

Liaison RD 20 – RD 32

Contournement d'ÉVRON / CHÂTRES-LA-FORÊT

Le contexte routier

L'agglomération d'ÉVRON, située à l'est de LAVAL, est un pôle satellite qui capte de façon préférentielle les liaisons entre les départements de la Mayenne, de la Sarthe et de l'Orne.

ÉVRON est accessible par un réseau routier départemental dense :

- La RD 20 assure la liaison LAVAL (RD 57) – ÉVRON. Elle relie également la RN 162 au sud de VILLIERS-CHARLEMAGNE à la RN 12 à PRÉ-EN-PAIL. Route classée de 1^{ère} catégorie, elle est inscrite en tant qu'axe stratégique régional assurant les échanges entre l'Est mayennais (RN 12 – Orne et RD 119 / A 28 – Sarthe) et le Maine et Loire (SEGRÉ).
- La RD 32 assure la liaison LAVAL – MONTSÛRS – ÉVRON – SILLÉ-LE-GUILLAUME. Elle est classée route de 2^{ème} catégorie entre LAVAL et ÉVRON, et route de 1^{ère} catégorie entre ÉVRON et la Sarthe ;
- La RD 7 assure la liaison MAYENNE – ÉVRON – SABLÉ-SUR-SARTHE. Elle est classée route de 2^{ème} catégorie.

La ville d'ÉVRON est actuellement dotée d'une rocade Sud destinée à desservir les établissements économiques d'importance interrégionale.

Ce réseau routier départemental permet aussi l'accessibilité à d'importantes infrastructures de transport :

- Voie ferrée Paris / Brest : LGV, TER, fret ;
- Autoroute A 81 avec péage de proximité à VAIGES.

Les objectifs de l'opération

Le contournement d'ÉVRON / CHÂTRES-LA-FORÊT, entre la RD 20, route de Bais au nord-est et la RD 20, route de LAVAL au sud, permettra de :

- Consolider une liaison régionale entre l'Est mayennais (RN 12 - Orne et RD 119/A 28 - Sarthe) et le Maine et Loire (via SEGRÉ) ;
- Conforter les relations interdépartementales existantes depuis de nombreuses années entre les départements de la Mayenne, de la Sarthe, de l'Orne et de l'Ille et Vilaine ;
- Faciliter et sécuriser les communications entre les RD 20, RD 32 et RD 7 et d'améliorer la sécurité sur la RD 20 en traverse de CHÂTRES-LA-FORÊT et d'ÉVRON et sur les RD 32 et 7 en traverse d'ÉVRON ;

- Compléter efficacement les opérations routières du réseau évronnais déjà réalisées ;
- Réduire le trafic de transit poids lourds dans le centre ville d'ÉVRON et dans la traverse agglomérée de CHÂTRES-LA-FORÊT et ainsi d'améliorer le cadre de vie des riverains concernés.

Les caractéristiques

Cette infrastructure sera classée comme route départementale de 1^{ère} catégorie.

Il s'agit d'une voie bidirectionnelle d'une longueur de 12,6 km environ, dont 1,7 km de réaménagement de la RD20 sud

Elle comprend :

- un contournement RD20 Sud-RD20 Nord, d'intérêt régional ;
- une liaison RD20 Nord – RD32 Est, d'intérêt local.

Le projet étudié propose sur l'ensemble du contournement une voie douce séparée s'appuyant sur le réseau existant proche lorsque celui-ci existe.

Ce projet nécessitera, entre autre, la construction d'un ouvrage d'art dénivelé avec la voie ferrée PARIS-BREST, et d'ouvrages hydrauliques sur les ruisseaux rencontrés de « Châtres », des « Grandes Portes »,...

Le cofinancement

- La Région des Pays de la Loire
- Le Conseil général de la Mayenne
- La CC des Coëvrons

Les contraintes et enjeux

Les études préalables ont été menées par le cabinet ARCADIS (44 – NANTES).

