



X Ernée
Laval RD31



Bilan de la concertation

Aménagement de la RD31 entre Chailland et Ernée

Avril 2024

	1 - Préambule: qu'est-ce qu'un bilan de concertation p 3-4
2- Présentation de l'étude et du contexte p 5-6	
	3- Déroulement de la concertation p 7-9
4- Bilan de la concertation p 10-16	
	5- Enseignements de la concertation p1 9-20
6- Après la concertation p 21-22	
	7- Annexes p 23
	<ul style="list-style-type: none">• Annexe 1 : Dossier de concertation• Annexe 2 : Ensemble des contributions

1. Préambule qu'est-ce qu'un bilan de concertation ?



1. Préambule : qu'est-ce qu'un bilan de concertation ?



Le bilan de la concertation rend compte du déroulement de la concertation. Il permet d'en garder une trace en vue de l'enquête publique et de justifier les décisions sur les suites du projet.

Ce document présente l'ensemble des modalités d'information et d'expression mises en place dans le cadre de la phase de concertation. Il dresse un **bilan de la participation du public, ainsi que des avis exprimés**. A noter qu'il ne reprend pas l'ensemble des éléments de présentation et de description du projet, ces derniers étant compilés au sein du rapport de concertation, annexé au bilan.

Il est prévu par l'article L 121-16 du code de l'environnement pour rendre compte des échanges lors de la concertation. Il s'adresse à tous les publics concernés par le projet : riverains, usagers, collectivités, etc.

Ce bilan est constitué de différents éléments :

- Le rappel succinct du projet ;
- Le cadre légal dans lequel a été organisée la concertation ;
- L'organisation de la concertation : le dispositif d'information et de participation ;
- Une analyse des différents thèmes traités et des positions exprimées ;
- Les enseignements qu'en retire le porteur du projet ;
- Les suites qu'il souhaite donner à la concertation.

Enfin, **les annexes** reprennent l'ensemble des documents d'information et le dossier de concertation.

Le bilan est rédigé par le maître d'ouvrage sur la base des observations livrées lors de la réunion publique et des contributions versées aux différents registres.. Il se veut la retranscription fidèle des propos et actions qui se sont tenus, à l'exception des parties « enseignements » qui correspondent à l'analyse du maître d'ouvrage.

La concertation citoyenne

Le processus de concertation du projet





2.Présentation de l'étude et du contexte



2. Présentation de l'étude et du contexte



La RD 31 est un axe stratégique d'importance régionale entre l'A81, située au sud du territoire à 25 km d'Ernée, et l'A84 conduisant vers l'ouest de la Normandie et le Mont St-Michel. De ce fait, il s'agit d'un axe structurant au-delà du territoire concerné.

Longue de 53 km, la RD31 a été aménagée progressivement en 2x2 voies notamment pour faciliter l'accès au territoire et améliorer les conditions de circulation de l'itinéraire. Ces aménagements se sont succédés depuis une trentaine d'années. La première mise à 2x2 voies date de juin 1995 et concerne la section sud de Chailland. Par ailleurs, la RN12, située au nord de cet itinéraire et permettant une connexion à l'A84 et à Fougères, fait actuellement l'objet d'une procédure d'aménagement avec le contournement sud d'Ernée qui est déclaré d'utilité publique depuis le 30 juillet 2021.

Au regard des **8 500 véhicules par jour** atteints à l'entrée sud d'Ernée, cette départementale doit répondre à des enjeux majeurs :

- de qualité de desserte, indispensable au développement du territoire (démographie fragile et économie dynamique) ;
- de sécurisation face à la configuration de l'axe (visibilité, densité des accès directs,).

A ce titre, les différentes collectivités territoriales ont intégré le projet d'aménagement de la RD31 dans leurs documents de planification.

Le réaménagement de la RD31 entre l'échangeur de Chailland et le rond-point de l'entrée sud d'Ernée a pour objectifs:

- De sécuriser la section ;
- De renforcer les échanges économiques aux échelles départementale et régionale ;
- D'améliorer la desserte locale du territoire pour tous les usagers et riverains de la route.

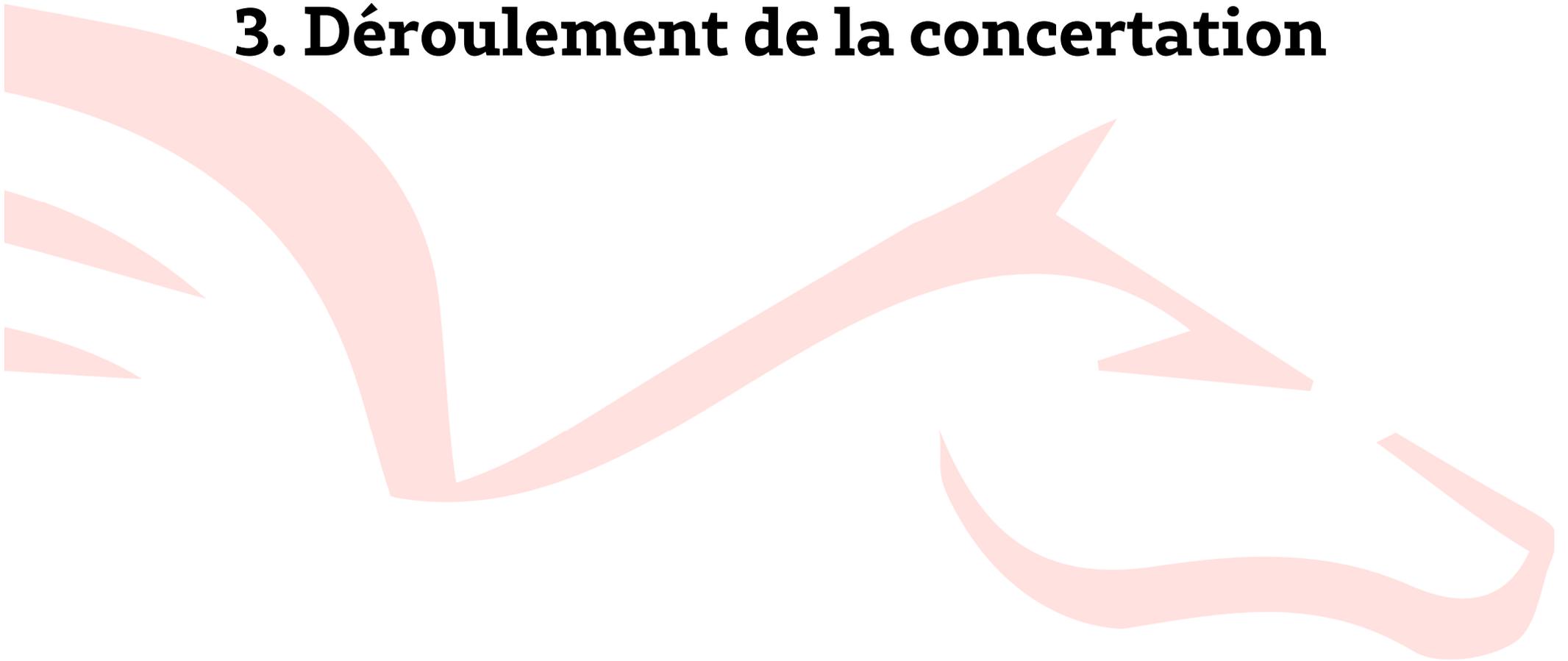
Les réflexions mises en œuvre ont intégré les enjeux de liaisons cyclables et de plateforme de covoiturage.



Situation du projet de réaménagement de la RD31 sur la section Chailland-Ernée



3. Déroulement de la concertation



3. Déroulement de la concertation

3.1. Cadre réglementaire

La concertation préalable pour le projet d'aménagement de la RD31 sur la section Chailland-Erneé a été décidée par le maître d'ouvrage afin de partager le projet avec les acteurs locaux, les riverains et les usagers de la RD31. Elle est effectuée en application des articles L. 121-15 et du code de l'environnement.

Cette concertation vise à **informer le public** et à lui permettre de **donner son avis lors de l'élaboration de projets**, de travaux ou de documents de planification susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement.

3.2 Objectifs de la présente concertation

- ➔ Informer et sensibiliser l'ensemble des parties prenantes ;
- ➔ Impulser une dynamique entre les acteurs du territoire ;
- ➔ Interroger sur l'opportunité du projet ;
- ➔ Analyser les solutions envisagées de façon multithématiques ;
- ➔ Nourrir les études et éclairer la décision du maître d'ouvrage ;
- ➔ Permettre une co-construction avec les parties prenantes pour trouver la variante la plus consensuelle ou répondant aux différents enjeux ;

3.3 Annonce, outils et supports de la concertation

Plusieurs supports ont été utilisés pour annoncer la concertation, présenter le contexte du projet, les études réalisées, les variantes proposées et indiquer les modalités de la concertation :



Des affiches et des plaquettes d'informations.



Le dossier de concertation



Des articles de journaux

Ces documents et supports sont également consultables sur le site internet dédié <https://www.lamayenne.fr/page/amenagement-entre-chailland-et-ernee> afin de permettre l'accès du plus grand nombre et en continu pendant toute la durée de la concertation. C'est également sur ce site que vous pourrez vous inscrire aux prochains ateliers de concertation et connaître les dates des réunions publiques.

De plus, un avis de concertation a été largement déployé sur le territoire concerné.

COMMUNICIPATION DE LA MAIRIE - DIRECTION DES DÉPARTEMENTS - DIRECTION DES GRANDS PROJETS

AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE

Projet d'aménagement de la RD 31 entre Chailland et Erneé sur les communes de Chailland, Saint-Hilaire du Maine, Montmayeur et Erneé

Une concertation préalable, en application de l'article L.121-15 du Code de l'environnement, relative au projet susmentionné, partie et organisée à l'initiative du Conseil départemental de la Mayenne, est ouverte du 8 décembre 2023 08h au 22 janvier 2024 17h30 inclus, soit 6 semaines consécutives. La présente concertation préalable est une procédure qui permet d'associer le public à l'élaboration du projet d'aménagement de la RD31 entre les communes de Chailland et Erneé.

Afin de présenter le contexte du projet d'aménagement de la RD31 entre les communes de Chailland et Erneé, une réunion publique est organisée le jeudi 14 décembre 2023 à 20h00 à la salle Georges Martin, Rue Gambetta à Erneé. Le dossier de concertation, ainsi qu'un registre, seront déposés en mairie de Chailland, Saint-Hilaire du Maine, Montmayeur, Erneé ainsi qu'à la Communauté de communes de l'Ernée et à l'Hôtel du Département pendant la durée de la concertation.

A titre indicatif, l'adresse et les horaires des mairies où le dossier sur support papier et un registre seront accessibles au public sont les suivants :

- **Mairie d'Ernée** : Place de l'Éclair de ville (51500) : lundi à jeudi : 08h30-18h00 / vendredi : 08h30-12h00 / samedi : 08h30-12h00 ;
- **Mairie de Montmayeur** : 1 Rue des prés (51300) : lundi : 14h00-17h45, mercredi et samedi : 08h00-12h00, mardi, jeudi et vendredi : 08h00-12h00 / 16h00-17h45 ;
- **Mairie de Saint-Hilaire du Maine** : 19 rue des Landes (51380) : lundi : 08h30-12h00 / 14h00-17h00, mardi : 08h30-12h00, jeudi : 08h30-12h00, vendredi : 08h30-12h00 / 14h00-18h00, samedi (1^{er} et 3^{es}) : 08h00-12h00 ;
- **Mairie de Chailland** : Place de la mairie (51420) : lundi : 08h00-12h00 / 14h00-17h30, mardi : 08h00-12h00 / 14h00-18h00, mercredi : 08h00-12h00, jeudi : 08h00-12h00 / 14h00-17h30, vendredi : 08h00-12h00 / 14h00-16h30, samedi 08h00-12h15 (sauf pour les semaines paires) ;
- **Communauté de communes de l'Ernée** : Parc d'activités de la Quatrièmes (51500) : lundi à jeudi : 08h30-12h30 / 13h30-17h30, vendredi : 08h30-12h30 / 13h30-16h30 ;
- **Hôtel du Département** : 1^{er} rue Marceau (51000) Laval : lundi à vendredi : 08h00-12h30 / 14h00-17h30.

Toute personne intéressée pourra en prendre connaissance selon ses modalités et formuler ses observations et propositions pendant toute la durée de l'enquête : soit en les déposant directement sur un des registres d'enquête à disposition du public en mairie ; soit en déposant sur le registre numérique dédié <https://www.aménagement.fr/avis/chailland-ernee>, soit en les adressant par voie à l'Hôtel du Département, siège de la concertation, à l'attention de Madame la Directrice générale adjointe en charge des infrastructures, qui les annexera au registre de concertation : soit en les adressant par courrier électronique à l'adresse dédiée suivante avis.chailland-ernee@cgmlamayenne.fr, elles seront également versées au registre numérique.

Le dossier de concertation sera consultable sur le site dédié <https://www.aménagement.fr/avis/chailland-ernee> et y sera maintenue pendant toute la durée de la concertation. Les observations et propositions reçues par voie électronique seront accessibles sur ce même site.

Le bilan de la concertation préalable sera disponible sur le site internet du Département <https://www.lamayenne.fr>, en mairie de Chailland, Saint-Hilaire du Maine, Montmayeur, Erneé ainsi qu'à la Communauté de communes de l'Ernée et à l'Hôtel du Département, et sur le site dédié <https://www.aménagement.fr/avis/chailland-ernee>. Ce document sera joint au dossier d'enquête publique qui sera organisé ultérieurement.

3. Déroulement de la concertation



3.4 Réunion publique

Une **réunion publique** ouverte à toutes et tous a été organisée le 7 décembre 2023 à 20h à la salle Constant Martin sur la commune d'Ernée. Elle a rassemblé une centaine de personnes.

Elle était présidée par M. Vincent SAULNIER, Vice-président du Conseil départemental.

Après un mot d'introduction et d'accueil des participants par Mme ARCANGER, conseillère départementale et Maire d'Ernée, M. SAULNIER a rappelé le contexte de l'opération et les étapes précédentes. Une présentation sous forme de diaporama a été proposée au public selon le déroulé suivant :

- Contexte ;
- Partis d'aménagement proposés aux ateliers ;
- Bilan de la concertation ateliers variantes ;
- Processus de choix de la solution retenue ;
- Présentation des variantes ;
- Analyse multicritère ;
- Prochaines étapes du planning.

3.5 Moyen d'expression

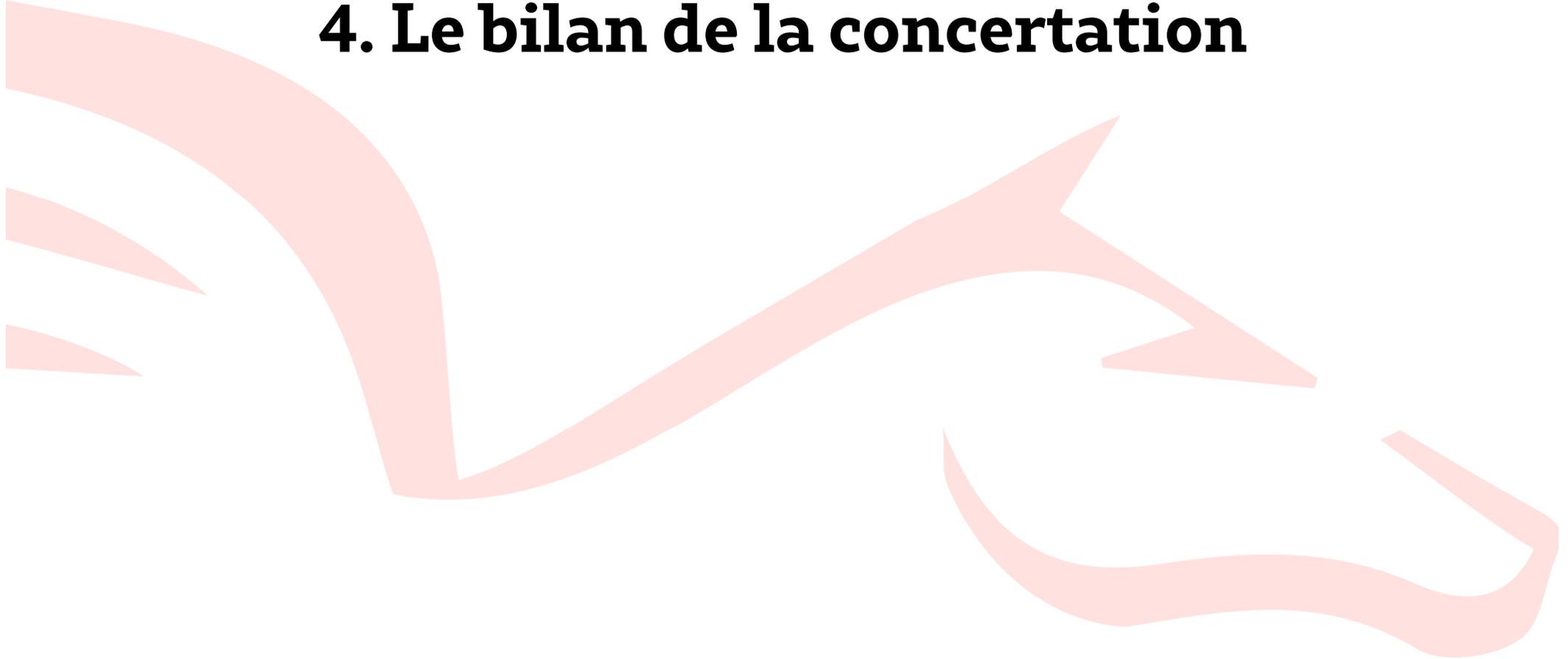
La concertation s'est déroulée du 8 décembre 2023 au 22 janvier 2024.

À la suite de la réunion publique qui s'est tenue le 7 décembre 2023, **les moyens d'expression sur ce dossier ont été :**

- **Le registre dématérialisé** disponible à l'adresse suivante : <https://www.registredemat.fr/rd31-chailland-ernee> ouvert du 8 décembre 2023 au 22 janvier 2024 ;
- **Les registres papiers** disponibles aux mairies d'Ernée, Montenay, Chailland et Saint-Hilaire du Maine, à la communauté de communes de l'Ernée et à l'Hôtel du Département.



4. Le bilan de la concertation



4. Le bilan de la concertation



4.1 La réunion publique

La réunion publique a réuni une centaine de personnes. De nombreux riverains de la RD 31 étaient présents.

Les interventions des participants ont porté sur plusieurs sujets :

- La nécessité de sécuriser la RD 31 ;
- La consommation des terres agricoles et les échanges de terre ;
- Le coût ;
- Les impacts des variantes sur les riverains (accès, acoustique, acquisition) ;
- Le covoiturage.

4.1.1 La sécurité

Le sujet de la sécurité de la RD 31 a été abordé plusieurs fois lors de la réunion publique. Les interventions ont porté à la fois sur la **sécurité apportée aux différents modes** et sur celle **des aménagements proposés** dans les variantes.

- La **sécurité du tourne-à-gauche** à la Fizellerie a été questionnée.

→ **Réponse : la sécurisation sera apportée par des îlots.** Dans ce secteur, l'aménagement s'accompagnera également d'un **écrêtement** pour améliorer la visibilité.

- Interrogation sur le franchissement par les piétons de la route départementale au niveau de l'échangeur du Tertre.

Réponse : un passage piéton inférieur est prévu pour toutes les

→ variantes au Sud de l'échangeur.

- Question sur l'**impact du giratoire de Villefranche** sur les maisons notamment sur leurs accès.

→ **Réponse : le giratoire est en dehors de l'emprise des maisons.** L'accès aux habitations est rétabli par l'arrière et permettra de rejoindre le giratoire.

- Interrogation sur les **conditions de circulation des tracteurs** entre Montenay et Villefranche.

→ **Réponse : les tracteurs emprunteront la RD31** comme actuellement.

4.1.2 Consommation terres agricoles

- Questionnement au sujet des impacts que le projet aura sur le foncier et sur l'**organisation du parcellaire agricole**.

→ **Réponse : la question se posera quand le projet sera déclaré d'utilité publique.** La Commission départementale d'aménagement foncier (CDAF) décidera si le contexte agricole vis à vis de l'aménagement de la RD31 retenu nécessite d'engager ou non une procédure d'aménagement foncier.

- Interpellation quant à la **consommation d'emprise pour chacune des variantes** (entre 20 et 40 ha).

→ **Réponse : Les porteurs de projet sont attentifs à cette thématique. Ce projet, quelle que soit la variante va effectivement consommer des terres agricoles.** La réglementation du "Zéro artificialisation nette" va être très contraignante pour les territoires.

4. Le bilan de la concertation



4.1.3 Coût

- Interrogation sur la **répartition des budgets avec la Région.**

→ *Réponse* : Au cours du mandat précédent, la Région a accompagné le Conseil départemental de la Mayenne dans l'aménagement de ses axes structurants. A ce jour, les modalités de financement ne sont pas encore arrêtées.

- • Interrogation sur les expropriations envisagées.

Réponse : **les acquisitions se font en priorité à l'amiable.** Les acquisitions sont bien prises en compte dans le coût des variantes.

4.1.4 Impacts

- Questionnement sur les raisons qui ont amené à abandonner l'aménagement au droit de la zone de l'Ernée.

→ *Réponse* : La vallée de l'Ernée concernée par une zone humide et une zone inondable est également le support d'une biodiversité riche. Les enjeux environnementaux apparaissent comme la justification principale de l'évitement de ce secteur.

- Questionnement sur la **différence entre la vallée inondable de l'Ernée et du Vaumorin.**

→ *Réponse* : **la vallée n'est pas de la même taille** pour l'Ernée, il s'agit d'une rivière et pour le Vaumorin d'un ruisseau. L'enjeu environnemental de la vallée de l'Ernée est majeur et au regard de la réglementation actuelle, il est déraisonnable de proposer un aménagement sur ce secteur.

4.1.5 Covoiturage

- • Question sur le **covoiturage.**

Réponse : La création d'une aire de covoiturage est bien prévue. Un pôle multimodal pourrait être envisagé à l'intersection entre la RN12 et la RD31.

4. Le bilan de la concertation

4.2 Registres dématérialisé et papier

Une cinquantaine de contributions (54) a été reçue entre le 8 décembre 2022 et le 22 janvier 2024 : 42 sur le registre dématérialisé et 12 aux registres papiers des mairies de Chailland, Montenay, Ernée et la communauté de communes de l'Ernée.

Les avis ont été rédigés par des riverains de la RD 31, des habitants des communes alentours, des agriculteurs et des associations. 18 contributions sont anonymes, soit 43% des contributions du registre dématérialisé.

Parmi les contributions, deux organismes et une collectivité locale se sont exprimés :

- La FNAUT 53,
- Cyclocoop, association pour le vélo du quotidien,
- La commune de Montenay.

Les contributions ont porté sur le choix d'une des variantes présentées lors de la réunion publique du 7 décembre 2023 ainsi que sur des remarques diverses concernant les impacts et nuisances des différentes variantes. La nécessité de sécuriser la RD31 est largement partagée.

L'analyse des contributions donne le résultat suivant :

- 20 avis se sont positionnés favorablement pour la variante A dont 3 avec réserves ;
- 5 avis se sont positionnés sur la variante A ou B dont un avec réserve ;
- 2 avis se sont positionnés sur la variante B ;
- 4 avis se sont positionnés sur la variante D ;
- 1 avis s'est positionné sur la variante C ou D.

4.2.1 Variante A

Les personnes s'étant positionnées favorablement pour la variante A ont majoritairement identifié les avantages suivants :

- ✓ **Son moindre coût** en comparaison des coûts des variantes B, C et D ;
- ✓ **Son impact plus limité sur le foncier** (agricole et naturel) ;
- ✓ **Son impact plus limité sur l'environnement** ;
- ✓ **La sécurisation** apportée aux accès des habitations grâce à la création de carrefours sécurisés et de voies de desserte.

« La variante A est la plus intéressante pour tous, moins de nuisances sonores moins de pollutions, moins de terrains agricoles de pris, moins chère »

« Oui pour la variante A pour la sécurisation des riverains et automobilistes. »

Des points de vigilance ont été exprimés sur plusieurs sujets :

- **Sur l'accès des vélos au passage sous chaussée** prévue au sud de l'échangeur du Tertre. Plusieurs avis ont exprimé le souhait que ce passage soit accessible aux piétons et aux vélos ;
- **Sur l'impact du projet sur 11 hectares de zones humides** ;
- **Sur l'impact des voies de desserte et voies douces** en termes de consommation de terres agricoles ;
- **Sur la possibilité de créer un ouvrage** entre le lieu-dit la Bodinière et la Touche aux Godets afin de faciliter l'exploitation de deux parcelles agricoles.

4. Le bilan de la concertation



4.2.2 Variante B

Deux personnes se sont positionnées favorablement pour la variante B, qu'elles jugent **pertinente et au coût raisonné**.

« La variante B me semble la plus pertinente en y privilégiant les « voies vertes »

« La proposition B serait la mieux, il ne faut pas supprimer la sortie du pont de la Claie entre Chailland et Ernée »

D'autres interventions ont toutefois exprimé des **vigilances** quant à cette variante :

- Sur les **nuisances sonores** que les aménagements engendreront (accélération / décélération des véhicules motorisés devant les habitations) ;
- Sur la **consommation foncière** induite jugée importante et dommageable pour les terres agricoles et naturelles ;
- Sur le **système de tourne-à-gauche** jugé inadapté aux engins agricoles.

4.2.3 Variante C

Aucun avis déposé sur le registre dématérialisé ou sur les registres papiers sur la variante C. Seul, un avis s'est exprimé en faveur de la variante C ou D.

« Les variantes C et D me semblent de loin les plus sécurisantes.»

4. Le bilan de la concertation



4.2.4 Variante D

Les 4 personnes qui se sont positionnées favorablement pour la variante D ont identifié les avantages suivants :

- ✓ **La sécurisation** apportée aux usages (notamment agricole), aux riverains et aux flux routiers ;
- ✓ Les **aménagements proposés** en termes de parking de covoiturage et à destination des piétons.

« Je pense que la variante D est vraiment la mieux adaptée en termes de sécurité pour les usagers et les riverains et des flux routiers qui ne cessent de croître »

« si on veut parler sécurité routière sur ce tronçon d'aménagement de la RD 31 je dirai qu'il faudrait retenir la variante D »

De nombreuses critiques ont toutefois été exprimées à l'égard de cette variante :

- **Sur le choix de conserver la mise en 2x2 voies** sur 5km alors que l'aménagement à 2x2 voies des 7km de la RD31 entre Chailland et Ernée a été précédemment rejeté ;
- **Sur le coût engendré par cette variante** (le plus élevé des 4 présentées) par rapport aux gains escomptés en termes de temps de trajet (1 minute) ;
- Sur la **consommation de terres agricoles et naturelles**, dommageables pour l'environnement ;
- Sur la **perte financière** de la valeur des habitations à proximité de la RD31 ;
- Sur les **nuisances sonores**.

4.2.5 Remarques de la commune de Montenay sur les 4 variantes

Le Conseil municipal de Montenay a versé au registre de la commune la délibération du 16 janvier 2024 dans laquelle il commente et questionne chacune des 4 variantes proposées.

Aucun choix n'est exprimé.

Toutefois, le Conseil municipal mentionne que le niveau de sécurité apporté par les variantes C et D entre Ernée et le giratoire de Montenay, semble le plus indiqué.

4. Le bilan de la concertation



4.2.6 Autres sujets du public

Parmi les avis collectés, outre l'indication d'une variante préférée vue dans le chapitre précédent, les principaux thèmes abordés sont les suivants :

- Les aménagements cyclables envisagés ;
- Les mesures prévues contre les nuisances sonores ;
- La gestion des eaux pluviales ;
- L'aménagement foncier agricole.

- **Les aménagements cyclables envisagés**

→ Réponse : Le projet prévoit une piste cyclable en site propre ou voie mixte sur l'ensemble de la section Chailland - Ernée. Un passage inférieur pour les piétons et les vélos est prévu au sud de l'échangeur du Tertre pour l'ensemble des variantes. Des traversées sécurisées seront également proposées au niveau des carrefours giratoires.

- **Les mesures envisagées contre les nuisances sonores**

→ Réponse : Lors de l'état initial en 2021, trente mesures ont été réalisées au droit des zones bâties situées à proximité de la route. Ces mesures ont permis de réaliser une modélisation de l'état actuel en corrélation avec les données météorologiques et de trafic. Chaque variante a été également modélisée en tenant compte de l'augmentation du trafic à l'horizon 2050. La solution retenue sera également modélisée pour déterminer les éventuels dépassements de seuil et dimensionner les dispositifs de protection en conséquence. Les différents résultats des enquêtes acoustiques seront disponibles lors de l'enquête publique en 2026.

