIBILITÉ AU LIEU-DIT LA GUINEBAUDIÈRE



ÉTAT DES LIEUX

- Manque de visibilité en sortie de la voie communale
- Trafic : 129 v/j dont 6,2 % de PL (8)
- Vitesse importante
- Vitesses relevées : V85 : 93 km/h (VL) – 86 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

- Dégagement de visibilité et modification de la sortie en patte d'oie de la VC

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

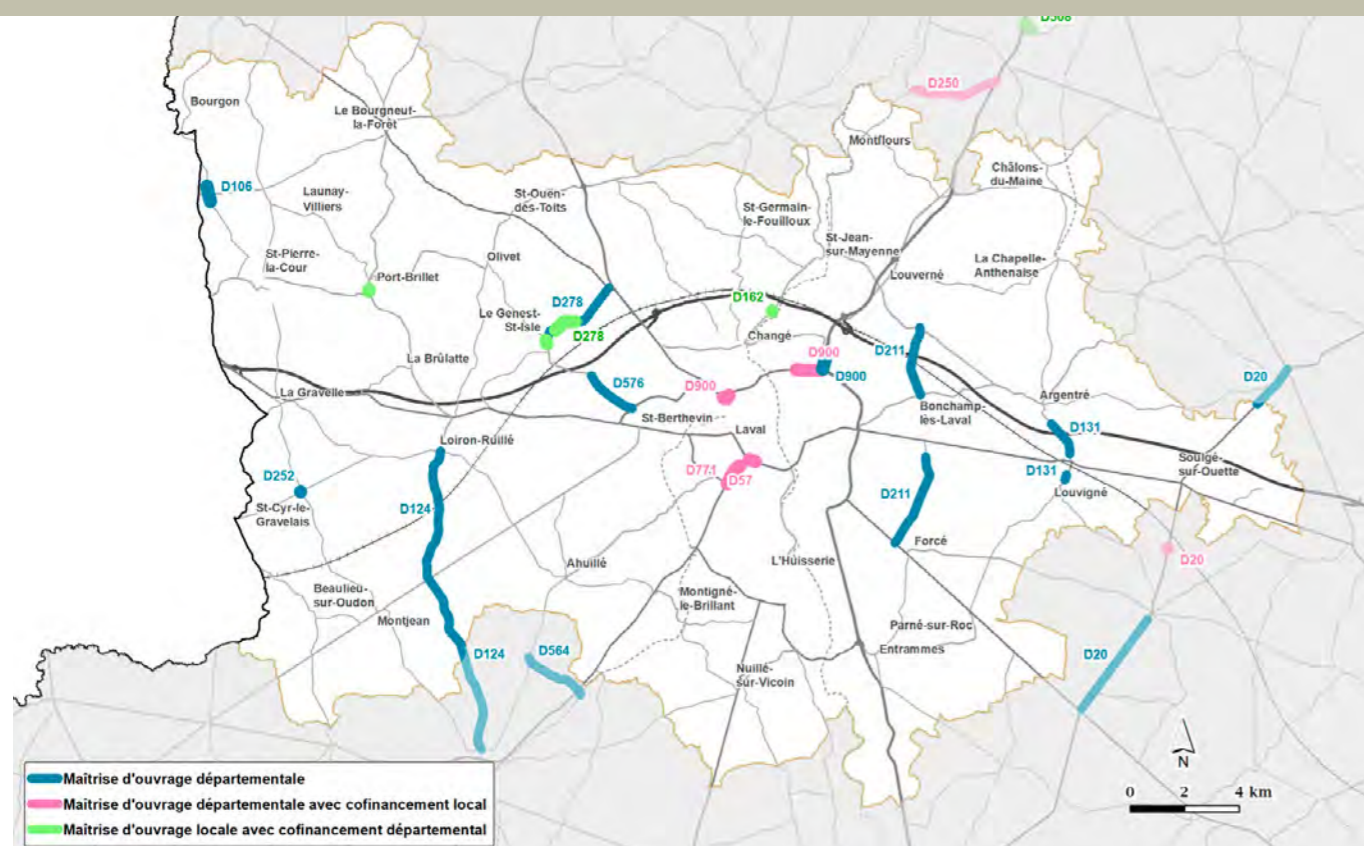
- Négociations foncières à réaliser par la Commune

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 50 000 €
- Financement : 50 % par le Conseil départemental et 50 % par la Commune
- Maîtrise d'ouvrage portée par le Département
- Calendrier : en fonction des acquisitions foncières

5 / Laval Agglomération

Localisation des opérations / Laval Agglomération

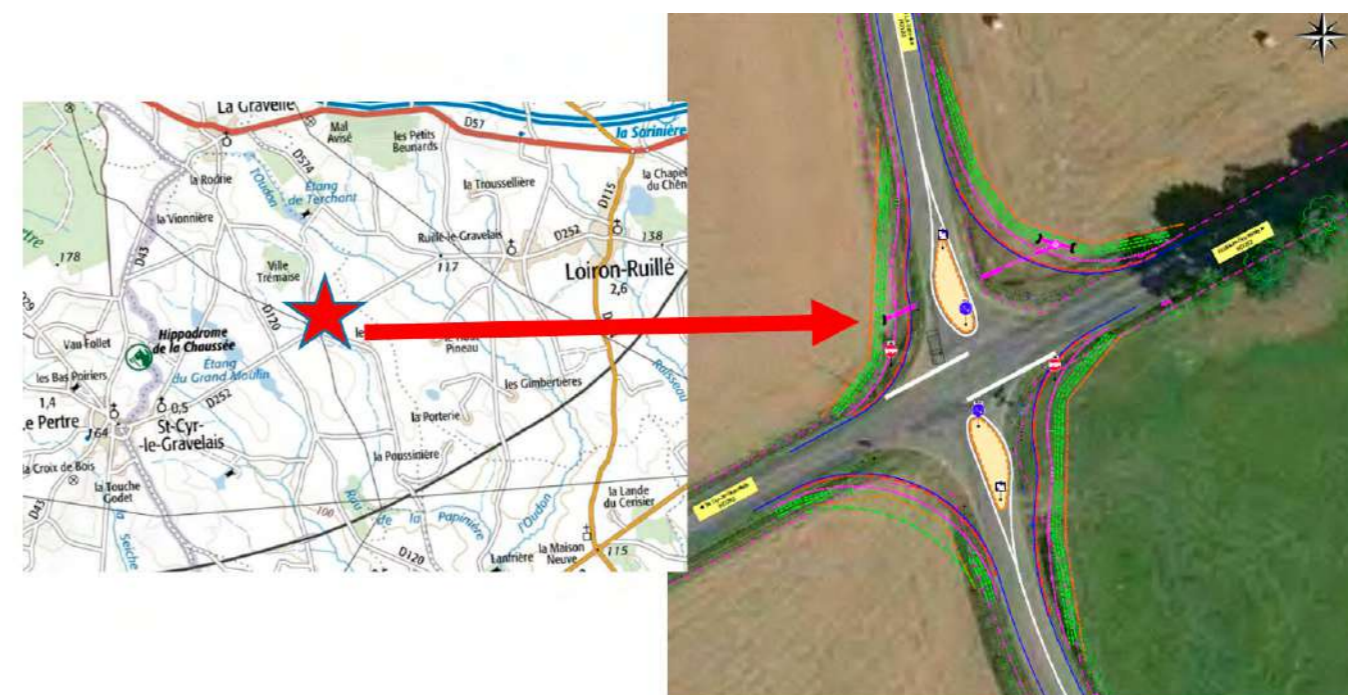


Conception et réalisation : CD53/DU/DAHOT/MSIG - 20/05/2022
Source : IGN, CD53



P1

RD 252 / 120 / SAINT-CYR-LE-GRAVELAIS SÉCURISATION DU CARREFOUR DU LIEU-DIT TRÉMEZEAU



ÉTAT DES LIEUX

- Manque de visibilité des usagers de la RD 120 en provenance de Montjean en raison d'une mauvaise perception en sortie de virage serré et ce, malgré la réalisation de bandes rugueuses en amont du carrefour et l'installation d'une signalisation lumineuse sur les panneaux de pré-signalisation (feux R1)
- Le carrefour est situé sur un alignement droit et vallonné de 4,3 km de la RD 252 entre St-Cyr-le-Gravelais et Loiron-Ruillé

Routes	Niveaux de trafic	Vitesses relevées	Accidentalité (10 dernières années)
RD 252	842 v/j dont 4,99 % PL	V85 : 106 km/h (VL) - 95 km/h (PL)	4 accidents corporels
RD 120	552 v/j dont 8,5 % PL	Non renseigné	

AMÉNAGEMENT RETENU

- Réalisation d'îlots séparateurs conformes au guide carrefour, permettant aux usagers de percevoir plus facilement l'intersection

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Projet non soumis à autorisation environnementale, ni à une procédure *Loi sur l'eau*
- Acquisitions foncières à mener par le Département
- Travaux réalisés sous route barrée
- Travaux concessionnaires à prévoir ou à sécuriser

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 100 000 € TTC
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Conseil départemental
- Calendrier de réalisation : 2022

P1

RD 124 / LOIRON-RUILLÉ / COSSÉ-LE-VIVIEN
RECALIBRAGE ET RECTIFICATIONS DE VIRAGES

Pour mémoire : fiche sur CCPC



ÉTAT DES LIEUX

- Dégradations importantes des rives de chaussée avec des accotements restreints
- Croisement très délicat des PL en raison d'une chaussée étroite de 5,50 m
- Trafic : 1 500 v/j dont 12,4 % de PL
- Vitesses relevées : 102 km/h (VL) – 88 km/h (PL) } Point de comptage 2021 sur secteur Laval Agglomération
- Accidentalité (10 dernières années) : 1 accident mortel, 2 accidents corporels

AMÉNAGEMENT RETENU

- Réaménagement de la RD 124 avec un élargissement de la chaussée 7 m sans marquage de rives avec 2 m d'accotement de chaque côté entre le contournement de Cossé-le-Vivien (CCPC) et l'entrée d'agglomération de Loiron-Ruillé (Laval Agglomération)
- Longueur de la section à aménager : 11 km
- Cet élargissement s'accompagne de rectifications de virages et d'élargissement de deux ouvrages hydrauliques. Des passages à gabarit réduit dans les zones d'habitat permettent d'assurer la sécurité des accès

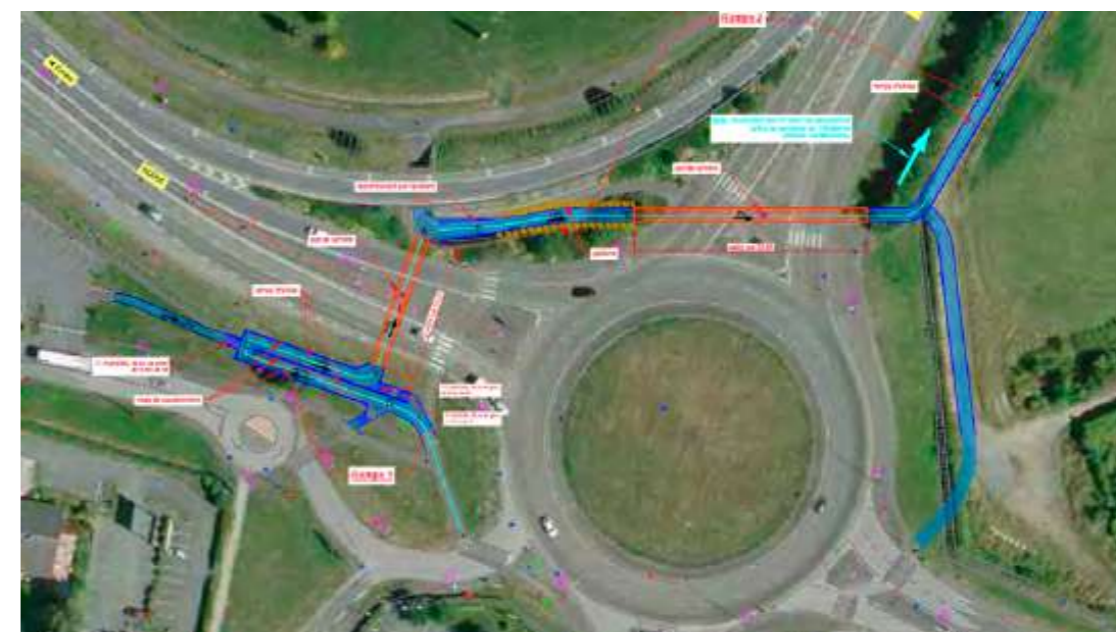
ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Projet soumis à autorisation environnementale (procédure AE)
- Proximité de zones de présomption de prescriptions archéologiques
- Acquisitions foncières à mener par le Département
- Travaux réalisés sous route barrée
- Travaux concessionnaires à prévoir

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 9 000 000 € TTC
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Conseil départemental
- Calendrier de réalisation : études à partir de 2022 ; travaux escomptés à partir de 2026

P1

RD 900 / LAVAL - CONSTRUCTION DE PASSAGES
INFÉRIEURS CYCLO-PIÉTONS AU NIVEAU DU GIRATOIRE OCTROI

ÉTAT DES LIEUX

- Traversées piétonnes récurrentes et inadaptées entre la zone des Montrons et Grenoux. Le cheminement cyclo-piétons des élèves du collège E. De Martonne passe par le giratoire Octroi
- L'ouverture de l'équipement multifonctionnel Espace Mayenne et l'aménagement du Quartier Ferrié engendrent du stationnement dans la zone des Montrons et accentuent les traversées du boulevard Elain
- Trafic : boulevard Elain : 30 125 v/j dont 8,58 % de PL (relevé en 2019 au PR 3+005)
- Trafic : avenue de Fougères : 19 644 v/j dont 15 % de PL (relevé en 2011 au PR 5+260)
- Accidentalité (10 dernières années) : 3 accidents corporels

AMÉNAGEMENT RETENU

- Construction de deux ouvrages à gabarit réduit en éléments préfabriqués sous la rocade de Laval pour permettre les franchissements sécurisés des cyclo-piétons

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Projet non-soumis à autorisation environnementale, ni à une procédure Loi sur l'eau
- Réalisation dans le domaine public
- Perturbations circulatoires pendant les travaux
- Travaux concessionnaires à prévoir

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 1 300 000 € TTC
- Financement : 30 % par le Département, 70% par Laval Agglomération
- Maîtrise d'ouvrage portée par le Conseil départemental
- Calendrier de réalisation : 2023

P1

RD 57 / LAVAL - CONSTRUCTION D'UN PASSAGE INFÉRIEUR CYCLO-PIÉTONS RELIANT LE TERTRE AU GUÉ D'ORGER



ÉTAT DES LIEUX

- Traversées piétonnes inadaptées au niveau du giratoire entre le quartier du Tertre et le quartier du Gué d'Orger
- Trafic : boulevard des Trappistines : 24 070 v/j dont 4,94 % de PL
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

- Construction d'un ouvrage à gabarit réduit en éléments préfabriqués sous le boulevard des Trappistines pour permettre les franchissements sécurisés des cyclo-piétons