Ces expertises ont permis de mettre en évidence un certain nombre d'enjeux sur la zone d'études :

- Des limites urbaines existantes et à réserver pour les communes de SAINT-CHRISTOPHE-DU-LUAT, CHÂTRES-LA-FORÊT, ÉVRON et NEAU ;
- Un secteur agricole dynamique et compact, sensible à la consommation des terres ;
- L'existence d'une Zone NATURA 2000 au nord d'ÉVRON ;

- Un réseau hydrographique dense et notamment le ruisseau des « *Grandes Portes* » qui traverse la zone d'étude, entre la RD 32 Ouest et la RD 20 Nord ;
- La traversée d'une zone de captage d'eau potable sur la commune de SAINT-CHRISTOPHE-DU-LUAT au sud du tronçon RD 20 Sud – RD 32 Ouest ;
- L'existence de zones d'intérêt écologique au nord du bourg de CHÂTRES-LA-FORÊT ainsi qu'au sud au niveau de la vallée du ruisseau des « *Places* » ;
- Le franchissement de la voie ferrée PARIS-BREST ;
- Le rétablissement des chemins de randonnée ;
- La présence d'un poste de distribution de gaz aux abords de la voie SNCF à proximité du lieu-dit « *Champeau* » ;
- La présence de sites archéologiques et de monuments historiques ;
- La nature des sols rencontrés (argileux à très argileux et limons) qui constitue une forte contrainte technique pour la mise en œuvre d'une plate-forme routière au regard de leur sensibilité face aux changements hydriques et climatiques.

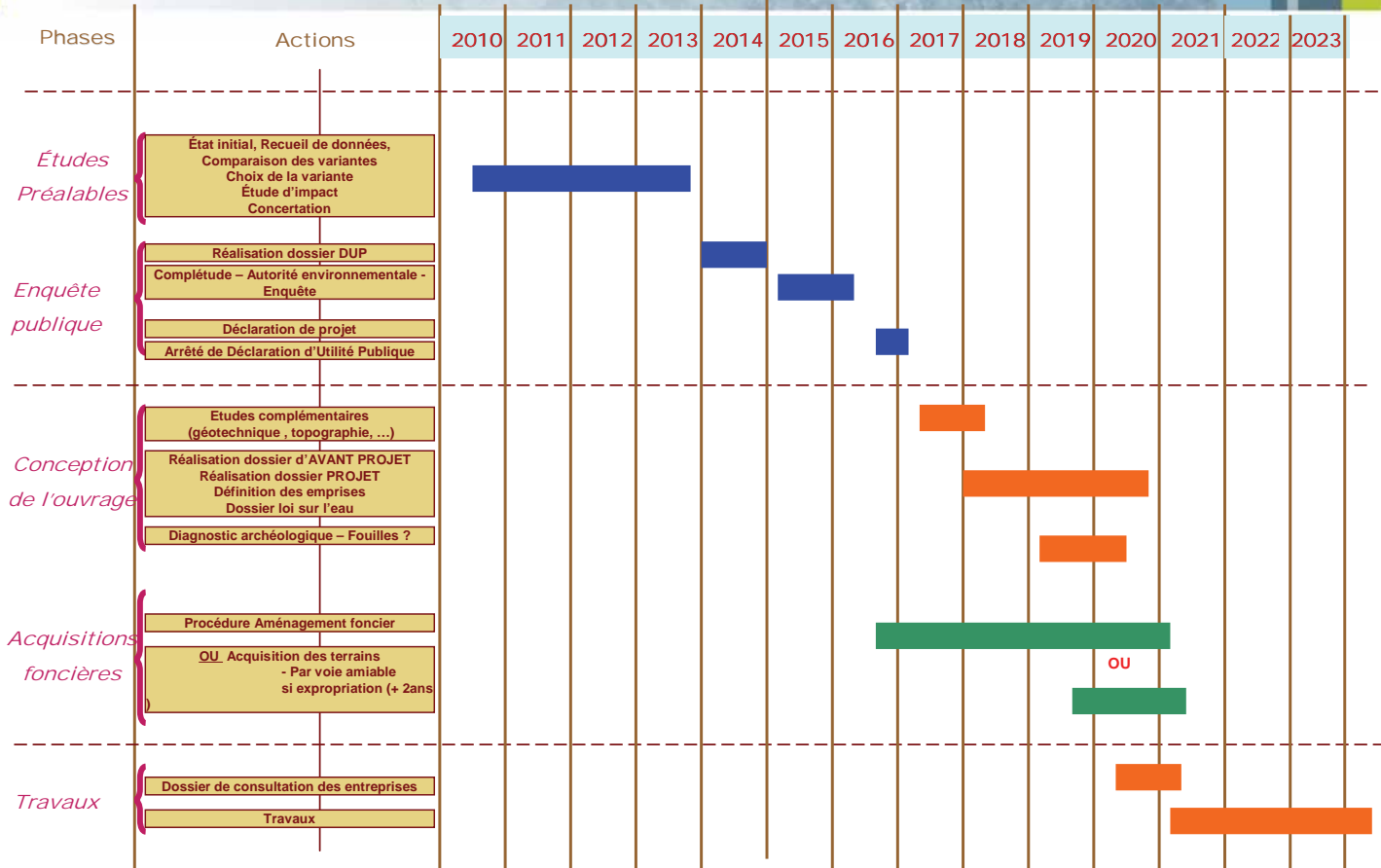
Le programme connexe au contournement d'ÉVRON/CHÂTRES-LA-FORÊT