Comme indiqué dans le dossier de concertation, au stade de l'analyse des variantes, des protections acoustiques pourraient être nécessaires :

- Pour 16 habitations sur la variante A ;
- Pour 18 habitations sur la variante B ;
- Pour 19 habitations pour la variante C ;
- Pour 15 habitations pour la variante D.

- **La gestion des eaux pluviales**

→ Réponse : Dans le cadre de la solution retenue, une étude hydraulique sera réalisée, notamment dans le secteur de Villefranche afin de dimensionner les ouvrages de gestion des eaux pluviales qui viendront collecter et tamponner les eaux. Cette étude analysera également le dimensionnement des ouvrages hydrauliques pour le franchissement des cours d'eau et talwegs à rétablir.

- **Aménagement foncier agricole**

→ Réponse : La Commission départementale d'aménagement foncier (CDAF) décidera si le contexte agricole vis à vis de l'aménagement de la RD31 nécessite d'engager ou non un aménagement foncier agricole, forestier et environnementale (AFAFE). Elle relève de la compétence du Conseil départemental. Elle est mise en œuvre après que le projet soit déclaré d'utilité publique (DUP).

4. Le bilan de la concertation



4.2.7 Les expressions des organismes

L'association Cyclocoop qui promeut le développement des déplacements du quotidien à vélo, s'étonne que la mobilité douce n'apparaisse pas comme objectif par le maître d'ouvrage.

Elle souhaite qu'une transparence soit mise en place pour les modes doux vis-à-vis de la RD31 :

- Sécurisation de la traversée des giratoires ;
- Traversées dénivelées pour la Fizellerie et Le Launay.

L'association rappelle le côté essentiel de proposer des aménagements cohérents en s'appuyant sur le réseau existant.

Cyclocoop privilégie la solution la plus sobre budgétairement pour favoriser le financement des modes doux.

→ Réponse : Le Département rencontrera Cyclocoop lors du choix de la solution retenue afin de l'associer aux décisions prises en faveur des voies cyclables

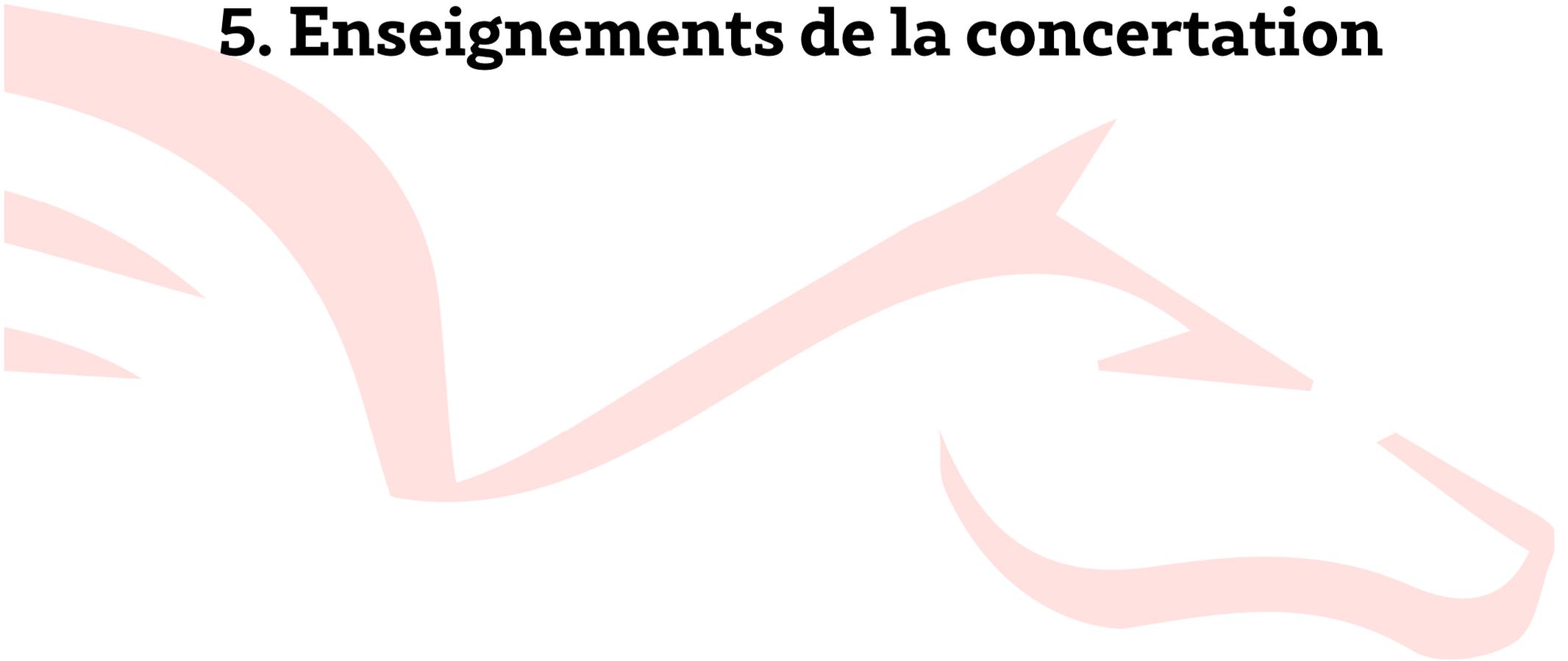
Dans sa contribution, la FNAUT explique que le présent projet n'est pas essentiel et qu'il ne répond pas aux objectifs de diminution des gaz à effet de serre. Le FNAUT explique que seule la variante A pourrait être proposée et souhaite écarter les autres variantes au regard de leur impact sur l'ensemble des thématiques (bruit, cadre de vie, bocage, paysager, consommation de terres agricoles, coût).

4. Synthèse de la concertation



		Avis	Atouts / Inconvénients	Points de vigilance
Variantes	A	Majorité des avis favorable = 50% Contre = 3%	<ul style="list-style-type: none"> • Moindre coût • Impact plus limité sur l'environnement • Impact plus modéré sur le foncier • Sécurisation de l'axe 	<ul style="list-style-type: none"> • Typologie des aménagements cyclables – les traversées de chaussée • Impacts sur les zones humides • Emprise des voies douces et des voies de desserte • Desserte agricole – fonctionnement des exploitations
	B	Favorable = 13 % Contre = 10 %	<ul style="list-style-type: none"> • Coût raisonné • Tourne-à-gauche au droit de Launay inadapté • Nuisances sonores 	
	C	Favorable = Moins de 2 % Contre = 23 %	<ul style="list-style-type: none"> • Sécurisation adaptée • Consommation terres agricoles • Nuisances sonores 	
	D	Favorable = 10 % Contre = 23 %	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleur niveau de sécurisation • Préserve l'avenir • Nuisances sonores • Perte de valeur des biens • Consommation des terres agricoles • Coût élevé • Incohérence d'aménagement à 2x2 voies sur 5 km par rapport au 7 km abandonnés 	

5. Enseignements de la concertation



5.1. Enseignements issus de la concertation

L'ensemble des avis démontre une bonne compréhension du projet, des variantes proposées et des enjeux.

L'enjeu prioritaire de sécurisation de la RD31 est largement partagé.

Des demandes précises ont été formulées et vont être analysées avec attention :

- ✓ La reprise de l'échangeur du Tertre ;
- ✓ Une sécurisation des traversées des modes doux au niveau des carrefours ;
- ✓ La prise en compte des enjeux de préservation de la biodiversité et du maillage bocager ;
- ✓ La préservation du cadre de vie des riverains, acoustique et visuel ;
- ✓ L'inquiétude sur la circulation agricole modifiée et les allongements de parcours vis-à-vis du risque de dégradation de l'activité des exploitants ;
- ✓ L'interrogation sur les allongements de parcours vis-à-vis des voies de desserte ;
- ✓ La gestion hydraulique notamment au niveau de Villefranche ;
- ✓ La demande d'indemnités pour la perte financière sur la valeur du bâti à proximité du futur aménagement.

La solution privilégiée à l'issue de cette phase de concertation fera l'objet de nouveaux ateliers à fin 2024 pour optimiser la variante qui aura été retenue.

- Variante A plébiscitée à 50%
- Variantes C et D majoritairement rejetées à 23%

5.2. Enseignements post-concertation

5.2.1 Comment choisir ?

Le projet retenu pour l'aménagement de la RD31 entre Chailland et Ernée résultera d'un compromis entre :

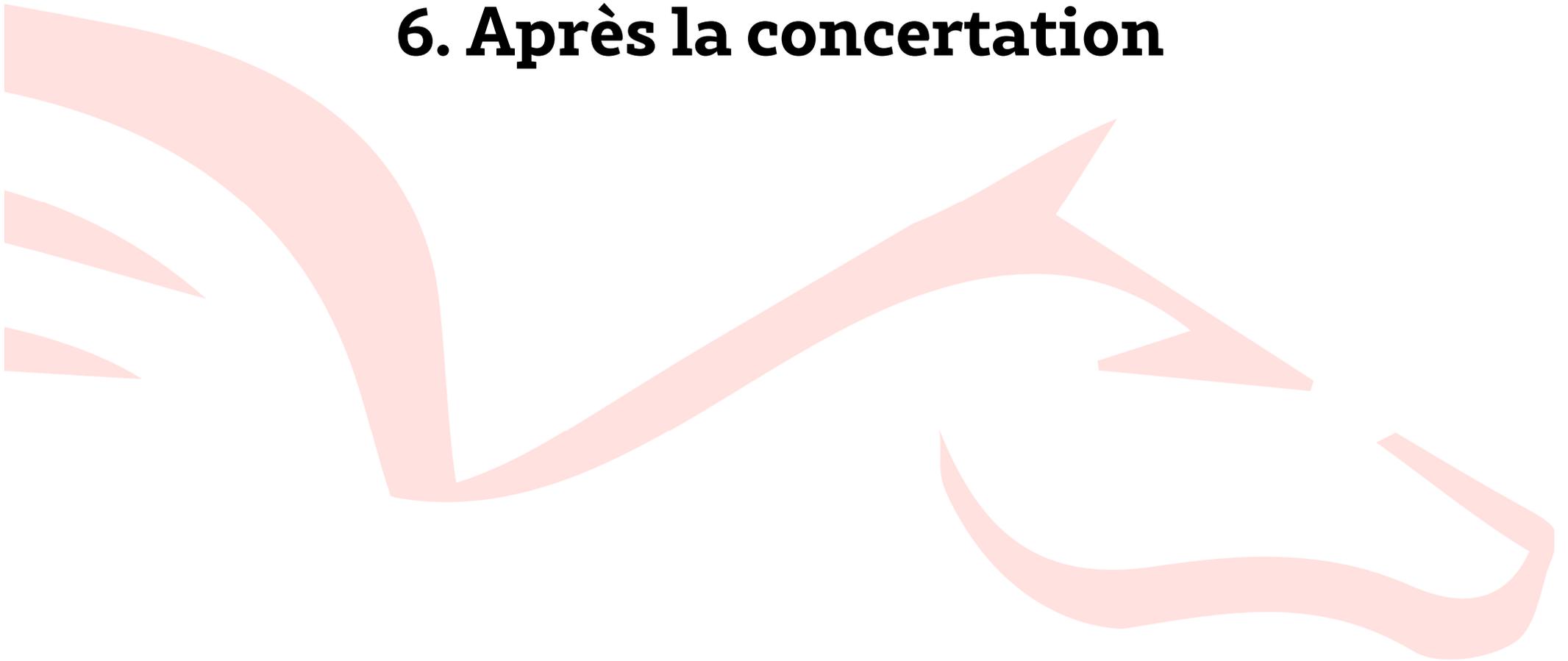
- Les objectifs du maître d'ouvrage de sécuriser, équiper son territoire et en assurer le développement économique ;
- Les enjeux et besoins du site traversé au regard du maintien du cadre de vie des riverains et du fonctionnement de l'économie agricole ;
- Les équipements qu'il est envisageable et raisonnable de proposer face aux enjeux de biodiversité et au changement climatique ;
- Les expressions citoyennes issues de la concertation (ateliers, registres et réunions publiques).

5.2.2 Différentes sections à considérer

Au regard des enjeux environnementaux majeurs au droit de la vallée de l'Ernée, entre la route de Montenay et Villefranche, le Département a décidé d'un aménagement minimum de sécurité. Aucune variante n'a été proposée.

Pour les deux autres sections, « Ernée – Route de Montenay » et « Villefranche – Echangeur de Chailland » concernées par des problématiques très différentes au regard de l'environnement traversé, le maître d'ouvrage prendra en considération cette situation et retiendra l'aménagement en conséquence pour chacun des tronçons.

6. Après la concertation



Les prochaines étapes du projet



→ L'aménagement de la RD31 sera mis en œuvre au terme d'un processus réglementaire de plusieurs années, alternant des phases d'études et des temps de concertation et d'échange.



Concertation sur la variante retenue

2024



Etablissement des dossiers réglementaires

2025



Enquête publique – Arrêté DUP + AE

2026/2027



Démarrage des travaux

2030

La variante retenue sera étudiée plus finement au niveau des études techniques afin de définir précisément les caractéristiques de l'aménagement.

L'ensemble des effets du projet sera défini en détail et des mesures permettant d'éviter, de réduire ou - en dernier recours - de compenser les impacts seront étudiées.

C'est à ce stade que sera produite l'étude d'impact du projet qui sera soumise à l'avis de l'Autorité Environnementale avant d'être présentée au public dans le cadre de l'enquête publique.

1 L'enquête publique : une fois le projet d'aménagement conçu de façon détaillée, une procédure d'enquête publique sera menée et présentera précisément les mesures prises pour l'intégration du projet dans son environnement :

- dans la prise en compte du cadre de vie des riverains,
- dans le respect de la préservation de la biodiversité, des espèces protégées, des milieux aquatiques et des ressources naturelles.

Le dossier, constitué de plusieurs pièces, sera exposé au public qui pourra alors s'exprimer sur l'utilité publique du projet et son impact sur l'environnement.

Avant les travaux et suite à l'enquête publique, deux arrêtés sont nécessaires :

2 La déclaration d'utilité publique : au terme du processus, si l'enquête publique ainsi que les conclusions de l'étude d'impact sont favorables à la réalisation du projet, le Préfet, représentant l'État, déclarera le projet d'utilité publique.

3 L'autorisation environnementale : Un arrêté d'autorisation environnementale pour la réalisation du projet est délivré par le Préfet. L'arrêté est l'acte fondateur de l'autorisation. Il édicte l'ensemble des prescriptions que devra respecter le pétitionnaire et servira de référence pour le contrôle du projet concerné.

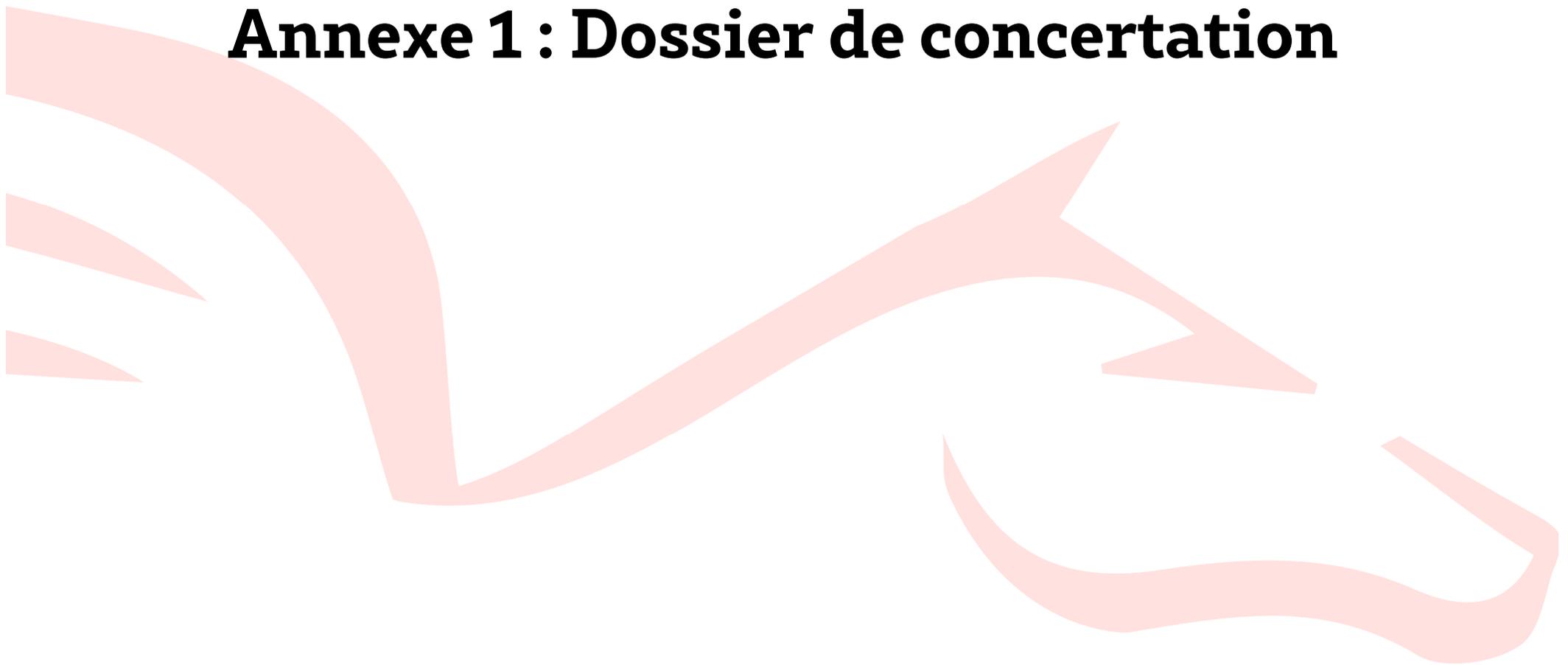
Ainsi, des études de définition très fines de l'ouvrage routier, dites études de projet, seront alors menées à bien.

7. Annexes





Annexe 1 : Dossier de concertation



Du 8 décembre 2023 au 22 janvier 2024, donnez votre avis :

- Soit avec le registre papier aux mairies d'Ernée, Montenay, Chailland et Saint-Hilaire du Maine, à la communauté de communes de l'Ernée et à l'Hôtel du Département
- Soit par voie électronique via <https://www.registredemat.fr/rd31-chailland-ernee>

X **Ernée**
Laval RD31



Dossier de concertation

Aménagement de la RD31 entre Chailland et Ernée

1- La concertation citoyenne p.4-7

- Une concertation pour quoi faire ?
- Les objectifs de la concertation
- Le processus de concertation du projet
- Zoom sur les étapes réalisées

3- Les enjeux du territoire p.11-27

- Mobilités et sécurité
- Enjeux socio-économiques
- Un cadre de vie à préserver
- Des enjeux environnementaux variés
- Les enjeux agricoles : pilier de l'économie
- Synthèse des principaux enjeux du projet

5- Les variantes soumises à la concertation p.35- 44

- Variante A
- Variante B
- Variante C
- Variante D

7- Les prochaines étapes du projet p. 55-56

Annexes et glossaire p. 59 -67

Introduction p. 3

2- Historique, objectifs et acteurs du projet p.8-10

- Historique et contexte
- Les objectifs du projet
- Les acteurs du projet

4- Le processus d'élaboration des variantes p.28-34

- La méthode de travail utilisée
- La méthode de travail utilisée : zoom sur les parties d'aménagements

6- L'analyse comparative des variantes p.45 -54

- La méthode de travail utilisée
- Analyse comparative
- La synthèse comparative
- Les points à retenir

8- Comment participer au projet ? p. 57-58

* Les mots notés de ce symbole sont expliqués dans le glossaire

Introduction

Le Conseil départemental de la Mayenne, maître d'ouvrage de la présente opération, est engagé dans la programmation d'études d'aménagement de son réseau routier structurant sur le long terme. A ce titre, un Plan routier départemental (PRD) a été adopté par l'assemblée le 20 juin 2022 pour la période 2022 - 2028 et l'axe RD31 entre Chailland et Ernée y figure et constitue une des priorités du Département. Avant toute prise de décision, le Département a piloté entre 2018 et 2019 une étude d'opportunité dont les résultats ont permis de se prononcer en mai 2019 sur la pertinence de l'opération au regard de son intérêt économique, du besoin en mobilité et de sa faisabilité.



Le réaménagement de la RD31 entre l'échangeur de Chailland et le rond-point de l'entrée sud d'Ernée a pour objectif de sécuriser la section, de renforcer les échanges économiques à l'échelle départementale et régionale et d'améliorer la desserte locale du territoire pour tous les usagers et riverains de la route. Les réflexions mises en œuvre ont intégré les enjeux de liaisons cyclables et de plateforme de covoiturage.



Conscient des enjeux que le projet représente pour l'ensemble du territoire et de ses acteurs, le Département a engagé, dès octobre 2022, une concertation préalable. Elle se poursuivra jusqu'à l'automne 2026. Ce dossier de concertation permet à chacun de comprendre le projet et d'accéder aux informations essentielles pour participer à la concertation.

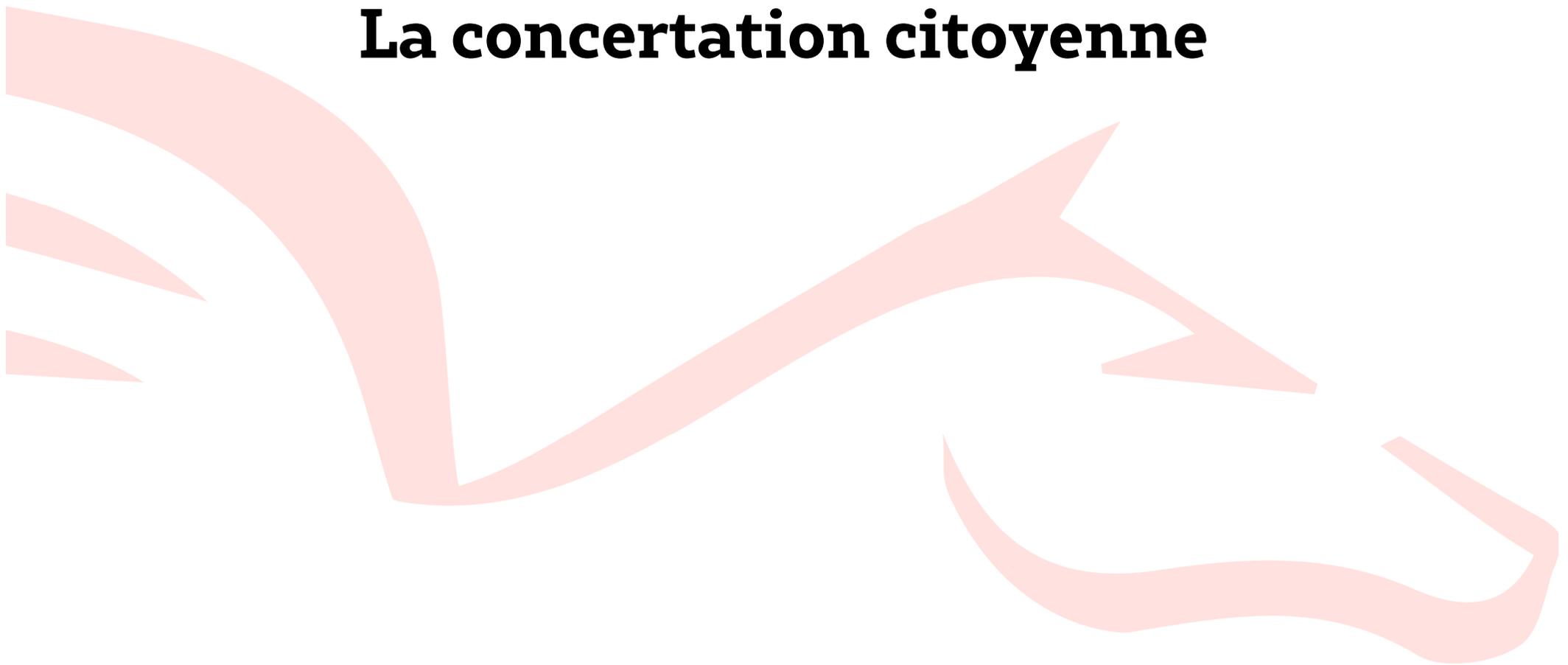


Situation du projet de réaménagement de la RD31 sur la section
Chailland-Erneé





La concertation citoyenne



La concertation citoyenne

Une concertation pour quoi faire ?

La concertation préalable pour le projet d'aménagement de la RD31 sur la section Chailland-Ernée a été décidée en application des articles L. 121-15 et du code de l'environnement.

Cette concertation vise à **informer le public** et à lui permettre de **donner son avis lors de l'élaboration de projets**, de travaux ou de documents de planification susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement.

Elle permet l'élaboration d'un débat sur l'opportunité, les objectifs et les principales caractéristiques ou orientations du projet, les enjeux socio-économiques associés, ainsi que sur les impacts significatifs de ce projet. Ce débat peut contribuer à proposer, le cas échéant, des solutions alternatives.

Les enseignements de la concertation permettront d'éclairer le maître d'ouvrage sur la suite à donner au projet et sur le choix de la solution d'aménagement à retenir pour la suite des études.

Les objectifs de la concertation

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



Comment suivre le projet ?



Des affiches et des plaquettes d'informations.



Le dossier de concertation



Des articles de journal

Ces documents et supports sont également consultables sur le site internet dédié <https://www.lamayenne.fr/page/amenagement-entre-chailland-et-erne> afin de permettre l'accès du plus grand nombre et en continu pendant toute la durée de la concertation. C'est également sur ce site que vous pourrez vous inscrire aux prochains ateliers de concertation et connaître les dates des réunions publiques.

Suite à la réunion publique du 7 décembre, vous pourrez donner votre avis du 8 décembre 2023 au 22 janvier 2024 sur les registres en mairie d'Ernée, de Montenay, de Chailland et de Saint-Hilaire-du-Maine, à la communauté de communes de l'Ernée et à l'Hôtel du Département ou sur le site internet <https://www.registredemat.fr/rd31-chailland-erne>



En ce sens, la concertation se doit de donner une information objective, complète, honnête et accessible sur le projet et de favoriser l'expression et la participation du public tout en assurant le respect de chacun.

Afin de préserver la tenue d'un débat serein, un médiateur est présent lors des ateliers et des réunions publiques.



La concertation citoyenne

Le processus de concertation du projet



Sensibilisation et connaissance du territoire

1

- Trois ateliers de concertation le 21 et 26 octobre 2022 sur les enjeux identifiés dans l'état initial.
- Une réunion publique le 6 décembre 2022.



Concertation sur les variantes proposées

2

- Trois ateliers de concertation le 6, 7 et 15 juin 2023 sur les variantes proposées
- Une réunion publique le 7 décembre 2023
- Le dossier de concertation



Concertation sur la variante retenue

3

- Trois ateliers de concertation sur la « variante retenue »,
- Une permanence et une réunion publique,
- Un bilan sur les points de vigilance autour de cette variante.



Préparation de l'enquête publique

4

- Une réunion de travail pour organiser l'enquête publique sur la variante retenue.



Enquête publique / bilan de concertation

5

- L'enquête publique pour présenter le projet, la démarche de concertation et recueillir les propositions.
- Le bilan de la concertation

Nous sommes ici !

2024

2025

2026

La concertation citoyenne

Le processus de concertation du projet : zoom sur les étapes réalisées



Sensibilisation et connaissance du territoire

En amont des ateliers, un site internet a été créé pour présenter le processus de concertation et les principaux documents d'information sur le projet. En parallèle, un collectif de riverains s'est constitué et ainsi, une délégation d'une quinzaine de personnes a rencontré les élus départementaux le 17 octobre 2022.

Le 21 et 26 octobre 2022, trois ateliers de concertation se sont déroulés. L'objectif était de présenter et d'échanger sur les principaux enjeux du territoire et d'aborder le processus d'élaboration du projet pour qu'il soit compris par tous. Pour chaque thématique, ont été déterminés les enjeux à retenir et les points de vigilance.