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Projet non soumis à autorisation environnementale, ni à une procédure Loi sur l'eau
- Réalisation dans le domaine public
- Perturbations circulatoires pendant les travaux
- Travaux concessionnaires à prévoir

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 800 000 € TTC
- Financement : 30 % par le Département, 70% par Laval Agglomération
- Maîtrise d'ouvrage portée par le Conseil départemental
- Calendrier de réalisation : 2024

P1

RD 900 / LAVAL
CONSTRUCTION D'UNE BRETELLE D'ÉVITEMENT DU GIRATOIRE BESNIER AVEC PASSAGE INFÉRIEUR CYCLO-PIÉTONS

ÉTAT DES LIEUX

- Certains automobilistes utilisent la zone des Grands Prés comme raccourci dans le sens Mayenne vers le pont de Pritz afin d'éviter le giratoire Besnier. La configuration géométrique de l'axe principal de la zone (rue communautaire Ferdinand Buisson) ne permet pas de garantir une sécurité optimale des usagers (virage serré avec dévers inversé, intersections aux sorties des bâtiments tertiaires)
- La zone d'activités des Grands Prés en cours de commercialisation comporte de nombreux immeubles tertiaires où les traversées piétonnes de la rocade sont constatées. Un passage inférieur cyclo-piétons sous la rocade permettrait de sécuriser les déplacements doux
- Trafic RN 162 sens Mayenne vers Laval : 9 781 v/j dont 12,3 % de PL
- Trafic RD 900 sens giratoire Besnier vers le pont de Pritz : 10 412 v/j dont 12,3 % de PL
- Vitesses relevées RD 900 : V85 : 94 km/h (VL) – 83 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : 1 accident corporel

AMÉNAGEMENT RETENU

- Aménagement d'une voie d'entrecroisement puis d'une bretelle d'évitement du giratoire Besnier entre la bretelle d'entrée sur la RN 162 de l'échangeur de Niaflès et la rocade de Laval
- Construction d'un ouvrage à gabarit réduit en éléments préfabriqués sous la rocade de Laval pour permettre les franchissements sécurisés par les cyclo-piétons entre la zone des Grands Prés et la zone de la Technopole

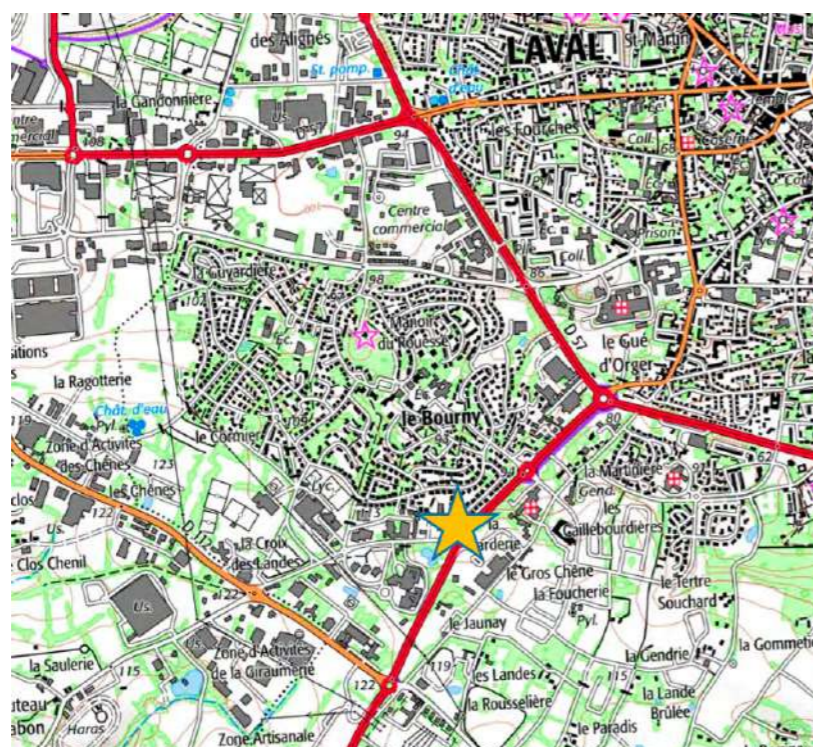
ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Projet non soumis à autorisation environnementale, ni à une procédure Loi sur l'eau
- Acquisitions foncières à mener par le Département
- Perturbations circulatoires pendant les travaux
- Travaux concessionnaires à prévoir

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 1 000 000 € TTC pour la bretelle d'évitement + 600 000 € TTC pour le passage inférieur
- Financement : voie = 100 % par le Conseil départemental
PI = 30 % par le Conseil départemental, 70 % par la Commune et/ou l'EPCI
- Maîtrise d'ouvrage portée par le Conseil départemental
- Calendrier de réalisation : 2024

P1

**RD 771 / LAVAL - CONSTRUCTION D'UN PASSAGE INFÉRIEUR
CYCLO-PIÉTONS RELIANT LE TERTRE AU BOURNY / LA CROIX DES LANDES**

ÉTAT DES LIEUX

- Traversées cyclo-piétonnes inexistantes
- Trafic : *boulevard de l'Atlantique* : 12 654 v/j dont 6,25 % de PL
- Accidentalité (10 dernières années) : 1 accident corporel

AMÉNAGEMENT RETENU

- Construction d'un ouvrage à gabarit réduit en éléments préfabriqués sous le *boulevard de l'Atlantique* pour permettre les franchissements sécurisés des cyclo-piétons

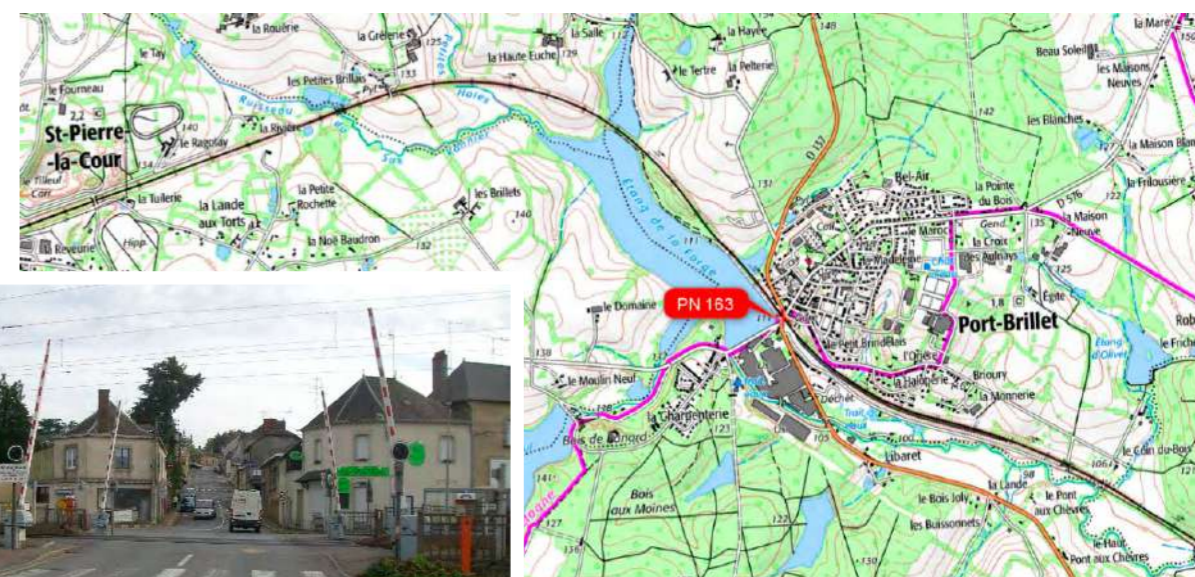
ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Projet non soumis à autorisation environnementale, ni à une procédure *Loi sur l'eau*
- Acquisitions foncières à mener par le Département
- Perturbations circulatoires pendant les travaux
- Travaux concessionnaires à prévoir ou à sécuriser

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 800 000 € TTC
- Financement : 30 % par le Conseil départemental, 70 % par Laval Agglomération
- Maîtrise d'ouvrage portée par le Conseil départemental
- Calendrier de réalisation : 2027 – 2028 (selon acquisitions foncières)

P1

**RD 137 - PORT-BRILLET
SÉCURISATION DU PASSAGE À NIVEAU N° 163**

ÉTAT DES LIEUX

- Le passage à niveau n° 163 n'est pas inscrit au *Plan de sécurité nationale* (PSN). Toutefois un diagnostic de sécurité du CEREMA, en novembre 2020, a mis en évidence une multiplicité des usagers et des contraintes géométriques ne permettant pas d'obtenir une bonne sécurité de franchissement du PN
- Trafic routier : 2 823 v/j dont 4,8 % de PL - Trafic ferroviaire : 48 passages dont 14 de fret
- Vitesses relevées RD 278 : 27 km/h (VL) - Vitesse limite de la ligne ferroviaire : 160 km/h
- Accidentalité (10 dernières années) : néant (2 collisions + 3 heurts sur les installations ferroviaires)

AMÉNAGEMENT RETENU

- Pistes d'actions privilégiées afin d'améliorer la géométrie aux abords du PN, de faciliter l'accessibilité de la voirie pour les modes actifs et de privilégier un franchissement piéton du PN par un passage inférieur ou supérieur

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Négociations foncières avec l'appui de la Commune de Port-Brillet
- Contexte géotechnique perméable, en présence d'eau souterraine à faible profondeur
- Travaux réalisés sous route barrée et à proximité des emprises ferroviaires
- Travaux concessionnaires à prévoir ou à sécuriser

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Financement : accompagnement de la part du CD 53
- Maîtrise d'ouvrage communale
- Calendrier de réalisation : à définir

P1

RD 278 / LE GENEST-SAINT-ISLE
SÉCURISATION DU PASSAGE À NIVEAU N° 160

ÉTAT DES LIEUX

- Le passage à niveau n°160 n'est pas inscrit au Plan de sécurité nationale (PSN). Lors d'un diagnostic de sécurité en février 2021, le CEREMA a relevé des points singuliers à traiter (stationnements « arrêt minute », déplacement de la sortie du parking gare/covoiturage, accès *impasse de la Hanterie*, etc.) qui peuvent entraîner un risque de remontées de file et augmenter le risque d'immobilisation d'un véhicule sur l'emprise ferroviaire
- Trafic routier : 3 296 v/j dont 4,1 % de PL ; Trafic ferroviaire : 48 passages dont 14 de fret
- Vitesses relevées RD 278 : 30 km/h (VL) ; Vitesse limite de la ligne ferroviaire : 160 km/h
- Accidentalité (10 dernières années) : néant (4 heurts sur les installations ferroviaires)

AMÉNAGEMENT RETENU

- Pistes d'actions privilégiées afin d'améliorer la géométrie aux abords du PN, de faciliter l'accessibilité de la voirie pour les modes actifs

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Négociations foncières avec l'appui de la Commune de Le Genest-Saint-Isle
- Contexte géotechnique perméable, en présence d'eau souterraine à faible profondeur
- Travaux réalisés sous route barrée et à proximité des emprises ferroviaires
- Travaux concessionnaires à prévoir ou à sécuriser

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Financement : accompagnement de la part du CD53
- Maîtrise d'ouvrage communale
- Calendrier de réalisation : à définir

P2

RD 278 / LE GENEST-SAINT-ISLE
SÉCURISATION DU CARREFOUR DU LIEU-DIT LES BOUDIÈRES

ÉTAT DES LIEUX

- Dangerosité au débouché de la VC des Boudières et de la VC n°4 sur la RD 278, situé en sortie d'un virage serré
- La Commune de Le Genest-Saint-Isle envisage d'aménager la voie des Boudières afin de desservir le nouveau lotissement communal
- Trafic : 1 208 v/j dont 4,55 % de PL
- Vitesses relevées : V85 : 97 km/h (VL) – 90 km/h (PL) au niveau de la traversée du Haut-Bourg
- Accidentalité (10 dernières années) : 1 accident corporel

AMÉNAGEMENT RETENU

- Réaménagement du carrefour *Les Boudières* par un carrefour giratoire, permettant de sécuriser le carrefour

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Négociations foncières avec l'appui de la Commune de Le Genest-Saint-Isle
- Projet non soumis à évaluation environnementale
- Travaux réalisés sous route barrée
- Travaux concessionnaires à prévoir ou à sécuriser

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 400 000 € TTC
- Financement : 50 % Département / 50 % par la Commune
- Maîtrise d'ouvrage par la commune de Le Genest-Saint-Isle
- Calendrier de réalisation : 2023 - 2024

P2

RD 162 / CHANGÉ
SÉCURISATION DU CARREFOUR DU LIEU-DIT BEAUSEJOUR

ÉTAT DES LIEUX

- Dangerosité au débouché de la VC de Réchigné sur la RD 162, situé en sortie d'un virage où une vitesse élevée est ressentie par les riverains
- La Commune de Changé envisage d'aménager la rue *Berthe Marcou* dans sa partie agglomérée et projette de réaliser une piste cyclable jusqu'à la future voie douce réalisée par le Département, reliant les Communes de Changé et Saint-Jean-sur-Mayenne
- Trafic : 2 891 v/j dont 2,1 % de PL
- Vitesses relevées : V85 : 95 km/h (VL) – 89 km/h (PL) au niveau du viaduc LGV
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

- Projet à l'étude pour sécuriser le carrefour avec une limitation de la vitesse à 50 km/h

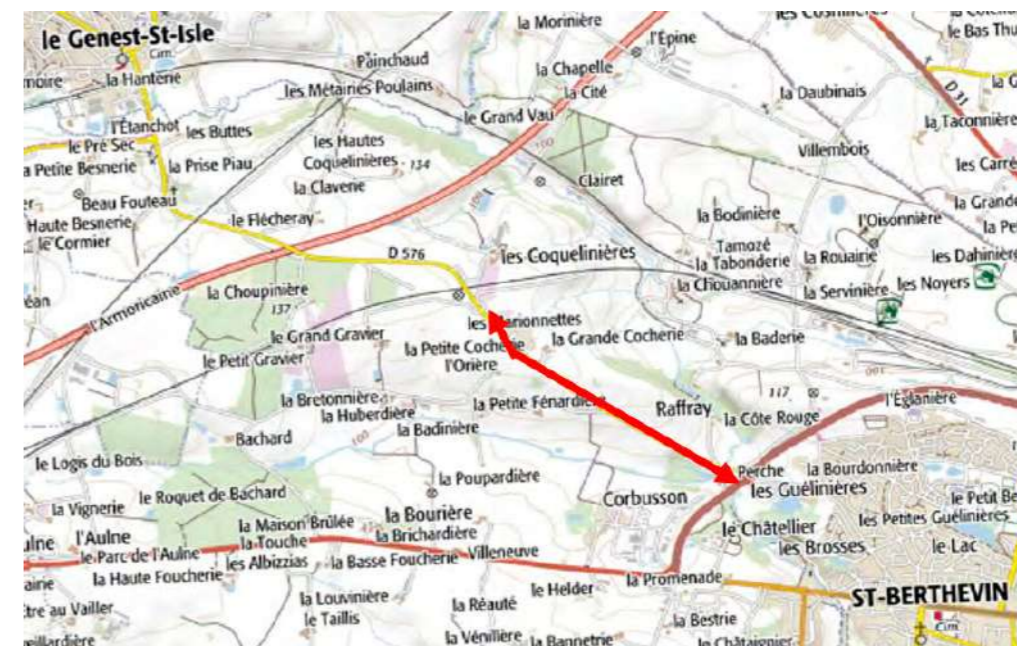
ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Négociations foncières avec l'appui de la Commune de Changé
- Travaux réalisés sous route barrée
- Travaux concessionnaires à prévoir ou à sécuriser

