



PLAN LOCAL D'URBANISME DE MAYENNE COMMUNAUTÉ



Notice explicative à joindre au Rapport de Présentation du PLUi
Dans le cadre de la Déclaration de Projet emportant mise en compatibilité du PLUi pour l'élargissement de la RD 34

***Vu pour être joint à la délibération
du Conseil Communautaire du 4 juillet 2024
approuvant la mise en compatibilité du PLUi pour
l'élargissement de la RD 34***



RD 34 – ELARGISSEMENT DE L'ITINERAIRE LASSAY-LES-CHATEAUX / LES RIVES D'ANDAINE

DECLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DE MAYENNE COMMUNAUTE

Notice explicative

A. NOTICE EXPLICATIVE ET DEMONSTRATION DE L'INTERET GENERAL

1. PREAMBULE : RAPPEL SUR LA PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLUI

L'objet de la procédure est de rendre le PLUi de Mayenne Communauté compatible avec la réalisation du projet d'élargissement de la RD 34 entre Lassay-les-Châteaux et Saint-Julien-du-Terroux, **dont le principal enjeu est avant tout sécuritaire, revêt un caractère d'intérêt général et motive la présente procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi.**

La procédure de mise en compatibilité n'est nullement le lieu d'une réflexion globale sur l'évolution des objectifs d'urbanisation à l'échelle communale ou communautaire. En effet, l'objectif est ici d'adapter exclusivement les règles d'urbanisme existantes et fixées par le PLUi de Mayenne Communauté sur le périmètre du projet d'élargissement de la RD 34.

Rappelons enfin que la présente notice explicative tient lieu de rapport de présentation et motive concomitamment le caractère d'intérêt général du projet et la mise en comptabilité du PLUi de Mayenne Communauté.

La procédure de mise en compatibilité du PLUi de Mayenne Communauté doit ainsi permettre :

- **La réalisation des travaux d’élargissement de la RD 34 entraînant :**
 - **La réduction partielle d’un espace boisé classé (EBC) ;**
- **La traduction des mesures compensatoires et d’accompagnement prévues dans le cadre de l’étude d’impact du projet relatives :**
 - **A la préservation, restauration et implantation de haies bocagères ;**
 - **A la préservation et restauration de zones humides ;**

A noter que plusieurs emplacements réservés figuraient déjà au règlement graphique du PLUi de Mayenne Communauté, en vue de la réalisation de ce projet d’élargissement routier et restent inchangés.

La présente procédure est menée au titre des articles L153-54 à L153-59 et R153-15 à R153-17 du Code de l’urbanisme. Elle est soumise à évaluation environnementale au titre des articles R104-13 à R104-14 du Code de l’urbanisme et L126-1 du Code de l’environnement.

2. PRESENTATION ET JUSTIFICATION DE L’INTERET GENERAL DU PROJET

2.1. CONTEXTE GENERAL DE L’OPERATION

La RD 34 entre Mayenne et Rives d’Andaine est un axe structurant en direction du département de l’Orne, puis remontant vers Caen. Elle accueille un trafic journalier important avec plus de 400 poids lourds. Il s’agit d’un axe d’échange économique avec la région normande, revêtant également un fort intérêt à l’échelon local, élément essentiel de l’attractivité du territoire Nord-Mayennais.

La chaussée, peu large sur la section au Nord de Lassay-les-Châteaux, rend délicats les croisements des poids lourds, entraînant une dégradation des accotements et de régulières sorties de route.

C’est pourquoi le projet d’aménagement de cette section comprise jusqu’aux Rives d’Andaine est inscrit au Plan routier départemental 2022-2028. Il concerne les territoires des communes de Lassay-les-Châteaux, Sainte-Marie-du-Bois, Saint-Julien-du-Terroux et Thuboeuf.

Actuellement, la RD34, route de 1ère catégorie, présente une chaussée d’environ 6,20 mètres et des accotements d’environ 1 mètre. Cet aménagement est trop étroit pour permettre le croisement de poids lourds de manière sécurisée. En effet, le pourcentage de poids lourds est particulièrement élevé sur cet axe. Il correspondant aux pourcentages que l’on retrouve sur des rocades d’agglomération plus denses et industrielles, par exemple la RD 900 à Laval.

Quelques photographies issues d’une visite sur site réalisée en février 2020 sont présentées ci-dessous.



Figure 1 : Photographies prises le long de la RD34 et illustrant les enjeux liés à la sécurisation de l’axe (Source : Artelia)

2.2. PRINCIPAUX OBJECTIFS DU PROJET

- L’opération a pour objectif d’améliorer les conditions de circulation de la RD34, section comprise entre Lassay-les-Châteaux et Rives d’Andaine, en raison de l’étroitesse de la chaussée et des accotements et du trafic important, notamment des poids-lourds.
- Le projet, qui s’étend sur une longueur d’environ 7,5 km, consiste à :
- augmenter la largeur de chaussée à 7 m, les accotements à 2 m, le tout sur une longueur de 7 500 m ; facilitant ainsi le croisement des véhicules ;
 - renforcer la sécurité de la traversée des hameaux bordant la route départementale ;
 - modifier les profils de la chaussée pour améliorer la visibilité en certains carrefours.

Le projet permettra ainsi de sécuriser l’itinéraire et contribuera à renforcer la vitalité du territoire.

2.3. JUSTIFICATION DU CARACTERE D’INTERET GENERAL DE L’OPERATION

La chaussée peu large au Nord de Lassay-les-Châteaux rend délicats les croisements des poids-lourds, entraînant une dégradation des accotements et de régulières sorties de route occasionnant des dommages matériels voire corporels, parfois graves.

Actuellement, les poids lourds sont contraints lors de leurs croisements de circuler sur les accotements en rive de chaussée pour éviter des accrochages latéraux. De nombreux renversements de poids lourds et des sorties de route de véhicules légers sont constatés.

Ce niveau élevé de poids lourds met en évidence que la RD 34 fait partie d’un itinéraire poids lourds privilégié et remplit une fonction de transit. En effet, contrairement à l’A84, la RD 34 semble plus lisible, plus rapide et moins coûteuse pour relier Caen à Laval.

Par ailleurs, le trafic risque de continuer à augmenter notamment en lien avec le projet de contournement Moulay-Mayenne qui se raccordera sur la RD34 au niveau du giratoire de Coulonges.

Le principal enjeu du projet est donc avant tout sécuritaire, revêt un caractère d’intérêt général et motive la présente procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi de Mayenne Communauté.

Le projet d’aménagement porte sur une longueur de 7,5 km et consiste à porter la largeur de chaussée à 7 m avec des accotements de 2 m. Cette infrastructure ainsi adaptée améliorera le quotidien et la sécurité des usagers et participera à la sécurisation de l’axe Laval/Caen.

Tableau 1 : Principales caractéristiques du projet d’élargissement

Descriptif	Route actuelle	Elargissement projeté
Largeur de la chaussée	6.20 à 6.40 m	7.00 m par élargissement unilatéral
Largeur des accotements	De 0,80m à 1,20m	2.00 m de part et d’autre de la chaussée élargie
Largeur des fossés	Environ 1,50 m de part et d’autre	Environ 1,50 m de part et d’autre

Les acquisitions foncières d’une bande de terrain variant de 4 à 12 m ont été obtenues à l’amiable, entre 2003 et 2006, sur un linéaire non continu de 4 km. Des acquisitions complémentaires ont eu lieu dans les années 2019 et 2020. Celles-ci étaient nécessaires à la concrétisation du projet de manière plus sobre, réduisant l’impact foncier agricole et l’artificialisation des sols.

Des réunions publiques ont été organisées à l’attention des riverains et des élus locaux en décembre 2021 et mars 2022, dans le cadre d’une concertation volontaire, à l’initiative du maître d’ouvrage.

3. DES REGLES D’URBANISME EN VIGUEUR INADAPTEES A LA REALISATION DU PROJET

Le règlement graphique :

En l’état du règlement graphique (ou plan de zonage) du PLUi de Mayenne Communauté, approuvé le 4 février 2020 et actuellement en vigueur, les parcelles concernées par le projet sont classées en zones urbaines, agricoles, ou naturelles (UH, A et N).

- **La zone UH** est zone urbaine, composée de hameaux (dominante habitat) ;
- **La zone A** est une zone agricole qui correspond aux secteurs à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres ;
- **La zone N** est une zone à protéger en raison de la qualité des sites, des paysages et des milieux naturels.

Les principes réglementaires de ces zones autorisent la réalisation du projet et ne seront pas modifiés.

Les prescriptions générales :

Le règlement graphique du PLUi de Mayenne Communauté prévoit des prescriptions graphiques d’ordre général avec lesquelles le projet entre en interaction dont :

- Les emplacements réservés (L.151.41 du CU)

Les principes réglementaires des prescriptions générales autorisent la réalisation du projet et ne seront pas modifiés.

Les prescriptions environnementales :

Le règlement graphique du PLUi de Mayenne Communauté prévoit plusieurs prescriptions graphiques environnementales avec lesquelles le projet entre en interaction, dont :

- Des linéaires de haies à préserver au titre du maillage bocager (L151-19 du CU) ;
- Des zones humides (L.151-23 du CU) ;
- Des espaces boisés classés (L.113-1 du CU).

Les prescriptions environnementales du PLUi seront modifiées et complétées pour tenir compte des besoins inhérents à la réalisation du projet et des mesures compensatoires identifiées par l’étude d’impact.

Les servitudes d’utilité publique :

Le projet d’élargissement de la RD 34 est concerné par le passage de deux servitudes :

- Servitude AS1 relative au captage d’eau potable de Couterne, au Nord du projet, à l’approche du lieu-dit de la Patte d’Oie ;
- Servitude PM3 relative au périmètre réglementaire du PPRT de la société PCAS, à l’extrémité Nord-ouest du projet.

Le projet est compatible avec ces deux servitudes.

B. PRESENTATION DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLUI

1. EXPOSE DES MODIFICATIONS A APPORTER AU PLUI

1.1. RAPPORT DE PRESENTATION

Conformément aux dispositions de l'article R 141-4 du Code de l'urbanisme, en cas de mise en compatibilité du document d'urbanisme, le rapport de présentation est complété par l'exposé des motifs des changements apportés.

Le présent fascicule sera annexé au rapport de présentation du PLUi et en vaudra complément.

Il comportera notamment l'évolution du bilan des évolutions en surface et en linéaire ainsi que, le cas échéant, des prescriptions générales et environnementales avant et après modification.

1.2. PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durables) du PLUi de Mayenne Communauté est compatible avec le projet d'élargissement de la RD 34, et ne fait l'objet **d'aucune modification**.

1.3. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

Le PLUi de Mayenne Communauté comprend des secteurs concernés par des Orientations d'Aménagement et de Programmation pour chaque zone 1AU (zone à urbaniser) inscrite sur le règlement graphique. Le long de la RD 34 à proximité du giratoire de l'Europe (extrémité Sud du projet), on recense l'OAP correspondant à la « zone commerciale RD160 ».

Cette OAP est compatible avec le projet d'élargissement de la RD 34, et ne fait l'objet **d'aucune modification**.

1.4. REGLEMENT ECRIT

Les règles des zones UH, A et N sont adaptées pour répondre aux besoins des aménagements nécessaires au projet d'élargissement de la RD 34 entre Lassay-les-Châteaux et Saint-Julien-du-Terroux.

En effet, les règles écrites pour ces zonages autorisent les occupations et utilisations du sol telles que nécessaires pour la réalisation du projet d'élargissement routier.

Les dispositions générales relatives aux espaces boisés classés et aux haies protégées dans les règles de chaque zone ne font l'objet **d'aucune modification**.

1.4.1. Dispositions générales et dispositions applicables selon les zonages concernés

Les dispositions générales et les dispositions applicables selon le zonage concerné par le projet sont celles du règlement actuel du PLUi dans sa version issue de la modification de droit commun approuvé par délibération du 9 février 2023.

Ainsi, aucune modification du règlement écrit n'est nécessaire.

1.5. REGLEMENT GRAPHIQUE

Les modifications apportées au PLUi de Mayenne Communauté portent sur :

Prescriptions environnementales :

- La suppression de linéaires de haies à préserver au titre du maillage bocager (L151-19 du CU) ;
- L'ajout de linéaires de haies à préserver au titre du maillage bocager (L151-19 du CU) ;
- La restauration de surfaces de zones humides (L.151-23) ;
- La réduction partielle de la surface d'un espace boisé classé (L.113-1 du CU).

1.6. SERVITUDE D'UTILITE PUBLIQUE

Le projet est concerné par le passage de deux servitudes : AS1, relative au captage d'eau potable de Couterne et PM3, relative au périmètre réglementaire du PPRT de la société PCAS.

Le projet est compatible avec ces deux servitudes.

2. PRESENTATION DES MODIFICATIONS AVANT/APRES

2.1. INCIDENCES DU PROJET SUR LES OCCUPATIONS DU SOL DEFINIES DANS LE REGLEMENT GRAPHIQUE

Le projet ne donne lieu à aucune modification du zonage actuel en raison de la nature du projet : la réalisation d'infrastructures est autorisée en toutes zones. Les emplacements réservés prévus au règlement graphique permettent la réalisation de l'ouvrage.