- Enjeux agricoles
- Enjeux cadre de vie, environnementaux et agricoles
- Enjeux socio-économiques

Par la suite, le 6 décembre 2022 s'est tenue à Ernée une réunion publique regroupant une centaine de personnes. Elle a permis à toute personne présente :

- de prendre connaissance du territoire,
- de comprendre le projet,
- de rencontrer les acteurs engagés,
- de s'informer sur le travail en cours et les premiers éléments ressortis des ateliers.



Atelier ou réunion publique ?

Ce sont des démarches participatives intervenant dans le cadre d'une concertation publique.

La réunion publique permet d'informer et d'échanger avec un grand nombre de personnes sur les phases du projet tandis que l'atelier est un moyen d'expression et de participation où différents acteurs, ici des usagers et riverains de la RD31, co-construisent, en petits groupes, le projet à chacune des étapes.



Concertation sur les variantes proposées

Afin de poursuivre la collaboration amorcée lors des premiers ateliers, trois nouvelles séances de concertation ont eu lieu les 6, 7 et 15 juin 2023. L'objectif recherché était d'évaluer les différentes variantes proposées sous un prisme environnemental, économique et social. Au final, ces moments privilégiés ont permis de faire ressortir pour chaque variante, ses points forts, ses points faibles et des propositions d'améliorations.

Une réunion publique s'est tenue le 7 décembre 2023 afin de proposer les nouvelles variantes définies selon les conclusions des ateliers de juin.



Prochaine étape

Ateliers de concertation

7 variantes

Composition de 4 nouvelles variantes

Tracé et analyse multicritère de ces 4 variantes

Réunion publique, dossier de concertation et registres



Bilan
Choix de la variante retenue





Historique, objectifs et acteurs du projet



Historique, objectifs et acteurs du projet



Historique et contexte

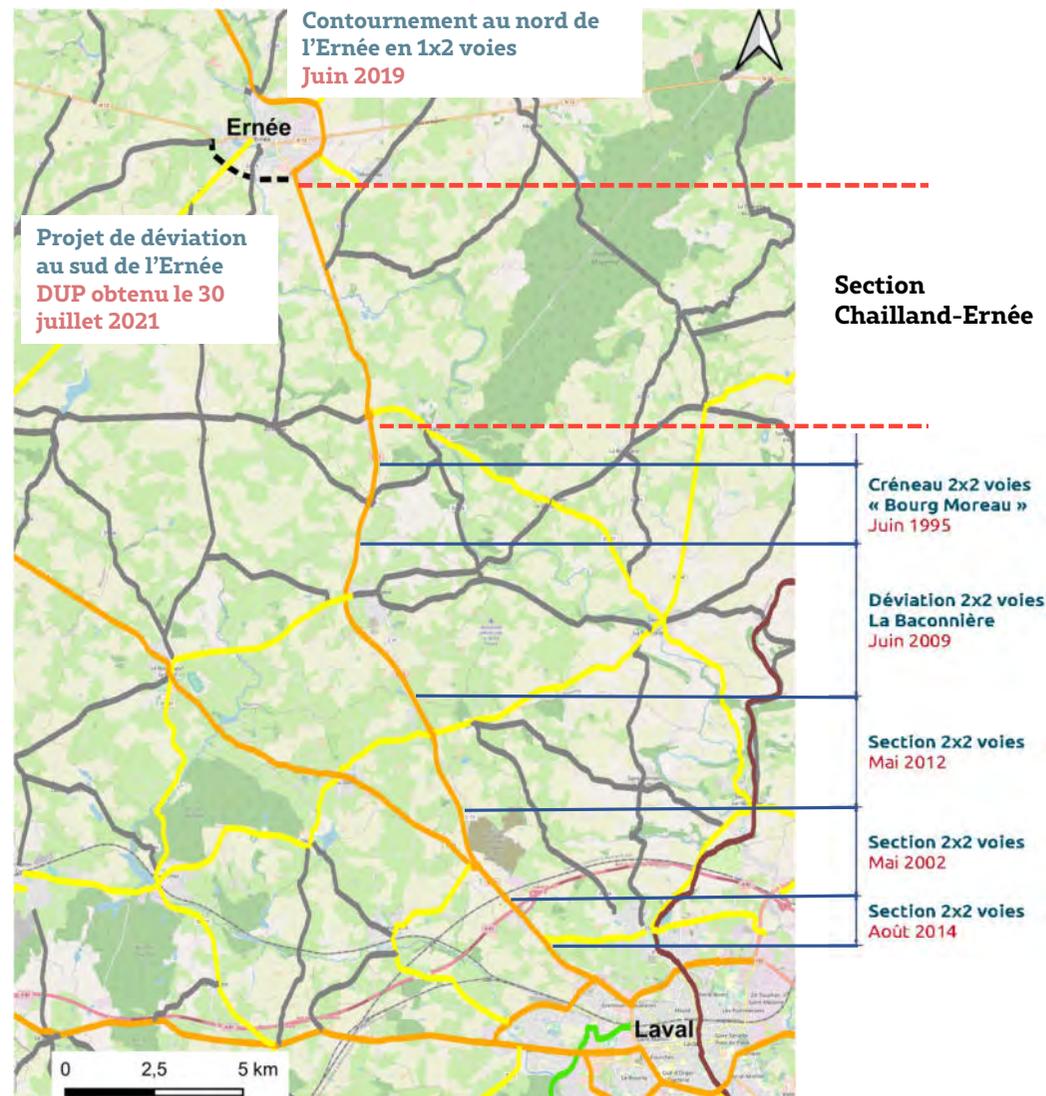
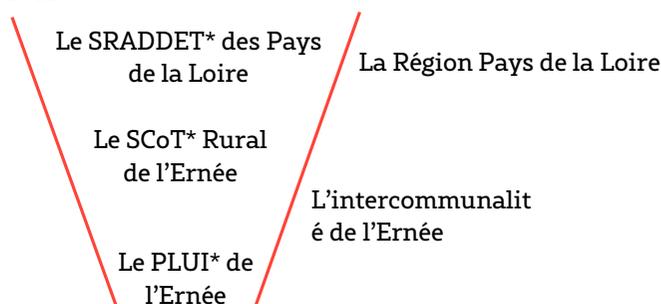
La RD 31 est un axe stratégique d'importance régionale entre l'A81, située au sud du territoire à 25 km d'Ernée, et l'A84 conduisant vers l'ouest de la Normandie et le Mont St-Michel. De ce fait, il s'agit d'un axe structurant au-delà du territoire concerné.

Longue de 53 km, la RD31 a été aménagée progressivement en 2x2 voies notamment pour faciliter l'accès au territoire et améliorer les conditions de circulation de l'itinéraire. Ces aménagements sont successifs depuis une trentaine d'années. La première mise à 2x2 voies date de juin 1995 et concerne la section sud de Chailland. Par ailleurs, la RN12 fait également l'objet d'une procédure d'aménagement avec le contournement sud d'Ernée qui est déclaré d'utilité publique depuis le 30 juillet 2021.

Au regard des **8 500 véhicules par jour** atteints à l'entrée sud d'Ernée, cette départementale doit répondre à des enjeux majeurs :

- de qualité de desserte, indispensable au développement du territoire (démographie fragile et économie dynamique) ;
- de sécurisation face à la configuration de l'axe (visibilité, densité des accès directs,

A ce titre, les différentes collectivités territoriales ont intégré le projet d'aménagement de la RD31 dans leurs documents de planification.



Les aménagements de la RD31

➔ Tous considèrent la route départementale 31 comme un **itinéraire routier majeur** qui se doit d'être amélioré et ont donc inscrit la RD31 comme un projet d'aménagement à poursuivre.

* voir glossaire

Historique, objectifs et acteurs du projet

Les objectifs du projet

Améliorer la desserte du territoire et son dynamisme

Favoriser le développement économique du territoire en ciblant des éléments clés du paysage :

- Pour sécuriser les trajets des véhicules agricoles, source d'activité majeure du territoire.
- Afin de garder une dynamique de l'emploi et de promouvoir l'attractivité économique du territoire, les zones d'activités et les pôles d'emplois doivent être privilégiés notamment en garantissant des temps de déplacements optimisés.
- Pour dynamiser les déplacements extraterritoriaux afin d'améliorer l'accès à la gare **TGV** de Laval.

Sécuriser la RD31 et ses accès

La BAAC* de 2009 à 2019 recense sur la section Chailland-Ernée de la RD31 des accidents corporels. Dans ce contexte, il est nécessaire d'améliorer la sécurité sur la RD31 et ses accès en prenant en compte les paramètres de la route :

- Le taux de passage de poids-lourds conséquents,
- Les difficultés de visibilité et d'insertion,
- Le passage fréquent d'engins agricoles.

Intégrer l'environnement au projet afin de limiter les impacts

La prise en compte des enjeux environnementaux comme la vallée de l'Ernée, les nombreuses zones humides, les haies bocagères ou encore les corridors écologiques, le cadre de vie des riverains sont essentielles pour mener à bien ce projet.

Les acteurs du projet

Le porteur du projet

La maîtrise d'ouvrage est assurée par le Conseil Départemental de la Mayenne.



Les partenaires essentiels du projet

La Région Pays de la Loire, la Communauté de communes de l'Ernée, les communes d'Ernée, de Chailland, de Monténay et de St-Hilaire du Maine.



Les enjeux du territoire



Les enjeux du territoire

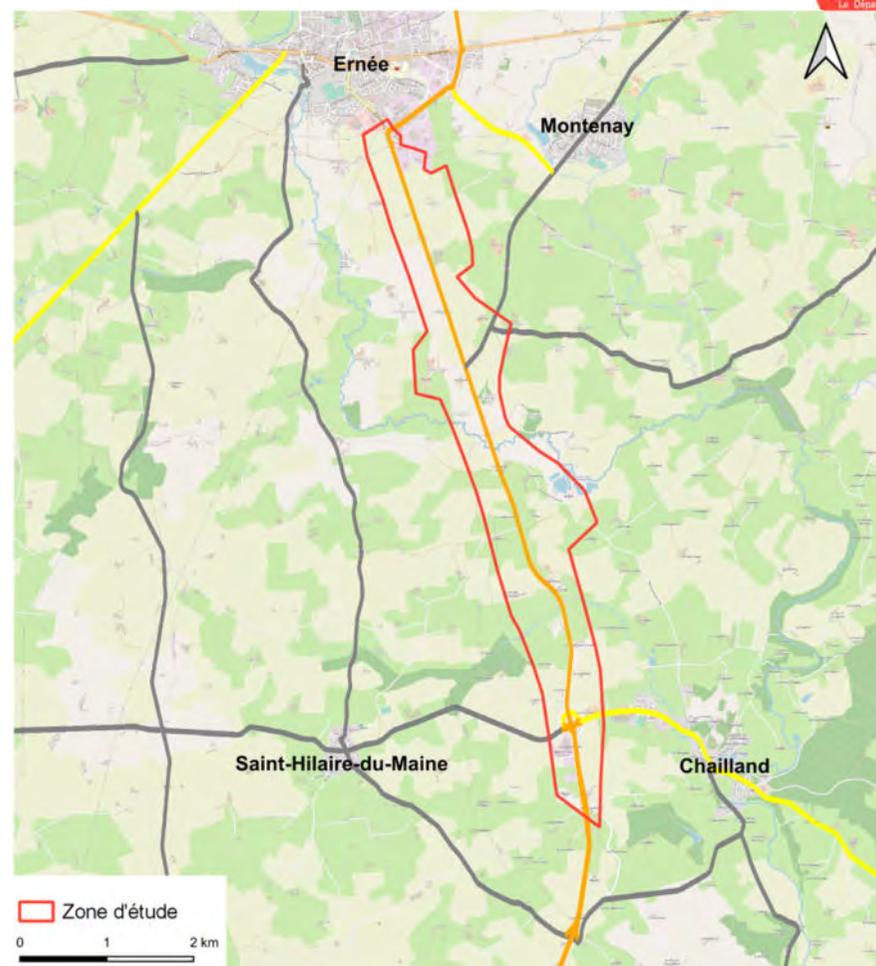
Des expertises ont été menées sur de nombreuses thématiques pour déterminer les enjeux du territoire, définir les caractéristiques des variantes d'aménagement qui y répondraient le mieux et appréhender leurs effets sur le site traversé. Pour chacune des thématiques, ces études vont permettre de qualifier l'enjeu associé (nul, faible, moyen, fort) afin de sélectionner le scénario d'aménagement de moindre impact. Un enjeu qualifié comme "fort" fera l'objet d'une attention particulière entraînant potentiellement une requalification et/ou une modification d'une partie du projet.



Lors de la première phase de concertation préalable, les ateliers du 21 et 26 octobre 2022 ont permis de mettre en perspective les enjeux définis par l'état initial. Les citoyens qui ont participé nous ont éclairé sur les projets agricoles en cours, les besoins des riverains et usagers, leurs envies et inquiétudes sur le projet, les espèces animales présentes sur le territoire.

En ce sens, cinq enjeux ont été retenus. Tous sont mis en lien avec la RD31 :

- Les enjeux liés à **la mobilité** qui comprennent les conditions de circulation de la départementale, les transports collectifs, la mobilité douce ainsi que l'accidentologie présente le long de la RD31.
- **Le cadre de vie** qui intègre les éléments identitaires du paysage et l'ambiance sonore des riverains de la départementale.
- Les enjeux **environnementaux** qui intègrent la ressource en eau, les corridors écologiques, les espèces présentes sur le site ainsi que les zones humides.
- Les enjeux **agricoles** qui font référence à la place de l'agriculture dans l'économie, au nombre d'exploitations et à la diversité agricole.
- Les enjeux **socio-économiques** qui prennent en compte la démographie et l'habitat, les pôles économiques ainsi que les flux domicile-travail.



Périmètre immédiat du projet de réaménagement de la RD31

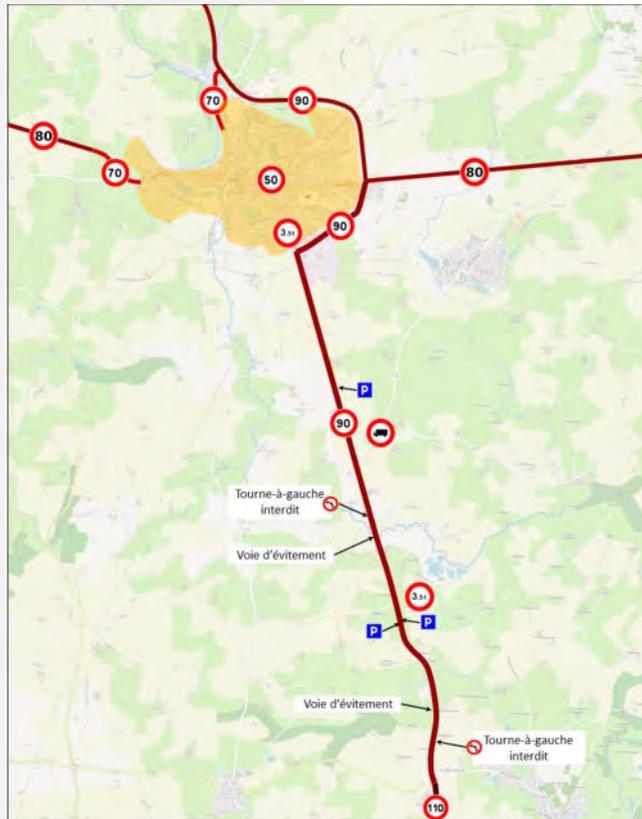
Les périmètres utilisés

Le diagnostic du site et de son environnement a été réalisé à différentes échelles selon les thématiques. Le secteur d'étude (cf. Carte ci-dessus), cœur du projet, s'étend sur un linéaire de 7 km sur une bande périphérique de 400 m de part et d'autre de la RD31. Plus de 600 ha sont compris dans ce périmètre.

Les enjeux du territoire



Mobilités et sécurité



Fonctionnement de la RD31

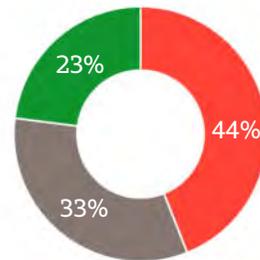
→ La RD31 aujourd'hui

La RD31 permet de relier Angers à Saint-Lô, en passant par Laval et Villedieu-les-Poêles. La section étudiée de 7,2 km est en 2 voies. La vitesse y est limitée à 90 km/h et les carrefours y sont plans.

Ernée est un carrefour important dans le département de la Mayenne et un passage obligé pour les déplacements vers ou depuis le nord-ouest du territoire.

De ce fait, la RD31 est un axe incontournable. Avec un trafic en constante augmentation et un pourcentage de poids-lourds non négligeable, la RD31 a fait l'objet de nombreux aménagements depuis les trois dernières décennies.

Les usagers (véhicules légers) de la RD31



- Locaux (interne à la Mayenne)
- Echange interdépartemental
- Grand transit

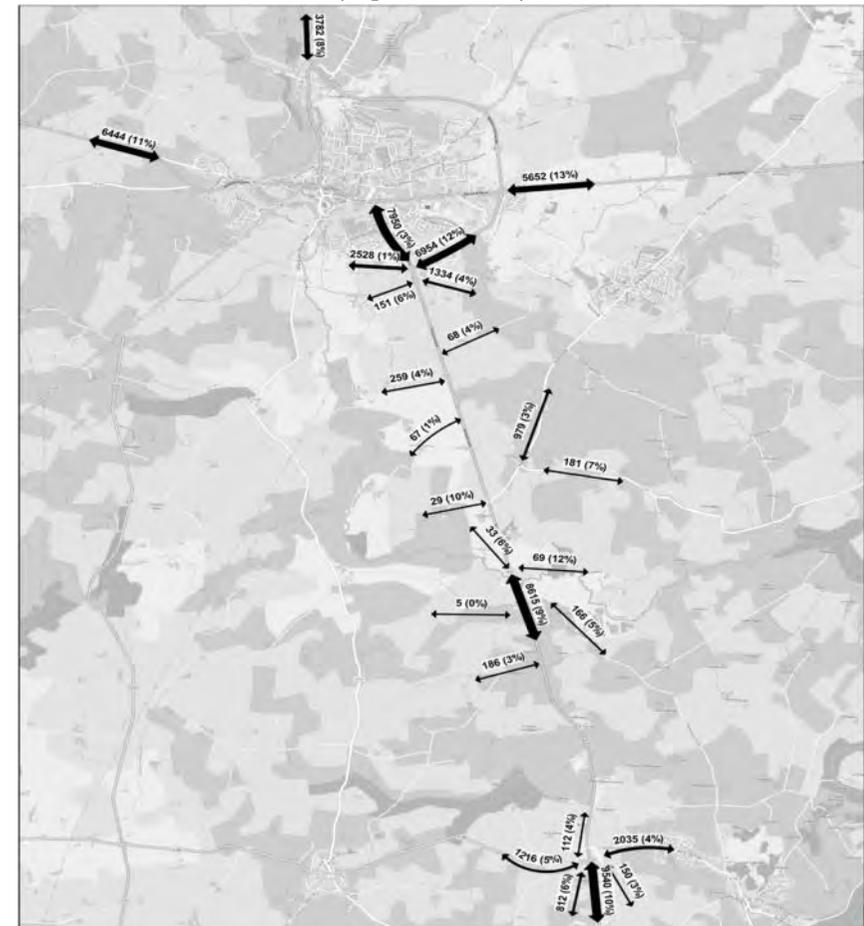
Les chiffres clés

- Les trafics moyens sont de **8 000 à 9 500 véhicules** par jour en semaine, deux sens confondus.
- En heure de pointe, on recense environ **800 véhicules**, deux sens confondus.
- La part des poids-lourds est de **9%**.
- Le trafic tous véhicules a augmenté de 1,5% entre 2017 et 2021



Enjeu **fort** pour ce projet !

Trafic Moyen Journalier Ouvrable (TMJO*) pour tous véhicules (% poids lourds)



Les enjeux du territoire

Mobilités et sécurité

La sécurité est un des objectifs du réaménagement de la section Chailland-Ernée de la RD31. Pour cause, le taux d'accidentologie est élevé du fait de la croissance du trafic et de la configuration actuelle de la route (visibilité limitée, difficulté d'insertion, circulation des engins agricoles, différentiel de vitesse important entre catégories de véhicules, etc.).

Aujourd'hui, les accidents sont globalement répartis sur tout le secteur, sans faire ressortir de zone particulièrement accidentogène (cf. Carte ci-contre). Dans la zone d'étude, les accidents concernent majoritairement des véhicules légers et sont souvent liés à une perte de contrôle du véhicule.

La configuration de la route, l'erreur humaine et les conditions météorologiques constituent les principaux facteurs qui influent sur l'accidentologie.

Face à l'accidentologie, il est demandé de :

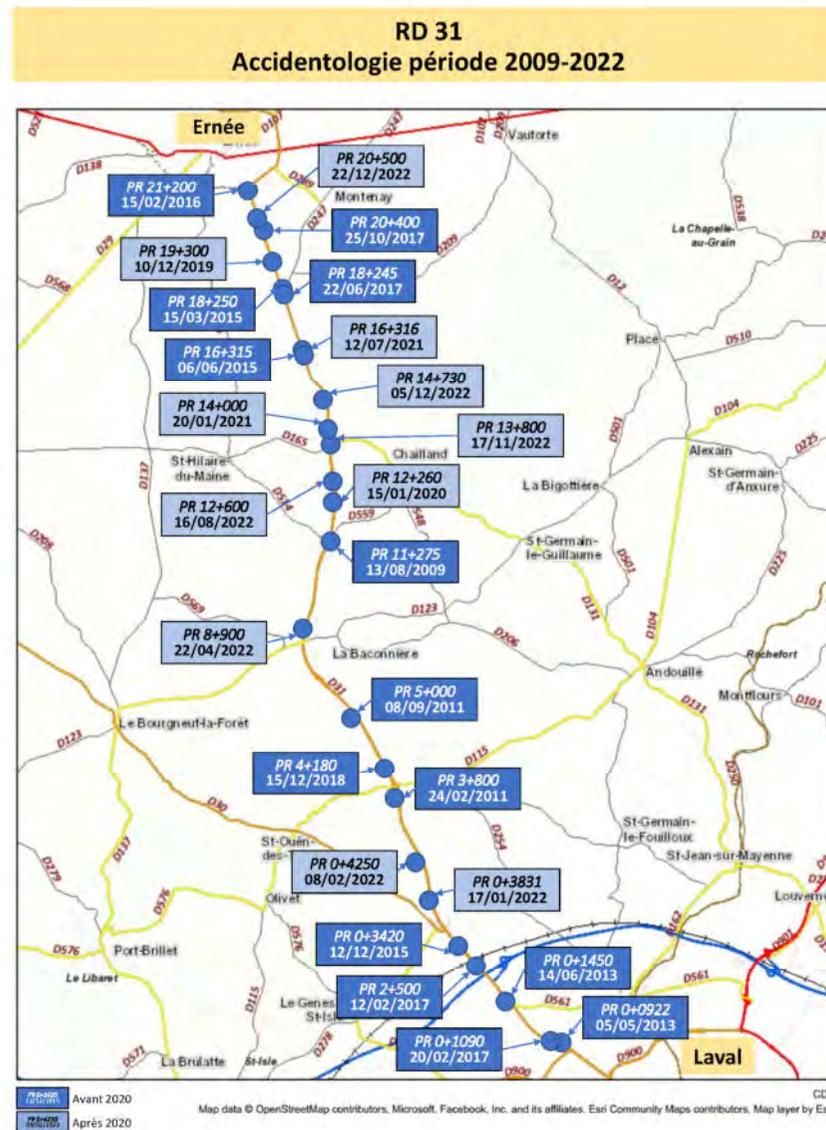
- Prévoir des zones pour que les tracteurs puissent laisser les voitures les doubler
- Faciliter et sécuriser l'accès aux parcelles et l'insertion sur la RD31 pour les exploitants
- Créer des voies d'accélération/décélération sur les entrées et sorties de lieux dit

La concertation a recensé certains points de vigilances sur le secteur :

- Des carrefours dangereux : Route des Isles et Pont de la Claie
- La traversée dangereuse des enfants au lieu-dit de l'Egretais
- Faire attention à l'emplacement des flèches de rabattement par rapport aux entrées de chemins
- « Les doubléments représentent un danger lorsqu'on sort de chez soi »
- Un manque de visibilité prononcé au niveau des sommets de côte



Enjeu fort pour ce projet !



Accidentologie recensée sur la section étudiée.

Les enjeux du territoire

Mobilités et sécurité

Un constat : la voiture, un mode de transport majoritaire

La RD31 n'est pas adaptée aux modes actifs : elle n'est pas équipée d'aménagements cyclables, ni de trottoirs (accotements enherbés). Le périmètre d'étude n'offre qu'une zone de stationnement en bordure de la RD31 à Montenay. Il s'agit d'une aire de refuge pour du stationnement d'urgence ou de courte durée. L'aire de covoiturage la plus proche est située au sud de Chailland.

L'ensemble des communes du territoire fonctionne en réseau, ce qui s'explique par une forte diffusion des services, des loisirs et des commerces sur le territoire. Ce fonctionnement implique une grande mobilité de la part des habitants et rend indispensable l'usage de la voiture au quotidien.

→ La grande majorité des habitants continue donc d'utiliser sa voiture pour se rendre au travail. La voiture occupe ainsi une place majeure dans la part des déplacements.



Absence de trottoirs et d'aménagements cyclables (SCE)



La voiture, le transport le plus avantageux actuellement (SCE)

Une volonté forte de développer la mobilité douce

La concertation a permis de faire ressortir la demande forte de mobilités douces et d'amélioration des transports collectifs de la part des citoyens. Ils souhaitent :

- Adapter les horaires des navettes Laval/Ernée
- Créer une offre de partage de mobilité à l'année sur Laval
- Créer une plateforme covoiturage à l'entrée d'Ernée
- Étudier des aménagements vélo sécurisés entre Ernée et Chailland
- Développer les transports en commun avec une amplitude horaire plus importante, plus régulière, des arrêts plus fréquents, pouvoir prendre son vélo dans les transports et bénéficier d'une offre de service diversifiée : par exemple, mettre en place des navettes express ou un système de minibus avec réservation.

Les enjeux du territoire

Enjeux socio-économiques

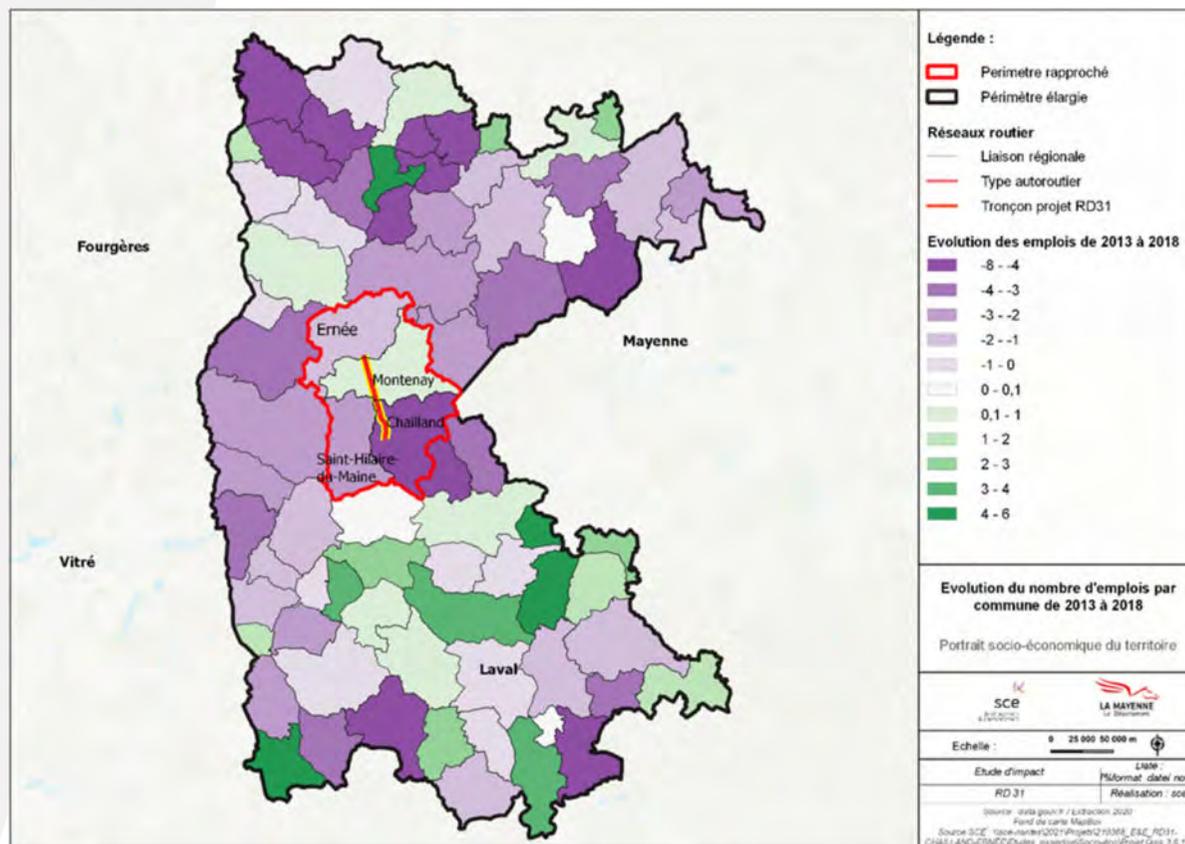
Emplois

L'aire d'étude élargie compte 65 193 emplois en 2018. Cela équivaut à 50% du nombre total d'emplois du département de la Mayenne. L'essentiel des emplois de l'aire d'étude élargie se concentre au sein de l'aire urbaine Lavalloise (80% des emplois en 2017) qui est le pôle économique majeur du territoire.