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 80 000 € TTC
- Financement 50 % Département / 50 % collectivité
- Maîtrise d'ouvrage par la commune de Changé
- Calendrier de réalisation : 2023 - 2024

P2

RD 576 / LE GENEST-SAINT-ISLE / ST-BERTHEVIN
RECALIBRAGE DE LA CHAUSSÉE À 7 M
AVEC ÉLARGISSEMENT DES ACCOTEMENTS

ÉTAT DES LIEUX

- Dégradations importantes des rives de chaussée avec des accotements restreints
- Croisement très délicat des PL en raison d'une largeur de chaussée étroite (environ 4,80m)
- Problèmes de visibilité pour les différentes entrées privées et configuration géométrique du carrefour de la VC n° 142 à reprendre
- Trafic : 2 565 v/j dont 5 % de PL
- Vitesses relevées RD 900 : V85 : 101 km/h (VL) – 95 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : 1 accident mortel, 1 accident corporel

AMÉNAGEMENT RETENU

- Réaménagement du dernier tronçon de la RD 576 d'une longueur de 1 640 m avec un élargissement de la chaussée à 7 m avec 2 m d'accotement afin d'avoir une homogénéité de profils en travers entre la rocade de Laval et Le Genest-St-Isle

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

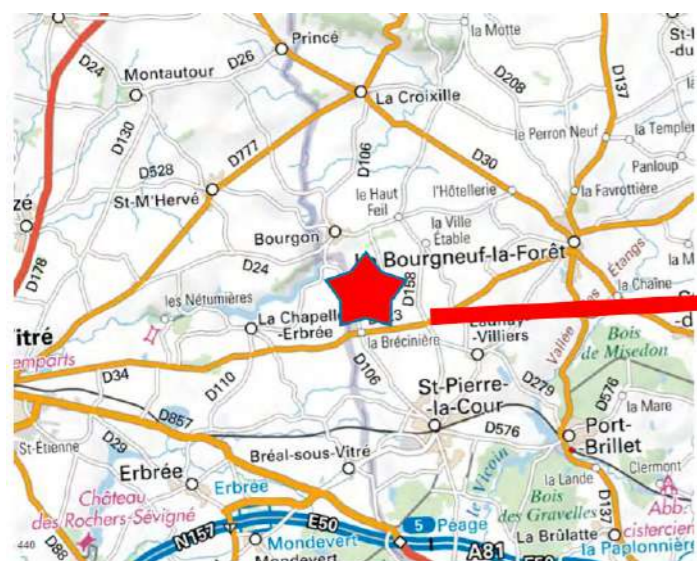
- Projet soumis à autorisation environnementale et à une procédure *Loi sur l'eau*
- Négociations foncières avec l'appui des Communes concernées (notamment pour la voie douce)
- Travaux réalisés sous route barrée
- Travaux concessionnaires à prévoir ou à sécuriser

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 800 000 € TTC (hors voie douce)
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Conseil départemental
- Calendrier de réalisation : 2025-2027

P2

RD 106 - 123 / BOURGON
SÉCURISATION DU CARREFOUR DU LIEU-DIT BRÉCINIÈRE



ÉTAT DES LIEUX

- En dépit de l'aménagement existant, ce carrefour demeure dangereux et difficile à appréhender pour les usagers de la RD 106 malgré la mise en œuvre d'une pré-signalisation en amont du carrefour équipé de feux clignotants R1 et de bandes rugueuses

Routes	Niveaux de trafic	Accidentalité (10 dernières années)
RD 123	1 841 v/j dont 8,31 % de PL	Néant
RD 106	478 v/j dont 17,57 % de PL	

AMÉNAGEMENT RETENU

- Réalisation d'îlots séparateurs conformes au guide carrefour, permettant aux usagers de percevoir plus facilement l'intersection

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Projet non-soumis à autorisation environnementale, ni à une procédure *Loi sur l'eau*
- Acquisitions foncières à mener par le Département
- Travaux réalisés sous route barrée
- Travaux concessionnaires à prévoir ou à sécuriser

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 50 000 € TTC
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Conseil départemental
- Calendrier de réalisation : en fonction des acquisitions foncières

P3

RD 131 / LOUVIGNÉ / ARGENTRÉ - ÉLARGISSEMENT DE
CHAUSSÉE À 6 M ET CONFORTEMENT DES ACCOTEMENTS



ÉTAT DES LIEUX

- Dégradations importantes des rives de chaussée avec des accotements restreints
- Croisement très délicat des PL en raison d'une largeur de chaussée étroite (environ 5,20 m)
- Trafic : 1 757 v/j dont 3,81 % de PL
- Vitesses relevées : V85 : 80 km/h (VL) – 75 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

- Réaménagement de la RD 131 avec un élargissement de la chaussée à 6 m et confortement des accotements pour donner des caractéristiques géométriques adaptées au volume de trafic qu'elle supporte
- Section comprise entre la sortie d'agglomération d'Argentré et la section aménagée lors de la construction de la LGV : 1 300 m

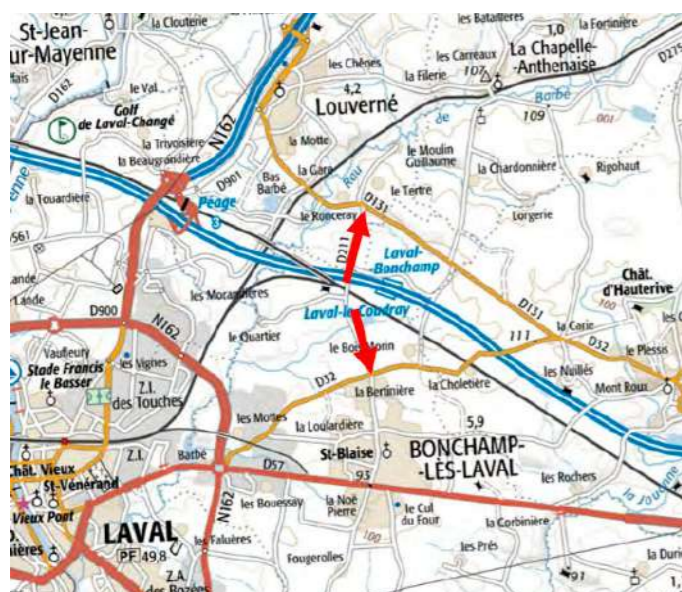
ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Projet soumis à autorisation environnementale et à une procédure *Loi sur l'eau*
- Négociations foncières avec l'appui des Communes concernées (notamment pour la voie douce)
- Travaux réalisés sous route barrée
- Travaux concessionnaires à prévoir ou à sécuriser

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 325 000 € TTC
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Conseil départemental
- Calendrier de réalisation : 2026-2028

P3

RD 211 / BONCHAMP-LÈS-LAVAL / LOUVERNÉ
ÉLARGISSEMENT DE LA CHAUSSÉE AVEC RECTIFICATION DE VIRAGES

ÉTAT DES LIEUX

- Dégradations importantes des rives de chaussée avec des accotements restreints
- Croisement très délicat des PL en raison d'une largeur de chaussée étroite
- Trafic : 1 782 v/j dont 4,04 % de PL
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

- Réaménagement de la RD 211 entre Bonchamp-lès-Laval et la RD 131 avec un renforcement de la structure, un élargissement de la chaussée 6 m avec 1,50 m d'accotement ainsi qu'une rectification de virages et un élargissement de deux ouvrages hydrauliques
- Deux sections sont différenciées :
 - section comprise entre la RD 131 et l'ouvrage autoroutier : 920 m
 - section comprise entre l'ouvrage LGV et la RD 32 : 930 m

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Projet soumis à autorisation environnementale et à une procédure Loi sur l'eau
- Négociations foncières avec l'appui des Communes concernées (notamment pour la voie douce)
- Travaux réalisés sous route barrée
- Travaux concessionnaires à prévoir ou à sécuriser

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 925 000 € TTC
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Conseil départemental
- Calendrier de réalisation : 2026-2028

P3

RD 211 / FORCÉ / BONCHAMP-LÈS-LAVAL
ÉLARGISSEMENT DE CHAUSSÉE

ÉTAT DES LIEUX

- Dégradations importantes des rives de chaussée avec des accotements restreints
- Croisement très délicat des PL en raison d'une chaussée étroite (environ 4,50 m)
- Trafic : 757 v/j dont 2,5 % de PL
- Vitesses relevées : V85 : 96 km/h (VL) – 99 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

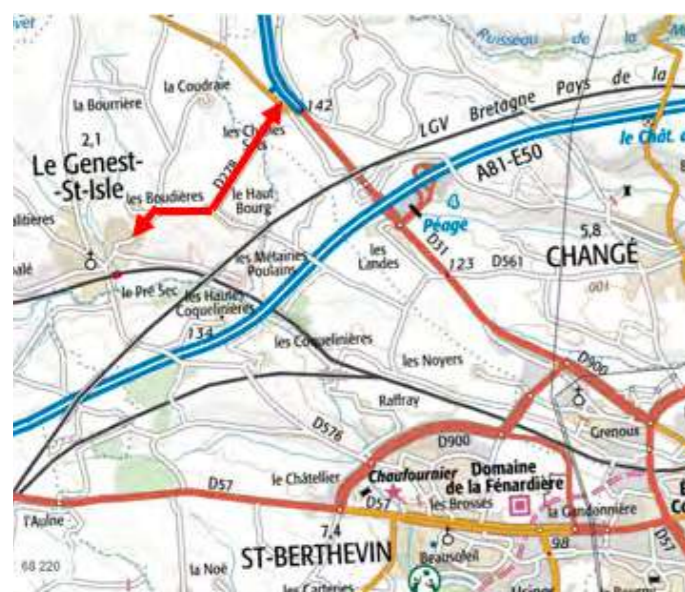
- Réaménagement de la RD 211 entre Bonchamp-lès-Laval et Forcé sur une longueur de 4 000 m afin d'avoir une structure renforcée et un élargissement à 5 m permettant à cette section des caractéristiques géométriques adaptées au trafic supporté

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Projet soumis à autorisation environnementale et à une procédure Loi sur l'eau
- Négociations foncières avec l'appui des Communes concernées (notamment pour la voie douce)
- Travaux réalisés sous route barrée
- Travaux concessionnaires à prévoir

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 1 000 000 € TTC
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Conseil départemental
- Calendrier de réalisation : 2026-2028



ÉTAT DES LIEUX

- Dégradations importantes des rives de chaussée avec des accotements restreints
- Croisement très délicat des PL en raison d'une largeur de chaussée étroite
- Trafic : 1 208 v/j dont 4,55 % de PL
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

- Réaménagement de la RD 278 entre Le Genest-Saint-Isle et la RD 30 avec un renforcement de la structure, un élargissement de la chaussée à 6 m avec 2 m d'accotement ainsi que l'élargissement d'un ouvrage hydraulique
- Deux sections sont différenciées :
 - section comprise entre la sortie d'agglomération de Le Genest-Saint-Isle jusqu'au hameau *Le Haut-Bourg* : 820 m
 - section comprise entre le hameau *Le Haut-Bourg* et la RD 30 : 1 400 m

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

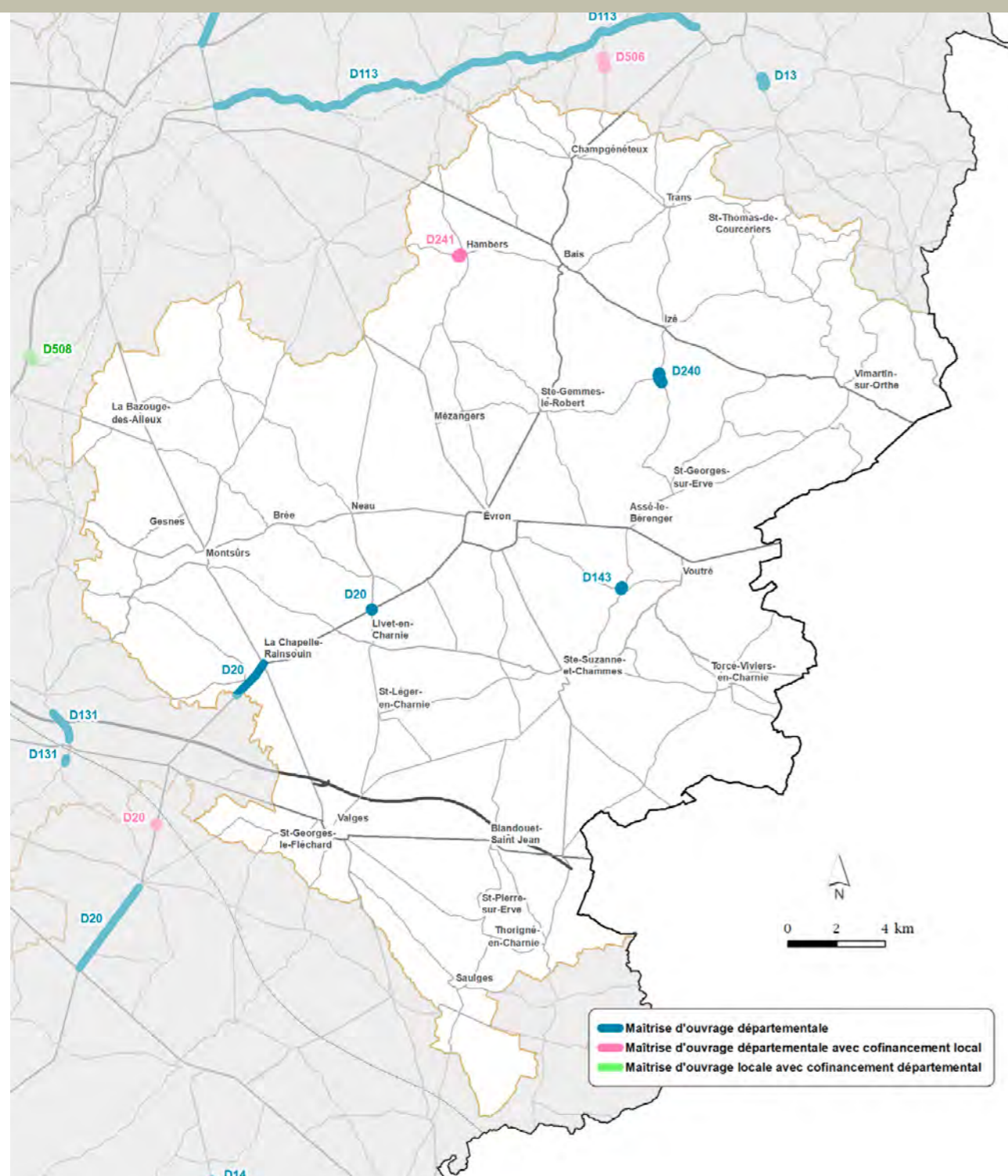
- Projet soumis à autorisation environnementale et à une procédure *Loi sur l'eau*
- Négociations foncières avec l'appui des Communes concernées (notamment pour la voie douce)
- Travaux réalisés sous route barrée
- Travaux concessionnaires à prévoir ou à sécuriser