2.2. INCIDENCES DU PROJET SUR LES PRESCRIPTIONS ENVIRONNEMENTALES

Les modifications apportées au PLUi de Mayenne Communauté portent sur les prescriptions environnementales, du règlement graphique, notamment :

- La suppression de linéaires de haies à préserver au titre du maillage bocager (L151-19 du CU) compensée par :
- L'ajout de linéaires de haies à préserver au titre du maillage bocager (L151-19 du CU) ;
- La restauration de surfaces de zones humides (L.151-23) ;
- La réduction partielle de la surface d'un espace boisé classé (L.113-1 du CU).

Tableau 2 : Evolution des surfaces et linéaires impactés

Prescription générale	Situation au PLUi en vigueur	Situation du PLUi après mise en compatibilité	Evolution / différentiel
Espaces boisés classés (L.113-1 du CU)	141 715 m2	141 219 m2	- 496 m² - 0,35 %
Linéaires de haies à préserver au titre du maillage bocager (L.151-19 du CU)	347 473 ml	351 650 ml	- 387 ml + 4 564 ml + 1,2 %
Zones humides (L.151-23 du CU)	2 049 479 m2	2 053 958 m2	+ 4 479 m² + 0,22 %

Les modifications à apporter au PLUi sont formalisées dans les planches de l’atlas.

2.3. MESURES COMPENSATOIRES ENVISAGEES

Au regard des impacts liés aux travaux d’élargissement routier, le projet prévoit des mesures compensatoires.

La recherche de ces mesures s’est effectuée en concertation avec le CPIE Mayenne – Bas-Maine.

2.3.1. Haies bocagères

Les haies repérées au titre du PLUi et détruites font l’objet d’une compensation sous la forme d’une replantation d’un nouveau linéaire de haies, d’une longueur supérieure à la longueur du linéaire détruit : 4 564 ml de haies bocagères replantées pour 385 ml de haies détruites.

Ces plantations de haies viennent par ailleurs s’inscrire dans un contexte de maillage bocager fortement dégradé et lâche, particulièrement en Mayenne.

Les haies plantées pourront être de deux types :

- Haies arbustives composées d’aubépine, prunelier, genêt, ajonc, fusain, cornouiller sanguin, etc. ;
- Haies multi-strates composées de chêne pédonculé et de frêne pour la strate arbustive et de sureau, cornouiller, aubépine, charme, noisetier, genêt ou viorne aubier pour la strate arbustive. Ces dernières sont à privilégier.

Les plantations choisies tiennent également compte des essences recommandées par le Parc Naturel Régional Normandie-Maine afin de conserver une cohérence dans le paysage actuel et de favoriser une diversité et une multifonctionnalité au sein des linéaires bocagers. Par ailleurs, ces essences devraient développer une bonne adaptation aux modifications climatiques en cours et à venir.

2.3.2. Espaces boisés classés (EBC)

Le projet viendra impacter un espace boisé classé situé au lieu-dit La Roche Gondouin, le long de l’axe routier. Cet EBC présente une superficie totale d’environ 3 000 m2.

Le Conseil Départemental de la Mayenne est propriétaire de la bande boisée attenante à la RD 34, sur 11 mètres de largeur ainsi que des parcelles agricoles situées de part et d’autre. Le projet routier empiète de 5 mètres sur cette même bande et sur toute la longueur de l’EBC, soit une superficie d’environ 500 m2 (voir illustrations ci-contre).

D’après l’illustration ci-contre, la bande réellement impactée par les travaux, située en bordure de route, se compose essentiellement d’une végétation basse (fougères, etc.) au sein de laquelle les arbustes et arbres sont peu présents. La partie de l’EBC réellement concernée par le projet est donc faiblement boisée. L’abattage d’arbres, s’il s’avère réellement nécessaire, sera donc évité autant que possible.

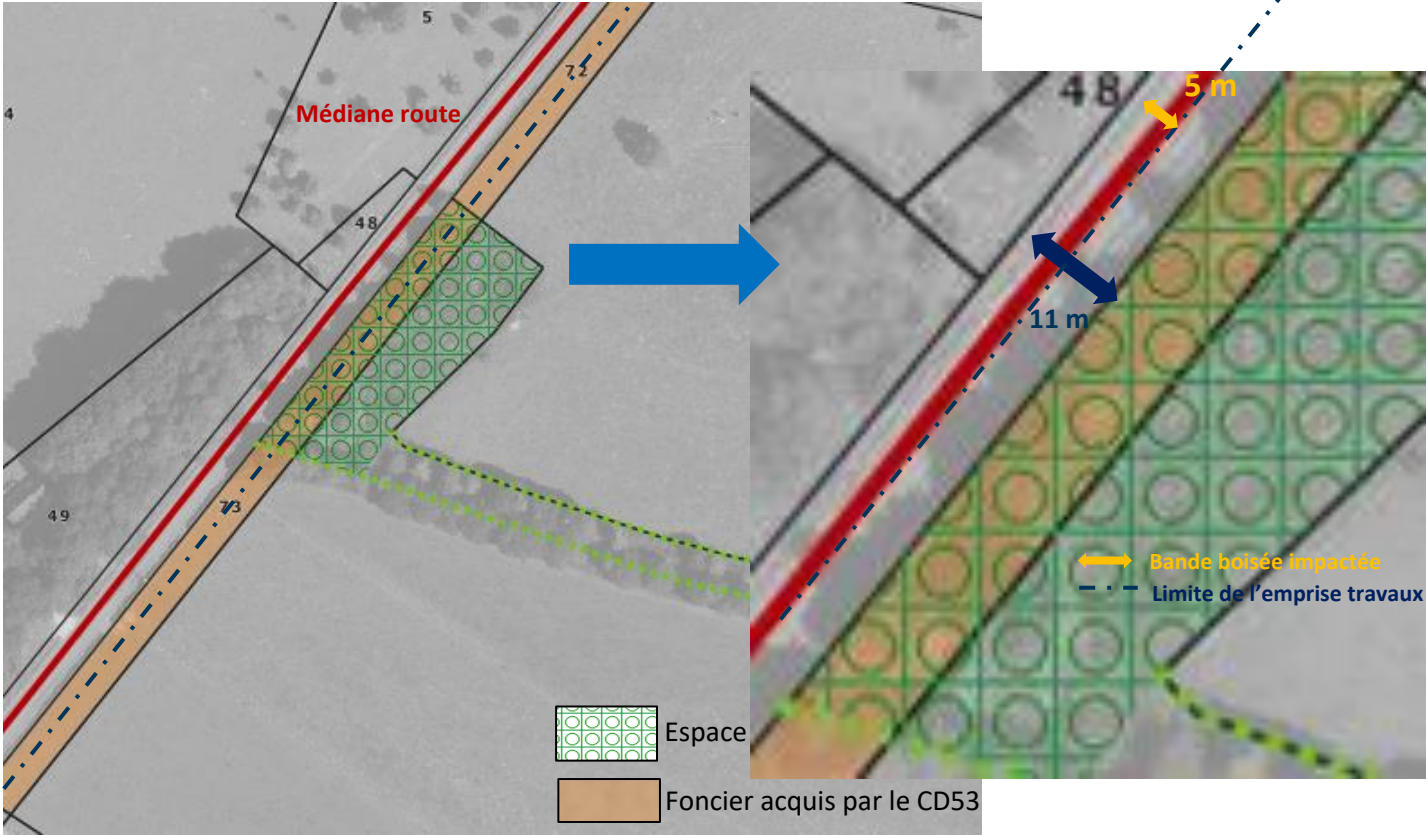




Figure 2 : Surface de l'EBC impactée par le projet (Photo Streetview, septembre 2021)

Concernant la réduction de la superficie de cet espace boisé classé, celle-ci demeure en dessous du seuil de 4 ha et est donc exemptée d'autorisation de défrichement, au titre de l'arrêté du 17 octobre 2003 relatif à la fixation des seuils d'application de l'autorisation de défrichement.

Toutefois, un déclassement partiel de l'EBC inscrit au PLUi sera nécessaire dans le cadre du projet. Après étude de plusieurs solutions, le département de la Mayenne prévoit le versement d'une compensation financière au Fonds stratégique de la forêt et du bois (FSFB) au regard du déclassement partiel de l'EBC.

2.3.3. Zones humides

La destruction de 95m² de zones humides (non inscrites au PLUi mais identifiées lors des investigations réalisées sur site) sera compensée à plus de 200% (SDAGE Loire-Bretagne) par la création de zones humides situées dans le même bassin versant (bassin versant La Mayenne, sous bassin La Mayenne en amont de Saint-Fraimbault).

La restauration de zones humides de type aulnaie riveraine (**Forêts alluviales à *Alnus glutinosa* et *Fraxinus excelsior***) est prévue dans le cadre du projet. Les surfaces humides ainsi recréées permettront d'étendre des habitats de vie (alimentation, repos/transit) à la Salamandre tachetée ainsi qu'aux amphibiens en général.

Les surfaces restaurables représentent environ 2 400 m² sur le site n°1 (annexe hydraulique du ruisseau de Lassay) et environ 2 000 m² sur le site n°2 (ruisseau de la Renauderie) le long du cours d'eau.

Cette restauration consistera en la plantation d'une nouvelle ripisylve aux abords du ruisseau. Les essences plantées seront celles constitutives de l'habitat naturel impacté : Aulne glutineux (*Alnus glutinosa*) et Frêne commun (*Fraxinus excelsior*).

Deux types de plants pourront être utilisés : plants à racines nues et boutures, selon les espèces. Les plants seront implantés tous les mètres, avec une marge de recul par rapport aux berges.

Une gestion et un entretien appropriés de la zone humide sera mis en place pour favoriser le maintien du bon état écologique sur le long terme. La gestion sera accompagnée d'un suivi de l'évolution des habitats, assuré sur une période de 15 ans minimum.

Ci-dessous sont présentées des illustrations des deux sites concernés par la restauration de zones humides et habitats d'intérêt communautaire.

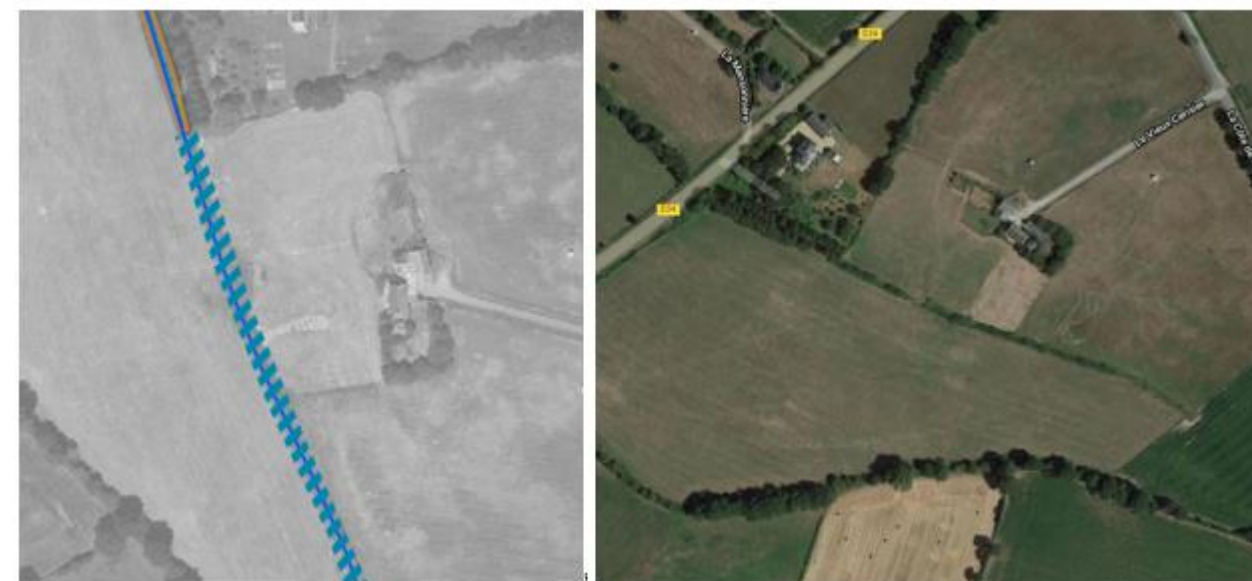


Figure 3 : Cartographie et localisation du site n°1 pour la restauration de ripisylve en berge de cours d'eau (annexe hydraulique du ruisseau de Lassay)



Figure 4 : Visuels (aplat de couleur verte) des surfaces du site n°1 pour la restauration de ripisylve en berge de cours d'eau (annexe hydraulique du ruisseau de Lassay)



Figure 5 : Cartographie et localisation du site n°2 pour la restauration de ripisylve en berge de cours d'eau (ruisseau de la Renauderie)



Figure 6 : Visuels (aplat de couleur verte) des surfaces du site n°2 pour la restauration de ripisylve en berge de cours d'eau (ruisseau de la Renauderie)

3. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

3.1. OBJECTIFS DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE, CONTENU ET ARTICULATION AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME

3.1.1. Introduction à l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale des procédures de mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme est régie par les articles R104-13 à R104-14 du Code de l'Urbanisme.

Article R104-13 : Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion de leur mise en compatibilité :

- 1° Lorsque celle-ci permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;
- 2° Lorsque celle-ci emporte les mêmes effets qu'une révision, au sens de l'article L. 153-31, et que cette révision concerne l'un des cas mentionnés au I de l'article R. 104-11 ;
- 3° Dans le cadre d'une procédure intégrée prévue à l'article L. 300-6-1, lorsqu'en application des conditions définies au V de cet article l'étude d'impact du projet n'a pas inclus l'analyse de l'incidence des dispositions concernées sur l'environnement.

La présente mise en compatibilité du PLUi entre dans le champ d'une évaluation environnementale de plein droit.