→ La RD 31 doit accompagner la dynamique de l'emploi.



Enjeu **fort** pour ce projet !



Evolution des emplois de 2013 à 2018 dans le périmètre élargi de la zone d'étude



Envie de plus d'informations ?
Rendez-vous en annexe !



Démographie

La démographie est peu dynamique sur l'aire d'étude malgré une évolution positive, grâce à un solde migratoire croissant et une population qui se rajeunie, sur la période 1999-2013.

→ Les objectifs sont d'attirer de nouvelles populations afin de soutenir la dynamique démographique du territoire.



Enjeu **modéré** pour ce projet !

Habitat/Logement

En 2018, l'aire d'étude élargie compte 70 300 logements, près de 75% sur l'agglomération Lavalloise.

Les dynamiques en termes de logement sont fortement contrastées.

- Le périmètre élargi enregistre un parc de logements en croissance depuis le début des années 1990, en décalage avec une croissance démographique plus modérée.
- Le secteur sud du périmètre d'étude compte quant à lui parmi les rythmes de croissance les plus faibles de la Mayenne.



Enjeu **faible** pour ce projet.

Les enjeux du territoire

Enjeux socio-économiques

Flux domicile/travail

Les échanges sont relativement importants au sein de l'aire étude et depuis et vers l'extérieur.

L'axe Ernée-Laval est structuré par des flux domicile-travail qui augmentent, conformément à la tendance nationale et régionale.

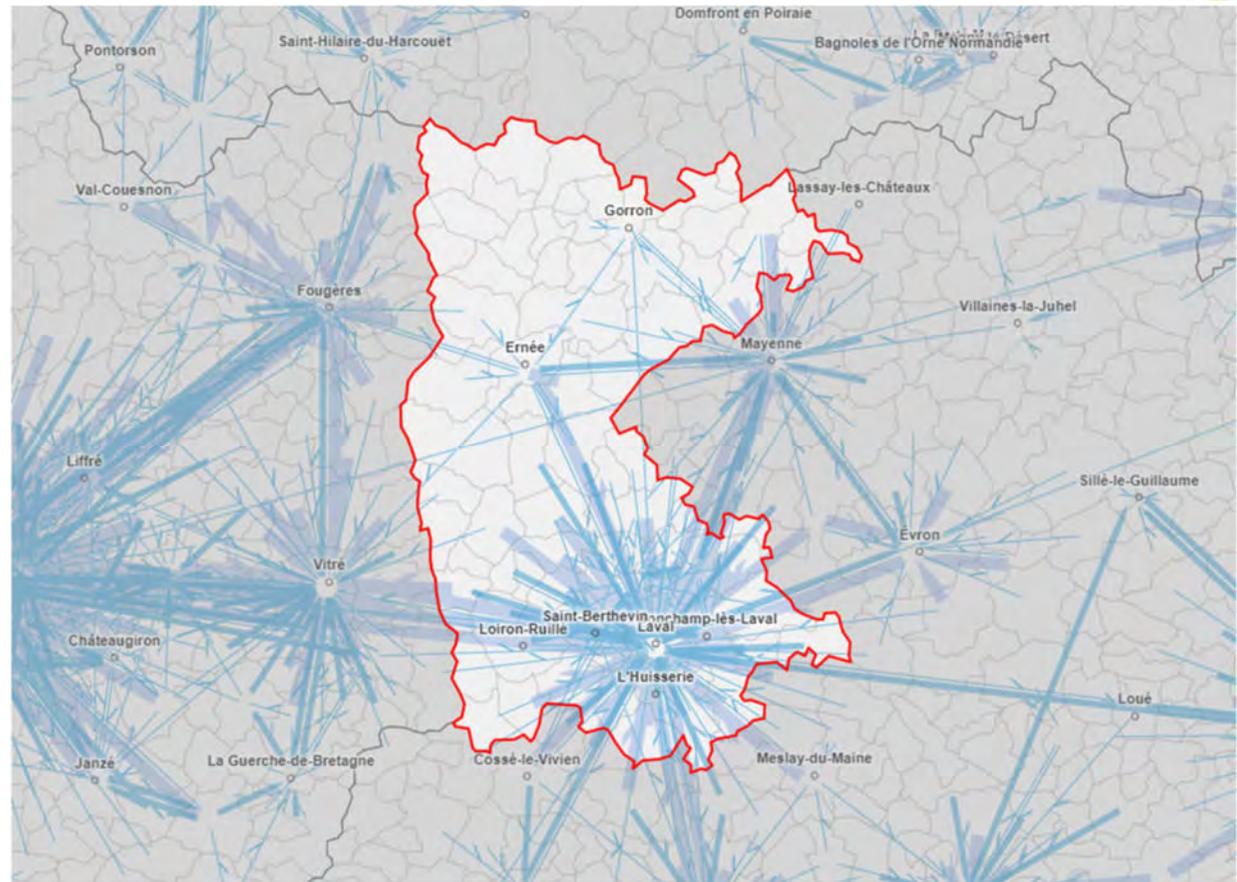
En effet, les déplacements domicile-travail des actifs sont en progression, en raison de la hausse du nombre de navetteurs et des distances parcourues. Ainsi, c'est plus de six actifs sur dix qui quittent leur commune de résidence pour se rendre au travail, généralement en voiture.

Sous l'effet de la périurbanisation et de la croissance démographique ainsi qu'au renforcement des pôles économiques du territoire, la RD31 devrait supporter un trafic grandissant.

Le développement et l'attractivité économiques des territoires desservis par la RD31 sont en partie conditionnés par la qualité des infrastructures de transport notamment pour les salariés dans leurs déplacements domicile-travail.



Enjeu fort pour ce projet !



Flux domicile-travail en 2018 dans le périmètre élargi de la zone d'étude



Sur le plan économique, l'agriculture a été un des sujets principaux des ateliers. La concertation a permis de remonter quelques demandes :

- Réfléchir à l'aménagement péri-urbain des communes pour ne pas mélanger habitat, activité et entreprise,
- Préserver l'économie agricole sans empêcher le développement économique,
- Relocaliser les entreprises sur l'ensemble du territoire pour éviter la circulation journalière des salariés.

Les enjeux du territoire

Un cadre de vie à préserver

L'aire d'étude s'insère dans la sous-unité paysagère « Le Bassin d'Ernée » avec pour principales caractéristiques : un paysage de bocage, relativement ouvert avec une présence importante de châtaigniers, en haies sur talus, taillés en cépée ou en arbres isolés. Etant un élément identitaire de l'intercommunalité de l'Ernée, le maillage bocager doit d'être préservé autant que possible. En effet, les haies contribuent à la fois au caractère rural, favorisent la bonne intégration des constructions et des aménagements (urbains, routiers) et créent des continuités écologiques.



Paysage bocager et espace boisé (SCE)

L'habitat étant diffus, il existe un nombre important d'accès riverains dédiés aux parcelles agricoles, exploitations et aux lieux-dits ou maisons isolées. Certaines habitations ont un accès et des vues directes sur la RD31. Cet enjeu constitue une sensibilité dans le cadre de l'opération d'aménagement.



Enjeu **fort** pour ce projet !



Il a été exprimé le besoin de préserver et/ou d'améliorer leur cadre de vie. Les principales demandes sont les suivantes :

- Un projet de réaménagement le plus éloigné possible des sièges d'exploitations et des ilots de maisons groupés
- Prendre en compte les nuisances sonores
- Prévoir des chaussées qui réduisent les nuisances sonores
- Maintenir et développer les masques végétaux
- Améliorer l'entrée de la ville d'Ernée par le paysage



Des habitations ayant un accès et une vue directe sur la RD31 (SCE)

Les enjeux du territoire

Un cadre de vie à préserver

Trente mesures acoustiques ont été réalisées dans la zone d'étude au droit des zones bâties situées à proximité de la route départementale. **L'ambiance sonore** à l'état actuel est **homogène** au sein du périmètre en période diurne comme en période nocturne. Celle-ci varie en fonction de l'éloignement à la RD31 de très bruyante pour les zones bâties fortement exposées (proximité immédiate) à modérée (plus en retrait de la voie).



Enjeu **modéré** pour ce projet !

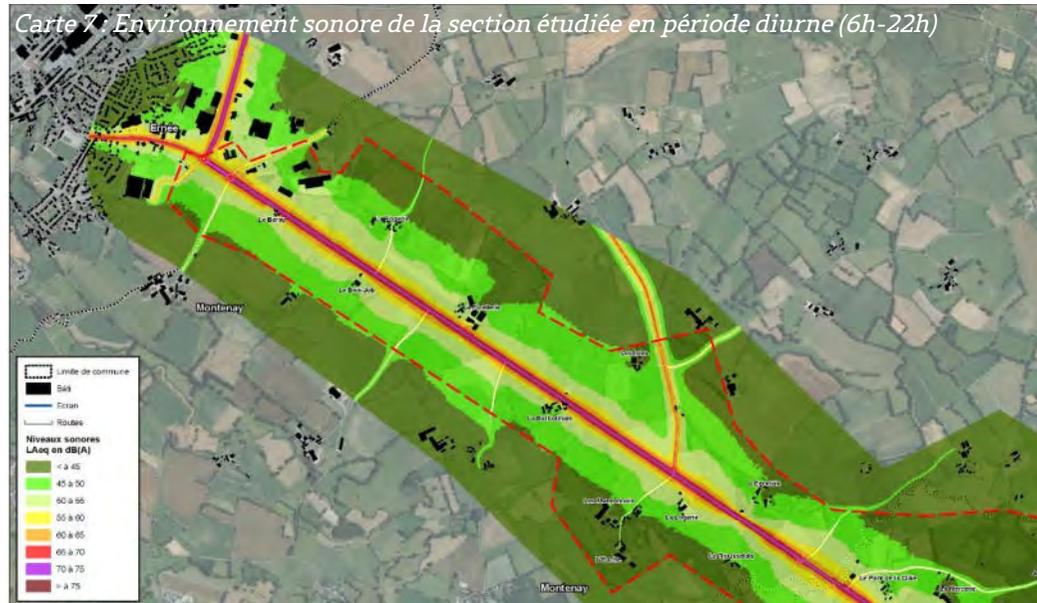


Se repérer grâce à l'échelle du bruit

L'environnement sonore dans la zone d'étude dépend de sources sonores exclusivement liées aux infrastructures routières dont la principale est la RD31.

Cette voie est classée en catégorie trois (sur cinq catégories) selon le classement sonore du département de la Mayenne.

Carte 7 : Environnement sonore de la section étudiée en période diurne (6h-22h)



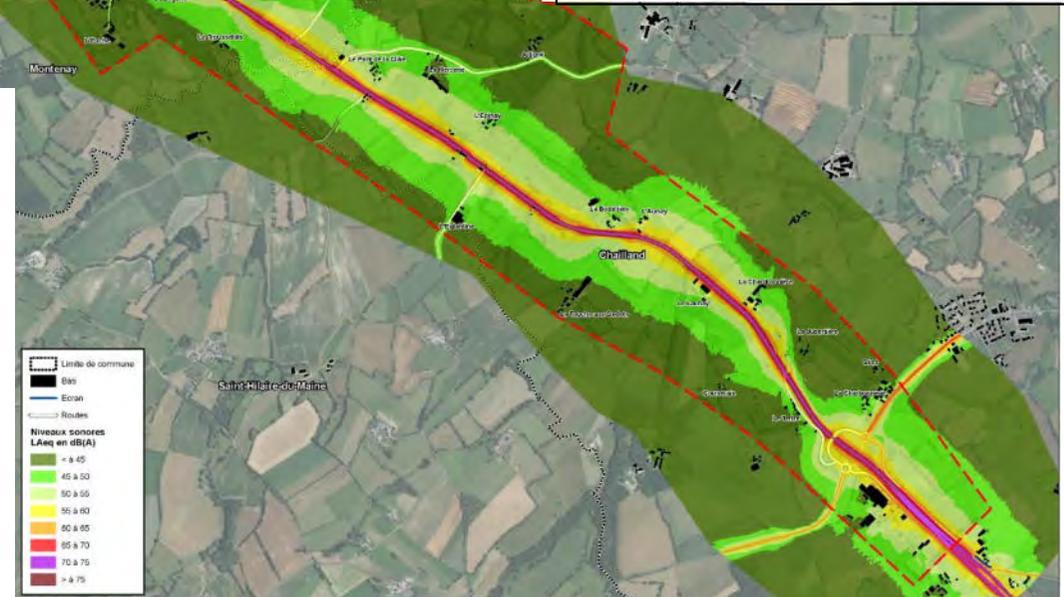
Ambiance sonore	Niveau sonore	Type d'environnement sonore
Excessivement bruyant	80 dB(A)	Autoroute, Périphérique, chantier...
	75 dB(A)	
Très bruyant	70 dB(A)	Rue animée, Grand boulevard...
Bruyant	65 dB(A)	Centre ville, Rue de distribution...
	60 dB(A)	
Modéré	55 dB(A)	Secteur résidentiel, Rue de desserte...
Relativement calme	50 dB(A)	
	45 dB(A)	Intérieur cour, Milieu rural de jour...
Calme	40 dB(A)	
Très calme	30 dB(A)	Milieu rural de nuit.
Silencieux	20 dB(A)	Desert



Le bruit en quelques mots

Cette vibration de l'air se propageant peut devenir gênante lorsque, en raison de sa nature, de sa fréquence ou de son intensité, elle peut causer des troubles excessifs aux personnes, nuire à la santé et perturber les cycles de vie des espèces animales.

L'unité de mesure des sons est le décibel (dB) qui correspond à la plus petite variation de pression acoustique susceptible d'être perçue par l'homme. Pour prendre en compte le niveau réellement perçu par l'oreille, on utilise un décibel physiologique appelé décibel A [dB(A)].



Les enjeux du territoire

Un cadre de vie à préserver : retour sur les études de qualité de l'air



Les mesures de qualité de l'air ont été équitablement réparties dans la zone d'étude près des sources de pollutions et des cibles, c'est-à-dire les riverains.

Il existe trois principales sources d'émissions de polluants atmosphériques dans la zone d'étude qui sont :

- **Le trafic routier** supporté par la RD31 qui émet principalement des oxydes d'azote (dont fait partie le dioxyde d'azote).
- **L'agriculture**, source principale d'émissions de particules PM10 et PM2.5.
- **Les habitations** qui émettent également des particules et des COVNM*.

→ Les mesures de qualité de l'air réalisées en 2022 démontrent une **bonne qualité de l'air**, caractéristique d'un environnement rural. Sur la base des cartes modélisées par Air Pays de la Loire, les concentrations des polluants sont faibles dans la zone d'étude.

Quels sont les indicateurs à une bonne qualité de l'air ?

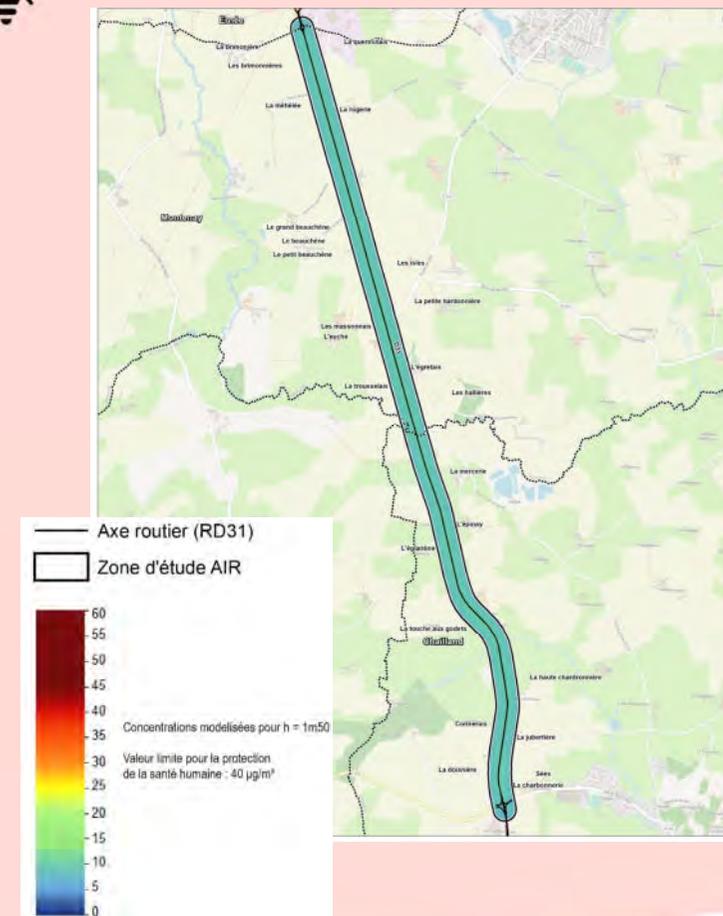
- Les campagnes de mesure en dioxyde d'azote réalisées in situ confirment l'absence d'impact.
- Sur l'ensemble des sites où les études ont été réalisées, les concentrations en dioxyde d'azote sur les périodes de mesure, sont inférieures à la valeur limite en moyenne annuelle fixée à $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.



Enjeu **faible** pour ce projet.



Les concentrations en dioxyde d'azote



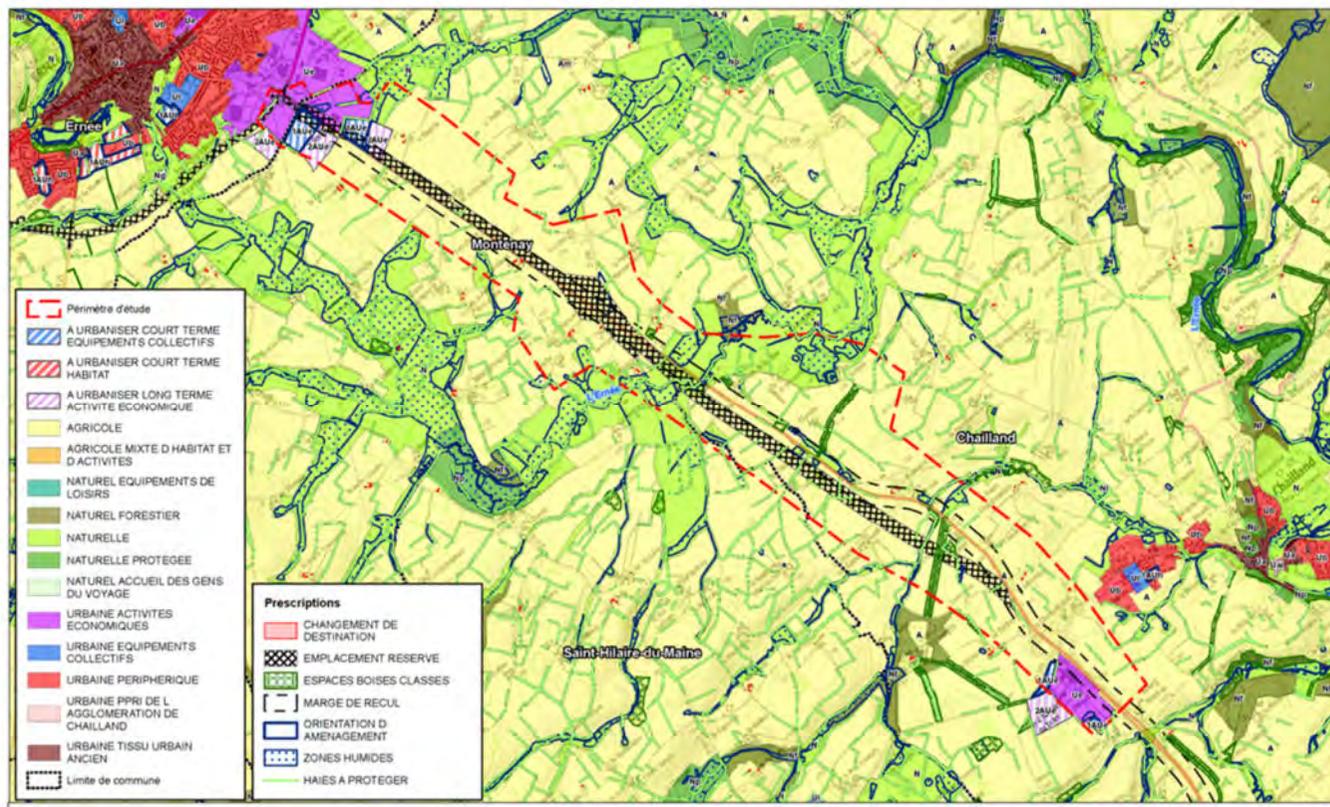
* voir glossaire

Les enjeux du territoire

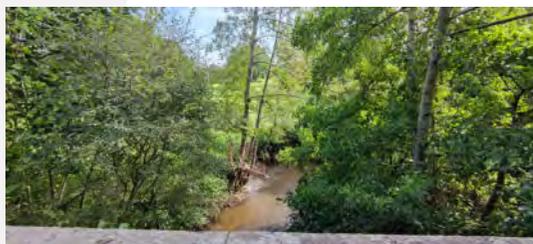
Des enjeux environnementaux variés

De nombreux diagnostics ont été réalisés sur l'aire d'étude afin de déterminer l'état initial en matière d'environnement. A ce titre, le PLUI de l'Ernée donne déjà des clés de compréhension du paysage puisqu'il classe majoritairement le secteur d'étude en zone agricole ou naturelle.

- La vallée de l'Ernée classée zone naturelle identifie les zones humides à protéger.
- Les nombreuses haies présentes sur le territoire sont à protéger pour leurs intérêts hydrauliques et/ou paysagers.
- La moitié sud du périmètre d'étude renferme des espaces boisés classés.



Zonages du PLUI d'Ernée



La rivière de l'Ernée (SCE)

Ces éléments de paysage et de patrimoine à protéger (bocage, zones humides, prairies, espaces boisés) ainsi que les rivières de l'Ernée et du Vaumorin et leurs affluents constituent **des continuités écologiques et des réservoirs de biodiversité** au sein des trames vertes et bleues du territoire.



Selon l'article L371-1 du code de l'environnement :

« La trame verte et la trame bleue ont pour objectif d'enrayer la perte de biodiversité en participant à la préservation, à la gestion et à la remise en bon état des milieux nécessaires aux continuités écologiques, tout en prenant en compte les activités humaines, et notamment agricoles, en milieu rural »



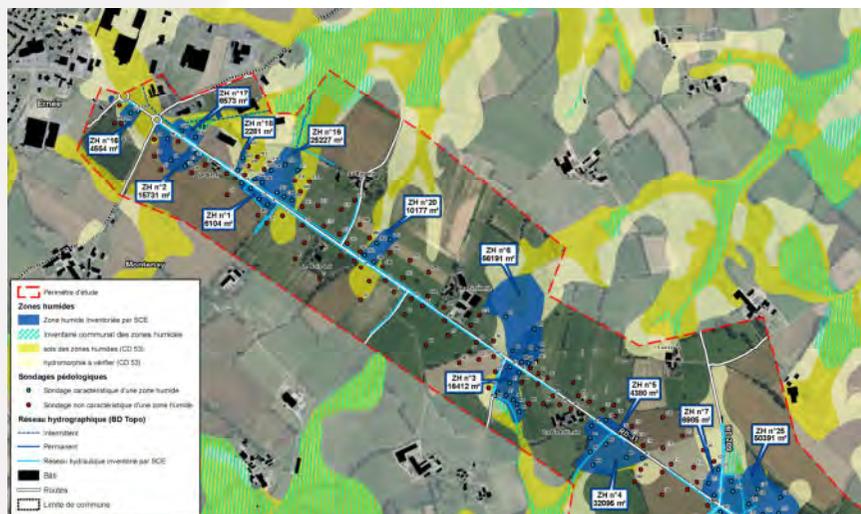
Enjeu fort pour ce projet !

Les enjeux du territoire

Des enjeux environnementaux variés



Enjeu fort pour ce projet !



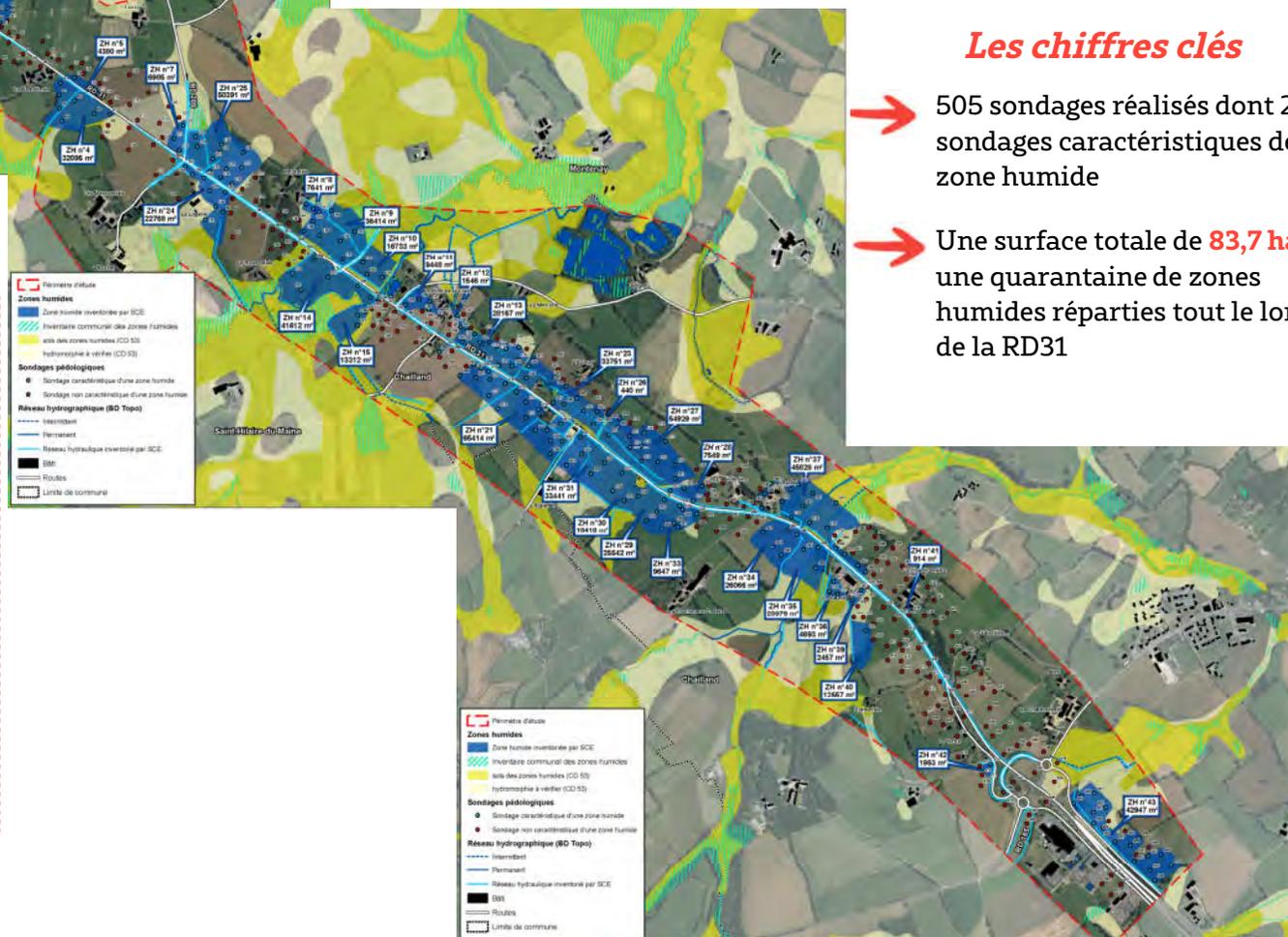
Les zones humides

La plupart des zones humides sont positionnées en fond de vallée ou en tête de bassin versant. Certaines de ces zones humides ont été dégradées par l'activité humaine, notamment avec l'agriculture intensive (drainage, recalibrage de cours d'eau, busage d'émissaires hydrauliques, mise en culture...). Certaines, maintenues en prairies, présentent des fonctionnalités hydrauliques et biologiques fortes.