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 1 500 000 € TTC
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Conseil départemental
- Calendrier de réalisation : 2027-2028

6 / Communauté de communes
des Coëvrons

Localisation des opérations / Coëvrons



Source : IGN, CD53

Conception et réalisation : CD53/DI/DAHIOT/MSIG - 24/03/2022



P1

RD 20 / LIVET-EN-CHARNIE
SÉCURISATION DU CARREFOUR AU LIEU-DIT TREIZE POÊLES

ÉTAT DES LIEUX

- Description : carrefour existant constitué d'un double tourne-à-gauche par la droite difficile à appréhender pour les usagers de la RD 20
- Trafic 5 314 v/j dont 7,2 % de PL
- Vitesses relevées : V85 : 93 km/h (VL) – 86 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : 2 accidents corporels

AMÉNAGEMENT RETENU

- Réaménagement du carrefour de *Treize Poêles* par un carrefour giratoire, permettant de supprimer le double tourne-à-gauche par la droite et sécurisation d'un accès attenant

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

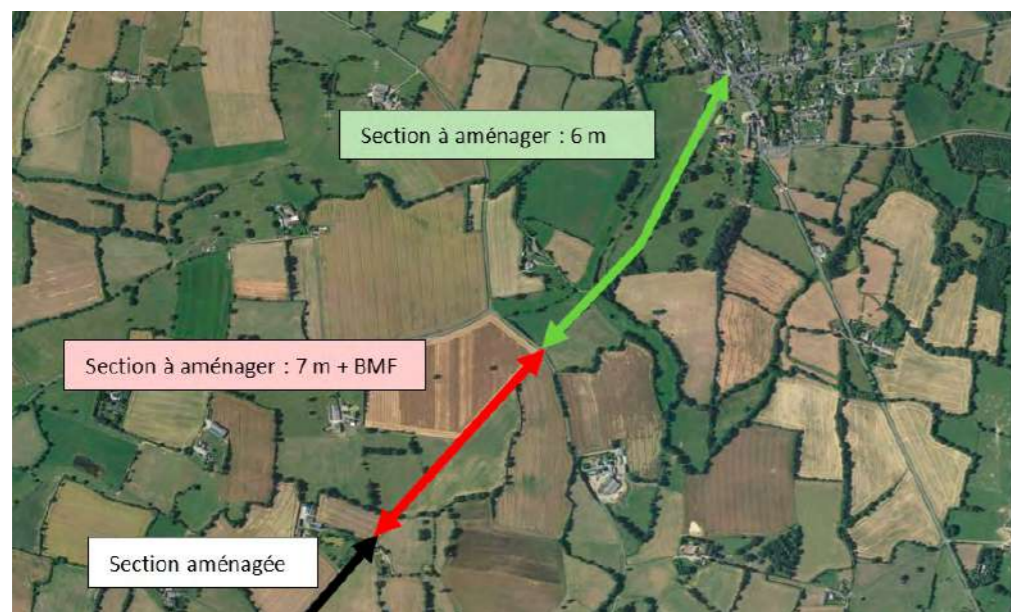
- Projet soumis à évaluation environnementale
- Travaux concessionnaires et acquisitions foncières à mener par le Département
- Des emplacements réservés ont été définis au PLUi des Coëvrons
- Travaux réalisés sous route barrée

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 600 000 € TTC
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Conseil départemental
- Calendrier de réalisation : 2022

P 1

RD 20 / RD 572 / LA CHAPELLE-RAINSOULIN
RECALIBRAGE CHAUSSÉE ET SÉCURISATION DU CARREFOUR



ÉTAT DES LIEUX

- Dégradations importantes des rives de chaussée avec des accotements restreints. Croisement très délicat des PL en raison d'une largeur de chaussée étroite (5,80 m à 6 m) notamment au droit du franchissement de l'Ouette
- Trafic : 4 261 v/j dont 8,1 % de PL
- Vitesses relevées : V85 : 100 km/h (VL) – 93 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : 2 accidents corporels

AMÉNAGEMENT RETENU

- L'aménagement proposé se compose en deux sections :
 - section de 880 m comprise entre la section aménagée et le carrefour de la RD 572, aménagée en chaussée de 7 m, bande multifonctionnelle de 1,75 m et 2 m d'accotement de chaque côté
 - section de 980 m entre le carrefour RD 572 et le giratoire de La Chapelle-Rainsoulin, avec un élargissement en place de la RD 20 pour la porter à une largeur de 6,60 m
- La RD 20 fait partie des axes structurants du département à transit essentiel au développement économique du nord-est du département pour lequel il convient d'assurer un aménagement homogène afin de garantir un niveau de service élevé et de sécurité accrue des usagers

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

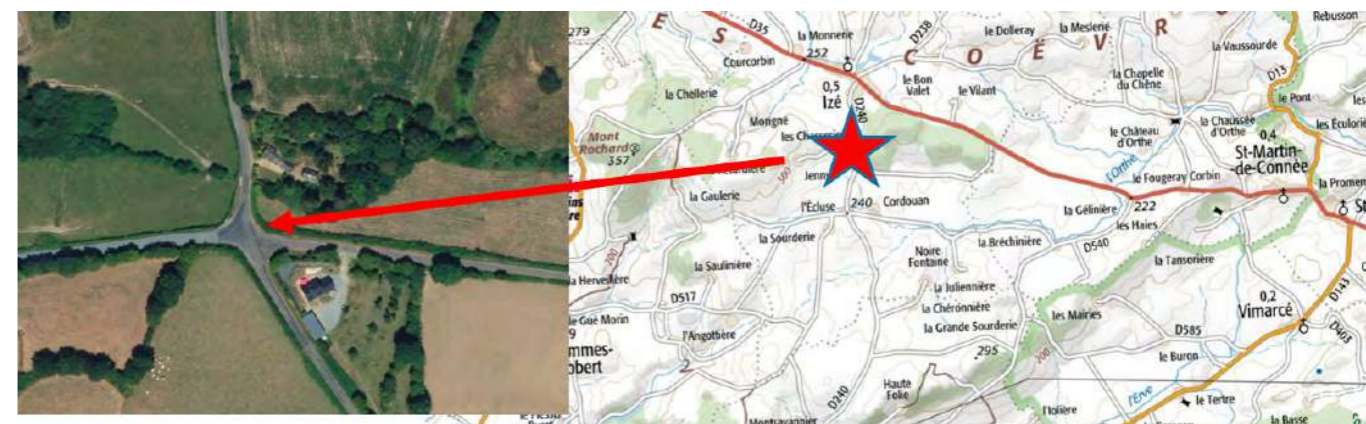
- Projet soumis à autorisation environnementale, à une procédure *Loi sur l'eau* et à proximité d'un monument classé (Église *Sainte-Sixte*)
- Travaux concessionnaires et acquisitions foncières à mener par le Département
- Travaux réalisés sous route barrée

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 1 300 000 € TTC
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Conseil départemental
- Calendrier de réalisation : 2026 – 2028 en fonction des acquisitions foncières

P 1

RD 240 / IZÉ
SÉCURISATION DU CARREFOUR AU LIEU-DIT L'ÉCLUSE



ÉTAT DES LIEUX

- Intersection de routes départementales mal perçue par les usagers des RD 240 et RD 517 en raison d'une configuration géométrique du carrefour en curve

Routes	Niveaux de trafic	Vitesses relevées	Accidentalité (10 dernières années)
RD 240	567 v/j dont 4,43 % de PL	85 km/h (VL) – 76 km/h (PL)	Néant
RD 517	380 v/j dont 5 % de PL	85 km/h (VL) – 76 km/h (PL)	

AMÉNAGEMENT RETENU

- Réalisation d'îlots séparateurs conformes au guide carrefour, permettant aux usagers de percevoir plus facilement l'intersection

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

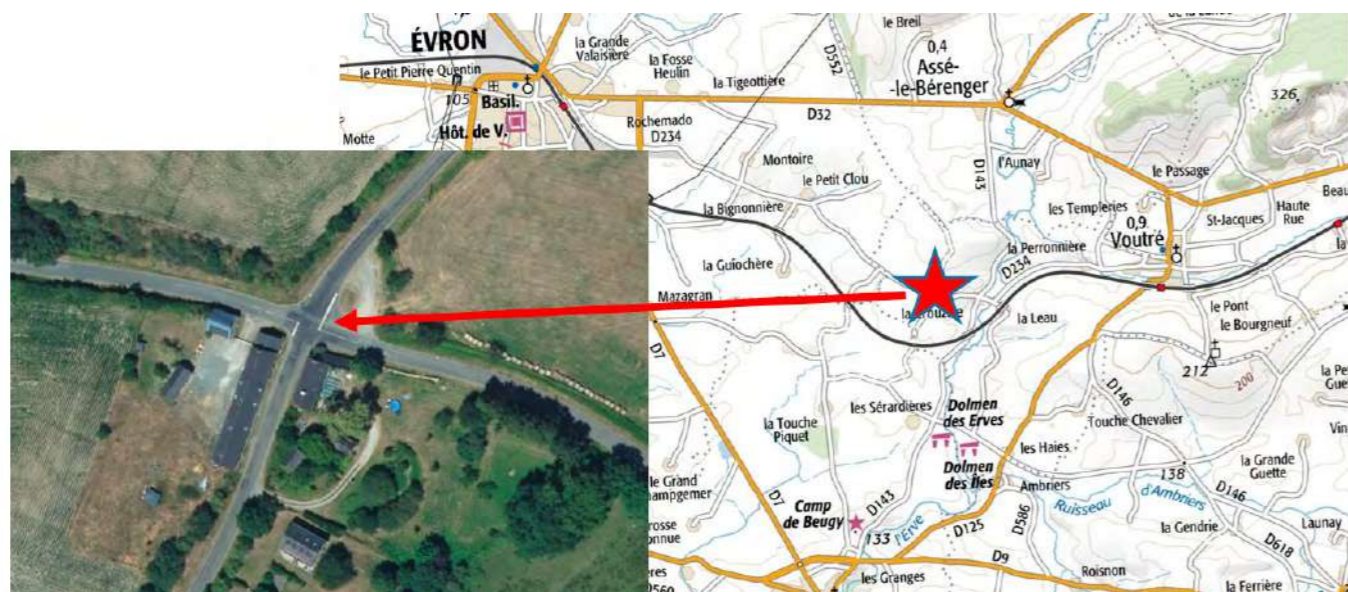
- Projet non soumis à évaluation environnementale, sans acquisitions foncières, ni travaux concessionnaires
- Perturbations de circulation pendant les travaux

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 30 000 € TTC
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Conseil départemental
- Calendrier de réalisation : 2023

P2

RD 143 / RD 234 / VOUTRÉ
SÉCURISATION DU CARREFOUR AU LIEU-DIT LA CROUZILLE



ÉTAT DES LIEUX

- Ce croisement de routes départementales est bordé d'habitations qui rendent difficile la visibilité au STOP des usagers de la RD 234

Routes	Niveaux de trafic	Vitesses relevées	Accidentalité (10 dernières années)
RD 234	415 v/j dont 2,89 % de PL	89 km/h (VL) – 86 km/h (PL)	Néant
RD 143	276 v/j dont 3,62 % de PL	Non renseignées	

AMÉNAGEMENT RETENU

- Le carrefour sera déplacé légèrement vers le côté nord afin de s'écarter des habitations et augmenter la visibilité
- Réalisation d'îlots séparateurs conformes au guide carrefour, permettant aux usagers de percevoir plus facilement l'intersection

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Projet non soumis à évaluation environnementale
- Acquisitions foncières à mener par le Département
- Perturbations de circulation pendant les travaux

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : A définir en fonction du projet
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Conseil départemental
- Calendrier de réalisation : en fonction des acquisitions foncières

P2

RD 241 / HAMBERS
SÉCURISATION DU CARREFOUR AU LIEU-DIT LE CLOS FLEURI



ÉTAT DES LIEUX

- Carrefour aux dimensions géométriques importantes ne permettant pas de percevoir facilement l'intersection
- Trafic : 243 v/j dont 4,94 % de PL
- Vitesses relevées : V85 : 77 km/h (VL) – 69 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

- Réalisation d'îlots séparateurs conformes au guide carrefour, permettant aux usagers de percevoir plus facilement l'intersection
- Pertinence : en lien avec le projet communal d'aménagement de la RD 241 en partie agglomérée depuis ce carrefour

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Projet non soumis à évaluation environnementale, sans acquisitions foncières, ni travaux concessionnaires
- Perturbation de circulation pendant les travaux

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 30 000 € TTC
- Financement : 50 % par le Conseil départemental, 50 % par la Commune
- Maîtrise d'ouvrage portée par le Conseil départemental
- Calendrier de réalisation : 2023

7 / Communauté de communes du Pays de Craon

Localisation des opérations / Pays de Craon



Source : IGN, CD53
Conception et réalisation : CD53/DI/DAFHOT/MSIG - 24/03/2022



P1

RD 124 / LOIRON-RUILLÉ / COSSÉ-LE-VIVIEN RECALIBRAGE ET RECTIFICATIONS DE VIRAGES

Pour mémoire : fiche sur secteur Laval Agglomération



ÉTAT DES LIEUX

- Dégradations importantes des rives de chaussée avec des accotements restreints de 1 m
 - Croisement très délicat des PL en raison d'une chaussée étroite de 5,50 m
 - Trafic : 1 426 v/j dont 11,7 % de PL
 - Vitesses relevées : 103 km/h (VL) – 88 km/h (PL)
 - Accidentalité (10 dernières années) : 1 accident mortel, 2 accidents corporels
- } Point de comptage 2021 sur secteur CCPC

AMÉNAGEMENT RETENU

- Réaménagement de la RD 124 avec un élargissement de la chaussée 7 m sans marquage de rives avec 2 m d'accotement de chaque côté entre le contournement de Cossé-le-Vivien (CCPC) et l'entrée d'agglomération de Loiron-Ruillé (Laval Agglomération)
- Longueur de la section à aménager : 11 km
- Cet élargissement s'accompagne de rectifications de virages et d'élargissement de deux ouvrages hydrauliques. Des passages à gabarit réduit dans les zones d'habitat permettent d'assurer la sécurité des accès