Article R104-14 : Lorsque la mise en compatibilité n'entre pas dans le champ d'application de l'article R. 104-13, les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion de leur mise en compatibilité, s'il est établi qu'elle est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement au regard des critères de l'annexe II de la directive 2001/42/ CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement :

- 1° Après un examen au cas par cas réalisé dans les conditions définies aux articles R. 104-28 à R. 104-32, lorsque le plan local d'urbanisme est mis en compatibilité en application du second alinéa de l'article L. 153-51, dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique en application de l'article L. 153-54, ou dans le cadre d'une déclaration de projet en application des articles R. 153-16 et R. 153-17 ;
- 2° Après un examen au cas par cas réalisé dans les conditions définies aux articles R. 104-33 à R. 104-37, dans les autres cas.

La présente mise en compatibilité du PLUi n'entre pas dans le champ d'une évaluation environnementale au cas par cas au titre de l'alinéa 2 du présent article R104-14.

L'évaluation environnementale des documents d'urbanisme : « est une démarche qui contribue au développement durable des territoires. Le fait d'interroger l'opportunité des décisions d'aménagement en amont de la réalisation des projets s'inscrit dans un objectif de prévention des impacts environnementaux et de cohérence des choix. À l'échelle d'un Schéma de Cohérence Territoriale ou d'un Plan Local d'Urbanisme, l'évaluation environnementale s'intéresse à l'ensemble des potentialités ou décisions d'aménagement concernant le territoire, et donc à la somme de leurs incidences environnementales, contrairement à l'étude d'impact qui analysera ensuite chaque projet individuellement. » (Source : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie).

3.1.2. Contenu de l'évaluation environnementale

Le Code de l'urbanisme présente dans l'article R. 104-18 le contenu attendu du rapport environnemental des documents d'urbanisme soumis à une évaluation environnementale :

« 1° Une présentation résumée des objectifs du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;

2° Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution en exposant notamment les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du document ;

3° Une analyse exposant :

a) Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;

b) Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement ;

4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document ;

5° La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;

6° La définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;

7° Un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée. »

En outre, l'article R.104-19 du même code, applicable au 1^{er} janvier 2016, apporte un complément sur le degré de détail des informations fournies dans l'évaluation environnementale :

« Le rapport est proportionné à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée.

Il peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou documents. L'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement définie à l'article R. 104-21 est consultée, en tant que de besoin, sur le degré de précision des informations que doit contenir le rapport de présentation ».

3.1.3. Objectifs de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale des évolutions des documents d'urbanisme est requise dès lors que la mise en œuvre de l'évolution du droit du sol est susceptible d'engendrer des effets significatifs sur l'environnement.

Elle a pour objectif d'identifier les incidences notables sur l'environnement que la mise en œuvre des évolutions apportées au document d'urbanisme pourrait engendrer. Ainsi, l'évaluation environnementale est l'évolution du droit des sols, visant à permettre la réalisation du projet d'élargissement de la RD 34.

3.2. ARTICULATION DE LA MISE EN COMPTABILITE ET LA PRISE EN COMPTE DE LA MECDU AVEC LES SCHEMAS, PLANS ET PROGRAMMES

La procédure de mise en compatibilité du PLUi de Mayenne Communauté doit être compatible avec l'ensemble des documents supra-communaux applicables sur son territoire, à savoir principalement :

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Mayenne Communauté ;
- La Charte du Parc Naturel Régional Normandie-Maine ;
- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Loire Bretagne ;
- Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin de la Mayenne ;
- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique des Pays de la Loire.

Le tableau ci-après en rappelle les principaux éléments, en lien avec le projet d'élargissement de la RD 34.

Documents de planification	Objectifs/Axes concernés	Actions	Compatibilité avec le projet d'élargissement de la RD 34
SCoT de Mayenne Communauté	<p>Axe n°2 : Attractivité résidentielle et services aux habitants</p> <p>c) Améliorer les dessertes externes et internes et la mise en œuvre de mobilités durables</p> <p>Axe 3 : Qualité du cadre de vie et exigences environnementales</p> <p>b) Préserver les paysages et le patrimoine identitaire de Mayenne Communauté et renforcer la qualité du développement urbain et rural</p>	Améliorer la qualité de la desserte routière du territoire	<p>Le projet d'élargissement de la RD 34 est identifié au titre du SCoT, dans le chapitre relatif à l'amélioration de la qualité de la desserte routière du territoire : « <i>prévoir l'élargissement de la RD 34, axe routier structurant de Mayenne Communauté, entre le carrefour de Coulonges et le département de l'Orne, en traitant les accotements, pour sécuriser sur le long terme son utilisation par les usagers, notamment les poids-lourds et les engins agricoles.</i> »</p> <p>De plus, l'axe n°3 préconise de « <i>maitriser la qualité des paysages autour des RN 162, RN12, RD 34 et de leurs déviations</i> ».</p>
Charte du Parc Naturel Régional Normandie-Maine (2024-2039)	<p>Ambition n°2 : Amplifier la connexion à la nature pour protéger et reconquérir la biodiversité</p> <p>Orientation 2.1 : Valoriser le patrimoine naturel et patrimonialiser la nature au quotidien</p> <p>Orientation 2.2 : Reconquérir la biodiversité au service de la santé</p> <p>Orientation 2.3 : Considérer l'arbre comme acteur de la résilience</p>	Action n°15 de l'orientation 2.3 « Œuvrer pour une agroforesterie réparatrice à travers nos bocages »	Le projet prévoit la plantation de 4564 ml de haies bocagères, participant ainsi à la restauration du maillage bocager.
SDAGE du bassin Loire Bretagne (2022-2027)	<p>Orientation n°8 : Préserver les zones humides</p>	<p>8A - Préserver et restaurer les zones humides pour pérenniser leurs fonctionnalités</p> <p>8 B - Préserver les zones humides dans les projets d'installations, ouvrages, travaux et activités</p>	Le projet d'élargissement limite l'impact sur les zones humides présentes le long de l'axe routier. Seuls 95 m2 seront impactés. De plus, le projet prévoit la restauration de ripisylves en bord de cours d'eau (environ 4 400 m2)
SAGE de la Mayenne	<p>3 enjeux prioritaires :</p> <ul style="list-style-type: none">■ La restauration des cours d'eau et des milieux aquatiques : pour améliorer leur fonctionnement et satisfaire les usages liés à l'eau ;■ L'optimisation de la gestion quantitative de la ressource : pour garantir, en été, une eau en	<ul style="list-style-type: none">■ Améliorer la qualité des cours d'eau■ Préserver et restaurer les zones humides■ Réduire le risque d'inondation■ Limiter les pollutions ponctuelles liées à	Le projet d'élargissement limite l'impact sur les zones humides présentes le long de l'axe routier. Seuls 95 m2 seront impactés. Toutefois, le projet prévoit la restauration de deux ripisylves en bord de cours d'eau (environ 4 400 m2). Le réaménagement de deux ouvrages hydrauliques permettra la réduction du risque d'inondation.

	<p>quantité suffisante et réduire, en hiver, le risque inondation ;</p> <ul style="list-style-type: none">■ L'amélioration de la qualité des eaux : pour satisfaire les usages liés à l'eau et en particulier celui de l'alimentation en eau potable, identifié comme prioritaire par la CLE.	<p>l'assainissement et les eaux de pluie</p> <ul style="list-style-type: none">■ Maîtriser les rejets diffus et les transferts de polluants vers les cours d'eau	<p>Le projet prévoit des dispositions afin de limiter le risque de pollution des eaux.</p>
<p>SRCE des Pays de la Loire</p>	<p><u>Objectifs :</u></p> <ul style="list-style-type: none">■ Gérer durablement et de manière multifonctionnelle les espaces boisés (forêts et complexes bocagers)■ Restaurer et gérer une trame bleue fonctionnelle■ Améliorer la transparence des infrastructures linéaires	<ul style="list-style-type: none">■ Préserver et restaurer des complexes bocagers, supports de biodiversité et garants de la bonne fonctionnalité des connexions inter-forestières■ Restaurer la continuité écologique sur les cours d'eau, réduire l'impact des ouvrages transversaux et rétablir la connectivité entre milieux terrestres et aquatiques■ Préserver et restaurer le fonctionnement des zones humides et la biodiversité associée■ Concevoir et construire des projets d'infrastructures et d'aménagement intégrant les continuités écologiques	<p>Le projet prévoit la plantation de 4564 ml de haies bocagères, participant ainsi à la restauration du maillage bocager.</p> <p>Le projet d'élargissement limite l'impact sur les zones humides présentes le long de l'axe routier et sur les espaces boisés classés.. En parallèle, le projet prévoit la restauration de deux ripisylves en bord de cours d'eau (environ 4 400 m2).</p> <p>Des passages à petite faune seront par ailleurs intégrés aux ouvrages existants et futurs.</p>

Ainsi, le projet de mise en compatibilité du PLUi de Mayenne Communauté est compatible avec les plans et programmes applicables sur le territoire communal. L'élargissement routier ne remet donc pas en cause la compatibilité du document d'urbanisme avec les principaux plans et programmes et dont la compatibilité avec le PLUi a déjà été analysée lors de l'élaboration du document de planification.

3.3. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Les thématiques qui concernent plus particulièrement la mise en compatibilité du PLUi (paysage, corridors écologiques, etc.) seront détaillées dans ce chapitre.

Une synthèse plus globale des principaux enjeux et sensibilités du périmètre d'étude du projet est également présentée en fin de chapitre.

3.3.1. Trame verte et bleue à l'échelle du projet routier

3.3.1.1. Trame verte et bleue à l'échelle du projet routier

D'après l'Atlas des continuités écologiques, le périmètre d'étude est concerné par plusieurs réservoirs de biodiversité de type « sous trame bocagère » et « sous trame des milieux aquatiques ».