Les chiffres clés

➔ 505 sondages réalisés dont 235 sondages caractéristiques de zone humide

➔ Une surface totale de **83,7 ha** et une quarantaine de zones humides réparties tout le long de la RD31



Répartition des zones humides sur la section étudiée

La concertation a permis aux citoyens présents aux ateliers de demander :



- De limiter au maximum l'artificialisation des terres,
- De densifier le maillage bocager avec la plantation d'arbres le long de la route par exemple,
- De favoriser le fonctionnement écologique et hydraulique des milieux via des actions de restauration,
- De prévoir le déplacement de la faune,
- De protéger et préserver les zones humides et les haies,
- D'adapter le revêtement des routes aux espaces à enjeu comme les zones humides.

Les enjeux du territoire

Des enjeux environnementaux variés

Les espèces présentes sur le territoire ont été inventoriées grâce aux inventaires faune-flore réalisés sur un cycle biologique annuel de septembre 2021 à août 2022 et suite aux échanges avec les citoyens lors des ateliers de concertation du 21 et 26 octobre 2022.

La flore présente

Le site d'étude est principalement constitué de prairies mésophiles (sols frais à sec) pâturées et de cultures. Les milieux humides sont représentés par quelques mares ainsi que des prairies hygrophiles (sols très humides). La mosaïque d'habitats naturels est complétée par quelques zones de fourrés et un réseau bocager de bonne qualité. Enfin, des milieux plus anthropiques sont présents avec les bâtiments d'exploitations agricoles et la zone d'activité au nord.

D'après la réglementation en vigueur, il n'y a pas d'habitats à enjeu fort. L'enjeu reste cependant modéré puisque sur le site d'étude est présent plusieurs habitats boisés ou humides à enjeu moyen.



Aucune espèce protégée ou menacée n'a été observée sur le site d'étude.



Enjeu **modéré** pour ce projet !



Chardonneret élégant, Chevêche d'Athéna et Tarier pâtre
(©Wikimedia commons)



Envie de plus d'informations ?

Rendez-vous en annexe !



La faune présente

Avifaune

Il n'y a pas d'enjeu en période d'hivernage et de migration bien que de nombreuses espèces soient présentes sur le site à ces périodes. C'est la période de reproduction qui concentre tous les enjeux avec pas moins de douze espèces, dont dix protégées, menacées ou quasi menacées dans les Pays de la Loire et en France.

Les milieux concernés sont les formations arbustives et arborées, sous forme de haies ou de massifs, mais aussi le bâti. À retenir également la présence d'espèces nicheuses non menacées, mais protégées, dont l'habitat de reproduction est particulier (bâti ou vieux arbres) : il s'agit des pics et des rapaces nocturnes.

Espèces à enjeu fort ou moyen : Alouette des champs, Bruant Jaune, Chardonneret élégant, Chevêche d'Athéna, Linotte mélodieuse, Tarier pâtre, Verdier d'Europe, Tourterelle des bois, Fauvette des jardins, Gobemouche gris, Hirondelle rustique, Faucon crécerelle.



Enjeu **fort** pour ce projet !

Amphibiens

Les espèces recensées sont toutes quasi menacées d'extinction en France ou dans les Pays de la Loire. La rainette verte et le triton marbré sont toutes deux des espèces déterminantes ZNIEFF (espèces considérées comme remarquables pour la biodiversité ou menacées et, de ce fait, jugées importantes).

La qualité des habitats de vie des amphibiens est très dégradée voire absents dans certains secteurs, ce qui limite fortement leur présence. Les habitats de reproduction sont très rares.

Espèces à enjeu fort ou moyen : Grenouille verte, rainette verte, triton alpestre, triton marbré



Enjeu **modéré** pour ce projet !

Les enjeux du territoire

Des enjeux environnementaux variés



Enjeux **modérés**
pour ce projet !

Reptiles

Deux espèces à enjeu sont recensées, la Couleuvre d'Esculape et la Couleuvre helvétique, et trois espèces très communes, Le Lézard à deux raies, le Lézard des murailles et l'Orvet fragile. La couleuvre d'Esculape est une espèce déterminante ZNIEFF.

L'état dégradé des habitats et des corridors limite très fortement les potentialités d'accueil.

Espèces à enjeu moyen : Couleuvre d'Esculape et helvétique



Couleuvre d'Esculape et Couleuvre d'Esculape (SCE)

Insectes

Deux espèces protégées sont notées : l'Agrion de Mercure et le Grand Capricorne. Leur présence est assez limitée car elle est conditionnée à un seul fossé pour la 1ère espèce et à 15 arbres pour la seconde. Le Criquet ensanglanté, espèce menacée des prairies humides, est notée à plusieurs reprises tandis que le Lucane cerf-volant se reproduit peut-être au sud du site d'étude. La Cordulie à corps fin est potentiellement présente sur l'Ernée.

Espèces à enjeu moyen : Agrion de mercure, Lucane cerf-volant, Grand Capricorne, Criquet ensanglanté



Lucane cerf-volant (©Wikimedia Commons – Orchit) et Agrion de mercure (SCE)

Mammifères « non volants »

Quatre espèces sont considérées à enjeu car leur état de conservation n'est pas bon dont le Campagnol amphibie qui est également protégé. D'autres espèces protégées, mais non menacées, sont notées : l'Écureuil roux et le Hérisson d'Europe.

Les habitats globalement très dégradés limitent fortement la présence des mammifères et leurs déplacements. La Loutre d'Europe est potentiellement présente sur l'Ernée.



La prise en compte des habitats humides et aquatiques est donc importante.

Espèces à enjeu moyen : Belette d'Europe, le Campagnol agreste, le Campagnol amphibie, Lapin de garenne



Belette d'Europe (©Pixabay – Trondmyhre4) et Campagnol amphibie (©Wikimedia Commons – Peter Trimming)

Chiroptères

Il est recensé quinze espèces sur les vingt-un que comptent les Pays de la Loire, avec une présence plus ou moins marquée sur le site d'étude.

Sur le site, de nombreux arbres à cavité, le bâti, selon sa nature, et le maillage bocager peuvent accueillir des individus.

Espèces à enjeu moyen ou fort : Pipistrelle commune, Barbastelle d'Europe, Grand murin, Murin de Daubenton, Noctule de Leisler et Pipistrelle de Nathusius.

La concertation a permis aux citoyens présents aux ateliers d'informer de la présence des espèces suivantes : Stellaire des marais, Bécassine des marais, Odonates, chevreuils, Héron garde-boeufs, Aigrette garzette et Grande aigrette, Vanneau huppé



Les enjeux du territoire

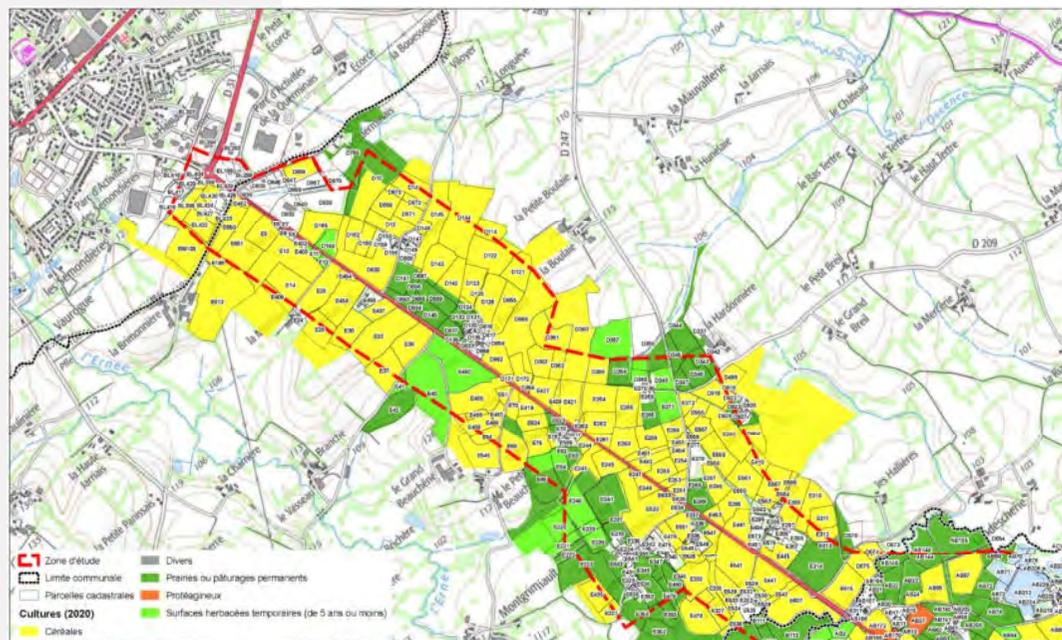


Enjeu fort pour ce projet !



Les enjeux agricoles : pilier de l'économie

La Communauté de Communes de l'Ernée est considérée comme le territoire le plus agricole du Département voire de la Région. Avec ces 687 exploitants en 2020, la surface agricole recouvre près de 78% du territoire. Plus de 38 000 hectares de surfaces sont ainsi cultivées, majoritairement en céréales, en maïs ou en prairie (pâturage, fauche, etc.).

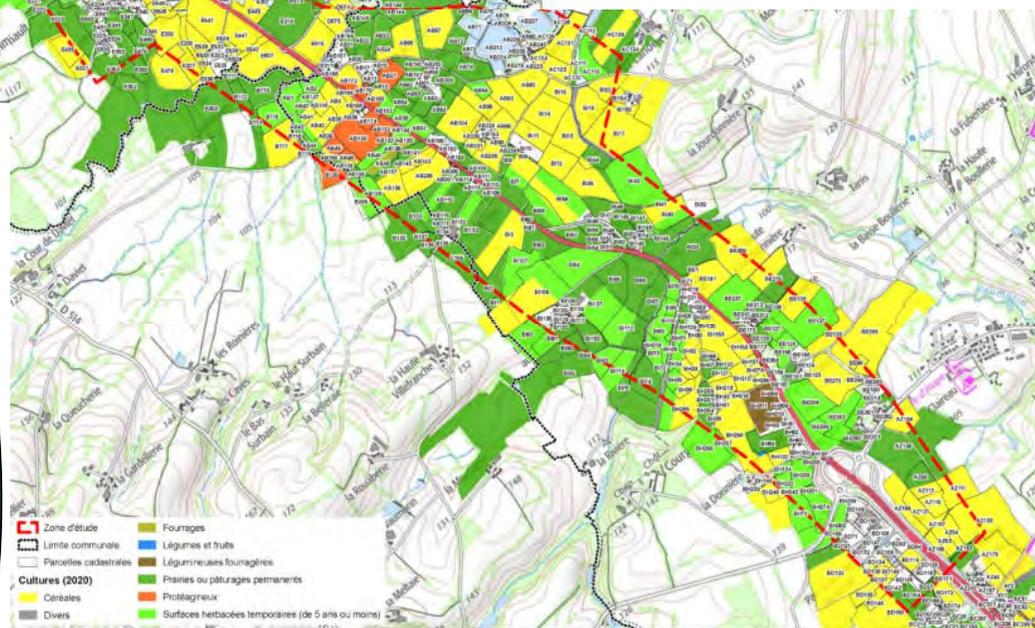


La concertation a souligné une économie agricole reconnue dynamique à préserver. Les citoyens de l'atelier ont demandé :

- D'utiliser le moins possible les terres agricoles dans le projet.
- De prévoir les échanges de terres agricoles afin d'éviter la multiplication des engins agricoles sur la route.
- De faciliter et sécuriser l'accès aux parcelles pour les exploitants.
- De prendre en compte les projets de « vente directe » le long de la départementale.
- Avoir des dessertes avec des largeurs suffisantes.

L'élevage bovin est dominant du fait notamment de la localisation d'acteurs importants de la filière laitière sur le département (Lactalis, Agrial, CLEP&S, etc.).

L'intercommunalité de l'Ernée se caractérise aussi par un **nombre d'installations de jeunes agriculteurs élevé** faisant d'elle un territoire actif et attractif.



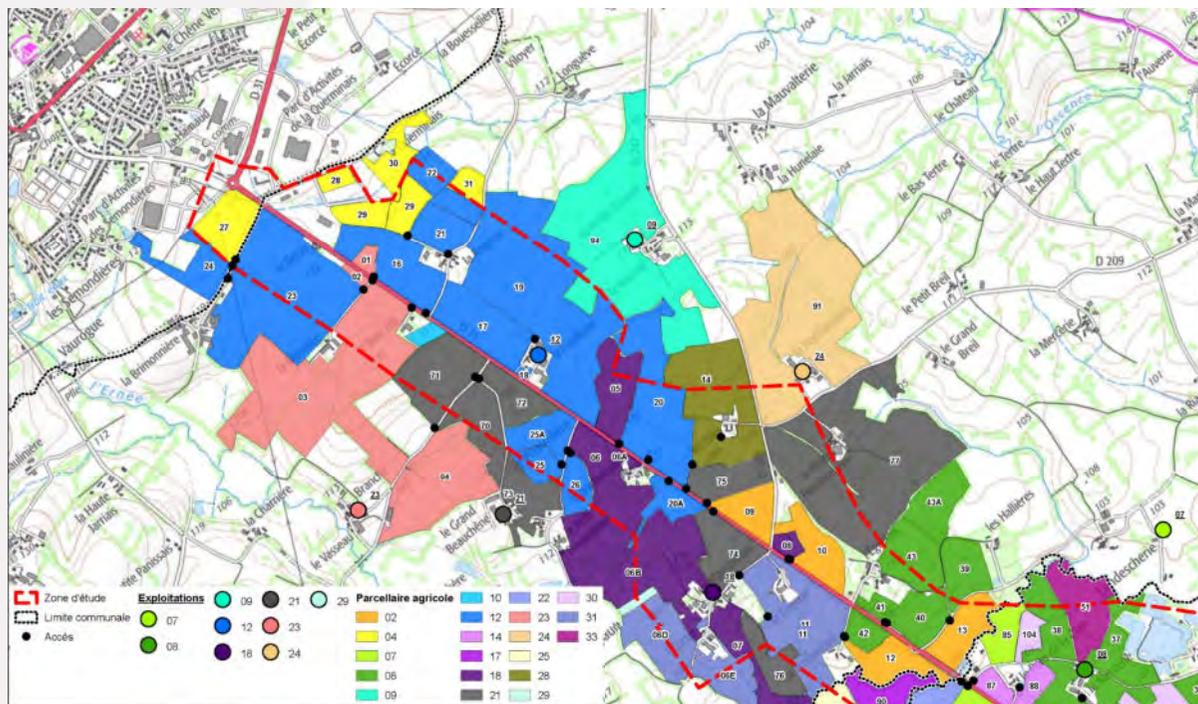
Types d'agriculture pratiqués sur la section étudiée

Les enjeux du territoire

Les enjeux agricoles : pilier de l'économie



Enjeu fort pour ce projet !



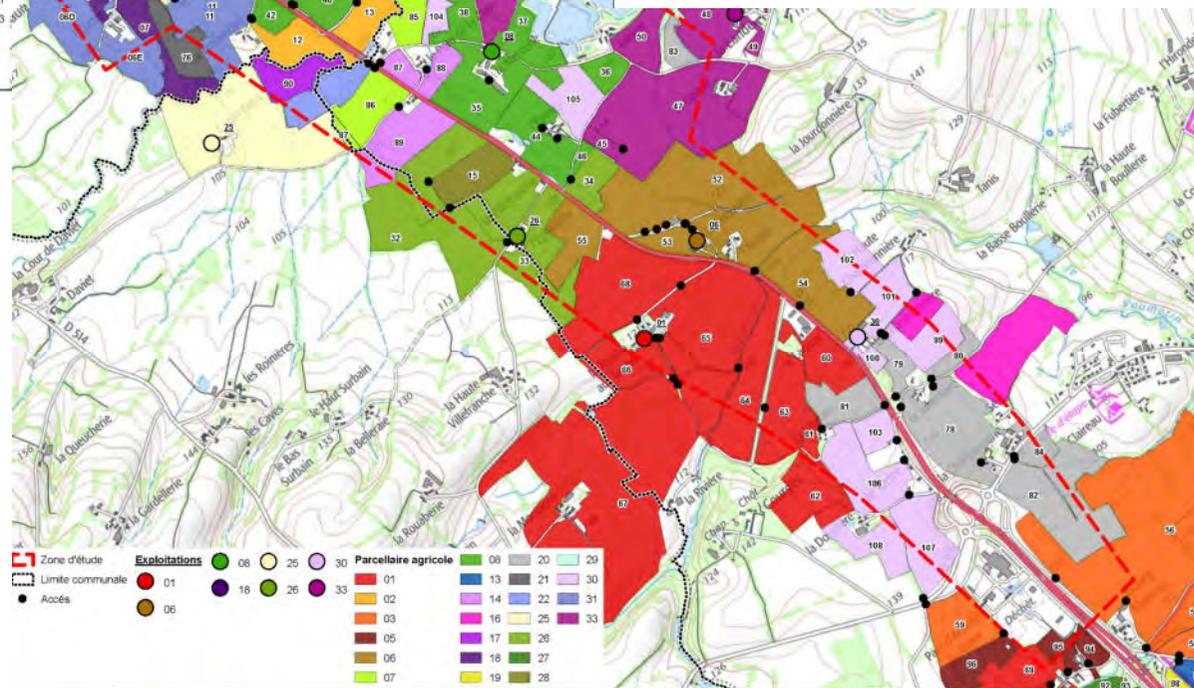
A lui seul, le secteur d'étude comprend :

- **24 exploitations agricoles.**
- Deux agricultures principales :
 - La polyculture
 - L'élevage bovin (production laitière et de viande)

La grande majorité des parcelles sont exploitées en terres labourables. Les prairies permanentes subsistent dans les zones les plus fréquemment inondées et aux abords des bâtiments d'élevage pour le pâturage de proximité.

Agriculture et RD31

Les exploitants sont confrontés aux difficultés de circulation et de desserte avec la traversée et l'emprunt de la RD 31 pour relier leur siège d'exploitation à certaines de leurs parcelles. De plus, suivant les saisons, la départementale est régulièrement traversée et empruntée par de nombreux engins de grand gabarit.



Répartition des parcelles des exploitants agricoles le long de la RD31 Chailland-Ernée

Les enjeux du territoire

Synthèse des principaux enjeux



Mobilités

Le diagnostic identifie la RD31 comme un axe structurant pour les usagers et les riverains.

La concertation a permis de remonter la demande forte d'étudier les mobilités douces et la possibilité d'une plateforme de covoiturage.



Sécurité routière

Le diagnostic identifie un besoin d'améliorer la sécurité routière.

La concertation a permis de préciser la problématique de carrefours dangereux à sécuriser et la présence de véhicules agricoles sur la voie à limiter ou permettre une meilleure intégration.



Economie et société

Le diagnostic et la concertation ont permis de noter une économie agricole reconnue dynamique à préserver ainsi qu'un secteur agro-alimentaire bien présent sur le territoire.

Le diagnostic démontre une volonté de stimuler l'activité économique et la démographie du département.



Cadre de vie

Le diagnostic a démontré le besoin de protéger le paysage en vue notamment de l'importance du maillage bocager.

La concertation a permis de rendre compte du besoin de préserver le cadre de vie des riverain.e.s (maintien des masques végétaux et prise en compte des nuisances acoustiques).



Environnementaux Sol, faune, flore et zone humide

Le diagnostic a identifié les espaces et les espèces à enjeux sur le secteur d'étude.

La concertation a permis d'échanger sur l'importance des fonctionnalités écologiques des milieux, sur les espèces faune et flore présentes sur le territoire.



Agriculture

Le diagnostic a mis en évidence les difficultés de circulation pour les exploitants.

La concertation a permis de rendre compte du besoin de faciliter l'accès aux parcelles agricoles, de réduire autant que possible le prélèvement sur les terres agricoles.

Le processus d'élaboration des variantes



Propositions des variantes



La méthode de travail utilisée

La démarche de recherche de variantes s'est déroulée en trois temps principaux.

L'étude d'opportunité

Lors de l'étude d'opportunité de 2019, ont été imaginées toutes les solutions possibles susceptibles de répondre aux objectifs de l'aménagement à savoir : sécuriser la section et améliorer la desserte du territoire. Cette étude a permis de se prononcer sur la pertinence de l'opération au regard de son intérêt économique, du besoin en mobilité et de sa faisabilité.

Première phase de concertation

Suite à la réalisation sur une année de l'état initial, une première phase de concertation s'est tenue (ateliers du 21 et 26 octobre 2022). Les principaux axes qui ont retenus pour la définition des variantes sont les suivants :

- ➔ **Sécurité** : Problématique de carrefours dangereux à sécuriser - Présence de véhicules agricoles sur la voie à limiter ou permettre une meilleure intégration.
- ➔ **Sol/flore/faune/zone humide** : Présence d'espèces locales flore/faune et de nombreuses zones humides à préserver - Préservation des arbres existants et replantation de haies
- ➔ **Cadre de vie** : Préservation du cadre de vie des riverains (maintien des masques végétaux et prise en compte des nuisances acoustiques et visuelles).
- ➔ **Économie** : Préservation de l'économie agricole reconnue dynamique.
- ➔ **Mobilités** : Etudier les mobilités douces et la possibilité de plateforme de covoiturage

Deuxième phase de concertation

Le deuxième temps a consisté à élaborer des variantes d'aménagements selon les partis d'aménagements retravaillés selon les conclusions de l'état initial et la première phase de concertation (ateliers qui se sont déroulés les 21 et 26 octobre 2022).

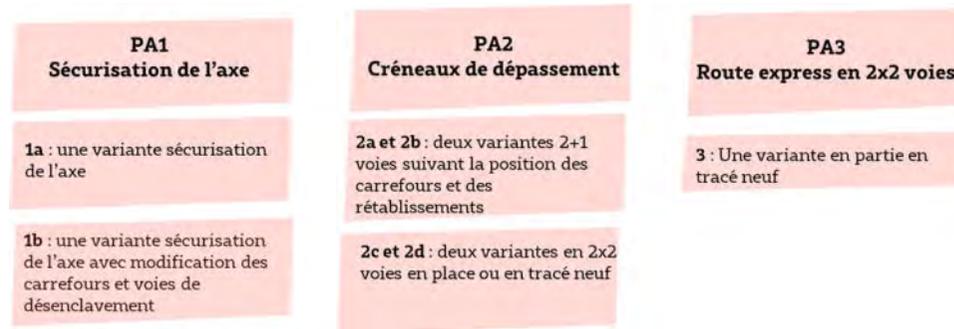
Grands principes des solutions proposées, les partis d'aménagements sont au nombre de trois :

- PA1- Sécurisation de l'axe
- PA2- Créneaux de dépassement en 2+1 voies ou 2x2 voies
- PA3- Route express 2x2 voies

Au total, il a été retenu **7 variantes** qui ont été soumises à une deuxième phase de concertation toujours sous forme d'ateliers qui se sont déroulés le 6, 7 et 15 juin 2023.



Les citoyens ont permis de mettre en lumière les points à améliorer et les points forts pour chaque variante.



Propositions des variantes

La méthode de travail utilisée : zoom sur les partis d'aménagement



PA1 – Sécurisation de l'axe

Il est conservé une **2 voies bidirectionnelles, comme aujourd'hui**, où la vitesse est limitée à 90 km/h. Un écrêtement ponctuel est réalisé sur le profil en long tout comme un recalibrage et un revêtement des accotements permettant la circulation des deux roues et les manœuvres de récupération et d'évitement.

Des points d'échanges sécurisés sont créés comme un carrefour avec voie spéciale de tourne-à-gauche ou un carrefour giratoire. Des voies de rétablissement de la voirie locale et du bâti regroupées aux points d'accès sécurisés, sont aménagées. Ces changements permettent une réduction majeure du nombre d'accès directs aux parcelles agricoles.



1a : une variante de sécurisation de l'axe avec les voies de désenclavement **parallèles** à la RD31

1b : une variante de sécurisation de l'axe avec les voies de désenclavement **éloignées** de la RD31 et une modification de localisation de certains carrefours

Retour des ateliers



- Garder les voies douces de désenclavement et de desserte, parallèles à la voie actuelle
- Garder les ronds-points des Isles et de l'Eglantine
- Mettre la sortie au Nord de la Fizellerie
- Ajouter un accès pour la ferme Fizellerie et la Basse Chardronnière
- Ajouter un espace pour que les tracteurs puissent se mettre sur le bas-côté
- Sécuriser les voies cyclables
- Réduire les emprises (agricole, urbain et environnemental)
- Eviter d'écrêter
- Ne pas enclaver des lieux-dits



Les deux variantes proposées ont **des points de vigilance**. Ils concernent le foncier où l'impact sur l'habitation n'est pas encore identifié précisément.

Il est nommé « impact sur l'habitation » tout ce qui est lié à cette dernière comme un jardin, un mur, des clôtures, l'accès de garage, etc. mais qui ne concerne pas le bâtiment d'habitation.

Propositions des variantes



La méthode de travail utilisée : zoom sur les partis d'aménagement

PA2 – Créneaux de dépassement en 2+1 voies

Il est mis en place des **créneaux à 3 voies avec un séparateur central**. 2 voies sont affectées au créneau de dépassement où la vitesse est limitée à 110 km/h et 1 voie, dans le sens opposé, reste à 90 km/h. Le **franchissement de la vallée de l'Ernée est conservé en 2 voies** avec une bande médiane où la vitesse est descendue à 80 km/h.

Un écrêtement ponctuel est réalisé sur le profil en long. Des points d'échanges sécurisés sont aménagés via des carrefours giratoires ainsi que des voies de rétablissement de la voirie locale et du bâti regroupés aux points d'accès sécurisés. Ces changements opèrent une réduction du nombre d'accès directs aux parcelles agricoles.



2a : une variante avec les voies de désenclavement **parallèles** à la RD31

2b : une variante les voies de désenclavement **éloignées** de la RD31 et une modification de localisation de certains carrefours

Retour des ateliers



- Garder les voies douces, de désenclavement et de desserte parallèles à la voie actuelle
- Faire le carrefour de Montenay
- Sécuriser l'échangeur de Chailland en allongeant la voie d'accélération Chailland vers Ernée
- Mettre en 2+1 voies en alternance sur chaque section ou sur la totalité du parcours
- Ajouter un accès pour la ferme Fizellerie et pour la ferme de la Basse Chardronnière et ses parcelles agricoles
- Sécuriser les voies cyclables
- Ne pas acquérir de maisons
- Limiter les impacts sonores et visuels



Les deux variantes proposées ont **des points de vigilance et au moins une acquisition d'un bâti**. Précision entre « point de vigilance » et « acquisition » : les points de vigilance ont un impact potentiel sur une partie du foncier habitat alors qu'une acquisition entraîne l'achat de tout le foncier.

Propositions des variantes



La méthode de travail utilisée : zoom sur les partis d'aménagement

PA2 – Créneaux de dépassement en 2x2 voies

Il est mis en place **des créneaux à 2x2 voies avec séparateur central** où la vitesse est limitée à 110 km/h. Le **franchissement de la vallée de l'Ernée est conservé en 2 voies** avec une bande médiane où la vitesse est descendu à 80 km/h. Un écrêtement ponctuel est réalisé sur le profil en long.

Des points d'échanges sécurisés sont aménagés via des carrefours giratoires ainsi que des voies de rétablissement de la voirie locale et du bâti regroupés aux points d'accès sécurisés. Ces changements opèrent une réduction du nombre d'accès directs aux parcelles agricoles.