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

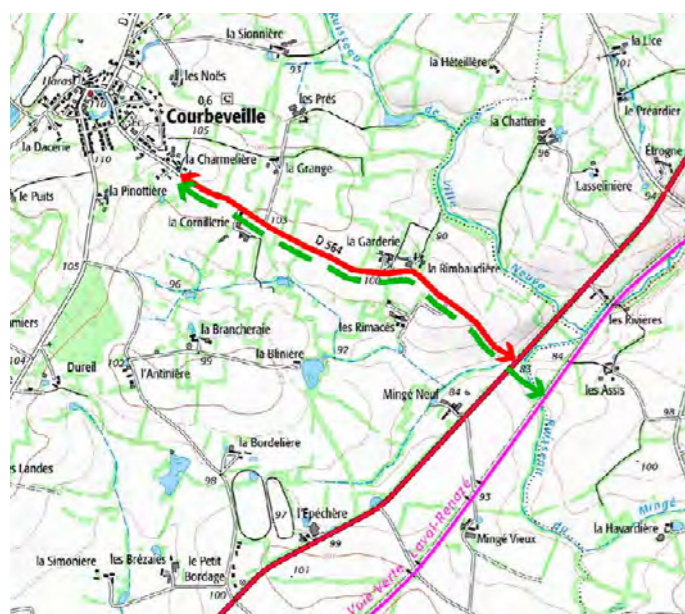
- Projet soumis à autorisation environnementale (procédure AE)
- Proximité de zones de présomption de prescriptions archéologiques
- Acquisitions foncières à mener par le Département
- Travaux réalisés sous route barrée
- Travaux concessionnaires à prévoir

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 9 000 000 € TTC
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Conseil départemental
- Calendrier de réalisation : études à partir de 2022 ; travaux escomptés à partir de 2026

P1

RD 564 / COURBEVEILLE
ÉLARGISSEMENT SECTION COURBEVEILLE / RD 771



ÉTAT DES LIEUX

- Dégradations importantes des rives de chaussée avec des accotements restreints
- Croisement très délicat des PL en raison d'une chaussée étroite
- Demande par la Commune d'intégration d'un cheminement doux de 1,50 m pour permettre la liaison entre le bourg et la voie verte Laval/Renazé (longueur environ 2 km)
- Niveaux de trafic RD 564 : 405 v/j dont 3,7% de PL
- Vitesses relevées : V85 : 84 km/h (VL) – 74 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

- Réaménagement de la RD 564 avec un élargissement de la chaussée à 5,50 m avec 2 m d'accotement de chaque côté entre le bourg de Courbeville et la RD 771
- Cet élargissement s'accompagne de rectifications de virages
- Longueur de la section routière : 1,700 km

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

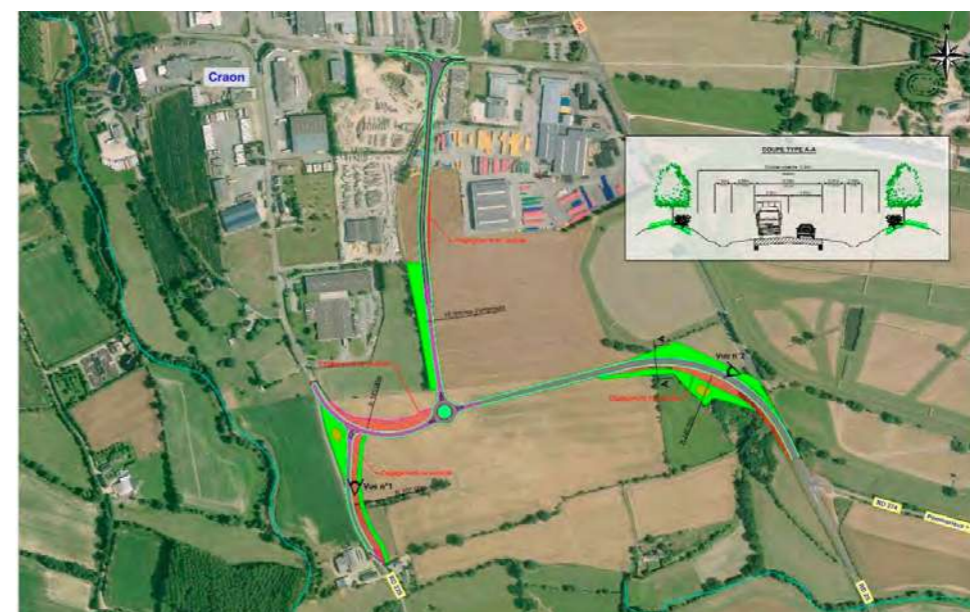
- Projet soumis à autorisation environnementale
- Les négociations foncières ont été réalisées en totalité par la Commune
- Fort impact sur le trafic en cours de chantier
- Traversée voie douce de la RD 771 avec passage inférieur en parallèle du ruisseau.

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 950 000 € TTC hors structure voie douce et PI sous RD771
- Maîtrise d'ouvrage et financement Département de la Mayenne
- Calendrier : 2022 - 2023

P1

RD 25 / CRAON - AMÉNAGEMENT
D'UN CONTOURNEMENT AU DROIT DE L'HIPPODROME



ÉTAT DES LIEUX

- La RD 25, axe majeur du Pays de Craon, est régulièrement coupée pour laisser le passage aux courses hippiques (pistes de part et d'autre de la RD)
- La RD 229 sert d'appui pour une zone d'activité avec une cohabitation difficile avec le trafic de transit et une demande de sécurisation par les acteurs économiques

Routes	Niveaux de trafic	Vitesses relevées	Accidentalité (10 dernières années)
RD 25	2 694 v/j dont 13,2 % PL	97 km/h (VL) – 88 km/h (PL)	Néant
RD 229	477 v/j dont 3,98 % PL (19)	84 km/h (VL) – 71 km/h (PL)	

AMÉNAGEMENT RETENU

- Voirie de contournement de la RD 25 pour permettre l'extension de l'hippodrome et réorganiser la zone d'activité et son extension à terme par le Pays de Craon, avec un raccordement direct de la RD 229
- Déclassement des tronçons de RD 25 et RD 229 restant dans l'agglomération

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

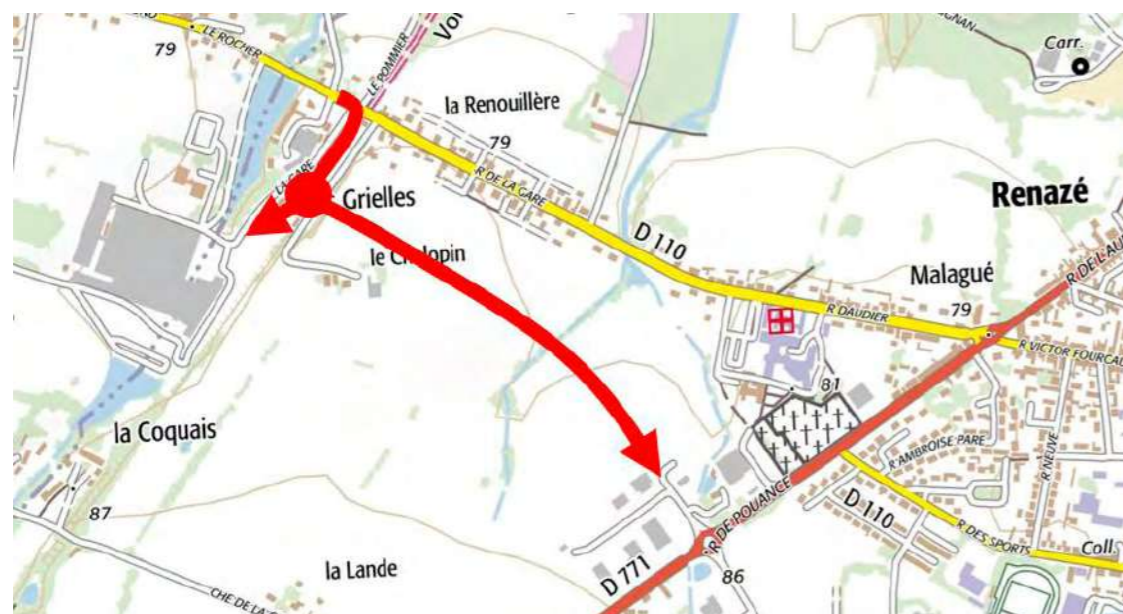
- Projet soumis à étude d'impacts (projet hippodrome, zone d'activités, route)
- La Communauté de communes du Pays de Craon dispose du foncier en lien avec la Commune et la Société des courses de Craon

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 2 530 000 € HT pour les travaux routiers et paysagers
- Maîtrise d'ouvrage par la Communauté de communes du Pays de Craon
- Financement : 30 % Département de la Mayenne au titre de contournement d'intérêt local
- Mayenne ingénierie est AMO sur l'opération – Calendrier à définir avec la CCPC suivant procédures environnementales

P1

**RD 110 / RENAZÉ
AMÉNAGEMENT D'UN BARREAU ROUTIER**



ÉTAT DES LIEUX

- Site industriel en développement avec un rayonnement international, augmentation du trafic PL pour l'approvisionnement et l'expédition des productions. L'objectif est double : assurer le raccordement direct via une infrastructure correctement dimensionnée, éviter le passage par la zone agglomérée et le centre hospitalier, transférer le trafic de transit de la RD 110
- Fréquentation importante par les poids lourds

Routes	Niveaux de trafic	Vitesses relevées	Accidentalité (10 dernières années)
RD 110	1 666 v/j dont 4,92 % PL	V85 : 98 km/h (VL) – 88 km/h (PL)	Néant
RD 771	3 111 v/j dont 17 % PL	Non renseigné	

AMÉNAGEMENT RETENU

- Création d'un barreau routier sécurisé permettant de relier le site industriel vers le giratoire de la zone d'activité de *La Hersepeau* sur la RD 771
- Longueur du projet : 0,9 km

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Projet soumis à autorisation environnementale et à un éventuel dossier d'utilité publique
- Négociations foncières à réaliser par la Commune et/ou le Pays de Craon

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 900 000 € TTC
- Participation 30 % du Département au titre des contournements d'intérêt local
- Maîtrise d'ouvrage portée par la Commune et/ou l'EPCI

P1

**RD 22 / POMMERIEUX - AMÉNAGEMENT D'UN
TOURNE-À-GAUCHE POUR LA DESSERTE DE LA Z.A. DE LA CHESNAIE**



ÉTAT DES LIEUX

- Dans le cadre du développement de la zone artisanale existante de *La Chesnaie*, la fréquentation de l'accès va augmenter nécessitant l'aménagement d'une voie d'attente protégée pour les véhicules en provenance de Craon
- Vitesses élevées sur l'axe routier
- Niveaux de trafic : 3 667 v/j dont 10,5 % PL
- Vitesses relevées : V85 : 95 km/h (VL) – 89 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

- Aménagement d'un tourne-à-gauche sur la RD 22 avec sécurisation des arrêts de cars scolaires à proximité

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

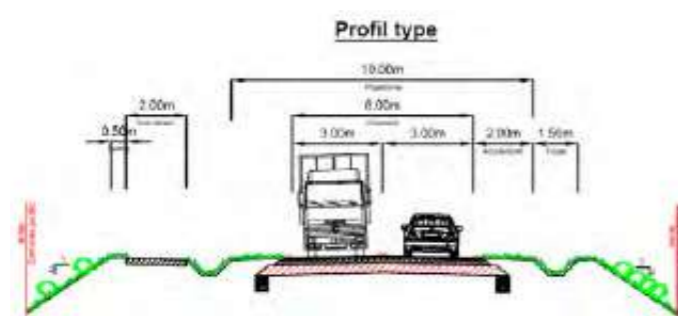
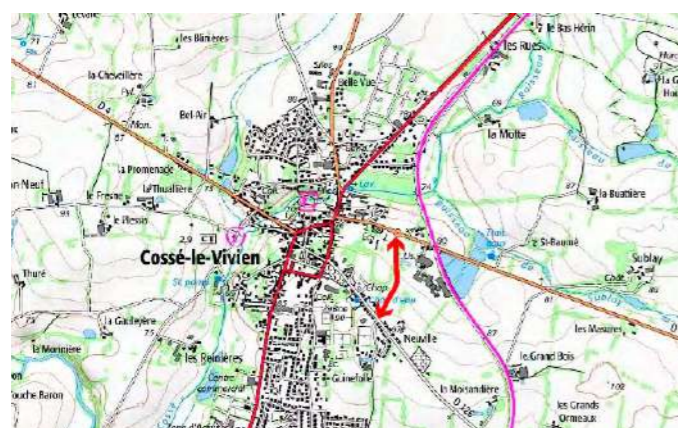
- Projet soumis à autorisation environnementale et à un éventuel dossier d'utilité publique
- Fort impact sur le trafic en cours de chantier
- Arrêts de transports scolaires à proximité à intégrer dans le dossier

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 250 000 à 300 000 € TTC hors procédures et foncier
- Financement : 50 % par le Département et 50 % par la Commune et/ou l'EPCI
- Maîtrise d'ouvrage départementale
- Négociations et acquisitions foncières à mener par le Pays de Craon

P2

RD 126 / COSSÉ-LE-VIVIEN
AMÉNAGEMENT D'UN BARREAU ROUTIER



ÉTAT DES LIEUX

- Malgré l'ouverture du contournement ouest de Cossé-le-Vivien (RD 771), le trafic de transit PL depuis la RD 126 continuera d'emprunter une partie du centre bourg
- Besoin local de desserte du site agroalimentaire et d'une zone en requalification urbaine

Routes	Niveaux de trafic	Vitesses relevées	Accidentalité (10 dernières années)
RD 4	2 150 v/j dont 7,6 % PL	V85 : 95 km/h (VL) – 88 km/h (PL)	Néant
RD 126	886 v/j dont 4,06 % PL	V85 : 94 km/h (VL) – 86 km/h (PL)	

AMÉNAGEMENT RETENU

- Voirie de liaison d'environ 480 m à créer entre la Rue de la Frenousse RD 126 reliant Cossé-le-Vivien à Cosmes et le giratoire existant sur la RD 4 au niveau de l'école Sainte-Marie en sortie de bourg vers Quelaines-St-Gault
- Déclassement de la RD 126 en cœur d'agglomération