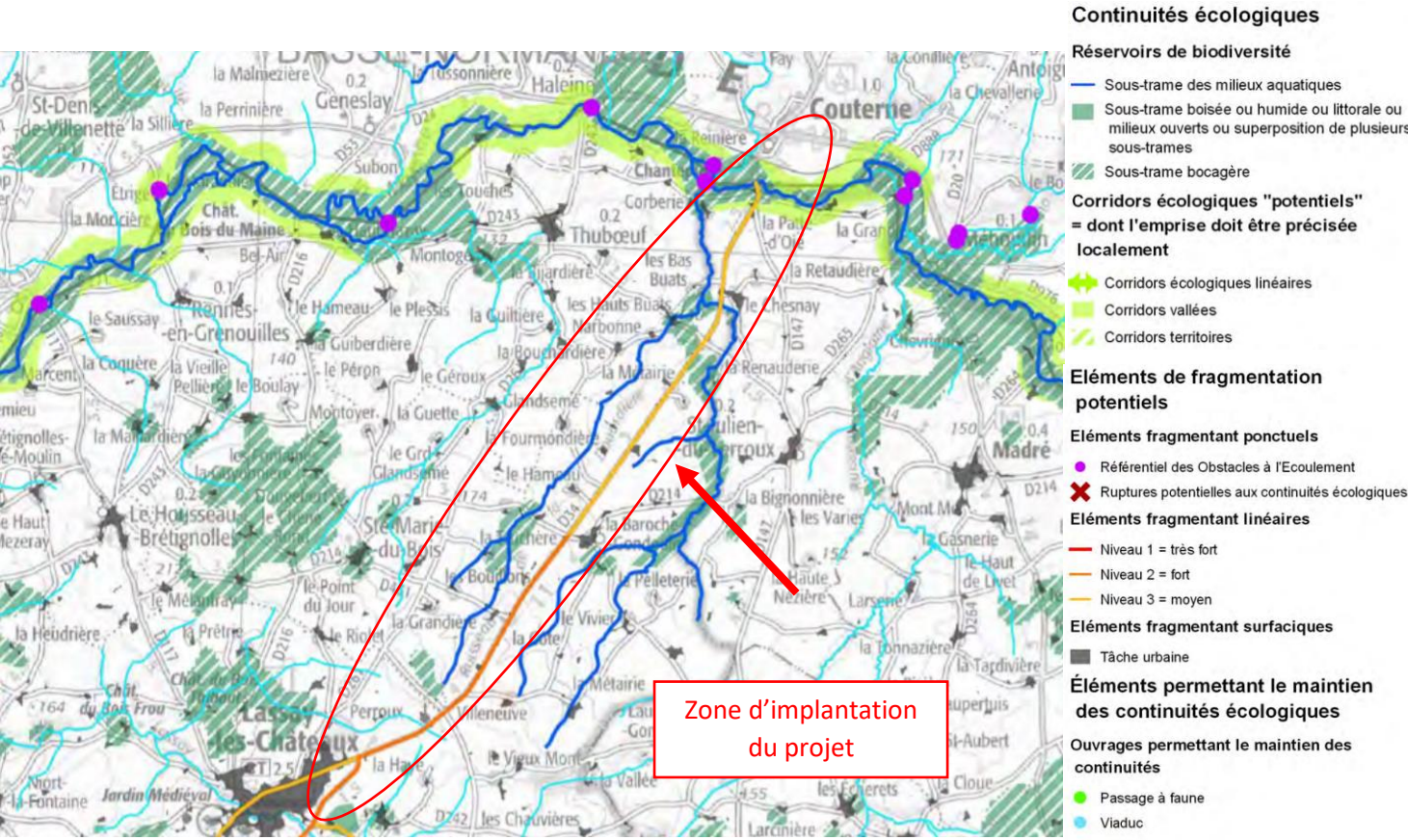
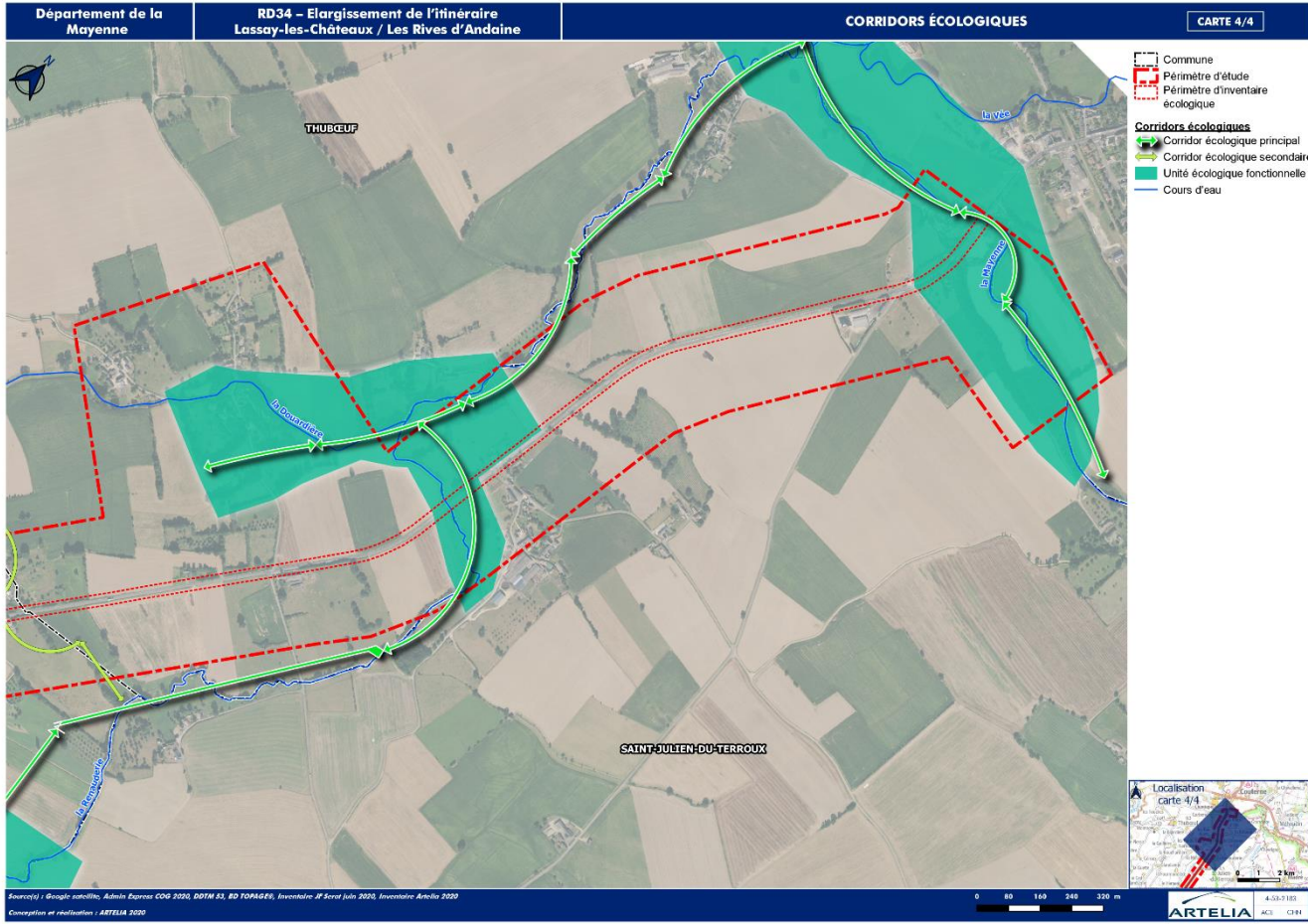
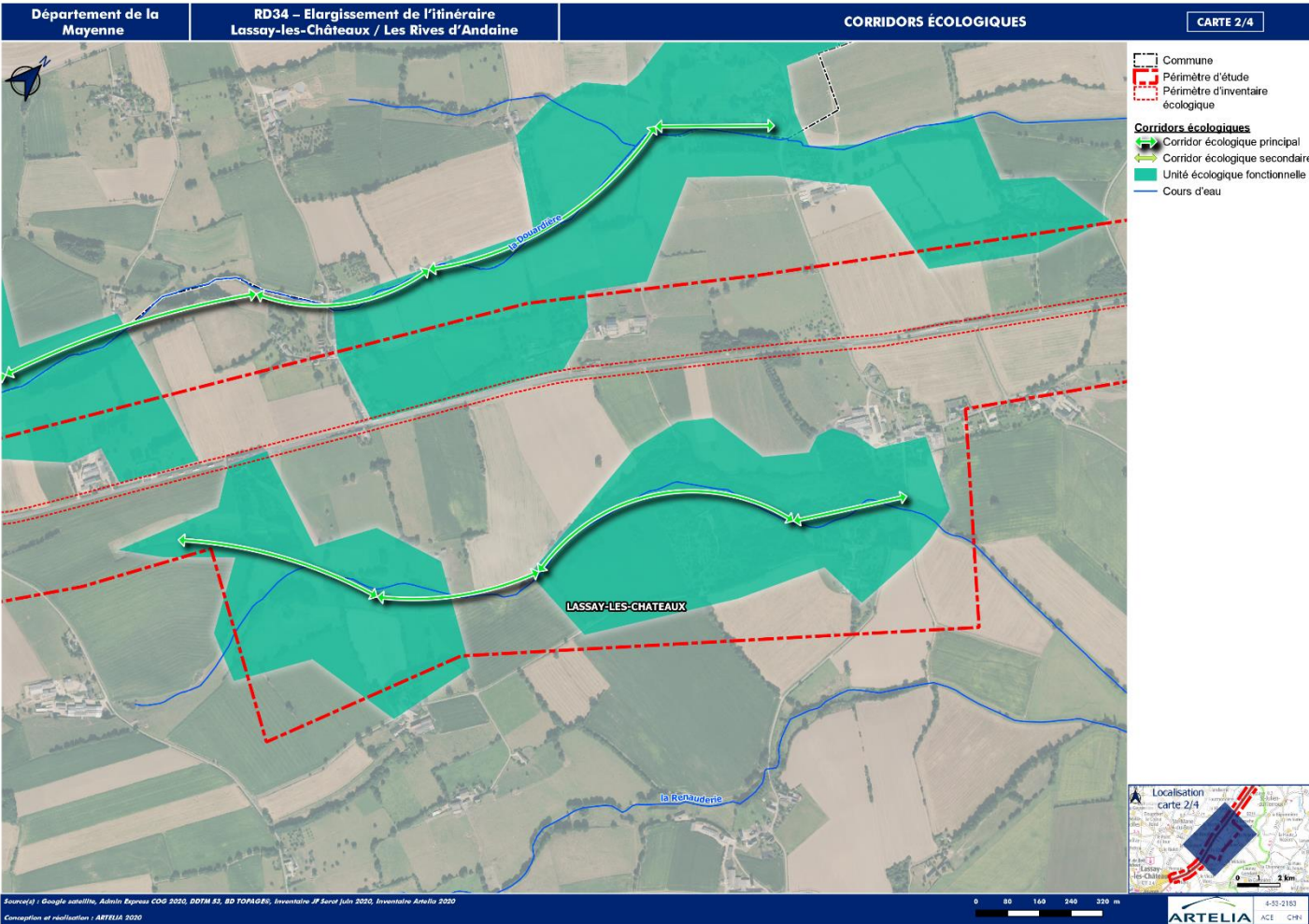
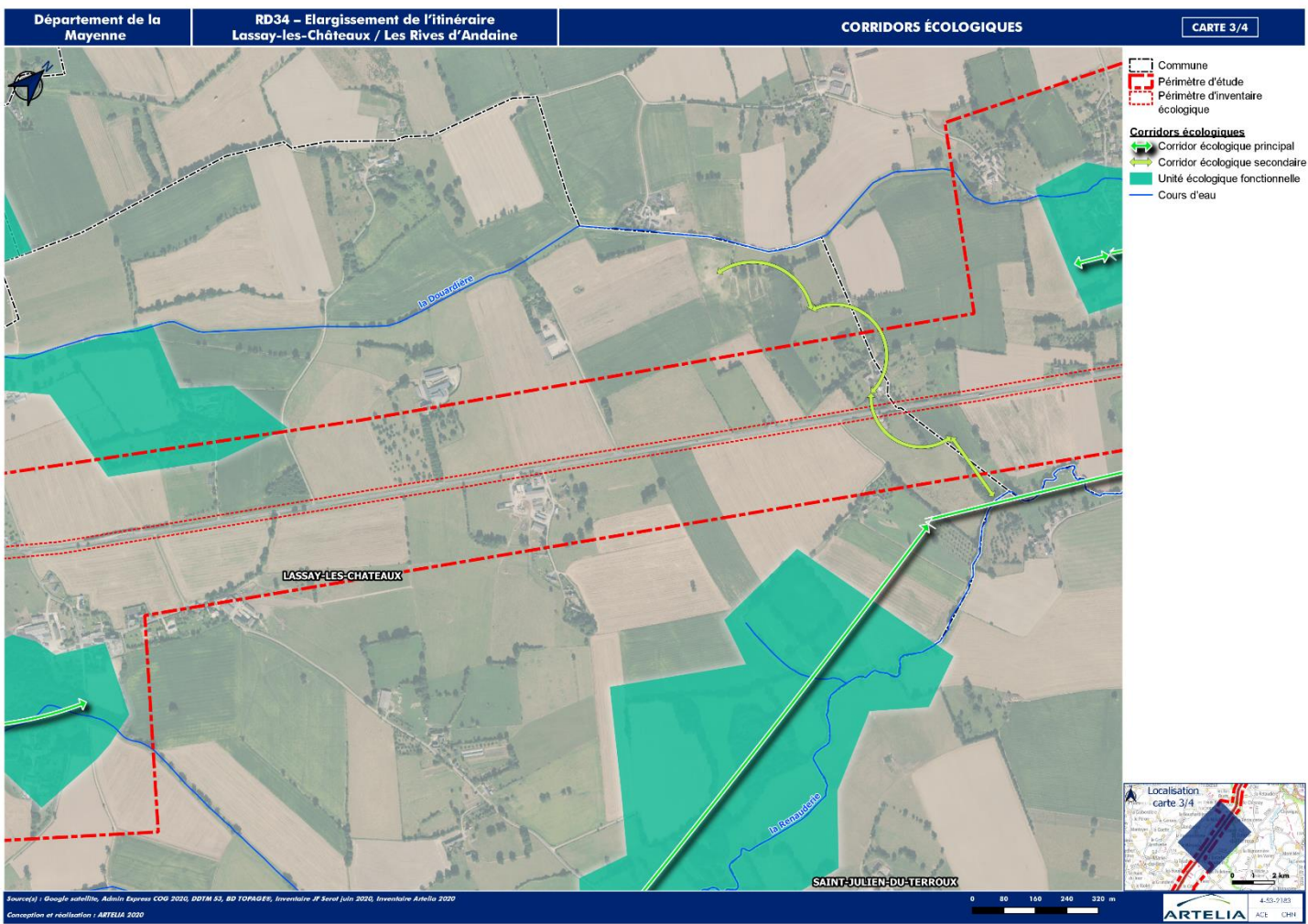
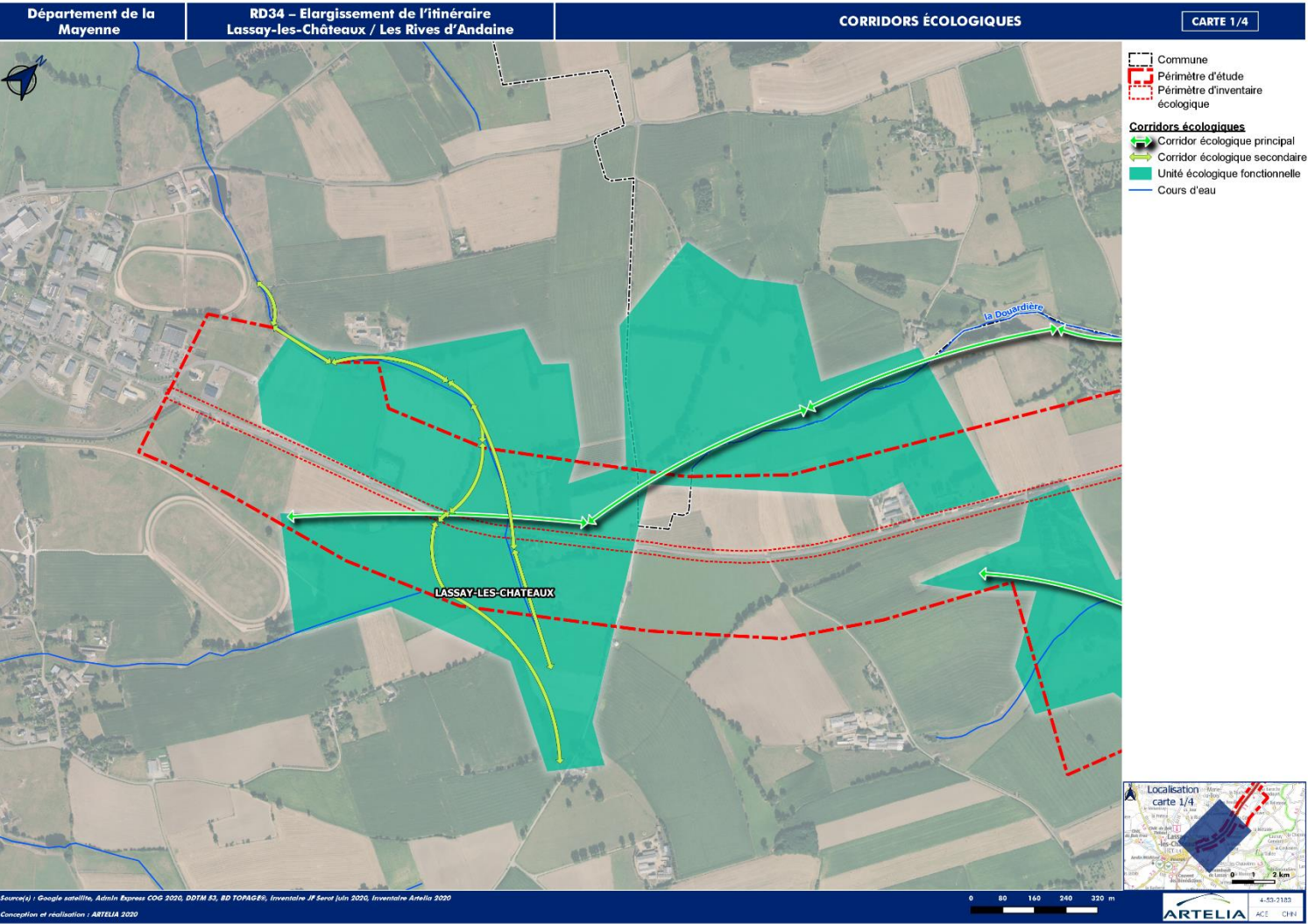