2c : une variante **sur le tracé** avec les voies de désenclavement **parallèles** à la RD31

2d : une variante **en tracé neuf** avec les voies de désenclavement **éloignées** du nouveau tracé

Retour des ateliers

- Garder les voies douces, de désenclavement, de desserte, parallèles à la voie actuelle
- Aménager sur place
- Faire le carrefour de Montenay
- Sécuriser l'échangeur de Chailland en allongeant la voie d'accélération Chailland vers Ernée
- Rajouter un accès à la ferme de la Fizellerie
- Sécuriser les voies cyclables
- Incohérence : enclavement lieux-dits, voies de desserte (mal placées ou manquantes)
- Ne pas acquérir de maisons
- Limiter les impacts sonores et visuels
- Préserver la biodiversité (zones humides et haies)
- Un coût financier trop important
- Non adapté aux engins agricoles



Les deux variantes proposées ont **des points de vigilance et au moins une acquisition d'un bâti**. Précision entre « point de vigilance » et « acquisition » : les points de vigilance ont un impact potentiel sur une partie du foncier habitat alors qu'une acquisition entraîne l'achat de tout le foncier.

Propositions des variantes



La méthode de travail utilisée : zoom sur les partis d'aménagement

PA3 – Route express en 2x2 voies

Il est mis en place **un aménagement en 2x2 voies avec séparateur central** où la vitesse est limitée à 110 km/h **sur toute la section en tracé neuf**. Un échangeur au niveau de la route de Montenay est créé ainsi qu'un viaduc pour le franchissement de la vallée de l'Ernée. Des traversées dénivelées du nouvel axe sont aménagées tout comme des voies de rétablissement de la voirie locale et du bâti regroupées aux points d'accès sécurisés.

Les circulations agricoles sont portées par la RD31 actuelle et les voies de rétablissement. Ils sont interdits d'accès sur la 2x2 voies.



3 : une variante en partie **en tracé neuf**



La variante proposée demande de réaliser **six acquisitions de bâti**. L'acquisition entraîne l'achat de tout le foncier.

Retour des ateliers

- Garder les voies douces, de désenclavement et de desserte parallèles à la voie actuelle
- Investir dans la sécurité routière (ex : radar) plutôt que dans les routes
- Limiter les impacts sonores
- Garder l'échangeur de Chailland
- Créer une voie d'insertion au carrefour du Tertre direction Ernée
- Entretenir les voies de desserte
- Limiter les voies mixtes (agricoles et mobilités douces)
- Un coût financier trop élevé
- Ne pas acquérir de maisons
- Destruction terres agricoles, biodiversité, zones humides, haies, bosquets
- Isolement social et frontière
- Un projet avec trop d'emprises (agricole, urbain et environnemental)
- Menace l'avenir des exploitations agricoles (actuelles et en projet)



Propositions des variantes

La méthode de travail utilisée



Les variantes redessinées

Suite aux ateliers de concertation de juin 2023, les variantes présentées ont été retravaillées en liant à la fois les retours faits par les personnes présentes et la faisabilité opérationnelle.

Il a alors été imaginé **4 variantes** nommées A, B, C, D issues des deux premiers partis d'aménagement.

- ➔ Variante A : bidirectionnelle avec sécurisation
- ➔ Variante B : créneaux de dépassement en 2+1 voies
- ➔ Variante C : aménagement mixte avec créneaux de dépassement en 2x2 voies au Nord et en 2+1 voies au Sud
- ➔ Variante D : Aménagement mixte avec créneaux de dépassement en 2x2 voies au Nord et au Sud



C'est à cette phase que **la route express en 2x2 voies est abandonnée** en vue des nombreuses observations défavorables et oppositions lors des ateliers de concertations des 6, 7 et 15 juin 2023 et des futurs impacts conséquents.



- Vous trouverez le descriptif détaillé de chaque nouvelle variante dans les prochaines pages.

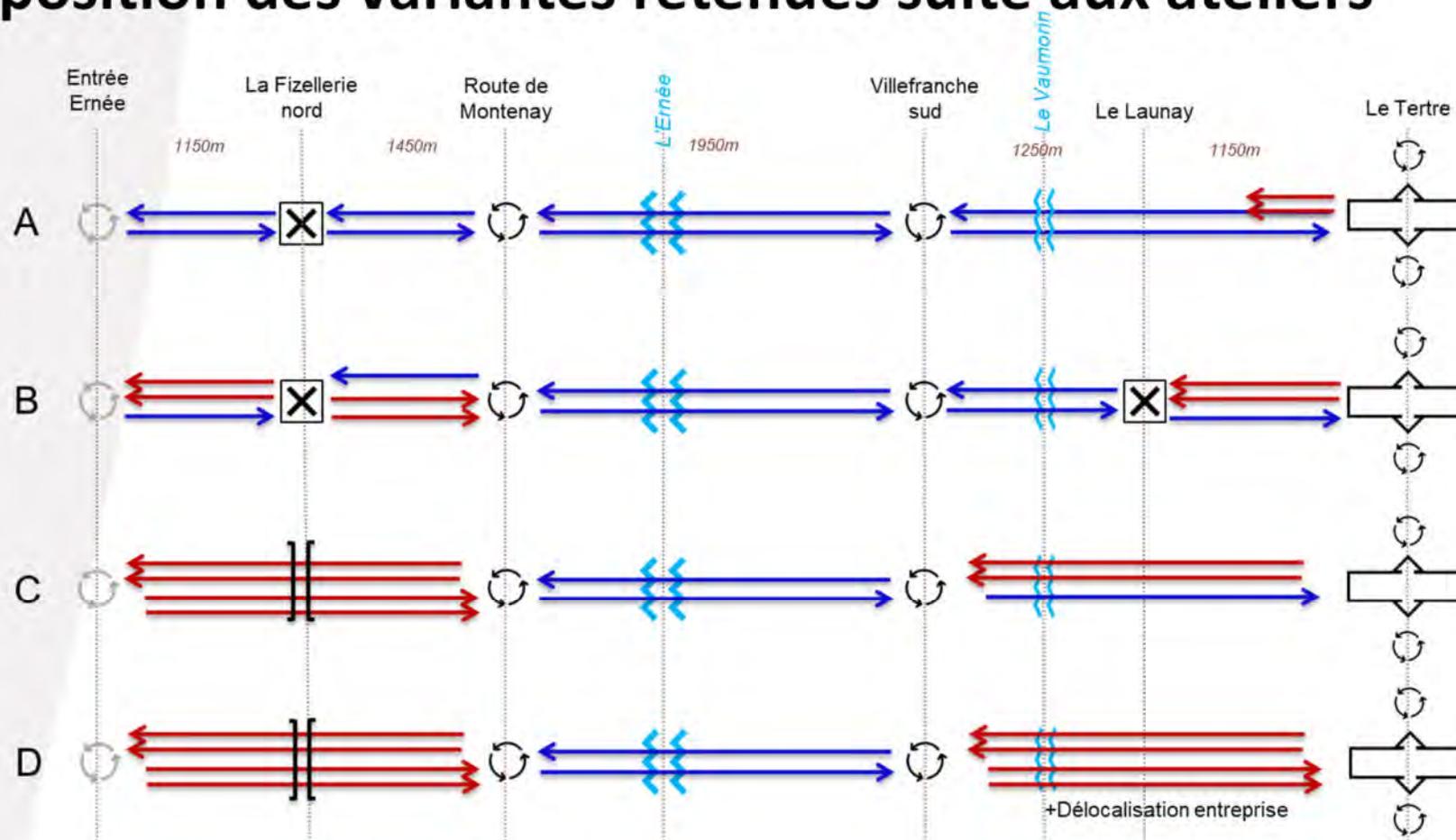
Le processus de choix



Les variantes soumises à la concertation



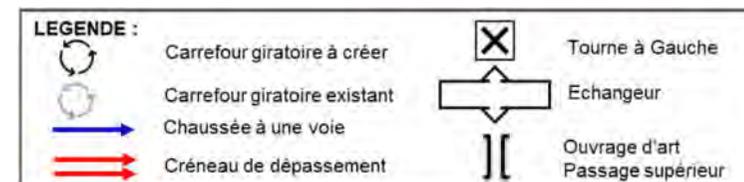
Proposition des variantes retenues suite aux ateliers



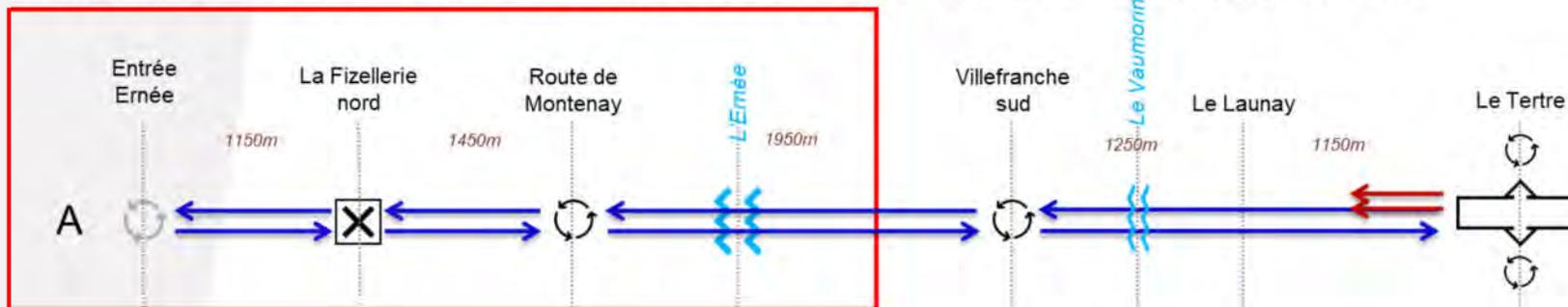
+ rétablissements et voie douce au plus près de la RD pour toutes les variantes

Principes retenus suite à la concertation :

- **Abandon de la variante 2x2 voies (PA3) du fait des nombreuses observations défavorables, des oppositions exposées lors des ateliers et des futurs impacts substantiels**
- **Préservation de la vallée de l'Ernée**
- **Choix des carrefours :**
 - **Tourne à gauche au Nord de la Fizellerie**
 - **Carrefour giratoire route de Montenay**
 - **Carrefour giratoire au Sud de Villefranche**
- **Voies de desserte au plus proche de la RD31**
- **Reprise de l'échangeur du Tertre pour toutes les variantes**



Variante A : Bidirectionnelle avec sécurisation

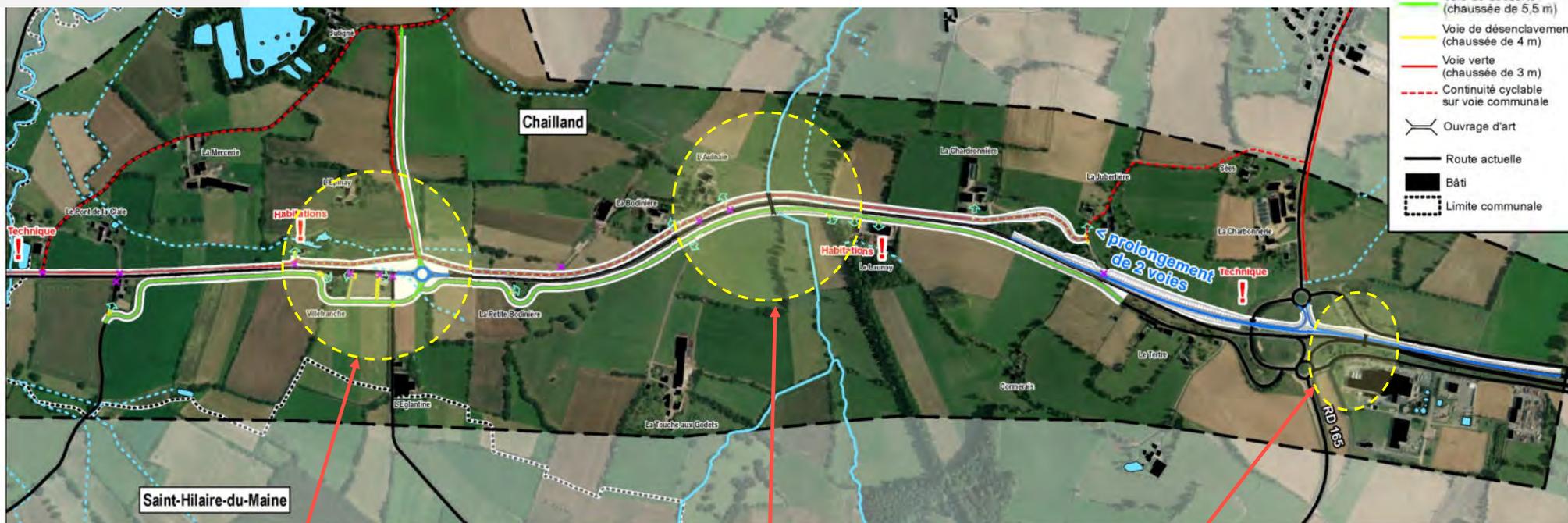
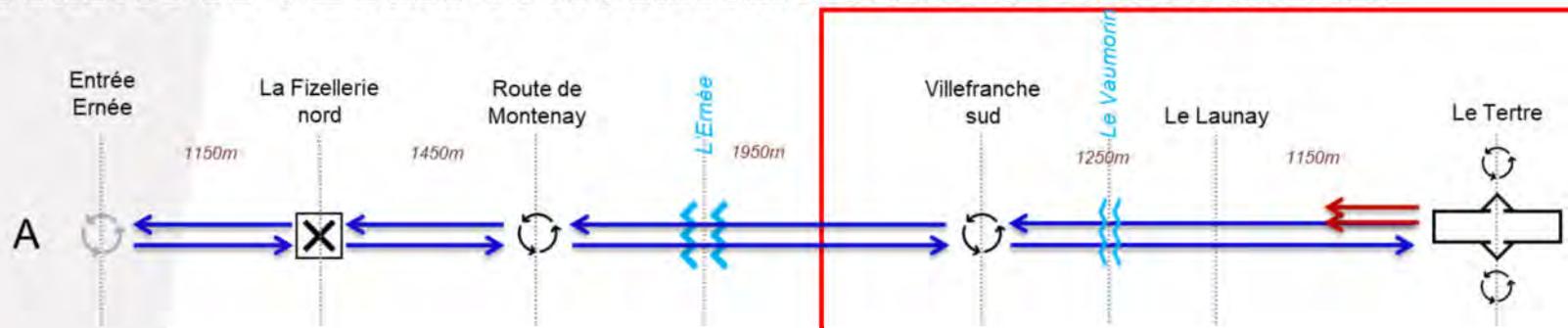


Carrefour en croix au Nord de la Fizellerie comportant 2 voies de tourne-à-gauche

Carrefour giratoire route de Montenay

Elargissement de l'ouvrage routier et aménagement d'une passerelle pour la voie verte en franchissement de l'Ernée

Variante A : Bidirectionnelle avec sécurisation

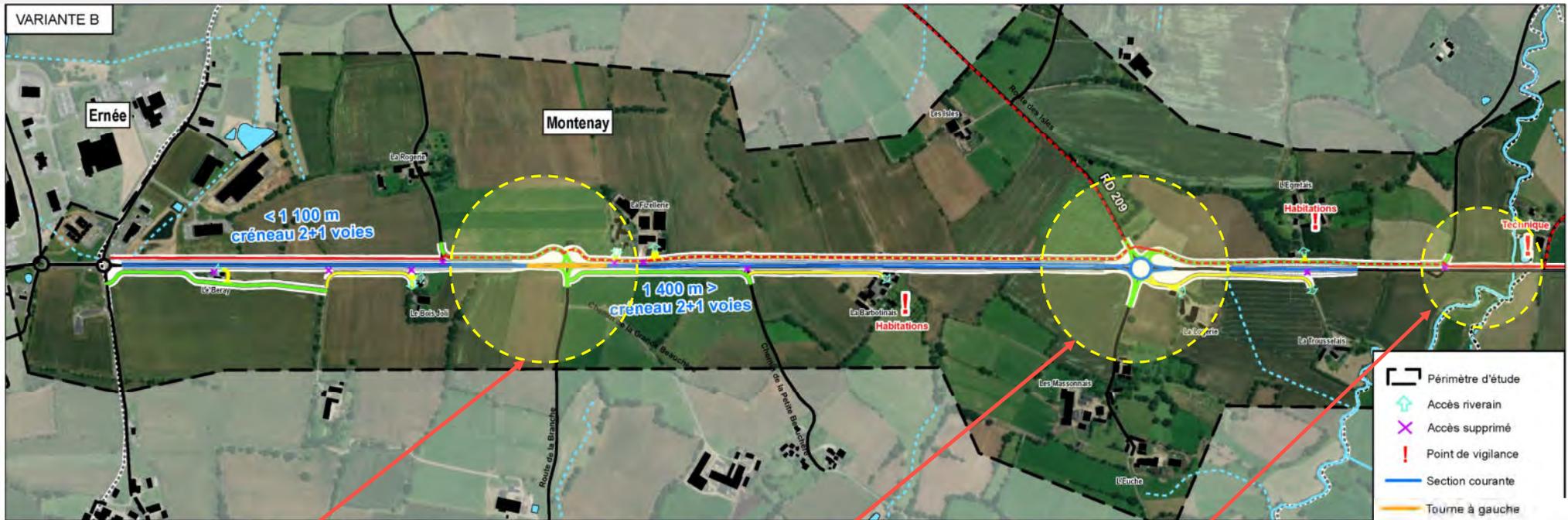
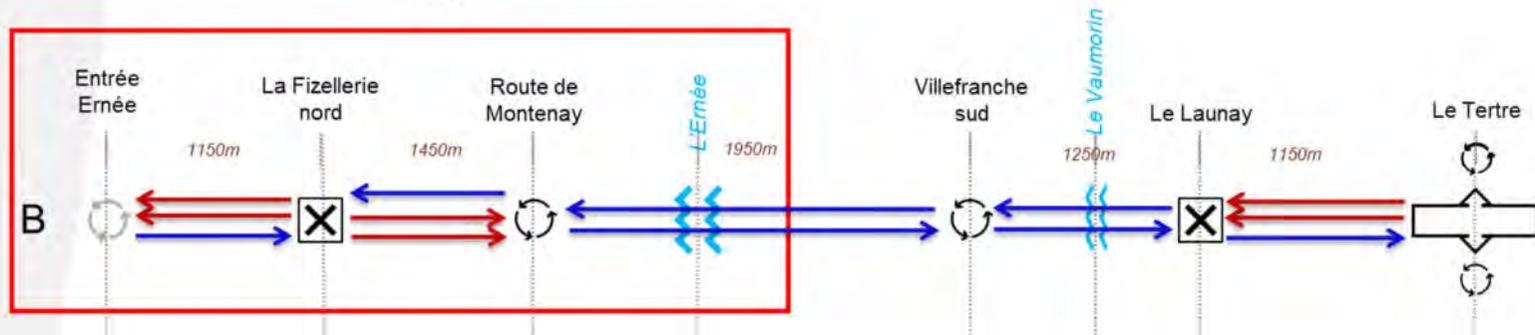


Carrefour giratoire au sud de Villefranche

Prolongement amont et aval de l'ouvrage hydraulique sur le ruisseau du Vaumorin

Création d'un passage inférieur piétons sous la RD 31 au sud de l'échangeur du Tertre

Variante B : Aménagement de créneaux 2+1 voies

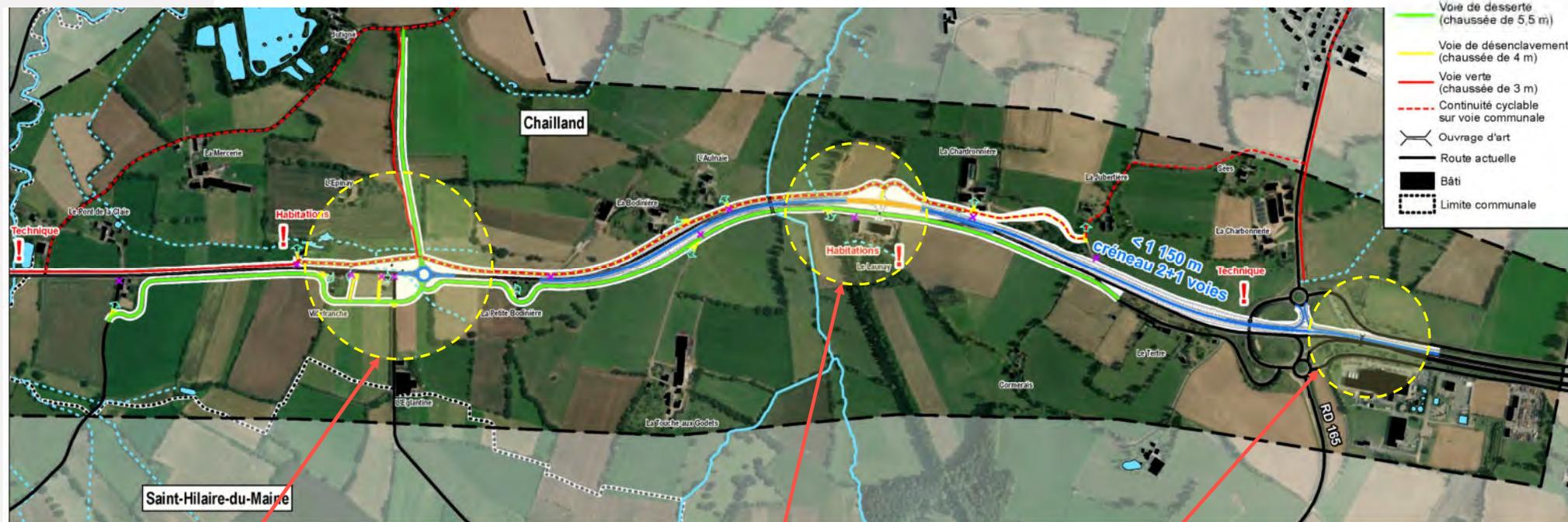
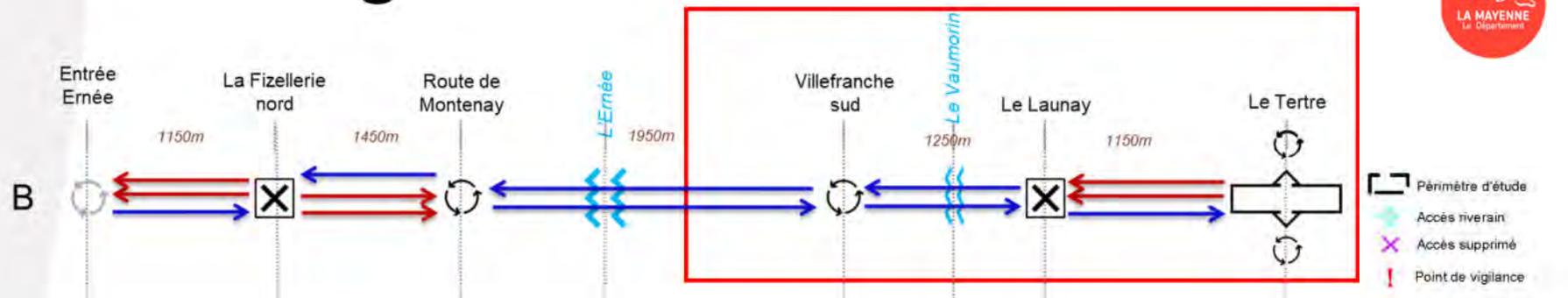


Carrefour en croix au Nord de la Fizellerie comportant 2 voies de tourne-à-gauche

Carrefour giratoire route de Montenay

Aménagement d'une passerelle pour la voie verte pour le franchissement de l'Ernée

Variante B : Aménagement de créneaux 2+1 voies

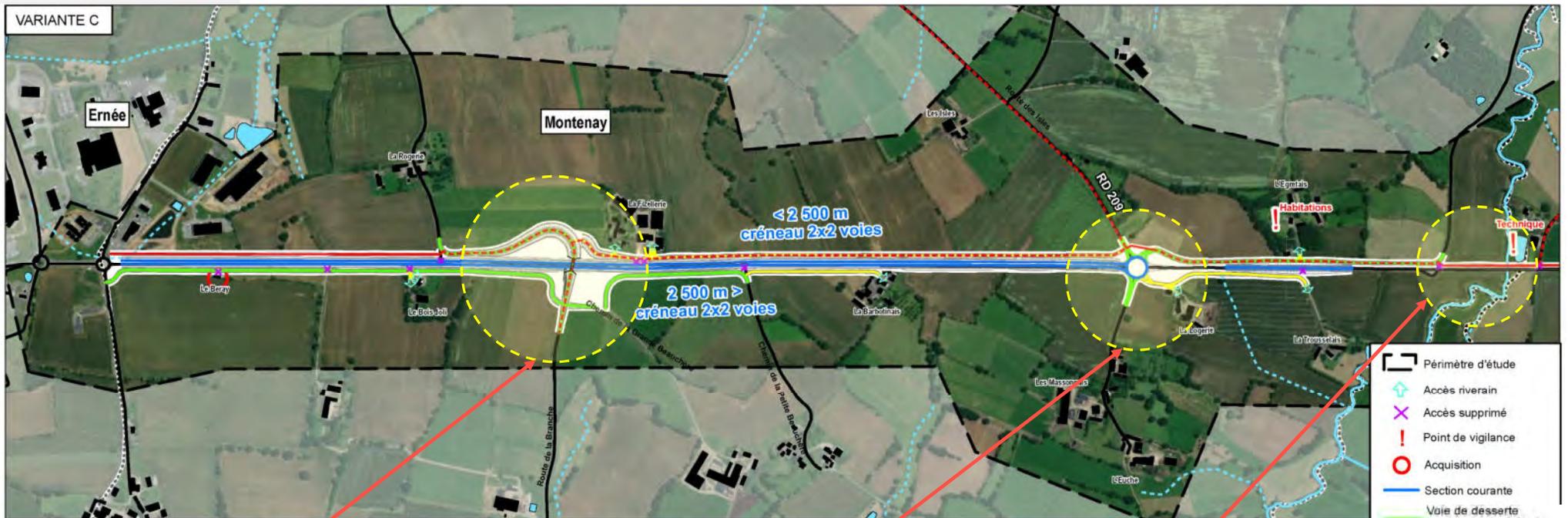
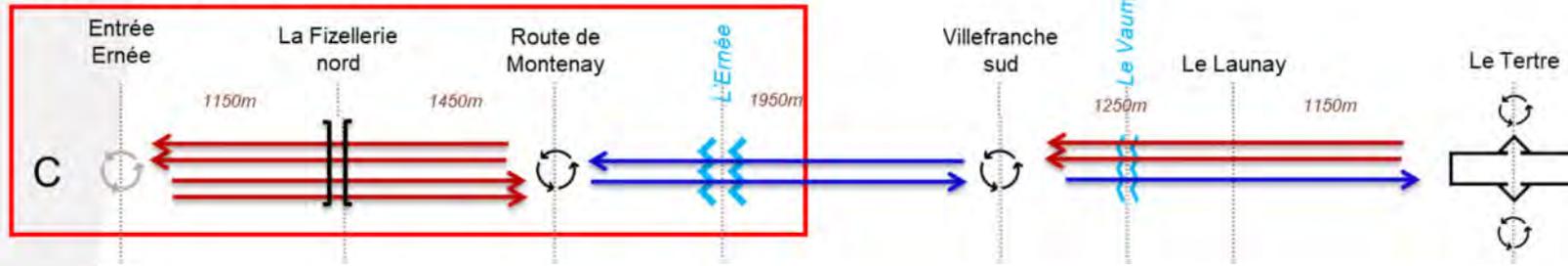


Carrefour giratoire au sud de Villefranche

Tourne-à-gauche pour le lieu-dit Launay

Création d'un passage inférieur piétons sous la RD31 au sud de l'échangeur du Tertre