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

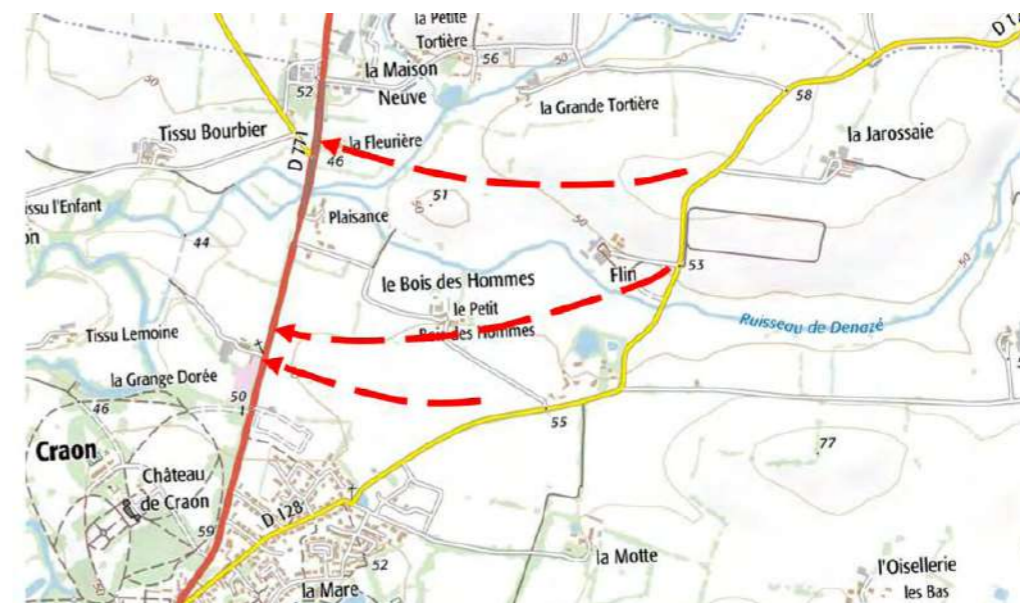
- Projet soumis à autorisation environnementale et diagnostic archéologique
- Projet inscrit en emplacement réservé au PLU
- Des acquisitions foncières sont nécessaires, la Commune dispose d'une partie du foncier

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 550 000 à 650 000 € TTC
- Maîtrise d'ouvrage portée par la Commune de Cossé-le-Vivien
- Financement : 30 % Département de la Mayenne au titre de contournement d'intérêt local

P3

RD 128 / CRAON
AMÉNAGEMENT D'UN BARREAU ROUTIER



ÉTAT DES LIEUX

- La RD 128 permet la liaison Craon/Denazé en empruntant des zones de lotissements
- Trafic RD 771 : 4 875 v/j dont 12,8 % PL
- Trafic RD 128 : non renseigné
- Accidentalité (10 dernières années) : 3 accidents corporels

AMÉNAGEMENT RETENU

- Création d'un barreau routier permettant de relier la route de Denazé directement à la RD 771 en évitant le passage par les lotissements
- Longueur du projet : 0,6 à 1,2 km selon le tracé (à déterminer)

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

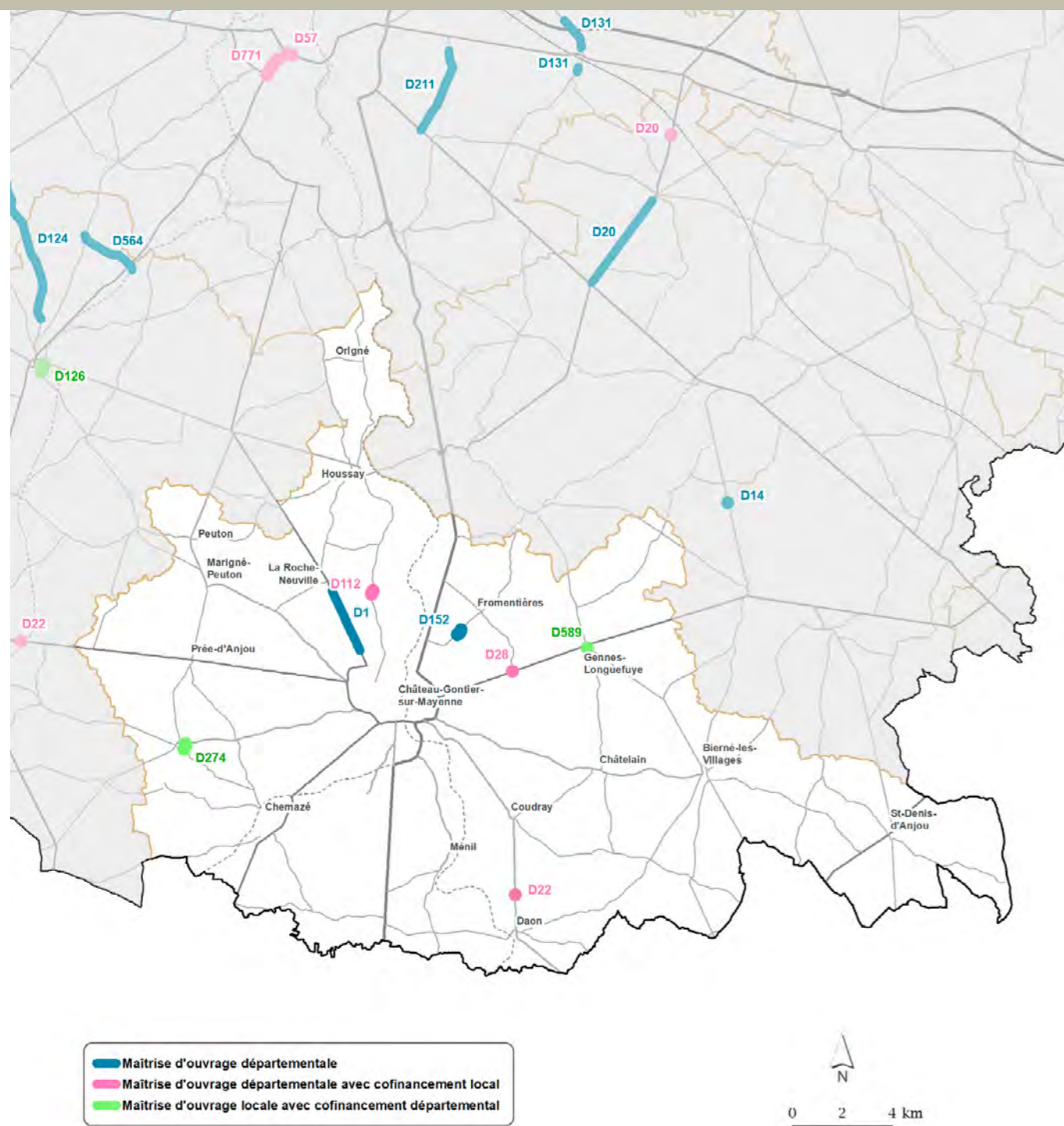
- Etude de faisabilité à conduire pour trouver le meilleur parti d'aménagement
- Projet soumis à autorisation environnementale et à un éventuel dossier d'utilité publique
- À coordonner avec les études d'opportunité du contournement de Craon

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 600 000 € TTC/km hors AF et procédures
- 30 % de participation du Département au titre de contournement d'intérêt local avec déclassement de la RD 128 en agglomération
- Maîtrise d'ouvrage portée par la Commune de Craon
- Calendrier : en fonction des négociations et acquisitions foncières à mener par la Commune

8 / Communauté de communes du Pays de Château-Gontier

Localisation des opérations / Pays de Château-Gontier

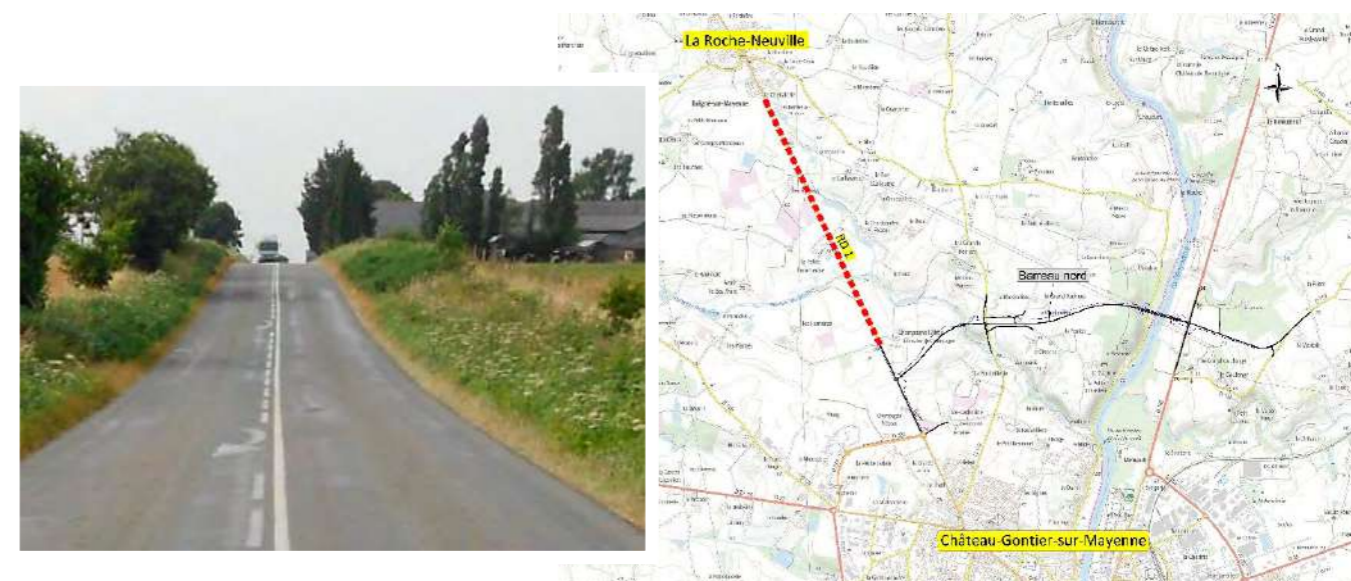


Source : IGN, CD53
Conception et réalisation : CD53/DI/DAFIHOT/MSIG - 24/03/2022



P1

RD 1 / LA ROCHE-NEUVILLE / CHÂTEAU-GONTIER-SUR-MAYENNE
RECALIBRAGE ET ÉLARGISSEMENT



ÉTAT DES LIEUX

- Le vallonnement de l'itinéraire génère des pertes importantes de visibilité, ce qui crée de mauvaises conditions de sécurité et limite les possibilités de dépassement. Les conditions d'insécurité sont renforcées par la faible largeur des accotements et la mauvaise visibilité aux carrefours et dessertes riveraines
- La configuration géométrique actuelle de l'itinéraire (chaussée de 5,50 m et accotements de 0,80 m) ne permet pas d'accueillir dans de bonnes conditions de sécurité les déplacements piétons et deux roues
- Trafic en 2021 : 3 231 v/j dont 142 PL
- Vitesses relevées : V85 en 2021 : 91 km/h (VL) – 85 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

- Recalibrage de la chaussée à 7 m avec accotements enherbés de 2,25 m
- Raccordement au giratoire du barreau nord
- Rectification du profil en long et aménagement d'une voie douce
- Longueur du projet : 2,7 km
- Objectifs : assurer les conditions de visibilité et de sécurité, optimiser la capacité de dépassement et assurer le développement des déplacements doux en toute sécurité par la création d'une voie douce

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

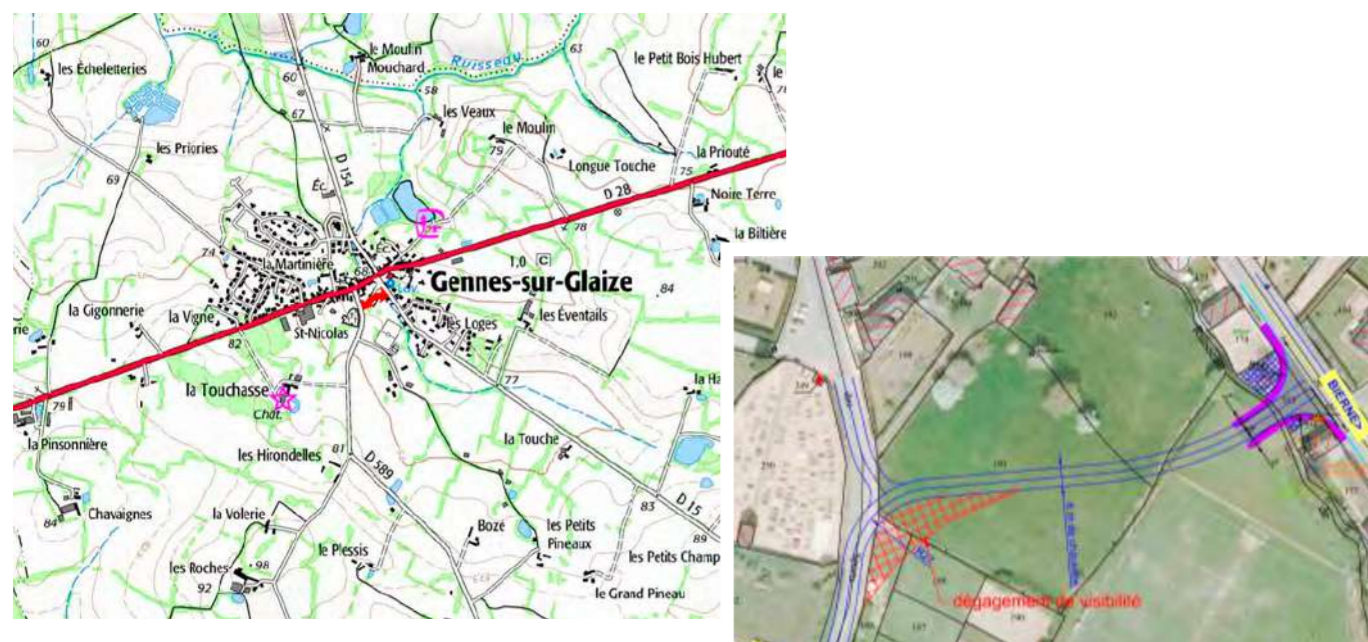
- Autorisations obtenues : DUP (16/08/2016), DUP prolongée (08/07/2021), Loi sur l'eau (20/07/2016), CNPN (21/12/2017)
- Acquisitions foncières en cours par la Commune de La Roche-Neuve
- Perturbations de circulation pendant les travaux
- Travaux concessionnaires à prévoir

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 3 500 000 € TTC (dont 300 000 € pour la voie douce)
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Département
- Calendrier de réalisation : 2023-2024

P1

**RD 15 / RD 589 / GENNES-LONGUEFUYE
AMÉNAGEMENT D'UN BARREAU ROUTIER**



ÉTAT DES LIEUX

- Le carrefour actuel sur la RD 28 (RGC) ne permet pas la giration de certains véhicules qui accrochent les bâtiments riverains et n'ont aucune visibilité

Routes	Niveaux de trafic	Vitesses relevées	Accidentalité (10 dernières années)
RD 15	1 086 v/j dont 4,88 % PL	V85 : 104 km/h (VL) – 96 km/h (PL)	Néant
RD 589	181 v/j dont 3,87 % PL	V85 : 92 km/h (VL) – 80 km/h (PL)	

AMÉNAGEMENT RETENU

- Voirie de liaison d'environ 200 m à créer entre la RD 589 *Rue des sports* reliant Gennes-Longuefuye à Châtelain et la RD 15 *Rue d'Anjou* reliant Gennes-Longuefuye à Bierné
- Déclassement du tronçon de la RD 589 restant dans l'agglomération jusqu'à la RD 28
- La Commune prépare également l'urbanisation des terrains entre le projet et la frange sud de l'agglomération