Figure 7 : Extrait de l'atlas des continuités écologiques

3.3.1.2. Unités fonctionnelles structurantes et corridors écologiques à l'échelle du projet

Au sein du périmètre d'étude, il a été identifié quelques unités fonctionnelles avec pour certaines la présence de corridors structurants (principaux et secondaires) :

- De Lassay-les-Châteaux au lieu-dit de Bel air, le bocage est dans l'ensemble très altéré. On trouve quelques haies plus denses ainsi qu'un vallon humide et prairial sous La Chapelle Saint-Joseph dont le village est lui-même plus attractif pour la biodiversité ;
- Du secteur de Bel Air au lieu-dit Le Hameau, le bocage est un peu plus préservé et fonctionnel, en lien avec des éléments plus attractifs : bois et prairies humides le long des vallées de la Douardière à l'Ouest et d'un de ses petits affluents à l'Est de la RD34 ;
- Du lieu-dit Le Hameau au secteur du lieu-dit « Le Chesnay », à nouveau un bocage plus dégradé avec essentiellement des cultures ;
- Le secteur de Le Chesnay est plus prairial et bocager et les vallées du ruisseau de la Renauderie à l'Est et de la Douardière à l'Ouest sont plus proches. La vallée de la Renauderie, traversant la RD34, constitue un corridor écologique structurant et s'accompagne d'habitats patrimoniaux résiduels ;
- Ensuite, une petite zone de plateau de cultures très remembrée à nouveau ;
- Enfin, la vallée de la Mayenne qui est un corridor d'importance régionale qui n'est pas retenu comme ZNIEFF sur ce secteur mais qui est retenu dans son ensemble comme un corridor devant faire l'objet d'une amélioration de la continuité écologique, dans le cadre du SRCE de Pays de Loire.



3.3.1.3. Synthèse des enjeux écologiques

Le tableau ci-dessous synthétise les enjeux écologiques observés dans le périmètre d'étude.

Type d'enjeu	Description des enjeux	Implications réglementaires potentielles
Périmètres d'inventaires et de protection	Les périmètres Natura 2000 et ZNIEFF sont éloignés et les impacts directs comme indirects sont écartés.	Impact écarté
Natura 2000	Des habitats d'intérêt communautaire (Natura 2000) très étroits et de faible linéaire sont associés au ruisseau de la Renauderie et à l'annexe hydraulique du ruisseau de Lassay au niveau de la Chapelle Saint Joseph (saulaie et aulnaie riveraines). Présence également du Grand Capricorne, du Lucane cerf-volant et du Pique-prune (hors emprise projet).	Enjeu présent mais très localisé
Zones humides	Présence de zones humides réparties sur plusieurs secteurs le long de la RD34.	Enjeu réglementaire
Trame verte et bleue	Les cours d'eau présents ainsi que les vallons humides et bocagers qui les accompagnent sont retenus comme sous trame bocagère et sous trame aquatique. Tout ouvrage routier entraîne un enjeu majeur de transparence écologique. Les préconisations font état du besoin d'un passage à petite et moyenne faune tous les 300 m environ et d'un passage à grande faune tous les 1 à 3km selon le passage (hors cours d'eau). L'enjeu est particulièrement marqué au droit des deux cours d'eau pour la petite faune. Actuellement l'ouvrage de la Renauderie comporte des banquettes pour la faune mais celles-ci sont noyées une partie de l'année (constat en février 2020) et s'avèrent nettement plus basses que ce qui est préconisé (hauteur du Q100). L'ouvrage n'est donc compatible ni avec la petite, ni avec la grande faune. L'ouvrage de l'annexe hydraulique du ruisseau de Lassay (secteur la Chapelle Saint Joseph), composé d'une buse de 600mm (une seconde buse de 4000mm située quelques dizaines de mètres à l'ouest), permet le franchissement d'un fossé qui rejoint le cours d'eau. L'ouvrage est compatible petite et moyenne faune uniquement en période sans écoulement, ce qui ne correspond pas aux préconisations actuelles, notamment pour la Loutre d'Europe. Remarque : un fossé, connecté au ruisseau de la Douardière (lieut-dit La Guyonnière), franchit la RD 34 par le biais d'un ouvrage maçonné de 60cm de large pour 80cm de hauteur. Il est compatible petite et moyenne faune uniquement en période sans écoulement, ce qui ne correspond pas aux préconisations actuelles, notamment pour la Loutre d'Europe.	Enjeu important
Habitats naturels patrimoniaux	Cf. Natura 2000. Les habitats patrimoniaux présents sont répertoriés dans la Directive européenne Habitat Faune Flore (habitats d'intérêt communautaire). Ils sont associés au ruisseau de la Renauderie et à l'annexe hydraulique du ruisseau de Lassay au niveau de la Chapelle Saint Joseph (saulaie et aulnaie riveraines).	Enjeu présent mais très localisé
Flore patrimoniale	Aucune espèce patrimoniale n'est observée (périmètres immédiat et rapproché)	Enjeu écarté.
Flore invasive	Aucune espèce invasive n'est observée.	Enjeu écarté.
Oiseaux	Présence de passereaux nicheurs protégées (hors emprise projet), dont des espèces patrimoniales : Gobemouche gris, Chardonneret élégant, Rougequeue à front blanc, Bruant jaune, Alouette des champs, Linotte mélodieuse, Tarier pâtre et Hirondelle rustique.	Enjeu réglementaire <u>avec espèces patrimoniales</u>
Reptiles	Présence du Lézard des murailles et du Lézards à deux raies. Espèces protégées mais absence d'espèces patrimoniales.	Enjeu réglementaire
Amphibiens	Présence de la Salamandre tachetée, du Triton palmé (hors emprise projet), de la Grenouille agile (hors périmètre d'étude), de Grenouilles du complexe des « grenouilles vertes ». Espèces protégées mais pas d'espèces patrimoniales.	Enjeu réglementaire
Mammifères terrestres et semi aquatiques	Présence de l'Ecureuil roux et du Hérisson d'Europe.	Enjeu réglementaire

Type d'enjeu	Description des enjeux	Implications réglementaires potentielles
Chiroptères	Deux espèces contactées : une pipistrelle indéterminée et la Sérotine commune. Les deux sont protégées, la Sérotine commune est fortement patrimoniale. Les arbres anciens du bocage présentent des cavités qui offrent des gîtes potentiels pour les chiroptères (périmètre rapproché) cependant aucun gîte arboricole n'a été recensé sous l'emprise globale du projet. D'après les sessions d'écoute réalisées en juillet et septembre 2022, les enjeux se concentrent principalement sur la Barbastelle d'Europe, la Pipistrelle commune, le Grand Murin et le Murin de Daubenton avec un niveau d'enjeu conservatoire moyen à fort	Enjeu réglementaire avec espèces patrimoniales
Invertébrés	Présence avérée du Grand Capricorne et potentielle du Pique prune, espèces protégées et retenues comme étant d'intérêt communautaire. Présence potentielle de Lucane cerf-volant, espèce d'intérêt communautaire non protégée.	Enjeu réglementaire avec espèces patrimoniales
Enjeux hydrobiologiques	Cours d'eau et annexes hydrauliques temporaires sans enjeux hydro-biologiques directs.	Enjeu écarté.
Faune exogène envahissante	Présence du Ragondin (crotte et terrier), notamment sur les berges du ruisseau de la Renauderie.	Enjeu négligeable
Habitats fonctionnels	Les haies et les deux vallons humides ainsi que leur cours d'eau sont les principales structures écologiquement fonctionnelles ici.	Enjeu diffus sur le projet
Trame noire	Le tronçon est actuellement préservé de tout éclairage nocturne dont l'impact est reconnu tout à fait sévère sur la biodiversité.	Enjeu écarté

3.3.2. Analyse paysagère

3.3.2.1. Sous-unité paysagère du bocage semi-ouvert de Lassay-Les-Châteaux

D’après l’Atlas des paysages des Pays de la Loire, le projet appartient à l’unité paysagère de « Le bocage de la haute Mayenne ».

Le projet est plus précisément localisé dans la sous-unité paysagère du bocage semi-ouvert de Lassay-Les-Châteaux.

Cette sous-unité présente les caractéristiques suivantes :

- Vaste plateau bocager semi ouvert, entre la crête du Horps et une crête secondaire dominant la pénéplaine cultivée se terminant sur la crête boisée d’Andaine ;
- Orientation nord/sud dominante du réseau hydrographique secondaire cers la Mayenne amont ; vallon du ruisseau de Lassay incisant le plateau entre les deux crêtes ;
- Présence localisée de vergers et de poiriers ;
- Importance du pôle urbain de Lassay-les-Châteaux pour son caractère patrimonial et son développement plus marqué que les autres bourgs.

Les séquences paysagères sont décrites ci-après.

3.3.2.2. Les séquences paysagères

Les séquences paysagères présentes sur le linéaire de la RD 34 sont présentées ci-dessous.

Séquence 1 : Il s’agit d’une séquence ouverte sur le milieu bocager. Les points de vues en belvédère depuis la ligne de crête offrent des horizons remarquables sur le paysage agricole. L’infrastructure traverse des prairies et champs composés de quelques haies bocagères ceinturant les parcelles.



Séquence 4 : Il s’agit d’une séquence ouverte sur le milieu bocager avec des ambiances boisées et humides. La proximité avec le réseau hydrographique apporte une densité végétale plus forte. La présence champs et de prairies s’alternent avec des bosquets et ruisseaux en fond de talweg.



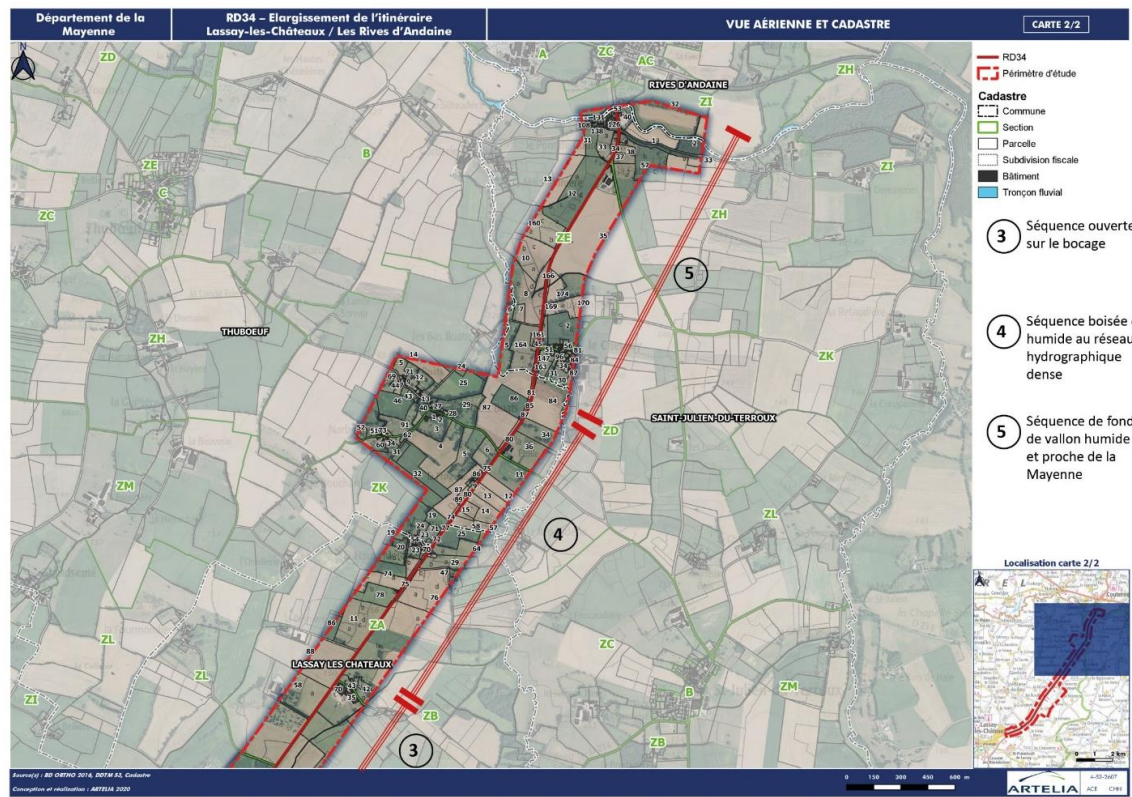
Séquence 2 : Il s’agit d’une séquence cadrée composée d’ambiance boisée. L’infrastructure en lanière déclinant vers le talweg à l’Est. Les points de vues restent ouverts sur le bocage alternant davantage avec des bosquets et hameaux.