Un programme connexe sera pris en compte, parallèlement au contournement d'ÉVRON/CHÂTRES-LA-FORÊT. Il s'agit de la suppression du passage à niveau de « *L'Aunay Pé* » (PN 144), avec la création d'une nouvelle voie au lieu-dit « *Champeau* ».

Le planning prévisionnel des études et procédures

Planning de l'opération

(Calendrier indicatif ajusté en fonction de la concertation, des validations, des négociations foncières, de l'archéologie)



- Calendrier indicatif qui sera ajusté au fil des études en fonction des validations d'étapes, des prescriptions archéologiques, de l'aménagement foncier...

Les principales étapes

- 17/09/2010 : 1^{er} comité de pilotage (COPIL) : Validation de la stratégie de concertation par les élus et présentation du calendrier prévisionnel
- 24/02/2011 : Atelier « Milieu Humain » : Emergence des contraintes et enjeux de l'aire d'étude au travers de l'analyse des déplacements, de l'économie, du développement des territoires et du cadre de vie en présence des organismes d'Etat, associations, représentants d'entreprises, services techniques des collectivités locales,
- 19/04/2011 : Atelier « Milieu agricole et Milieu Naturel » : Emergence des contraintes et enjeux de l'aire d'étude au travers de l'analyse des potentialités écologiques, des milieux liés à l'eau, du paysage et de l'économie agricole, en présence des organismes d'Etat, associations, services techniques des collectivités locales,

- 27/05/2011 : 2^{ème} COPIL : Présentation des enjeux environnementaux et des zones de moindre contrainte
- 04/10/2011 : 1^{ère} réunion publique : Présentation des enjeux environnementaux et des zones de moindre contrainte > *plus d'infos – lien vers le pdf du 04/10/2011*
- 20/10/2011 : Atelier "Propositions de variantes" : Présentation des conclusions de l'état initial , carte de synthèse des contraintes, zones de moindre impact, en présence des organismes d'Etat, associations, services techniques des collectivités locales,
- 18/11/2011 : 3^{ème} COPIL : Présentation des scénarios de variantes; Comparaison multicritères des variantes
- 28/02/2012 : 2^{ème} réunion publique : Présentation des variantes > *plus d'infos – lien vers le pdf du 29/02/2012*
- 25/05/2012 : Rencontre des agriculteurs afin de répondre à leurs interrogations au regard des variantes proposées
- 25/09/2012 : 4^{ème} COPIL : Choix de la variante à proposer à l'enquête publique
- 26/03/2013 : Atelier "Présentation de la variante à proposer à l'enquête publique en présence des organismes d'Etat, associations, services techniques des collectivités locales, acteurs économiques
- 26/03/2013 de 14h30 à 20h00 : Rencontre des exploitants agricoles et des propriétaires concernés par la variante retenue
- 17/05/2013 : 5^{ème} COPIL : Choix du parti d'aménagement qui sera proposé à l'enquête publique suite aux échanges avec les riverains, les acteurs locaux et services institutionnels
- 30/05/2013 : 3^{ème} réunion publique : Présentation du parti d'aménagement qui sera proposé à l'enquête publique > *plus d'infos – lien vers le pdf du 30/05/2013*
- 21/11/2014 : Dépôt en préfecture du dossier d'enquête environnementale préalable à la déclaration d'utilité publique

La variante retenue lors du COPIL n°4 du 25 09 2012