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Projet soumis à autorisation environnementale en lien avec la création d'un lotissement attendant
- La Commune dispose du foncier

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 200 000 € TTC
- Maîtrise d'ouvrage portée par la Commune de Gennes-Longuefuye
- Financement : 30 % du Département de la Mayenne au titre de contournement d'intérêt local
- Calendrier travaux : 2022-2023

P1

**RD 22 / COUDRAY
AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR VC DE LA SUHARDIÈRE**



ÉTAT DES LIEUX

- La visibilité en sortie de la VC de La Suhardière est nettement insuffisante au carrefour de la RD 22, puisque situé entre 2 hauts de côtes entre Daon et Coudray
- Trafic RD 22 : 1 868 v/j dont 6,4 % de PL
- Vitesses relevées : V85 section nord : 99 km/h (VL) – 89 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

- Décaler l'accès vers le nord afin de gagner en visibilité au débouché de cette voie communale qui dessert plusieurs lieux-dits et permet la liaison à la VC 6 vers Argenton-Notre-Dame
- Un tronçon de nouvelle VC d'une centaine de mètres est à construire

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

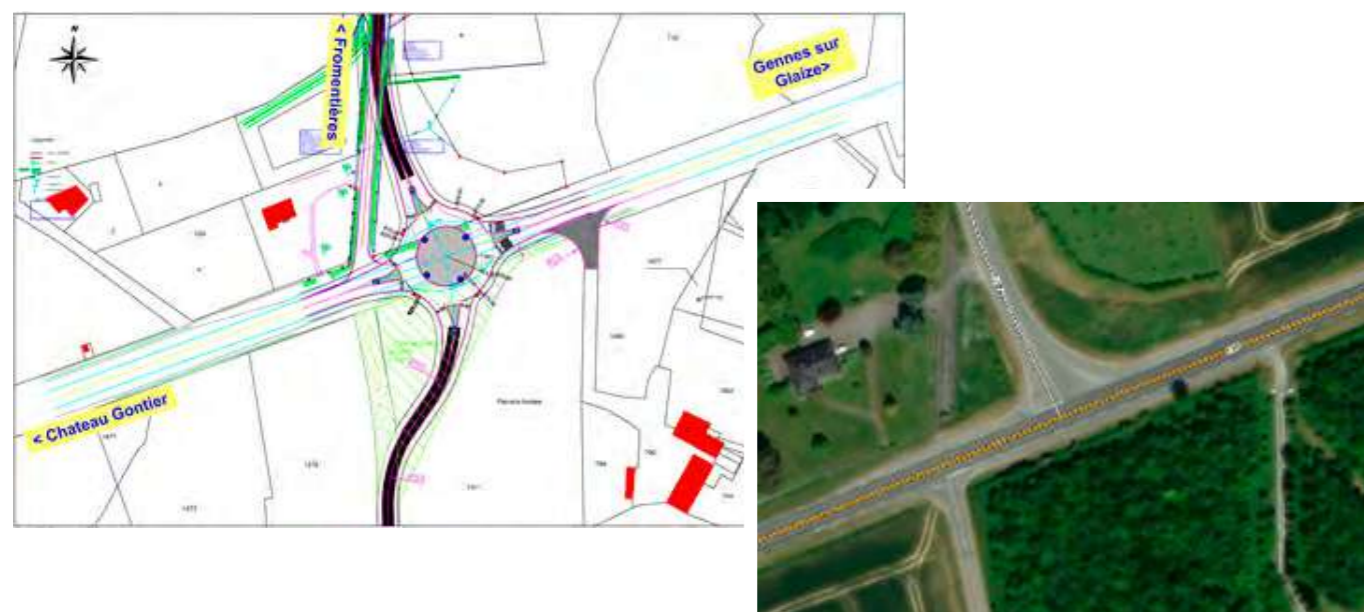
- Dossier dispensé d'étude d'impact par la DREAL (arrêté du 25/08/2021) après examen au cas par cas
- Acquisition foncière obtenue par le CD 53

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 86 000 € TTC
- Financement 50/50 au titre de sécurisation de carrefour RD / VC, soit 43 000 € à la charge de la Commune de Daon
- Maîtrise d'ouvrage portée par le Département
- Calendrier travaux : 2023

P1

RD 28 / RD 591 / AZÉ, commune de CHÂTEAU-GONTIER-SUR-MAYENNE
AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR AVEC LA VC 2



ÉTAT DES LIEUX

- Lors de l'aménagement de la RD 591 en 2011, le carrefour sur la RD 28 (RGC) a été décalé vers Gennes-Longuefuye afin de gagner en visibilité sur le haut de côte
- L'enjeu consiste à sécuriser les nombreux mouvements traversant de la VC n° 2 en provenance de Coudray vers Fromentières via la RD 591, ainsi que les mouvements de tourne-à-gauche sur la RD 28 elle-même. Par ailleurs, la RD 591 est utilisée comme déviation locale (via Fromentières) lors de blocages sur la RN 162 à Azé
- Des accidents matériels sont à déplorer malgré la présence d'un radar fixe situé à 350 m côté Château-Gontier-sur-Mayenne
- Le retour à 90 km/h de la RD 28 renforce par ailleurs la nécessité de sécurisation

Routes	Niveaux de trafic	Vitesses relevées	Accidentalité (10 dernières années)
RD 28	6 269 v/j dont 8 % PL	V85 : 91 km/h (VL) – 88 km/h (PL)	1 accident corporel
RD 591	654 v/j dont 5,35 % PL	Non renseigné	

AMÉNAGEMENT RETENU

- Construction d'un giratoire pour sécuriser l'ensemble des mouvements de circulation

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

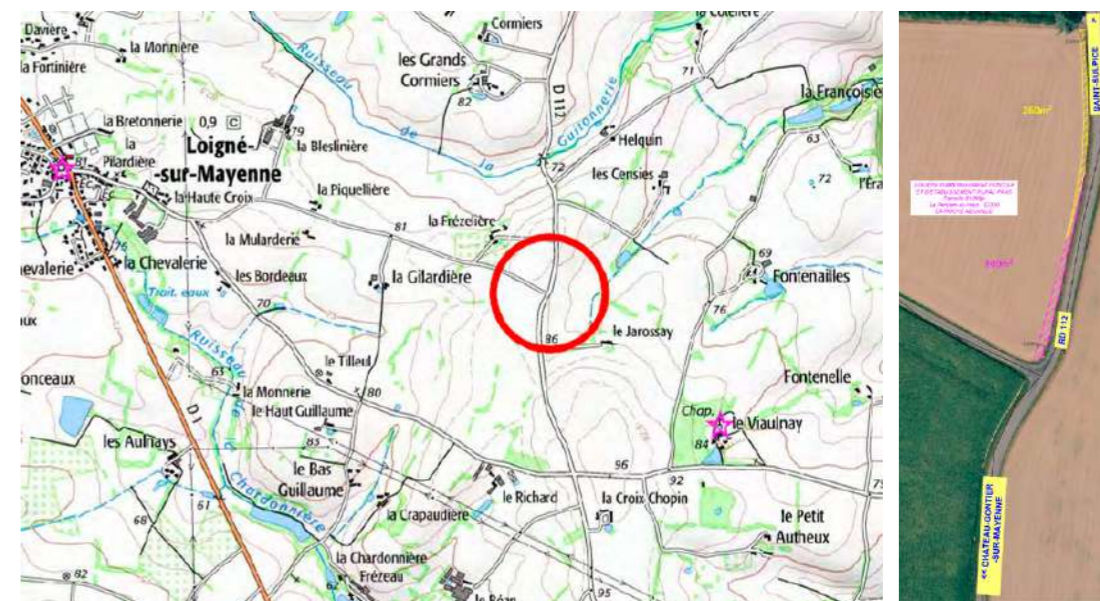
- Projet soumis à autorisation environnementale et à un éventuel dossier d'utilité publique.
- Fort impact sur le trafic de cette voie (classée RGC) en cour de chantier.
- Une acquisition foncière de 2 600 m² pour la branche de la voie communale n° 2 est nécessaire sur un espace boisé, à négocier par la Commune avec prise en compte du passage d'une éventuelle voie douce entre Gennes-Longuefuye et Azé

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 550 000 € TTC
- Financement : 50% par le Département et 50% par la Commune
- Maîtrise d'ouvrage portée par le Département
- Calendrier de réalisation suivant obtention de l'acquisition foncière par la Commune pour la VC

P2

RD 112 / LA ROCHE-NEUVILLE
AMÉNAGEMENT VC DE LA FRÉZELIÈRE



ÉTAT DES LIEUX

- Visibilité de 20 m sur le carrefour d'une VC située derrière un virage de la RD112
- Le champ accueille périodiquement des cultures qui masquent la visibilité
- Trafic : RD 112 en 2019 : 618 v/j dont 3 % de PL (20)
- Vitesses relevées : V85 section nord : 94 km/h (VL) – 87 km/h (PL)
- Ce cheminement est la liaison directe entre les 2 agglomérations de La Roche-Neuville (Loigné-sur-Mayenne et St-Sulpice)
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

- Acquisition d'une bande de terrain
- Décaler le fossé vers le champ afin de gagner en visibilité au débouché de la voie communale

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Pas de haie ni d'enjeux environnementaux
- Négociation foncière à réaliser par la Commune

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 20 000 € TTC
- Financement 50/50 au titre de sécurisation de carrefour RD / VC
- Maîtrise d'ouvrage portée par le Département
- Calendrier travaux : 2023 selon acquisition foncière

P2

RD 152 / FROMENTIÈRES
RECALIBRAGE ET MODIFICATION DU VIRAGE AU LIEU-DIT L'ÉTOILE



ÉTAT DES LIEUX

- Le réaménagement de la RD 152 dans le cadre du contournement nord de Château-Gontier-sur-Mayenne a été stoppé avant le virage de l'Étoile, soit 1,2 km avant l'agglomération de Fromentières
- La chaussée existante fait 5 m de large avec des accotements de 80 cm
- Trafic : en 2019 (point de comptage hors section) : 132 v/j dont 5,3 % de PL (7)
- Accidentalité (10 dernières années) : 1 accident mortel

AMÉNAGEMENT RETENU

- Réaménagement du virage et de 1,2 km en continuité de l'élargissement à 6 m de large fait dans le cadre du barreau nord de Château-Gontier-sur-Mayenne, accompagné d'une voie douce identique

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

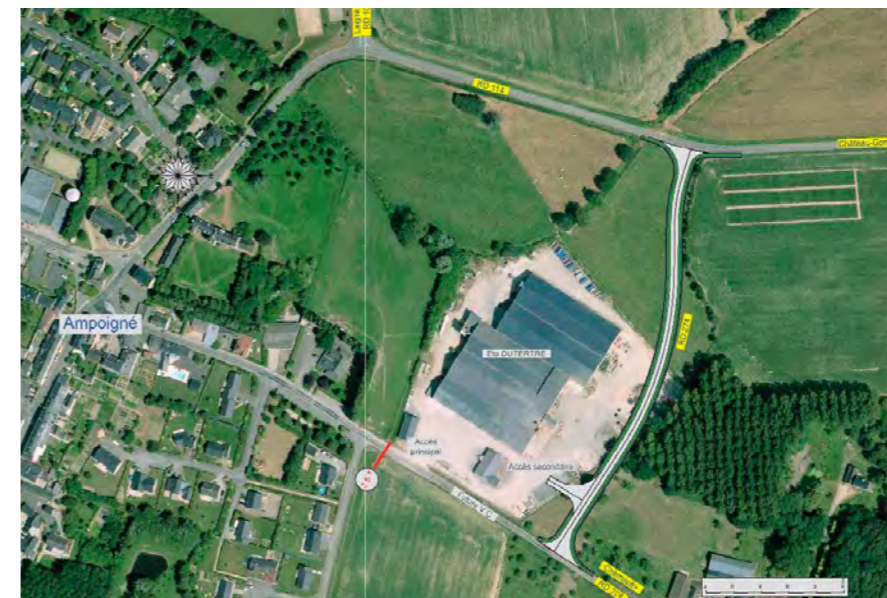
- Projet soumis à autorisation environnementale
- Négociations foncières à réaliser par la Commune sur 1,2 km, avec l'aide de la SAFER

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 750 000 € pour 1,2 km
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Département
- Calendrier : en fonction des acquisitions foncières

P2

RD 114 / RD 274 / AMPOIGNÉ, commune de PRÉE-D'ANJOU
AMÉNAGEMENT D'UN BARREAU ROUTIER



ÉTAT DES LIEUX

- L'activité du site de collecte des établissements Dutertre génère un trafic de PL important au carrefour central du bourg
- Projet déjà inscrit au Plan Routier Départemental 2016/2021

Routes	Niveaux de trafic	Vitesses relevées	Accidentalité (10 dernières années)
RD 274	404 v/j dont 6,68 % PL	Non renseigné	
RD 14	1 025 v/j dont 7,71 % PL	Non renseigné	1 accident corporel

AMÉNAGEMENT RETENU

- Création d'un barreau routier permettant de relier la route de Chemazé et le site des établissements Dutertre directement à la RD 114 en évitant le passage par le centre bourg
- Ceci assure le raccordement direct via une infrastructure correctement dimensionnée en évitant le passage par la zone agglomérée