Variante C : Aménagement mixte : créneaux 2x2 au Nord et 2+1 au Sud



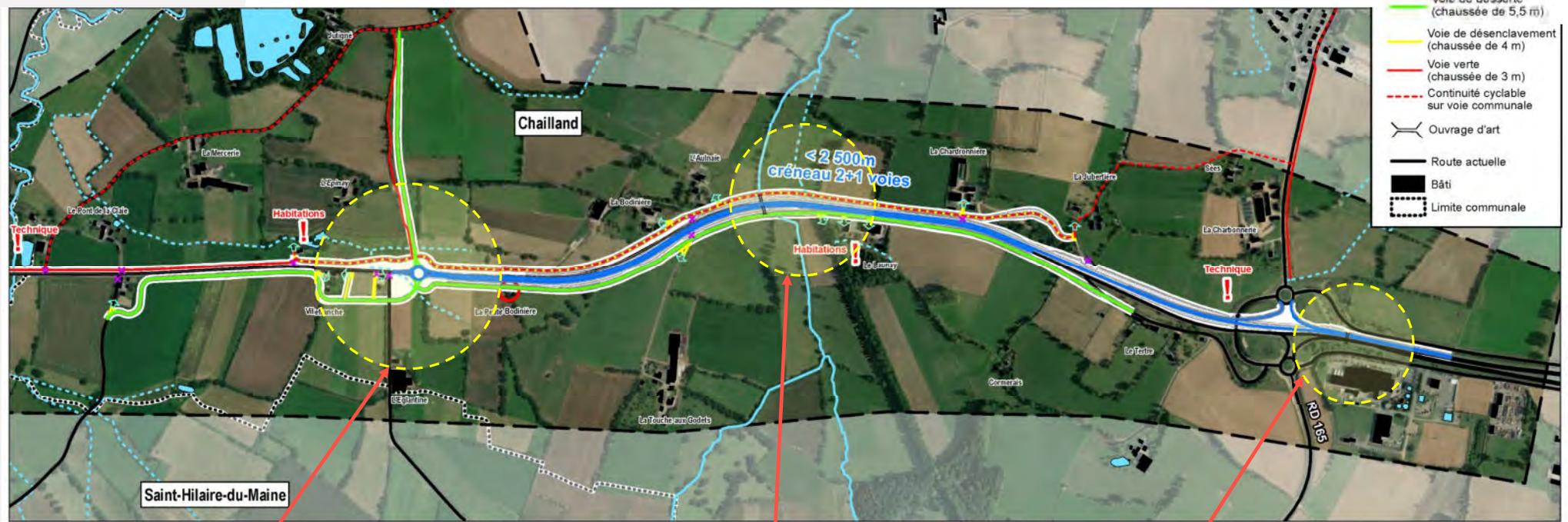
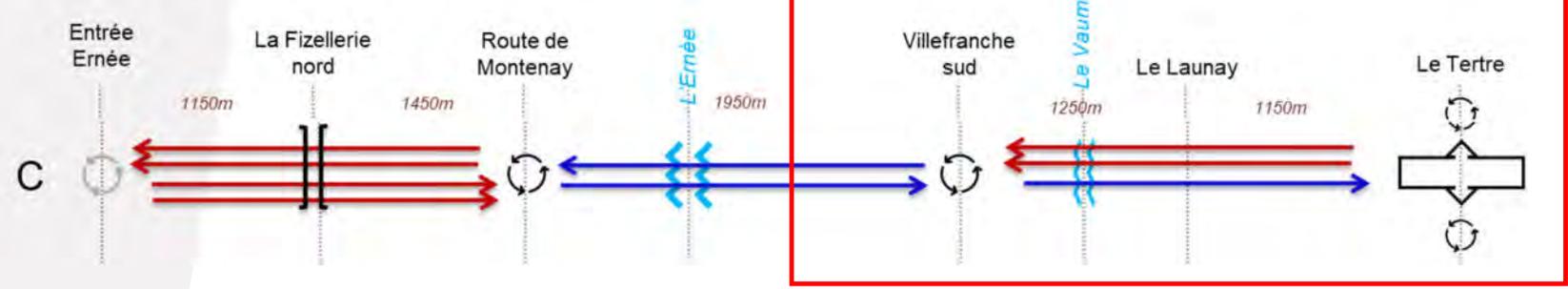
Création d'un passage supérieur franchissant la 2 x 2 voies au Nord de la Fizellerie

Carrefour giratoire route de Montenay

Aménagement d'une passerelle pour la voie verte pour le franchissement de l'Ernée

 Cette variante nécessite deux acquisitions : « Le Beray » et « La Petite Bodinière »

Variante C : Aménagement mixte : créneaux 2x2 au Nord et 2+1 au Sud



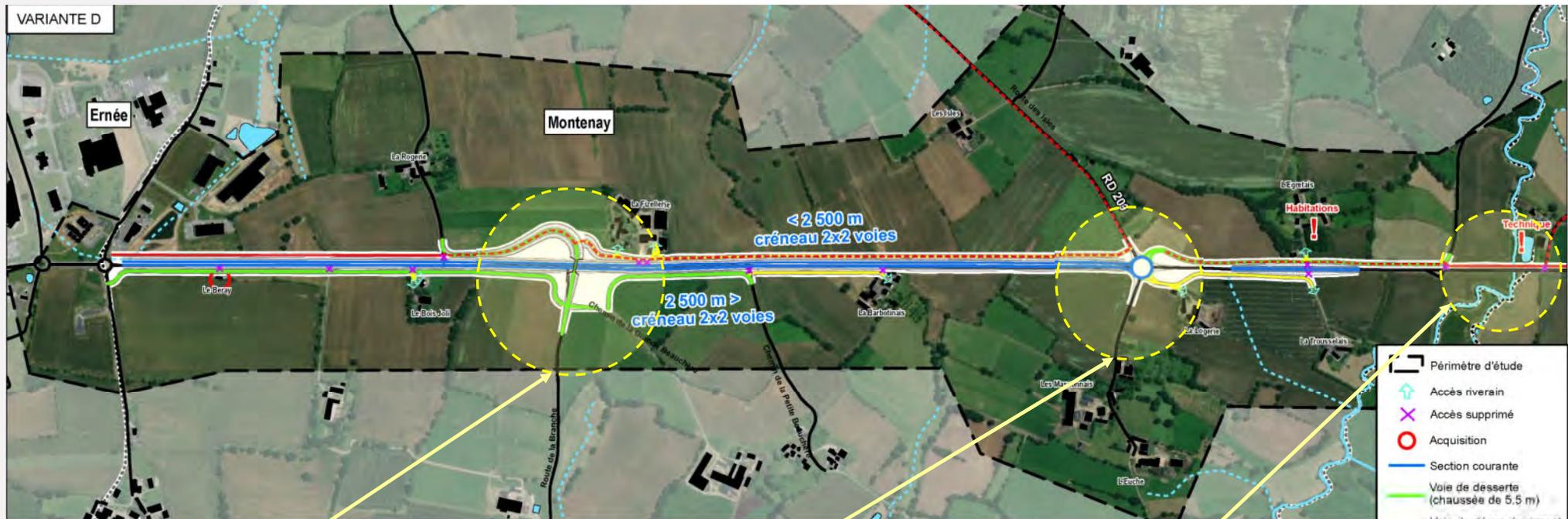
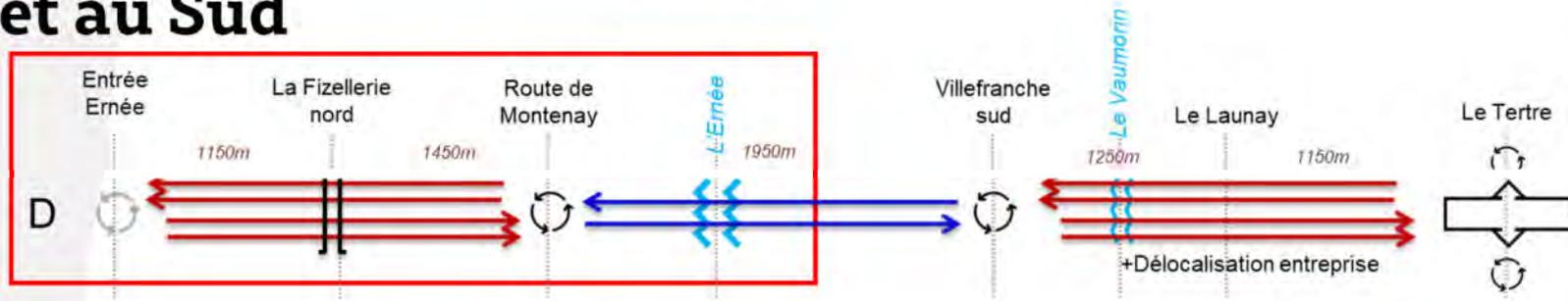
Carrefour giratoire au Sud de Villefranche

Prolongement amont et aval de l'ouvrage hydraulique sur le ruisseau du Vaumorin

Création d'un passage inférieur piétons sous la RD31 au sud de l'échangeur du Tertre

 Cette variante nécessite deux acquisitions : « Le Beray » et « La Petite Bodinière »

Variante D : Aménagement mixte : créneaux 2x2 au Nord et au Sud



Création d'un passage supérieur franchissant la 2 x 2 voies au Nord de la Fizellerie

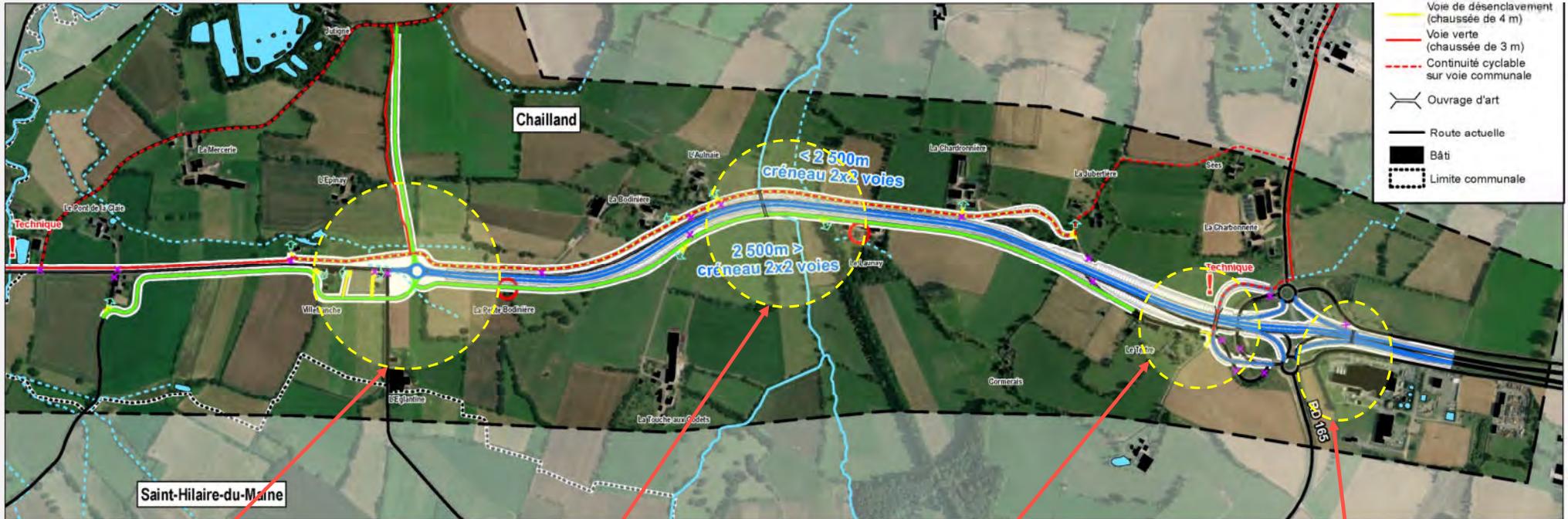
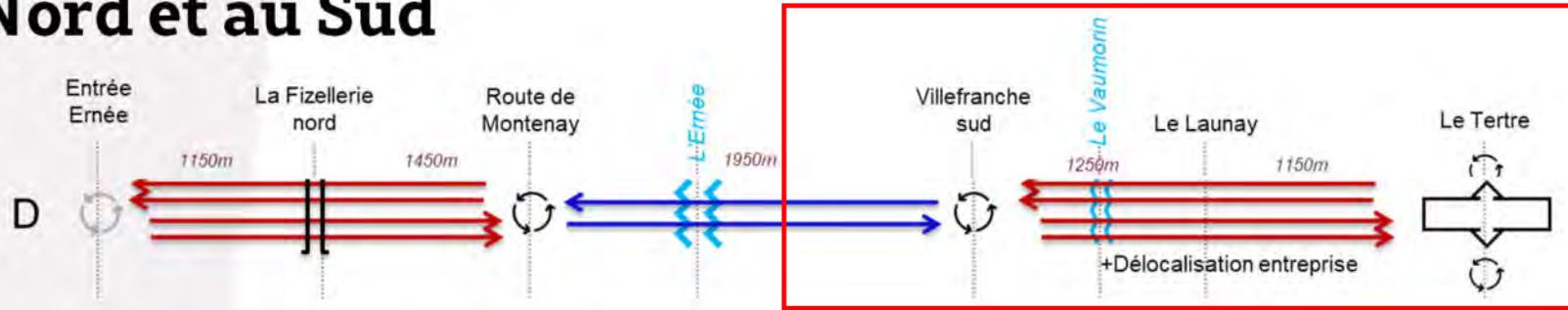
Carrefour giratoire route de Montenay

Aménagement d'une passerelle pour la voie verte pour le franchissement de l'Ernée

Cette variante nécessite :

- Trois acquisitions (« Le Beray », « La Petite Bodinière » et « Le Launay »)
- La délocalisation des Ets « Bocage Services Rossard »

Variante D : Aménagement mixte : créneaux 2x2 au Nord et au Sud



Carrefour giratoire au Sud de Villefranche

Prolongement amont et aval de l'ouvrage hydraulique sur le ruisseau du Vaumorin

Nouvel ouvrage en passage inférieur assurant la liaison est-ouest au nord de l'échangeur du Tertre

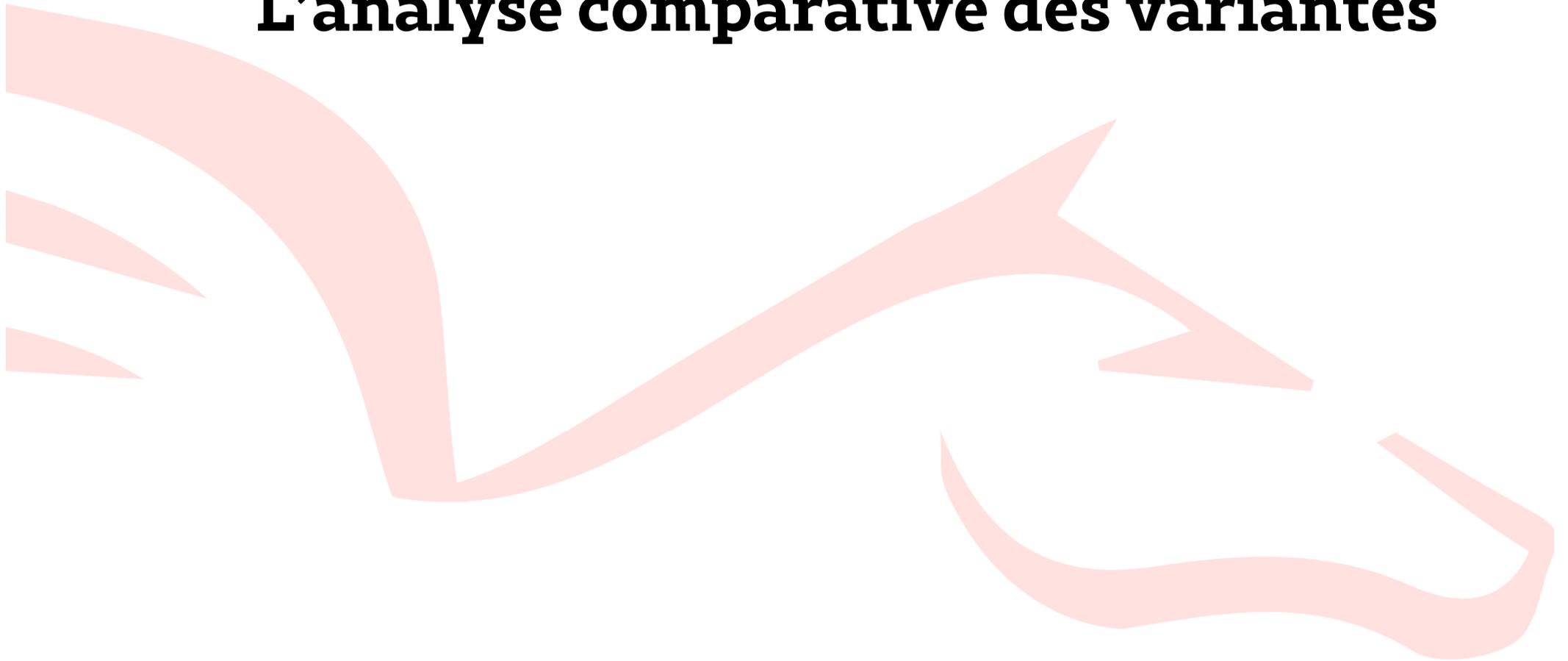
Création d'un passage inférieur piétons sous la RD31 au sud de l'échangeur du Tertre

Cette variante nécessite :

- Trois acquisitions (« Le Beray », « La Petite Bodinière » et « Le Launay »)
- La délocalisation des Ets « Bocage Services Rossard »



L'analyse comparative des variantes



Analyse comparative des variantes



La méthode de travail utilisée

Les variantes A, B, C et D ont été soumises à une analyse comparative. En effet, une infrastructure routière a des incidences positives ou négatives qu'il est nécessaire d'analyser.

A quoi sert une analyse comparative ?

L'analyse comparative des variantes se base sur une étude des impacts de chacune des variantes sur l'environnement, à travers les thématiques développées dans le diagnostic de l'état initial et recoupés avec les informations fournies lors des premiers ateliers de concertation d'octobre 2022.

Pour la majorité des thématiques, l'étude porte sur l'évaluation des impacts bruts, quantitative ou qualitative, c'est-à-dire sans mise en œuvre de mesures de réduction ou de compensation.



La variante 0 (sans aménagement) est analysée sur l'ensemble des thématiques au même titre que les autres variantes.

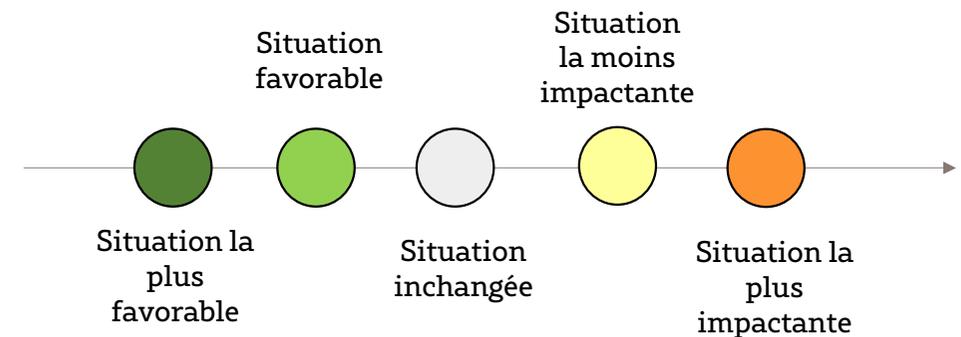
L'analyse multicritères est présentée sous forme de tableaux de synthèse permettant de comparer les différentes variantes.

Le but ? Proposer **une vision globale** de chaque variante face aux enjeux de l'environnement.

L'étude se conclut, pour chaque thématique, par une hiérarchisation des variantes selon l'échelle suivante :

Attribuer une couleur

Une couleur est attribuée pour chaque variante et chaque contrainte/sensibilité analysée, selon les effets du projet sur la contrainte en supposant la faisabilité de mesures de réduction.



Les critères sont appréciés selon des indicateurs (exprimés qualitativement ou quantitativement) et évalués à l'aide d'un code couleur. L'échelle de sensibilité varie de la couleur vert foncé (la plus favorable, impact positif) au orange (la moins favorable, impact fort).

Analyse comparative des variantes

Le milieu physique

Critères retenus pour la comparaison des variantes :

- Importance des mouvements de terre, des travaux de terrassement
- Volume de remblais/déblais associés
- Impact sur les zones inondables (surfaces impactées)
- Nouveaux ouvrages de franchissement
- Largeur des ouvrages hydrauliques

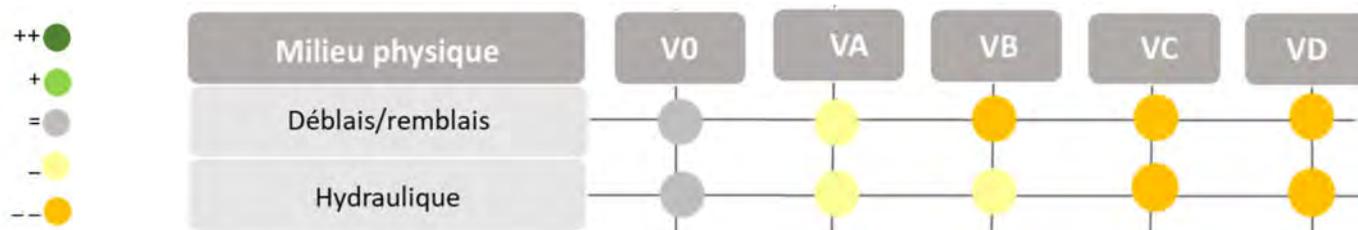
Déblais/remblais



Toutes les variantes vont nécessiter des mouvements de déblais/remblais. Les **1ères estimations** sont les suivantes :

	Déblais (m ³)	Remblais (m ³)	Total
Variante A	144 000	120 000	264 000
Variante B	256 000	187 000	443 000
Variante C	262 000	221 000	484 000
Variante D	430 000	268 000	698 000

Il s'avère que c'est la variante D qui nécessite le plus de déblais/remblais compte tenu des travaux de terrassement plus importants pour la réalisation des créneaux de dépassement à 2x2 voies et la création des ouvrages. Les travaux de terrassement seront dans tous les cas optimisés pour la variante qui sera retenue.



Hydraulique



La RD 31 compte actuellement **deux franchissements de cours d'eau**, réalisés par le biais d'ouvrages d'art (ouvrages arche).

Pour l'Ernée, le passage d'une voie douce nécessitera la modification du franchissement du cours d'eau, qui pourra vraisemblablement être réalisé à l'aide d'un encorbellement ou d'une passerelle. L'impact sur l'Ernée est donc identique quel que soit la variante.

Pour le Vaumorin, l'ouvrage de franchissement existant devra être prolongé sur une longueur plus ou moins importante selon les variantes.

Variante 0 (ouvrage actuel)	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
10 m	45 m	40 m	65 m	65 m

Pour chacune des variantes, il a été décidé de **préserver la vallée de l'Ernée** en ne réalisant pas de créneaux de dépassement au droit de son franchissement. Seule une voie douce est envisagée et pourra être réalisée quasi-intégralement dans l'emprise du remblai routier existant.

Cependant, les variantes ont un impact sur la zone inondable du Vaumorin, avec des similarités entre les variantes A et B d'une part (les moins défavorables, autour de 5 000 m² impactés), et entre les variantes C et D d'autre part (plus défavorables, autour de 8 000 m² impactés).

Analyse comparative des variantes

Le milieu humain

Critères retenus pour la comparaison des variantes :

- Nombre d'acquisitions d'habitations
- Desserte des pôles économiques majeurs
- Impact sur les entreprises locales
- Nombre d'exploitations et surfaces agricoles impactées
- Impact sur la desserte agricole



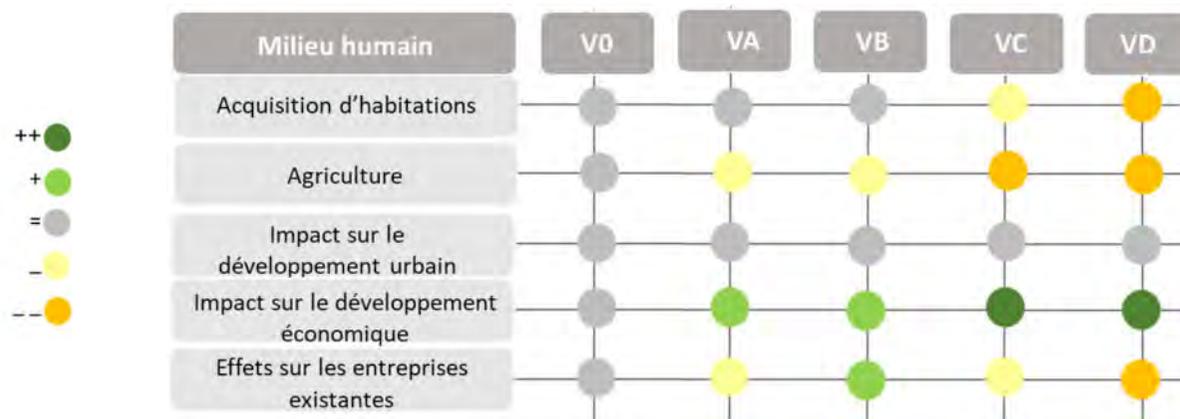
Habitat

Les variantes C et D nécessitent l'acquisition d'habitations : **2 pour la variante C** (lieux-dits « Le Beray et La Petite Bodinière »), **3 pour la variante D** (mêmes habitations auxquelles s'ajoute celle au lieu-dit « Le Launay »).

Impact sur le développement urbain et économique



Le projet permettra de renforcer et favoriser les échanges économiques vers les pôles majeurs de développement (Nantes, Laval, Saint Nazaire) par l'amélioration du confort d'usage de la route départementale.



Agriculture



Tous les aménagements proposés conduisent à **des emprises sur 17 exploitations**. Les surfaces impactées diffèrent en fonction des variantes :

- Variante A : 21,42 ha ;
- Variante B : 24,67 ha ;
- Variante C : 29,46 ha ;
- Variante D : 30,59 ha.

Les parcelles impactées sont en grande majorité exploitées en cultures céréalières ou en prairies temporaires.



Effets sur les entreprises existantes

Quelle que soit la variante, **la desserte de l'entreprise « Bocage Services Rossard » est modifiée :**

- Les variantes A et C suppriment l'accès direct et induisent un allongement de parcours ,
- La variante B propose la mise en place d'un tourne-à-gauche sécurisé vers l'entreprise,
- La variante D induit une relocalisation de l'entreprise.

Analyse comparative des variantes

Paysage et Patrimoine



Critères retenus pour la comparaison des variantes :

- Modifications des perceptions paysagères (effet sur la topographie, les écrans paysagers, création de nouveaux ouvrages d'art, ...)
- Périmètre de protection et co-visibilité avec un monument historique ou un site

Perceptions dans le paysage



Certaines composantes du projet auront des impacts sur les perceptions paysagères (modification de la topographie, suppression de haies, ouvrages d'art ...) en modifiant les points de vue, les ouvertures sur le paysage, les masques visuels existants, etc.

Les impacts sur la trame bocagère sont ainsi plus ou moins importants selon la variante, les variantes C et surtout D étant les plus impactantes.

L'impact sur le paysage varie en fonction de la nature des terrassements nécessaires à l'aménagement :

- Variantes A et B : Reprise dans leur ensemble des nivellements de la route existante avec quelques reprofilages pour la plupart en déblais.

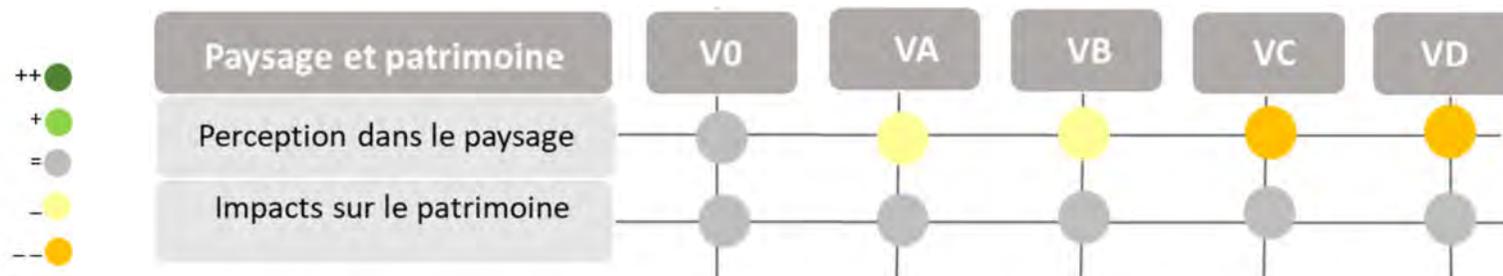
- Variante C et D : sont très impactantes en termes de reprofilage de la structure routière. Les tracés présentent de nombreux talus en remblais, surélevant ainsi la route vis-à-vis des paysages agricoles environnants. Si cette configuration peut avoir pour effet bénéfique des vues panoramiques depuis la route, elle constitue une rupture paysagère pour certaines habitations riveraines.

Les variantes A et B ne prévoient aucune construction d'ouvrage d'art (pas de passage supérieur ou inférieur). Les variantes C et D présentent l'impact le plus fort sur les perceptions paysagères avec la création d'un passage supérieur au niveau de la Fizellerie.



Impacts sur le patrimoine

Quelle que soit la variante, le projet n'impacte aucun périmètre de protection d'un monument historique ou d'un site, classé ou inscrit.