Séquence 5 : Il s’agit d’une séquence cadrée sur le fond de la vallée menant à la Mayenne. Les vues plongeantes marquent la proximité avec le réseau hydrographique. Les milieux boisés marquent la présence de l’eau. Le relief s’intensifie à proximité de la Mayenne.



Séquence 3 : Il s’agit d’une séquence ouverte avec une faible déclivité. Les horizons sont très ouverts sur les champs. La structure de haies bocagères est plus lâche et composée d’arbres isolés.



3.3.2.3. Enjeux paysagers le long de la RD 34

La RD 34 traverse des milieux très diversifiés : du bocage ouvert composé de champs au talweg boisé en passant par des hameaux et corps de fermes.

Les principaux enjeux recensés sont les suivants :

- Composer avec la topographie naturelle pour éviter les déblais/remblais dans la conception des nouvelles infrastructures ;
- Améliorer la visibilité au niveau des carrefours ;
- Assurer les continuités paysagères au niveau des franchissements de cours d’eau ;
- Valoriser les premiers plans et préserver le patrimoine végétal associé aux voies ;
- Ménager des ouvertures sur le paysage et aménager les belvédères et points d’arrêt.

La haie bocagère est un élément structurant du paysage, tout particulièrement en Mayenne, et à ce titre, participe à l'identité du département et à la qualité du cadre de vie. Avec 17 387 km de haies recensées en 2010 sur le Parc Naturel Régional Normandie-Maine, le bocage connaît toutefois une inquiétante régression, de l’ordre de 50% depuis 1950. Outre cette disparition, le bocage restant est souvent peu entretenu ce qui accentue sa fragilité.

De plus, le territoire du projet est identifié comme étant un paysage à restructurer, avec des forts enjeux bocagers D’après la charte du parc, il s’agit d’un paysage moins marqué par le relief et/ou ayant subi des atteintes (principalement régression des structures arborées et banalisation par l’urbanisation), ce qui en fait un espace à reconquérir.

Extrait de la mesure n°15 de l’orientation 2.3 « Œuvrer pour une agroforesterie réparatrice à travers nos bocages »

« Si la haie est constitutive du bocage, ce dernier doit être entendu dans sa dimension la plus large ». Il s’agit à la fois d’un paysage, de réservoirs de biodiversité, de corridors écologiques mais également d’un agrosystème c’est-à-dire de pratiques agricoles qui intègrent l’arbre dans un environnement de production ».

« La préservation et la replantation de haies bocagères doivent encore s’intensifier en maintenant une diversité et une multifonctionnalité au sein des linéaires afin de permettre aux systèmes agricoles et aux milieux naturels une meilleure adaptation aux modifications climatiques en cours et à venir. L’efficacité du bocage repose sur une grande diversité d’essences, de techniques, de types d’aménagement ou de tailles des arbres pour concilier production de biomasse et protection de l’environnement. »

Exemples d’objectifs :

- Accroître le maillage bocager et le restaurer sur les secteurs identifiés comme particulièrement dégradés ou présentant des enjeux spécifiques
- Améliorer la diversité des éléments constitutifs du bocage, en prenant en compte sa dimension multifonctionnelle et les évolutions climatiques

3.3.3. Synthèse des enjeux et sensibilités du projet

Une synthèse des enjeux et sensibilités du site dans lequel s'inscrit le projet est présentée ci-après.

ENJEUX



MILIEUX PHYSIQUE ET AQUATIQUE

- Bonne qualité de l'air
- Topographie présentant une pente générale orientée Sud-Ouest en direction de la rivière de la Mayenne
- Pas de sites pollués ayant fait l'objet de l'action des pouvoirs publics
- Masse d'eau souterraine en bon état chimique
- Masses d'eau superficielles en état global moyen en lien avec des paramètres écologiques et biologiques moyens
- Réseau hydrographique principalement matérialisé par le Lessay et la Douardière ainsi que leurs affluents
- Situé dans le périmètre de protection éloigné de l'aire d'alimentation du captage de Couterne



MILIEUX NATURELS

- Aucune ZNIEFF présente dans le site d'étude
- Aucune zone Natura 2000 n'est concernée
- Identification de corridors écologiques principaux et secondaires
- Habitats accueillant de nombreuses espèces protégées (Tarier pâtre, Grand capricorne, Salamandre tachetée, Triton palmé, gîte potentiel à chiroptères)
- L'aire d'étude présente environ 16 ha de zones humides en lien avec la présence de milieu aquatique



CADRE DE VIE, PAYSAGE ET PATRIMOINE

- RD34 traverse des milieux très diversifiés : du bocage ouvert composé de champs au talweg boisé en passant par des hameaux et corps de ferme
- Aucun périmètre de protection de monument historique n'est localisé sur l'aire d'étude du projet
- Zones de présomption de prescriptions archéologiques dans le secteur de la Baroche Gondouin/ La Croix du Bignon
- 11 habitations situées à moins de 10m en zone d'ambiance sonore non modérée
- Zones A, Uec et UH, 1AUe, N recoupées par le projet

SENSIBILITÉS

- Composer avec la topographie naturelle pour éviter les déblais/remblais dans la conception des nouvelles infrastructures
- Contribuer à l'objectif de bon état global des masses d'eau souterraines et superficielles
- Préservation du milieu aquatique
- Consultation de l'Agence Régionale de Santé (ARS) pour évaluer les impacts potentiels de l'élargissement de la RD34 sur le captage d'eau potable

- Préservation des continuités écologiques et des équilibres biologiques
- Eviter le passage en zone humide
- Eviter l'impact des espèces protégées (dossier CNPN)

- Intégration paysagère du projet au sein du bocage de la Haute-Mayenne
- Habitations proches situées en zone d'ambiance sonore non modérée
- Consultation du Service Région de l'Archéologie (SRA)
- Mise en compatibilité avec les documents d'urbanisme
- Prise en compte des contraintes réglementaires liées aux zonages

ENJEUX



MILIEU HUMAIN

- Légère baisse de la démographie entre 2011 et 2016, notamment pour les jeunes tranches d'âge
- Augmentation des trafics sur la RD34 entre les comptages de 2011 et 2018. Actuellement 2600 véh. /j
- Présence de nombreuses exploitations agricoles
- Présence de 3 zones d'activité regroupées à l'extrémité Sud du projet d'élargissement générant des flux conséquents
- Aucun établissement scolaire, sportif ou culturel n'est localisé dans le périmètre d'étude
- Rôle structurant de la RD34 dans les déplacements entre les communes Nord de Mayenne Communauté et le reste du territoire
- Itinéraire poids lourds privilégié (12% des débits relevés)
- GR Un pays de Bocage au Nord de la Patte d'Oie, piste cyclable au niveau du giratoire de l'Europe, à



RISQUES

- Risque inondation : les communes de Lassay-les-Châteaux, Thuboeuf et Saint-Julien-du-Terroux ne sont pas situées dans un Territoire à Risque d'Inondation (TRI) et ne sont pas soumises à un PPRN Inondation
- Zones potentiellement sujettes aux débordements de nappe et inondations de cave
- Risque faible de retrait-gonflement des argiles sur la quasi-totalité du tracé de la RD34
- Zone de sismicité faible
- Extrémité Nord-Ouest du périmètre d'étude partiellement concernée par un PPRT
- Absence de risque de transport de matières dangereuses par voies ferrées et routières

- Prendre en compte les trafics de dessertes liés notamment aux activités agricoles, riverains et zone d'activité
- Assurer le trafic dans de bonnes conditions de sécurité et de confort entre les communes Nord de Mayenne Communauté et le reste du territoire

- Maintien du fonctionnement actuel des eaux pluviales pour limiter tout impact notable sur le réseau hydrographique
- Intégration des risques naturels et technologiques dans la conception du projet
- Recommandation de mise en place d'une signalisation appropriée informant les usagers de l'existence de risques technologiques et de l'attitude à adopter en cas d'alerte

SENSIBILITÉS

3.4. EVALUATION DES INCIDENCES DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLUI ET ACTUALISATION DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PLUI

Les modifications apportées au PLUi de Mayenne Communauté se limitent strictement à permettre la réalisation du projet d’élargissement de la RD 34. Elles ne permettent pas la réalisation d’autres projets et n’entraînent pas d’incidences autres que celles liées au projet routier. Les effets du projet en lui-même font l’objet d’une analyse spécifique présentée dans le cadre de l’étude d’impact. Celle-ci expose également l’ensemble des mesures envisagées pour éviter, réduire, compenser ou accompagner les effets dommageables du projet.

L’analyse présentée ci-dessous rappelle les principales incidences sur l’environnement de la mise en compatibilité du PLUi, au regard des enjeux mis en évidence dans le PLUi. Les incidences et mesures envisagées dans le cadre du projet font l’objet d’un rappel succinct, le lecteur est invité à consulter l’étude d’impact afin d’obtenir plus de détails sur les mesures qui seront mises en œuvre.

Tableau 3 : Incidences prévisibles de la mise en compatibilité et du projet routiers et mesures associées