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

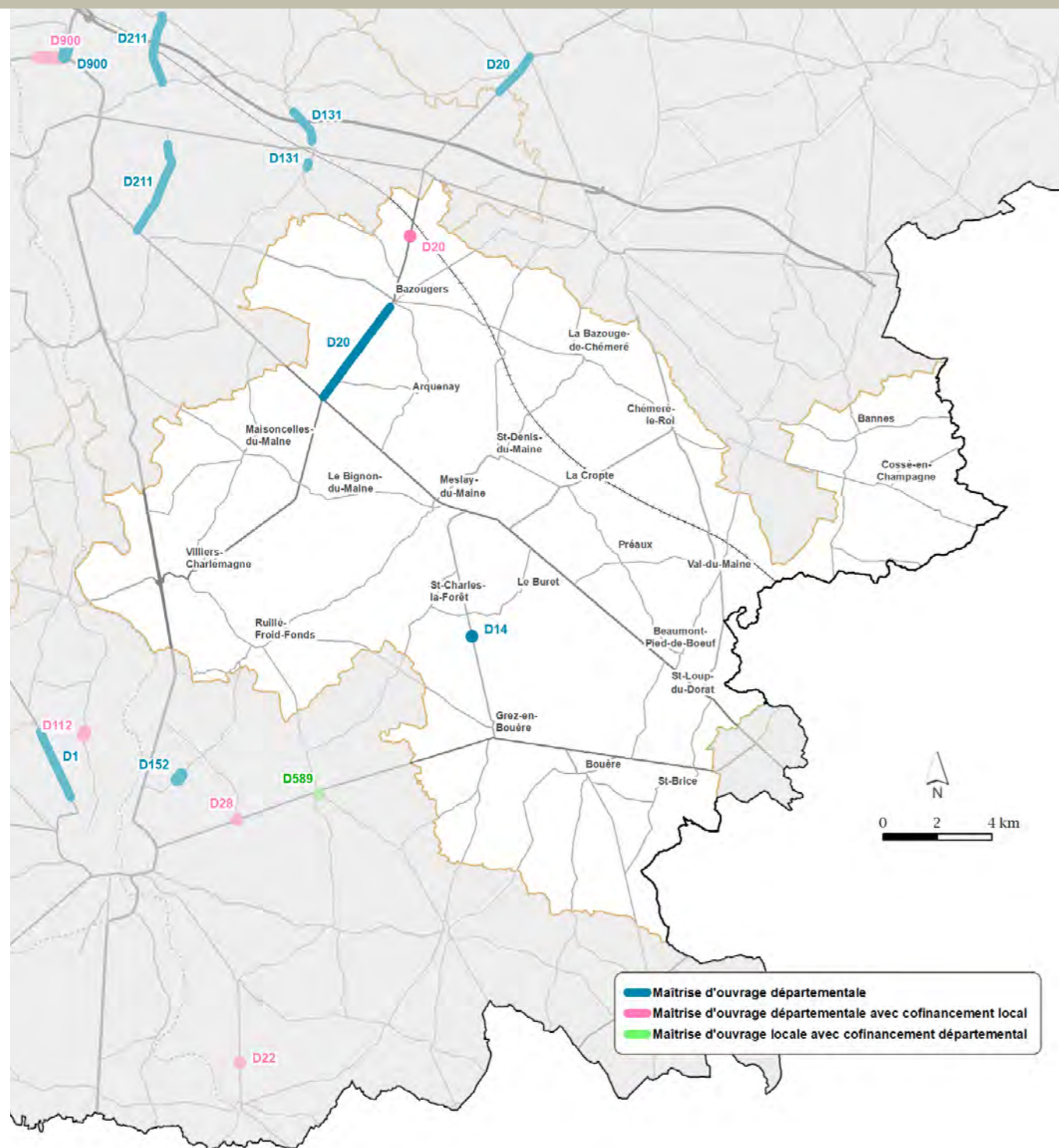
- Projet soumis à autorisation environnementale
- Présence d'un élément de patrimoine historique
- Négociations foncières à réaliser par la Commune

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 270 000 € TTC
- Participation 30 % du Département au titre de contournement d'intérêt local avec déclassement de la RD 274 en agglomération
- Maîtrise d'ouvrage communale avec appui de l'EPCI

9 / Communauté de communes du Pays de Meslay-Grez

Localisation des opérations / Pays de Meslay-Grez

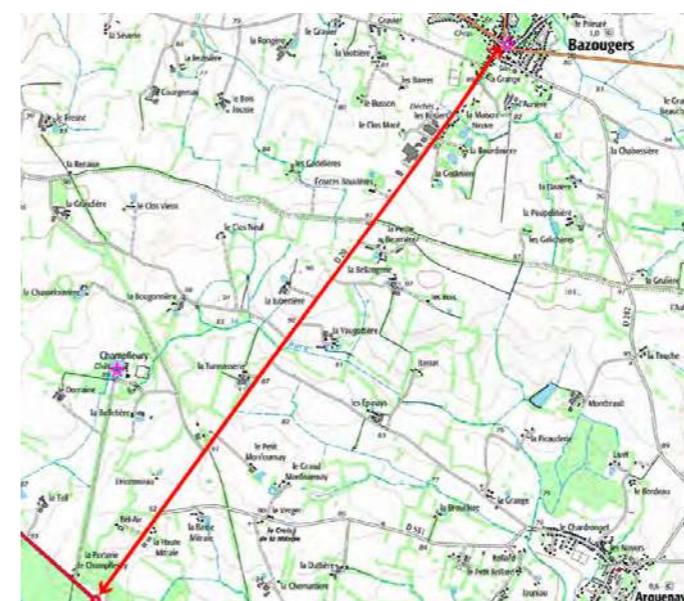


Source : IGN, CD53
 Conception et réalisation : CD53/DI/DAFHOT/MSIG - 24/03/2022



P1

RD 20 / ARQUENAY / BAZOUGERS - RECALIBRAGE DE LA SECTION RGC ENTRE BOIS DE BERGAULT ET BAZOUGERS



ÉTAT DES LIEUX

- Section de route classée à grande circulation n'offrant pas les conditions de sécurité nécessaires en termes de distances sur obstacles et de visibilité lors de dépassement
- Largeur de chaussée existante : 6 m
- Cet axe est régulièrement emprunté par des convois exceptionnels, et sert également de déviation pour les autres RGC vers Laval (RD 57 et RD 21)
- Trafic : en 2018 : 2 332 v/j dont 9.6 % de PL (226)
- Vitesses relevées : V85 : 100 km/h (VL) – 91 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : 1 accident mortel, 3 accidents corporels

AMÉNAGEMENT RETENU

- Réaménagement de la RD 20 sur 4,2 km
- Mise au profil de voirie 7 m avec élargissement des accotements
- Création d'une voie douce (si éligibilité)

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

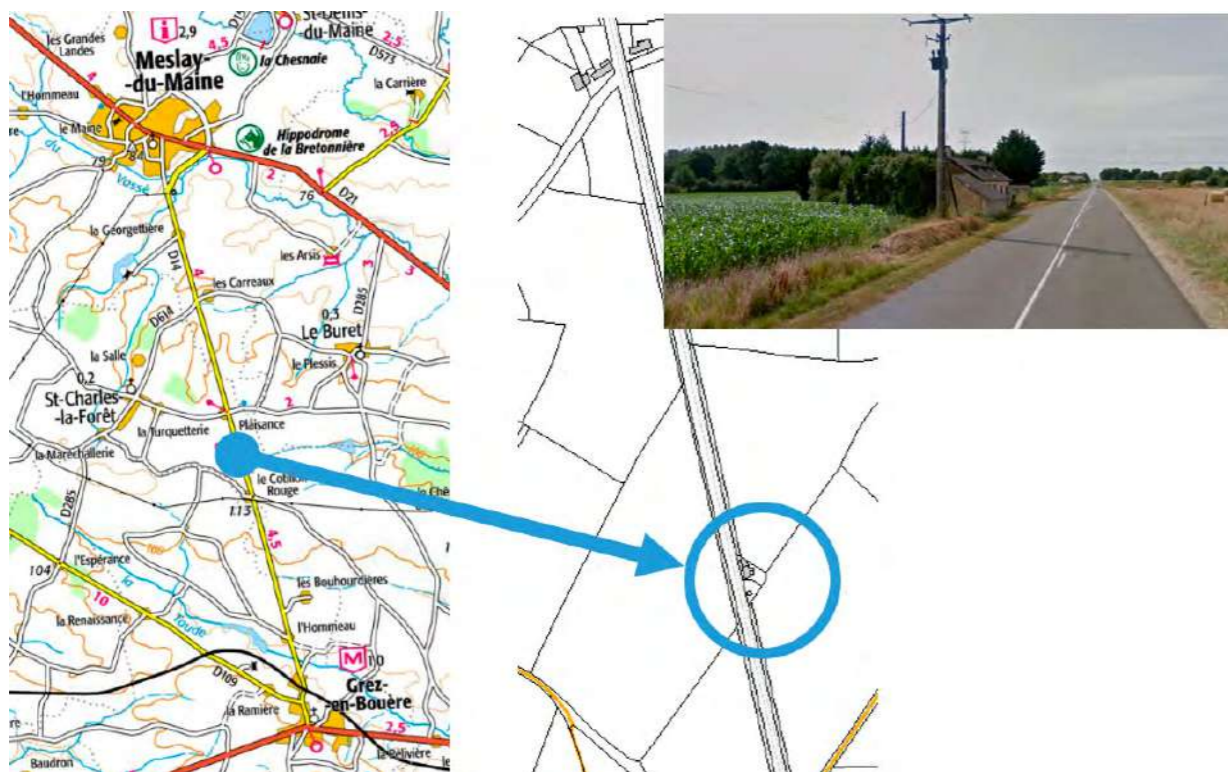
- Projet soumis à autorisation environnementale et à un éventuel dossier d'utilité publique
- Négociations foncières avec l'appui des Communes de Bazougers et d'Arquenay (notamment pour la voie douce)
- Chantier long sous déviation totale

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 3 300 000 € pour la section courante (hors aménagement d'entrée d'agglomération à la diligence de la Commune)
- Financement 100 % par le Département pour la section courante (hors entrée d'agglomération)
- Maîtrise d'ouvrage portée par le Département de la Mayenne
- Calendrier : études à partir de 2022 ; travaux escomptés à partir de 2026

P1

RD 14 / ST-CHARLES-LA-FORÊT - FIN D'AMÉNAGEMENT DE LA SECTION ENTRE MESLAY-DU-MAINE ET GREZ-EN-BOUÈRE



ÉTAT DES LIEUX

- Sécurisation des accotements de la section engagée depuis 2010 afin de reculer les obstacles (supports, fossés) sur un axe important du territoire
- La RD 14 est également utilisée dans le cadre du *Plan de gestion du trafic* pour dévier la RD 21, la RD 28 et RN 162 lors d'incidents ou de travaux
- Trafic en 2021 : 2 090 v/j dont 9,7 % de PL (203)
- Vitesses relevées en 2021 : V85 : 101 km/h (VL) – 95 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

- Déplacement des fossés avec reconstitution d'un accotement de 4 m
- Déplacement des supports des réseaux aériens de distribution d'énergie et télécommunication

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

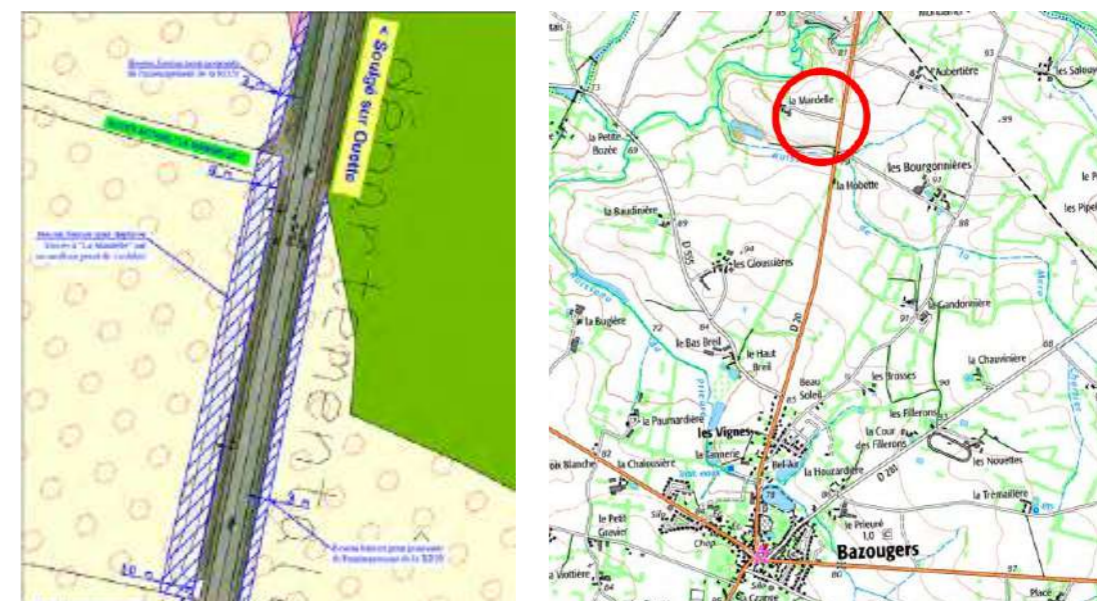
- Foncier issu d'acquisitions amiables
- Reconstitution de boisements sur cette parcelle (compensation environnementale)

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- BP 2022 : suppression d'un obstacle important en bord de chaussée au lieu-dit *Les Grillots*
- Coût approximatif : 135 000 € TTC
- Maîtrise d'ouvrage et financement par le Département

P2

RD 20 / BAZOUGERS AMÉNAGEMENT DE L'ACCÈS MARDELLE



ÉTAT DES LIEUX

- Au nord de Bazougers, le carrefour d'accès à la ferme de *La Mardelle* sur la RD 20 offre de médiocres conditions de visibilité (section de route classée à grande circulation avec trafic PL important)
- Trafic : 1 978 v/j dont 9,71 % de PL (198)
- Vitesses relevées : V85 : 99 km/h (VL) – 90 km/h (PL)
- Accidentalité (10 dernières années) : néant

AMÉNAGEMENT RETENU

- Décalage du carrefour pour le positionner sur un meilleur point de visibilité avec création d'une contre-allée parallèle à la RD 20

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LOCAUX

- Foncier issu des rétrocessions intervenues dans le cadre de la création de la ligne grande vitesse
- Pas de contrainte environnementale particulière

ESTIMATION, FINANCEMENT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

- Coût approximatif : 50 000 € TTC
- Financement 50 % Département / 50 % collectivité
- Maîtrise d'ouvrage portée par le Département de la Mayenne

Terme	Définition
3C	Communauté de Communes des Coëvrons
AF	Acquisitions foncières
AMO	Assistance à maîtrise d'ouvrage
ATD	Agence technique départementale (nord, centre, sud)
AVP	Avant-Projet
BP	Budget primitif
BS	Budget supplémentaire
CCBM	Communauté de Communes du Bocage Mayennais
CCE	Communauté de Communes de l'Ernée
CCMA	Communauté de Communes du Mont des Avaloirs
CNPN	Conseil national de la protection de la nature
CCPC	Communauté de Communes du Pays de Craon
CCPCG	Communauté de Communes du Pays de Château-Gontier
CCPMG	Communauté de Communes du Pays de Meslay-Grez
CD53	Conseil départemental de la Mayenne
CPER	Contrats de plan Etat-Région
CR	Chemin rural
DCE	Dossier de consultation des entreprises
DDT	Direction départementale des territoires
DRÉAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DUP	Déclaration d'utilité publique
EBC	Espace boisé classé
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
ESU	Enduit superficiel d'usure
Laval Agglo	Communauté d'agglomération de Laval
LGV-BPL	Ligne grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire

Terme	Définition
Iot	Internet of Things (Internet des objets)
MC	Mayenne Communauté
MI	Mayenne Ingénierie
OA	Ouvrage d'art
OH	Ouvrage hydraulique
PDASR	Plan départemental d'actions de sécurité routière
PI	Passage inférieur
PL	Poids-lourds
PLU	Plan local d'urbanisme
PLUi	Plan local d'urbanisme intercommunal
PN	Passage à niveau
PPER	Plan pluriannuel d'entretien routier
PRD	Plan routier départemental
PRO	Projet
RGC	Route classée à grande circulation
RD	Route départementale
RN	Route nationale
SAFER	Société d'aménagement foncière et d'établissement rural
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SRADDET	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
TRM	Transport routier de marchandises
v/j	Nombre de véhicules par jour
V85	Vitesse en dessous de laquelle circulent 85% des véhicules
VC	Voie communale
VH	Viabilité hivernale
VL	Véhicules légers