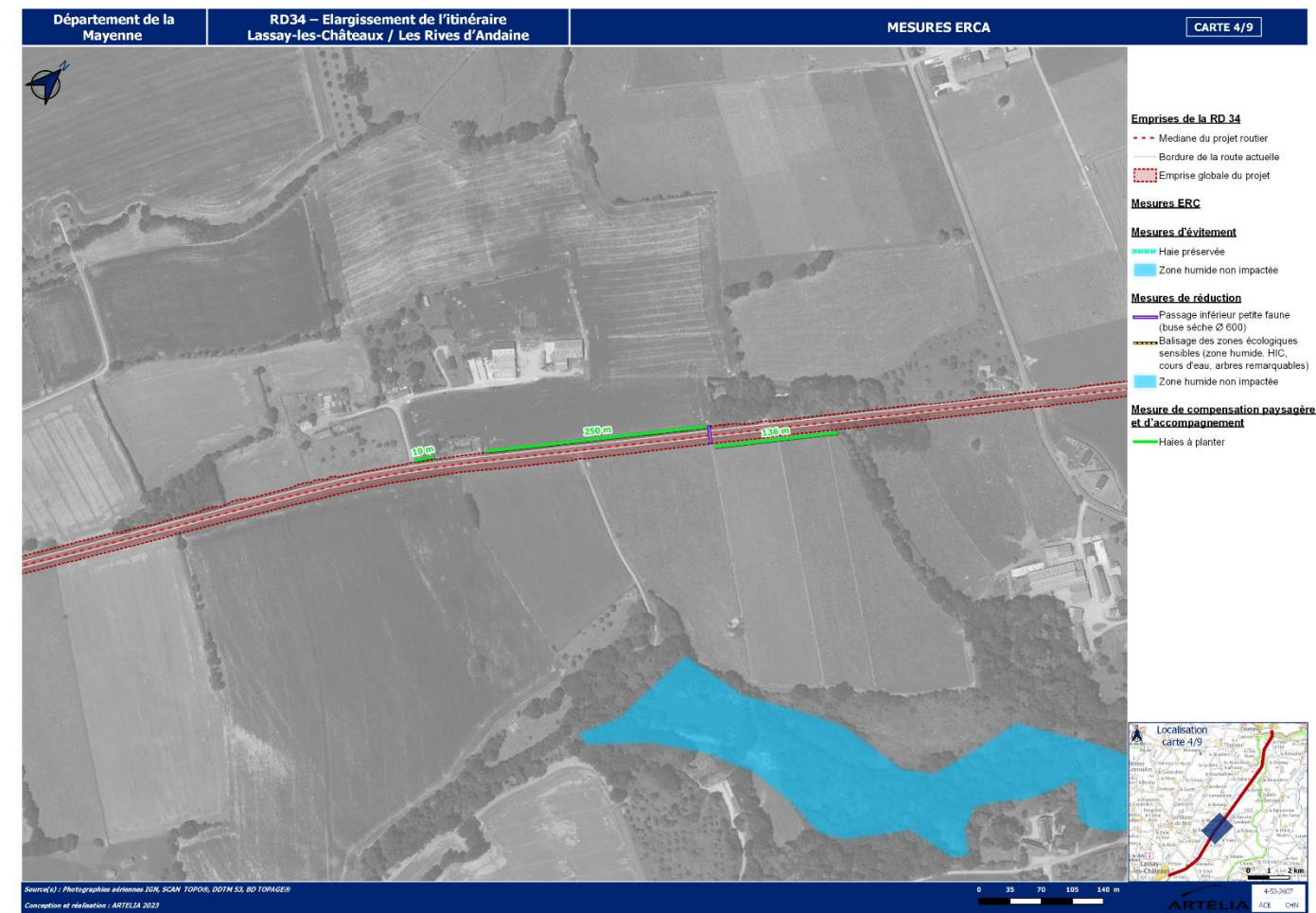
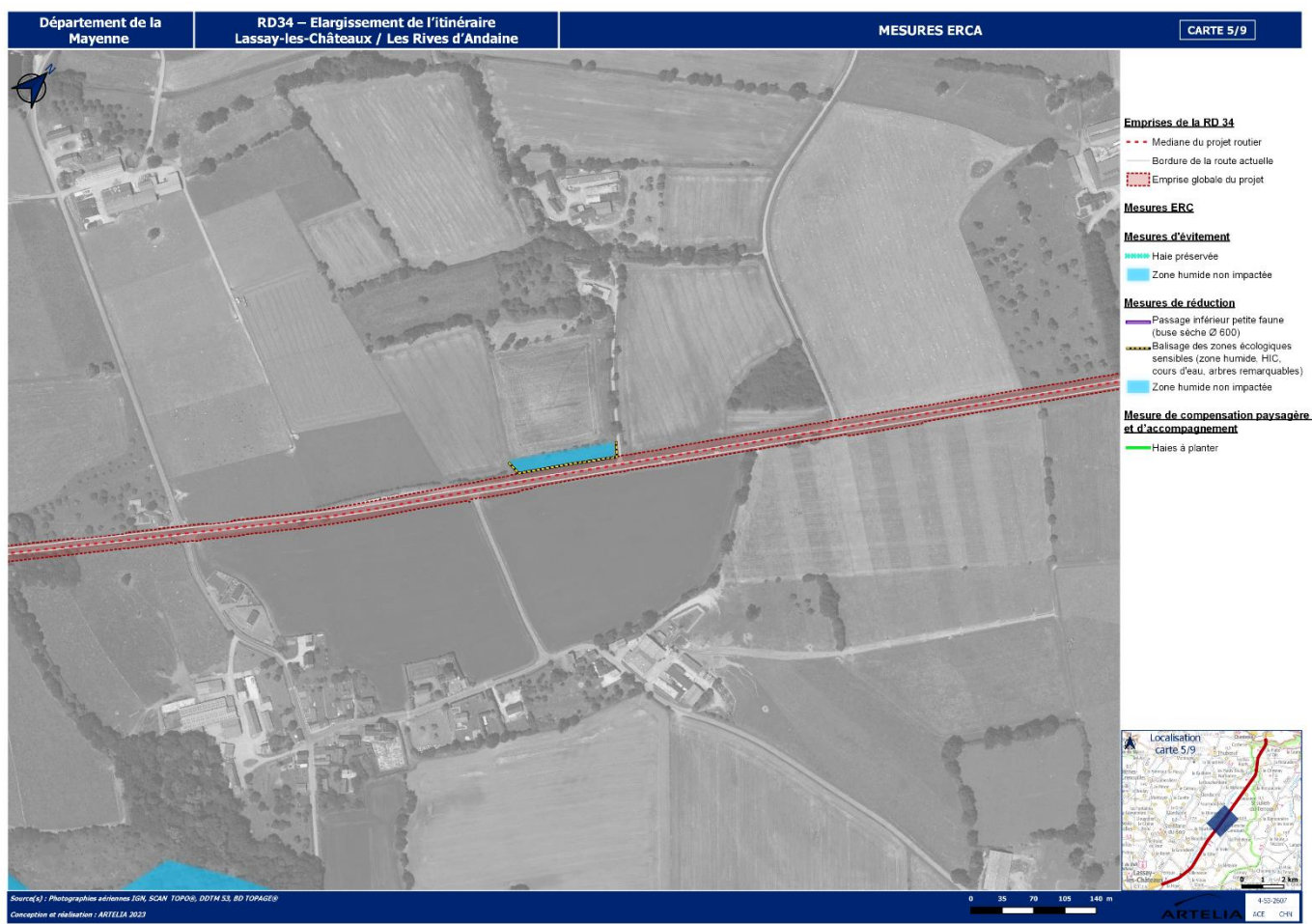
Rappel des enjeux identifiés par le PLUi	Incidences prévisibles du projet routier en phase d’exploitation	Incidences prévisibles de la mise en compatibilité du projet routier Mesures mises en œuvre dans le cadre du projet routier
Cadre physique, paysages et patrimoines		
Protéger les espaces agricoles et naturels	<div>-Imperméabilisation liée au projet avec une augmentation de la chaussée relativement peu importante au regard de l’emprise globale du projet et des accotements enherbés créés de part et d’autre de la voirie.</div> <div>-Diminution la plus faible possible des surfaces agricoles</div> <div>-Destruction de 387 ml de haies bocagères dans un contexte de maillage bocager lâche, dégradé et à préserver</div> <div>-Réduction de la surface d’un EBC : environ 500 m2</div> <div>-Zone humide impactée (95 m2)</div>	<div>-Pas d’évolution du règlement graphique du PLUi (projet routier d’intérêt général)</div> <div>-Mesures compensatoires pour les agriculteurs impactés, au cas par cas (replantation de haies, installation de clôtures...)</div> <div>-Rétrocession des terres agricoles réservées, finalement non utilisées (environ 3 ha) au terme de travaux</div> <div>-Plantation de nouvelles haies bocagères (4 564 ml) afin de reconstituer et valoriser le maillage bocager</div> <div>-Compensation financière versée au Fonds stratégique de la forêt et du bois (FSFB)</div>
Protéger le paysage	<div>-Pas de modification profonde du paysage en phase d’exploitation = élargissement routier</div> <div>-Destruction de 387 ml de haies bocagères dans un contexte de maillage bocager lâche, dégradé et à préserver</div> <div>-Suppression de 95 m2 de zones humides impactées (non inscrites au PLUi mais identifiées suite aux investigations réalisées sur site)</div>	<div>-Minimisation des mouvements de terres, recherche systématique de l’équilibre déblais-remblai, maintien du profil en long, excepté au-dessus de l’ouvrage hydraulique au lieu-dit La Chesnay</div> <div>-Plantation de nouvelles haies bocagères (4 564 ml) afin d’intégrer la route dans son environnement et par rapport aux habitations proches</div> <div>-Restauration de ripisylve en berge de cours d’eau (environ 4 400 m2)</div>

	-Réduction de la surface d'un EBC : environ 500 m2	-Compensation financière versée au Fonds stratégique de la forêt et du bois (FSFB)
Protéger le bocage dans son ensemble	-Destruction de 387 ml de haies bocagères	-Plantation de nouvelles haies bocagères (4 564 ml) afin de reconstituer et valoriser le maillage bocager -Compensation financière versée au Fonds stratégique de la forêt et du bois (FSFB)
Biodiversité et composantes de la Trame Verte et Bleue		
Assurer la préservation des espaces d'intérêt écologique	-Suppression de 95 m2 de zones humides impactées (non inscrites au PLUi mais identifiées suite aux investigations réalisées sur site) -Destruction de 387 ml de haies bocagères dans un contexte de maillage bocager lâche, dégradé et à préserver -Réduction de la surface d'un EBC : environ 500 m2 -Fragmentation du territoire pour les espèces, notamment le réseau bocager -Possible augmentation de l'effet de coupure de la voirie et augmentation de la mortalité des espèces par collision routière	-Plantation de nouvelles haies bocagères (4 564 ml) afin de restructurer les corridors écologiques et créer des habitats pour la faune (essences recommandées par le Parc Naturel Régional Normandie-Maine) -Restauration des accotements, gestion des dépendances vertes -Restauration de ripisylve en berge de cours d'eau (environ 4 400 m2) -Mise en place d'ouvrages mixtes et terrestres pour la petite faune -Suivi des mesures environnementales par un écologue -Compensation financière versée au Fonds stratégique de la forêt et du bois (FSFB)
Préserver les corridors écologiques fonctionnels, restaurer les continuités interrompues entre réservoirs écologiques		
Limitier l'étalement urbain, la fragmentation des milieux naturels et leur diminution et éviter la multiplication des obstacles au déplacement des espèces		
Restaurer la continuité des cours d'eau et de leurs berges		
Préserver le bocage existant, encourager sa reconstitution là où il est désagréé		
Gestion des eaux		
Renforcement de la protection de la ressource en eau (état qualitatif et quantitatif)	-Imperméabilisation des sols par la création de surfaces de voiries. Cependant, celle-ci est relativement minime au regard des accotements projetés -Réactualisation des systèmes de gestion d'eaux pluviales dans le cadre du projet (fossés enherbés)	-Mise en œuvre de moyens en cas de déversement accidentel de matières dangereuses -Principe de fauche raisonnée afin d'éviter l'utilisation de produits sanitaires
Lutter contre les différentes formes de pollution des eaux		
Restaurer les milieux naturels liés au cours d'eau	-Suppression de 95 m2 de zones humides impactées (non inscrites au PLUi mais identifiées suite aux investigations réalisées sur site)	-Restauration de ripisylve en berge de cours d'eau (environ 4 400 m2)

Risques majeurs		
Non accentuation, voire réduction de la vulnérabilité du territoire aux différents risques	<ul style="list-style-type: none">-Communes concernées situées en dehors d'un Territoire à Risque Important d'Inondation (TRI) et ne sont pas non plus soumises à un PPRN relatif aux risques d'inondations.-Aléa faible au retrait-gonflement des argiles sur la majorité du tracé de la RD34, à l'exception du tronçon situé entre le giratoire de l'Europe et le Sud de la Cote de l'Aiguillon-Absence d'incidences vis-à-vis des risques technologiques. En revanche, l'élargissement routier améliore la sécurité sur la RD 34, ce qui a des effets positifs sur les risques liés aux transports de matières dangereuses	<ul style="list-style-type: none">-Redimensionnement des ouvrages hydrauliques au niveaux des lieux-dits de La Chapelle St Joseph et La Guyonnière => mesures spécifiques pour prendre en compte le risque d'inondation par rapport à la crue décennale et centennale-Maintien du fonctionnement actuel des eaux pluviales pour limiter tout impact notable sur le réseau hydrographique-Dispositions constructives pour adapter au mieux l'ouvrage à la nature des sols en termes de résistance
Restaurer les sols pollués et prévenir de futures pollutions	-Absence de sites pollués dans l'emprise du projet	-Aucune mesure n'est préconisée
Qualité de l'air, énergies et climat		
Maîtrise des consommations énergétiques, des rejets de Gaz à Effet de Serre et polluants atmosphériques	-Trafic sensiblement similaire après projet, ne traduisant par d'augmentation significative de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre	-Actualisation des systèmes de gestion des eaux pluviales dans le cadre du projet, avec doublement de la surface des accotements enherbés dans le cadre du projet d'élargissement, création de fossés
Anticiper les effets du changement climatique : végétation des espaces urbains, efficacité thermique des bâtiments, gestion du ruissellement (orages)	-Imperméabilisation des sols par la création de surfaces de voiries	
Nuisances		
Eviter l'exposition de nouvelles populations aux nuisances sonores identifiées	<ul style="list-style-type: none">-Pas d'augmentation significative des niveaux sonores-Aucune nouvelle habitation ne bascule en zone d'ambiance sonore non modérée	-Aucune mesure n'est préconisée
Mettre en œuvre des techniques de réduction des nuisances sonores, au niveau des infrastructures routières, de l'espace public et/ou des bâtiments		

Ci-après, les mesures d'évitement, de réduction, de compensation ou d'accompagnement sont localisées sur des cartes.







3.5. MOTIFS POUR LESQUELS LE PROJET A ETE RETENU AU REGARD DES OBJECTIFS DE PROTECTION DE L’ENVIRONNEMENT

Le projet a fait l’objet d’adaptations dans le chapitre « Justification du projet retenu et des aménagements choisis » de l’étude d’impact, de manière à présenter une solution d’élargissement permettant d’éviter des impacts environnementaux trop conséquents, notamment sur la faune, la flore ainsi que les habitats naturels.

En effet, suite à une première proposition d’élargissement de la voirie actuelle, un important travail a été conduit sur les années 2020 à 2022, impliquant le maître d’ouvrage, les chargés d’études et les écologues afin d’adapter le tracé au cas par cas, selon les enjeux rencontrés le long des 7,5 km.

L’analyse et la prise en compte des différentes contraintes ont parfois nécessité un recalage de l’implantation du tracé. Ainsi, le tracé retenu et l’implantation des différents aménagements résultent d’une réflexion globale.

Les différentes configurations étudiées ont donc permis de diminuer les impacts sur l’environnement. L’optimisation des emprises du projet d’élargissement, à partir d’un tracé déjà existant et de manière unilatérale a ainsi permis d’atténuer les enjeux (évitement de zones humides, haies bocagères et habitations notamment).

Les réflexions menées ont notamment porté sur les haies bocagères présentes le long de l’actuelle RD 34 : évitements de linéaires de haies, plantations de haies répondant aux enjeux du territoire : connectivité avec les corridors écologiques, paysage sécurité/visibilité, etc. Ces sujets, qui font donc pleinement l’objet de la présente mise en compatibilité, ont donc été traités lors de la phase de conception.

Concernant la mise en compatibilité en tant que telle, aucune variante n’a été étudiée. Toutefois, les modifications réalisées dans le PLUi de Mayenne Communauté ont été réduites au strict minimum.

La mise en compatibilité des documents d’urbanisme permet de transposer en droit du sol les évolutions apportées par le projet d’élargissement de la RD 34. La mise en compatibilité reflète donc la logique générale de prise en compte de l’environnement qui a alimenté la conception du projet.

3.6. CRITERES, INDICATEURS, MODALITES RETENUS POUR SUIVRE LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

Cette partie doit permettre de définir des critères de suivi de la mise en compatibilité.

D’après l’article R.151-3 du Code de l’Urbanisme, l’évaluation environnementale doit prévoir « La définition des critères, indicateurs et modalités retenues pour suivre les effets du document sur l'environnement afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ».

Tableau 4 : Indicateurs de suivi recensés dans le PLUi et concernés par la mise en compatibilité

Indicateurs	Source	Etat PLUi actuel - 2020	Cible fin 2030	Etat après la mise en compatibilité
II.8. Préserver et valoriser la richesse et la variété de la trame verte et bleue				
Surfaces des réservoirs et corridors écologiques	CPIE Mayenne Bas-Maine	Etat à l’approbation du PLUi	Maintien des surfaces des réservoirs et corridors écologiques	Amélioration de ces surfaces => restauration des zones humides, plantation de haies bocagères multi-strates
Nombre d’espèces menacées sur le territoire	Liste rouge de l’UICN, Agence nationale (Régionale) de la biodiversité	Statut des espèces patrimoniales et communes sur le territoire	Non régression du statut de menace de toutes les espèces	Absence de modification due au projet

Richesse et diversité spécifique	CPIE Mayenne Bas-Maine	Nombre d’espèces différentes et contribution des espèces à la biomasse	Maintien voire amélioration de ces deux indicateurs de biodiversité territoriale	Amélioration de ces surfaces => restauration des zones humides, plantation de haies bocagères multi-strates
Linéaire et densité du bocage	Mayenne Communauté (IGN BD TOPO)	Inventaire cartographique retenu pour le futur PLUi : 347 473 ml	Maintien, voire augmentation	Plantation de 4564 ml des haies bocagères multi-strates
Bon état écologique des cours d’eau	AFB	Etat à l’approbation du PLUi : 17 % sont en bon état, aucun en très bon état. 64 % des cours d’eau sont dans un état moyen.	Amélioration de l’état écologique	Précautions pour les interventions en phase travaux, pas d’impact en phase projet => pas de dégradation
III.9. Préserver les paysages et patrimoines identitaires de Mayenne Communauté et renforcer la qualité du développement urbain et rural				
Evolution de l’occupation des sols	MOS Pays-de-la-Loire	- 5 985 ha correspondent à des espaces urbanisés (dont voiries) ; - 46 654 ha d’espaces à dominante agricole (dont terrains non bâtis, non boisés) ; - 9 404 ha de boisements (dont les haies et bosquets bocagers) ; - 620 ha de surfaces en eau.	Augmentation faible des surfaces artificialisées et diminution faible des espaces agricoles, naturels et forestiers	Faible augmentation de la surface artificialisée (élargissement de la voirie) au profil d’espaces principalement agricoles. Néanmoins, la surface de voirie créée est faible au regard de la surface d’accotements, qui elle est multipliée par 2.

Le suivi sera réalisé par le Maître d’Ouvrage, en association avec Mayenne Communauté.

3.7. METHODOLOGIE, DIFFICULTES ET LIMITES POUR CONDUIRE L’EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

L’évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d’urbanisme se base sur le PLUi de Mayenne Communauté, la mise en compatibilité du document d’urbanisme et sur l’étude d’impact du projet. Elle a été rédigée selon les textes règlementaires en vigueur, au titre du Code de l’Environnement et du Code de l’Urbanisme

Dans le même souci de conformité, l’étude intègre également l'ensemble des lois, décrets et notes techniques relatifs à chacun des thèmes traités.

Les incidences et les mesures mises en place dans le cadre du projet d’élargissement de la RD 34 et traduites dans le PLUi de Mayenne Communauté tiennent compte de l’étude d’impact relative au projet. La méthodologie appliquée ne présente pas de difficultés particulières. Elle a fait appel à des méthodes courantes et classiques. Elles permettent de proposer les mesures les mieux adaptées à ce jour pour réduire ou supprimer les impacts du projet sur l’environnement naturel et humain.

3.8. RESUME NON TECHNIQUE

3.8.1. Objectifs et contexte réglementaire

L'évaluation environnementale des évolutions des documents d'urbanisme est requise dès lors que la mise en œuvre de l'évolution du droit du sol est susceptible d'engendrer des effets significatifs sur l'environnement.

Elle a pour objectif d'identifier les incidences notables sur l'environnement que la mise en œuvre des évolutions apportées au document d'urbanisme pourrait engendrer. Ainsi, l'évaluation environnementale est l'évolution du droit des sols, visant à permettre la réalisation du projet d'élargissement de la RD 34.

3.8.2. Articulation de la mise en compatibilité et la prise en compte de la MECDU avec les schémas, plans et programmes

La procédure de mise en compatibilité du PLUi de Mayenne Communauté est compatible avec l'ensemble des documents supra-communaux applicables sur son territoire, à savoir :

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Mayenne Communauté ;
- La Charte du Parc Naturel Régional Normandie-Maine ;
- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Loire Bretagne ;
- Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin de la Mayenne ;
- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique des Pays de la Loire.

3.8.3. Analyse de l'état initial de l'environnement

Une synthèse des enjeux et sensibilités du site dans lequel s'inscrit le projet est présentée au 3.3.3 ci-avant.

3.8.4. Evaluation des incidences de la mise en compatibilité du PLUi et actualisation de l'évaluation environnementale du PLUi

Les modifications apportées au PLUi de Mayenne Communauté se limitent strictement à permettre la réalisation du projet d'élargissement de la RD 34. Elles ne permettent pas la réalisation d'autres projets et n'entraînent pas d'incidences autres que celles liées au projet routier. Les effets du projet en lui-même font l'objet d'une analyse spécifique présentée dans le cadre de l'étude d'impact. Celle-ci expose également l'ensemble des mesures envisagées pour éviter, réduire, compenser ou accompagner les effets dommageables du projet.

L'analyse présentée ci-dessous rappelle les principales incidences sur l'environnement de la mise en compatibilité du PLUi, au regard des enjeux mis en évidence dans le PLUi. Les incidences et mesures envisagées dans le cadre du projet font l'objet d'un rappel succinct, le lecteur est invité à consulter l'étude d'impact afin d'obtenir plus de détails sur les mesures qui seront mises en œuvre.

Rappel des enjeux identifiés par le PLUi	Incidences prévisibles du projet routier en phase d'exploitation	Incidences prévisibles de la mise en compatibilité du projet routier Mesures mises en œuvre dans le cadre du projet routier
--	--	--

Cadre physique, paysages et patrimoines		
Protéger les espaces agricoles et naturels Protéger le paysage Protéger le bocage dans son ensemble	-Imperméabilisation liée au projet avec une augmentation de la chaussée relativement peu importante au regard de l'emprise globale du projet et des accotements enherbés créés de part et d'autre de la voirie. -Diminution la plus faible possible des surfaces agricoles -Destruction de 387 ml de haies bocagères dans un contexte de maillage bocager lâche, dégradé et à préserver -Réduction de la surface d'un EBC :environ 500 m2 -Zone humide impactée (95 m2)	-Pas d'évolution du règlement graphique du PLUi (projet routier d'intérêt général) -Minimisation des mouvements de terres, recherche systématique de l'équilibre déblais-remblai, maintien du profil en long, excepté au-dessus de l'ouvrage hydraulique au lieu-dit La Chesnay -Mesures compensatoires pour les agriculteurs impactés, au cas par cas (replantation de haies, installation de clôtures...) -Rétrocession des terres agricoles réservées, finalement non utilisées (environ 3 ha) au terme de travaux -Plantation de nouvelles haies bocagères (4 564 ml) afin de reconstituer et valoriser le maillage bocager -Compensation financière versée au Fonds stratégique de la forêt et du bois (FSFB)
Biodiversité et composantes de la Trame Verte et Bleue		
Assurer la préservation des espaces d'intérêt écologique Préserver les corridors écologiques fonctionnels, restaurer les continuités interrompues entre réservoirs écologiques Limiter l'étalement urbain, la fragmentation des milieux naturels et leur diminution et éviter la multiplication des obstacles au déplacement des espèces Restaurer la continuité des cours d'eau et de leurs berges Préserver le bocage existant, encourager sa reconstitution là où il est désagrégé	-Suppression de 95 m2 de zones humides impactées (non inscrites au PLUi mais identifiées suite aux investigations réalisées sur site) -Destruction de 387 ml de haies bocagères dans un contexte de maillage bocager lâche, dégradé et à préserver -Réduction de la surface d'un EBC : environ 500 m2 -Fragmentation du territoire pour les espèces, notamment le réseau bocager -Possible augmentation de l'effet de coupure de la voirie et augmentation de la mortalité des espèces par collision routière	-Plantation de nouvelles haies bocagères (4 564 ml) afin de restructurer les corridors écologiques et créer des habitats pour la faune (essences recommandées par le Parc Naturel Régional Normandie-Maine) -Restauration des accotements, gestion des dépendances vertes -Restauration de ripisylve en berge de cours d'eau (environ 4 400 m2) -Mise en place d'ouvrages mixtes et terrestres pour la petite faune -Suivi des mesures environnementales par un écologue -Compensation financière versée au Fonds stratégique de la forêt et du bois (FSFB)
Gestion des eaux		
Renforcement de la protection de la ressource en eau (état qualitatif et quantitatif) Lutter contre les différentes formes de pollution des eaux	-Imperméabilisation des sols par la création de surfaces de voiries. Cependant, celle-ci est relativement minime au regard des accotements projetés	-Mise en œuvre de moyens en cas de déversement accidentel de matières dangereuses -Principe de fauche raisonnée afin d'éviter l'utilisation de produits sanitaires

Restaurer les milieux naturels liés au cours d'eau	<ul style="list-style-type: none"> -Réactualisation des systèmes de gestion d'eaux pluviales dans le cadre du projet (fossés enherbés) -Suppression de 95 m2 de zones humides impactées (non inscrites au PLUi mais identifiées suite aux investigations réalisées sur site) 	-Restauration de ripisylve en berge de cours d'eau (environ 4 400 m2)
Risques majeurs		
<p>Non accentuation, voire réduction de la vulnérabilité du territoire aux différents risques</p> <p>Restaurer les sols pollués et prévenir de futures pollutions</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Communes concernées situées en dehors d'un Territoire à Risque Important d'Inondation (TRI) et ne sont pas non plus soumises à un PPRN relatif aux risques d'inondations. -Aléa faible au retrait-gonflement des argiles sur la majorité du tracé de la RD34, à l'exception du tronçon situé entre le giratoire de l'Europe et le Sud de la Cote de l'Aiguillon -Absence d'incidences vis-à-vis des risques technologiques. En revanche, l'élargissement routier améliore la sécurité sur la RD 34, ce qui a des effets positifs sur les risques liés aux transports de matières dangereuses -Absence de sites pollués dans l'emprise du projet 	<ul style="list-style-type: none"> -Redimensionnement des ouvrages hydrauliques au niveaux des lieux-dits de La Chapelle St Joseph et La Guyonnière => mesures spécifiques pour prendre en compte le risque d'inondation par rapport à la crue décennale et centennale -Maintien du fonctionnement actuel des eaux pluviales pour limiter tout impact notable sur le réseau hydrographique -Dispositions constructives pour adapter au mieux l'ouvrage à la nature des sols en termes de résistance
Qualité de l'air, énergies et climat		
<p>Maîtrise des consommations énergétiques, des rejets de Gaz à Effet de Serre et polluants atmosphériques</p> <p>Anticiper les effets du changement climatique : végétation des espaces urbains, efficacité thermique des bâtiments, gestion du ruissellement (orages)</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Trafic sensiblement similaire après projet, ne traduisant par d'augmentation significative de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre -Imperméabilisation des sols par la création de surfaces de voiries 	-Actualisation des systèmes de gestion des eaux pluviales dans le cadre du projet, avec doublement de la surface des accotements enherbés dans le cadre du projet d'élargissement, création de fossés
Nuisances		
<p>Eviter l'exposition de nouvelles populations aux nuisances sonores identifiées</p> <p>Mettre en œuvre des techniques de réduction des nuisances sonores, au niveau des infrastructures routières, de</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Pas d'augmentation significative des niveaux sonores -Aucune nouvelle habitation ne bascule en zone d'ambiance sonore non modérée 	-Aucune mesure n'est préconisée

l'espace public et/ou des bâtiments		
-------------------------------------	--	--

3.8.5. Motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement

Le projet a fait l'objet d'adaptations dans le chapitre « Justification du projet retenu et des aménagements choisis » de l'étude d'impact, de manière à présenter une solution d'élargissement permettant d'éviter des impacts environnementaux trop conséquents, notamment sur la faune, la flore ainsi que les habitats.

En effet, suite à une première proposition d'élargissement de la voirie actuelle, un important travail a été conduit sur les années 2020 à 2022, impliquant le maître d'ouvrage, les chargés d'études et les écologues afin d'adapter le tracé au cas par cas, selon les enjeux rencontrés le long des 7,5 km.

L'analyse et la prise en compte des différentes contraintes ont parfois nécessité un recalage de l'implantation du tracé. Ainsi, le tracé retenu et l'implantation des différents aménagements résultent d'une réflexion globale.

Les réflexions menées ont notamment porté sur les haies bocagères présentes le long de l'actuelle RD 34 : évitements de linéaires de haies, plantations de haies répondant aux enjeux du territoire : connectivité avec les corridors écologiques, paysage sécurité/visibilité, etc. Ces sujets, qui font donc pleinement l'objet de la présente mise en compatibilité, ont donc été traités lors de la phase de conception.