Analyse comparative des variantes



Cadre de vie

Critères retenus pour la comparaison des variantes :

- Impacts acoustiques : augmentation du niveau de bruit, nécessité de mise en place de protections acoustiques (type de protection, importance (nombre d'habitations concernées),
- Evolution de la qualité de l'air : comparaison des émissions en CO2 lié au trafic et des consommations en énergie (carburants des véhicules)
- Evolution des émissions lumineuses

Acoustique



Sont indiqués ci-après, le nombre de bâtis impactés en période diurne (niveaux sonores entre 55 et 75dB (A), le nombre de Points Noirs de Bruit (PNB, (LAeq(6h-22h)>70 dB(A)) et le nombre de maisons concernées par un dispositif de protection :

- Variante A : 16 habitations entre 55 et 75 dB(A) / 11 habitations avec un dépassement de seuil / 5 PNB identifiés/ isolation de façades pour 16 habitations ;
- Variante B : 19 habitations entre 55 et 75 dB(A) / 13 habitations avec un dépassement de seuil / 5 PNB identifiés / isolation de façade pour 18 habitations ;

- **Variante C** : 18 habitations entre 55 et 75 dB(A) / 16 habitations avec un dépassement de seuil / 3 PNB identifiés / Isolation de façades pour 19 habitations / **acquisition de 2 habitations** ;
- **Variante D** : 17 habitations entre 55 et 75 dB(A) / 12 habitations avec un dépassement de seuil / 3 PNB identifiés / Isolation de façades pour 15 habitations / **acquisition de 3 habitations**.

Qualité de l'air, émissions en CO2 et consommations en énergie



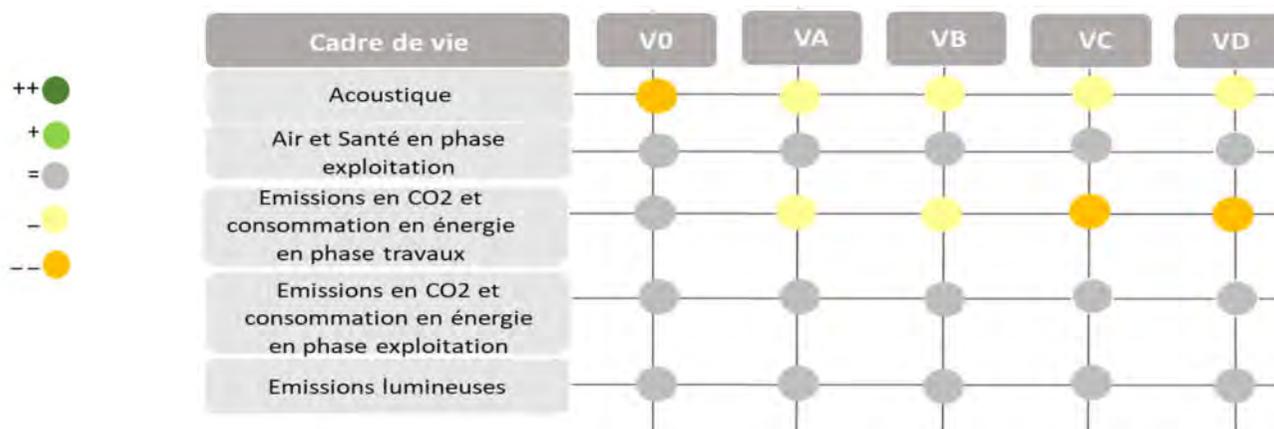
Emissions en CO2 plus importantes en phase chantier pour les variantes C et D du fait des mouvements de terre plus importants

Émissions similaires pour la phase exploitation (pas d'augmentation du trafic induit par le projet, quelle que soit la variante).

Nuisances lumineuses



Pas d'émissions lumineuses supplémentaires, situation identique à l'existant.



Analyse comparative des variantes

Milieu naturel



Critères retenus pour la comparaison des variantes :

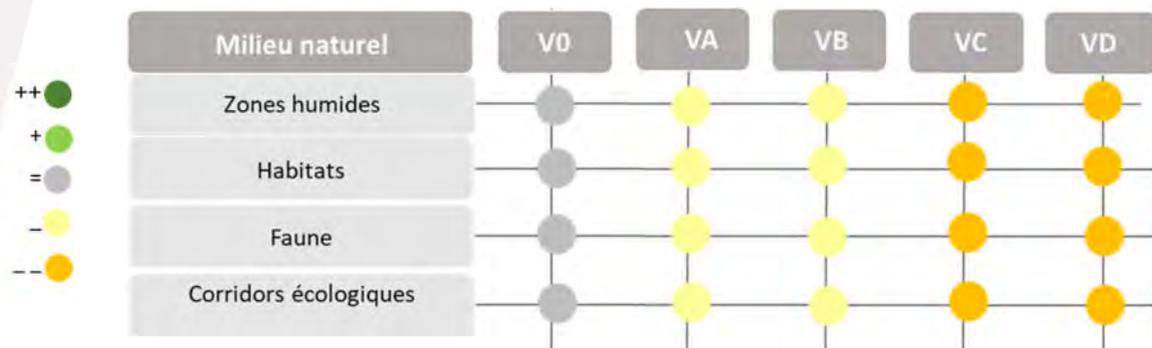
- Surfaces de zones humides impactées
- Surfaces d'habitats naturels à intérêt impactées
- Identification des espèces concernées par la destruction de leur habitat
- Niveau d'atteinte aux corridors écologiques

Zones humides



Quelle que soit la variante, l'impact sur les zones humides est à prendre en considération. Toutefois, les **surfaces concernées sont bien supérieures pour les variantes C et D :**

- Variante A : 11,70 ha ;
- Variante B : 12,67 ha ;
- **Variante C : 14,66 ha ;**
- **Variante D : 14,76 ha.**



Habitats naturels et faune



Les habitats naturels à intérêt touchés par les variantes sont :

- Les prairies humides eutrophes : entre 2,35 et 2,63 ha.
- Les prairies à Jonc acutiflore : entre 0,04 et 0,09 ha.
- Chacune des variantes impacte environ 2 km de haies.

Les espèces concernées sont les suivantes : Fauvette des jardins, Chardonneret élégant, Tarier pâtre, Tourterelle des bois, Linotte mélodieuse, Pic épeiche, Grenouille agile, Lézard des murailles, Couleuvre d'Esculape, Campagnol amphibie, Campagnol agreste, Criquet ensanglanté, Grand capricorne, Pique-prune, chiroptères. Les **variantes C et D impliquent une destruction d'habitats d'espèces plus importantes.**

Corridors écologiques



L'élargissement du franchissement de la vallée du Vaumorin, nécessaire pour les 4 variantes impacte un corridor fonctionnel utilisé par plusieurs espèces et implique la destruction d'un habitat à campagnol amphibie (espèce protégée).



Un dossier de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées sera nécessaire.

Analyse comparative des variantes



Critères retenus pour la comparaison des variantes :

- Modification de la sécurité et du confort pour les usagers
- Evolution prévisible du trafic
- Incidence sur les temps de parcours
- Prise en compte des modes actifs
- Impacts sur les accès à la RD31 et allongement de parcours

Fonctionnalités

Sécurité routière, confort de l'usager



La **variante D** consistant à aménager des créneaux de dépassement à 2 x 2 voies, **s'avère être la plus avantageuse** en termes de sécurité et de confort pour l'utilisateur avec un itinéraire plus homogène, l'absence de tourne-à-gauche, un passage dénivelé au croisement avec la Route de la Branche, la suppression de tous les accès directs aux parcelles agricoles.

Trafic



Les **aménagements prévus** sur la RD31 dans les quatre scénarios ne devraient **à priori pas influencer sur le niveau du trafic sur la RD31**. Les trafics aux horizons 2030 (mise en service) et 2050 (+ 20 ans) seront identiques quelle que soit la variante :

- Trafic 2030 : 8 500 TV/j (+0,1% de trafic /fil de l'eau lié au regroupement d'accès),
- Trafic 2050 : 9 250 TV/j (+0,1% de trafic /fil de l'eau lié au regroupement d'accès)

Modes actifs

Toutes les variantes prennent en compte et sécurisent les modes actifs (création de voies douces) et créent une aire de covoiturage.

Rétablissement

Plusieurs accès seront supprimés. Leur nombre varie de 17 pour la variante A, 20 (variantes B et C) à **30 pour la variante D**. Les voies de desserte et de désenclavement permettront de les rétablir. Ces voies de rétablissement seront regroupées aux points d'échanges sécurisés (carrefours giratoires).

Temps de parcours



A l'exception de la variante A (pas de créneaux de dépassement), toutes les variantes améliorent le temps de parcours. Même si le gain de temps est très faible, **c'est la variante D qui optimise le plus le temps de parcours** (environ 30 secondes dans chaque sens).

Fonctionnalité	V0	VA	VB	VC	VD
Sécurité routière, confort	●	●	●	●	●
Temps de parcours	●	●	●	●	●
Trafic	●	●	●	●	●
Fluidité	●	●	●	●	●
Modes actifs	●	●	●	●	●
Rétablissement	●	●	●	●	●
Covoiturage	●	●	●	●	●

Legend: ++ ● (dark green), + ● (light green), = ● (grey), - ● (yellow), -- ● (orange)

Analyse comparative des variantes

Emprises et coût du projet



Critères retenus pour la comparaison des variantes :

- Surfaces et couts nécessaires à la réalisation du projet
- Coûts des études, des acquisitions foncières, des travaux

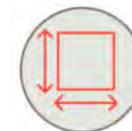
Coût du projet



Le cout présenté ci-après prend en compte le montant des études, des travaux et les acquisitions (estimation base septembre 2023).

Cette estimation financière n'inclut pas le coût des mesures environnementales.

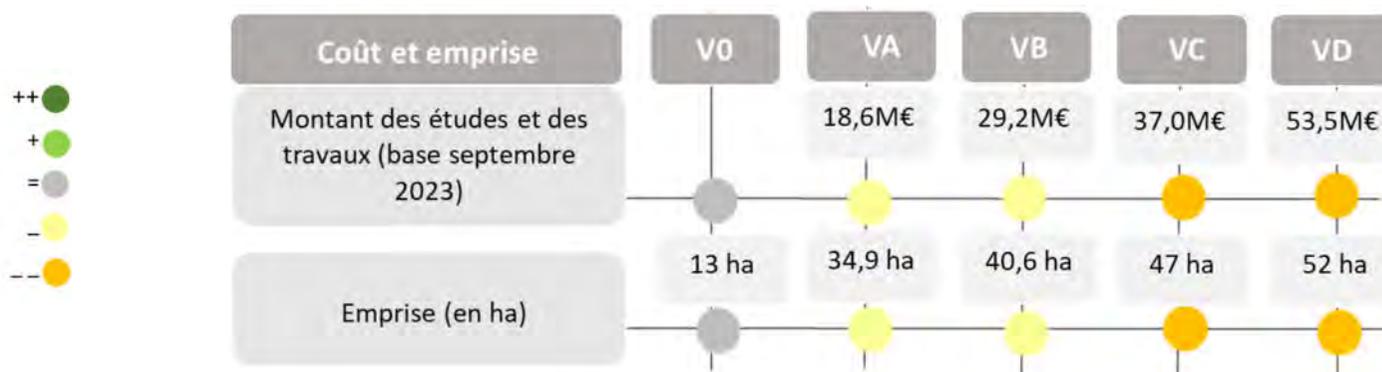
Emprises du projet



Les emprises sont les suivantes :

- Variante A consistant à sécuriser l'axe existant est celle qui nécessite le moins d'emprise : 34,94 ha ;
- Variante B : consistant à créer un créneau de dépassement à 2 voies x 1 voie sur les sections au nord et au sud de la vallée de l'Ernée représente une emprise de 40,62 ha ;
- Variante C : consistant à créer un créneau à 2x2 voies au nord et un créneau de dépassement 2 voies x1 voie au sud, ainsi qu'un ouvrage d'art avec déblais et remblais, totalise une emprise de 47,05 ha, soit 12, 11 ha de plus que la variante A.
- **Variante D** : consistant à créer un créneau à 2x2 voies au nord et au sud ainsi que plusieurs ouvrages d'art, est la solution la plus consommatrice d'emprise avec **52,01 ha**, soit 17,07 ha de plus que la variante A.

En toute logique, **la variante D est la plus impactante en termes d'emprise foncière.**



Analyse comparative des variantes

La synthèse comparative



	Critère	Variante 0	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Milieu Physique	Déblais/remblais					
	Hydraulique					
Milieu humain	Acquisition d'habitations					
	Agriculture					
	Impact sur le développement urbain					
	Impact sur le développement économique					
	Effet sur les entreprises existantes					
Paysage et patrimoine	Perception dans le paysage proche et éloigné					
	Patrimoine					
Cadre de vie	Acoustique					
	Qualité de l'air en phase exploitation					
	Emissions en CO2 et consommation en énergie en phase chantier					
	Emissions en CO2 et consommation en énergie en phase exploitation					
	Emissions lumineuses					
Milieu naturel	Zones humides					
	Habitats/Flore					
	Faune					
	Corridors écologiques					
Fonctionnalités	Sécurité routière, confort de l'utilisateur					
	Temps de parcours					
	Trafic journalier					
	Fluidité					
	Modes actifs					
	Rétablissement					
	Covoiturage					
Emprise	Emprise projet					
Coût	Coût					

Ce qu'il faut retenir de l'analyse multicritère :

- Des variantes A et B moins impactantes en termes environnemental, de cadre de vie, d'agriculture.
- Des variantes C et D plus fonctionnelles en termes de sécurité et confort, de temps de parcours



Les prochaines étapes du projet



Les prochaines étapes du projet



➔ L'aménagement de la RD31 sera mis en œuvre au terme d'un processus réglementaire de plusieurs années, alternant des phases d'études et des temps de concertation et d'échange.



Concertation sur la variante retenue

2024



Enquête publique et bilan de concertation

2025



Déclaration d'utilité publique et autorisation environnementale

2026/2028



Démarrage des travaux

2030

La variante retenue sera étudiée plus finement au niveau des études techniques afin de définir précisément les caractéristiques de l'aménagement.

L'ensemble des effets du projet sera défini en détail, des mesures permettant d'éviter, de réduire ou - en dernier recours - de compenser les impacts seront étudiées.

C'est à ce stade que sera produite l'étude d'impact du projet qui sera soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale avant d'être présentée au public dans le cadre de l'enquête publique.

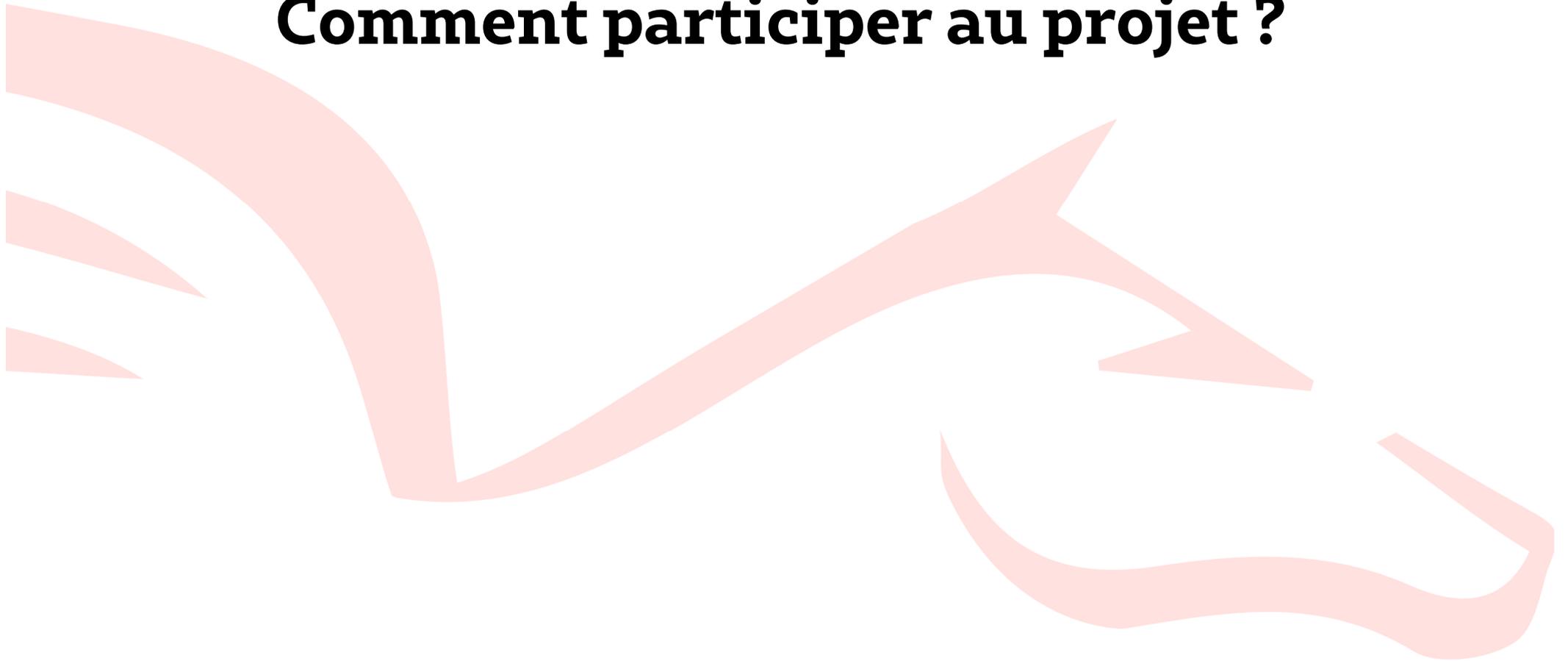
1 L'enquête publique : une fois le projet d'aménagement conçu en détail, une procédure d'enquête publique sera menée. Le dossier sera exposé au public qui pourra alors s'exprimer sur l'utilité publique du projet.

2 Avant les travaux, la déclaration d'utilité publique : au terme du processus, si l'ensemble des éléments est favorable, le préfet, représentant l'État, déclarera le projet d'utilité publique. Des études de définition très fines de l'ouvrage routier, dites études de projet, seront menées à bien.

3 L'autorisation environnementale : en prolongement des dispositions prévues dans l'étude d'impact, le maître d'ouvrage déposera une demande d'autorisation environnementale. Le dossier, qui fera l'objet d'une nouvelle enquête publique, présentera dans le détail les mesures prises pour la préservation de la ressource en eau (modalités de recueil et de traitement des eaux de chaussée), des milieux aquatiques (prise en compte des zones humides en particulier) et des espèces protégées.



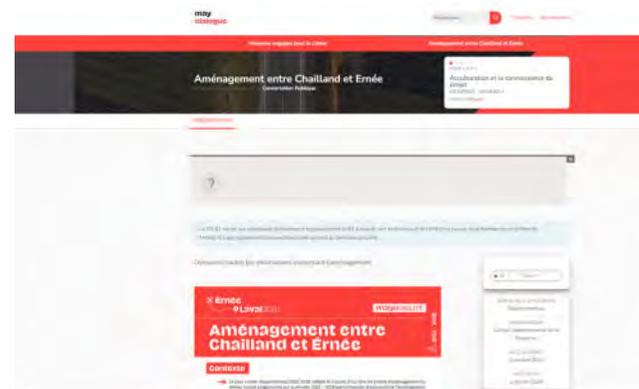
Comment participer au projet ?



Comment participer au projet et donner votre avis ?



- La réunion publique
- Donnez votre avis du 8 décembre 2023 au 22 janvier 2024 (pendant 6 semaines) sur :
 - Les registres en mairie d'Ernée, Montenay, Chailland, Saint Hilaire du Maine, à la communauté de communes de l'Ernée et à l'Hôtel du Département
 - le site internet : <https://www.registredemat.fr/rd31-chailland-ernee>



Annexes



Les enjeux du territoire

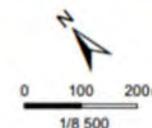
Des enjeux environnementaux variés



Département de la Mayenne
RD 31 CHAILLAND - ERNÉE
Etudes préalables à la Déclaration d'Utilité Publique

Synthèse des enjeux écologiques

planche 1/3



sources : SCE, BD TOPO / BDORTHO IGN



Auteur: ACE

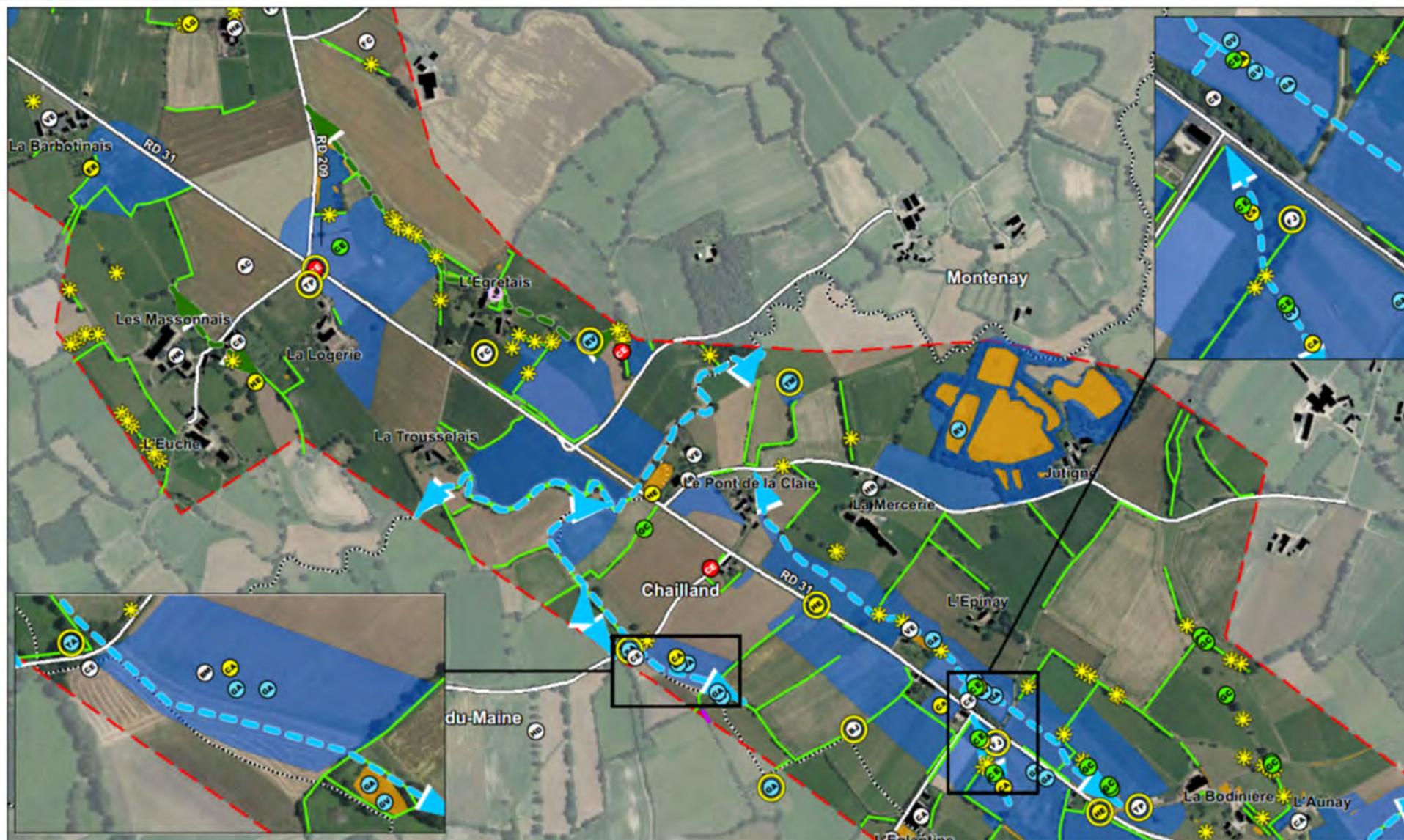
Date : 27/10/2022

Etude : 210368

210368_Synthese_enjeu_ecolo_pi1.mxd

Les enjeux du territoire

Des enjeux environnementaux variés



Département de la Mayenne
RD 31 CHAILLAND - ERNÉE
Etudes préalables à la Déclaration d'Utilité Publique

Synthèse des enjeux écologiques

planche 2/3



0 100 200m
1/8 500



Auteur: ACE

Date: 27/10/2022

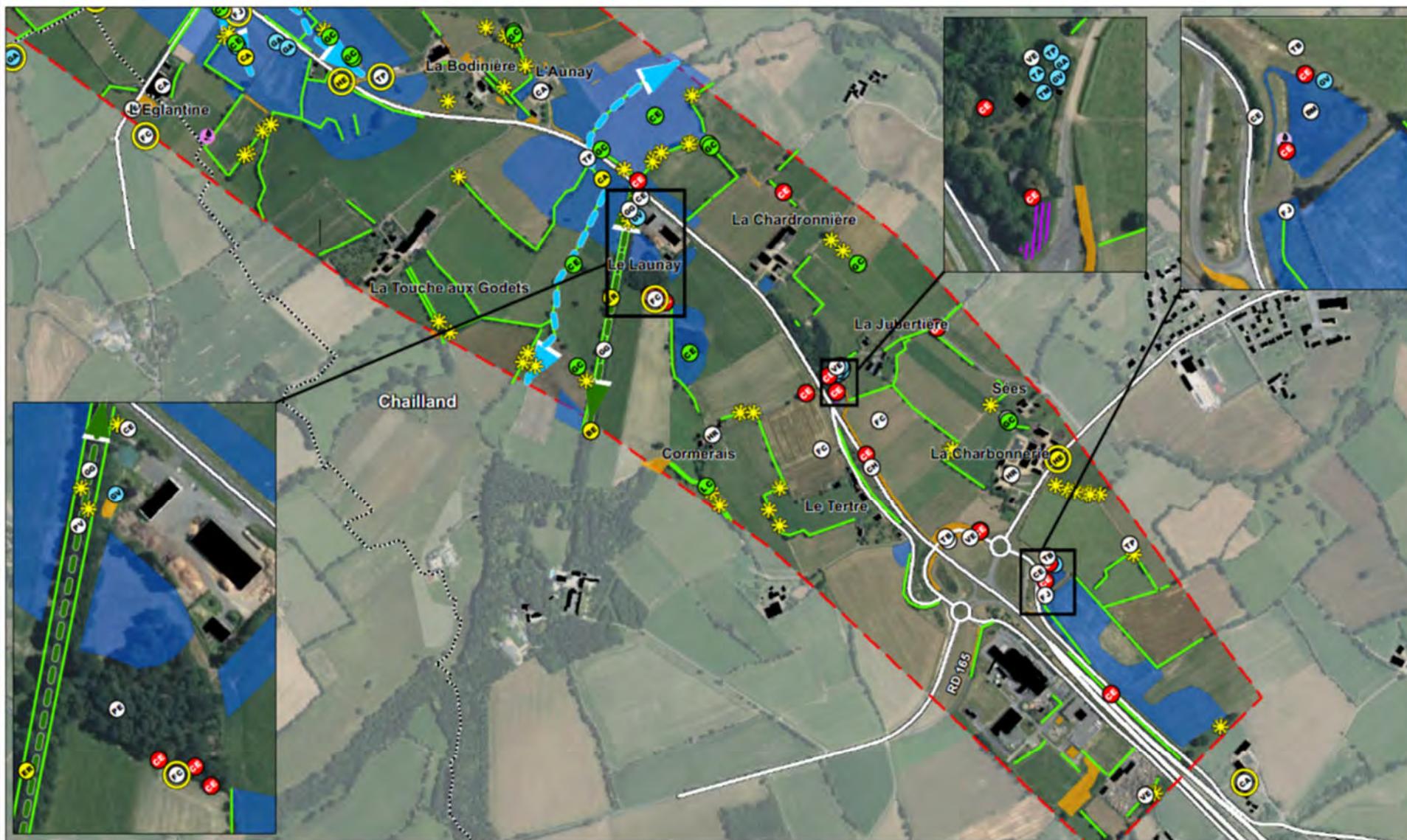
Etude : 210368

210368_Synthese_enjeu_ecolo_p2.mxd

source : ortho IGN

Les enjeux du territoire

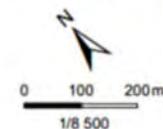
Des enjeux environnementaux variés



Département de la Mayenne
RD 31 CHAILLAND - ERNÉE
Etudes préalables à la Déclaration d'Utilité Publique

Synthèse des enjeux écologiques

planche 3/3



Auteur: ACE

Date: 27/10/2022

Etude : 210368

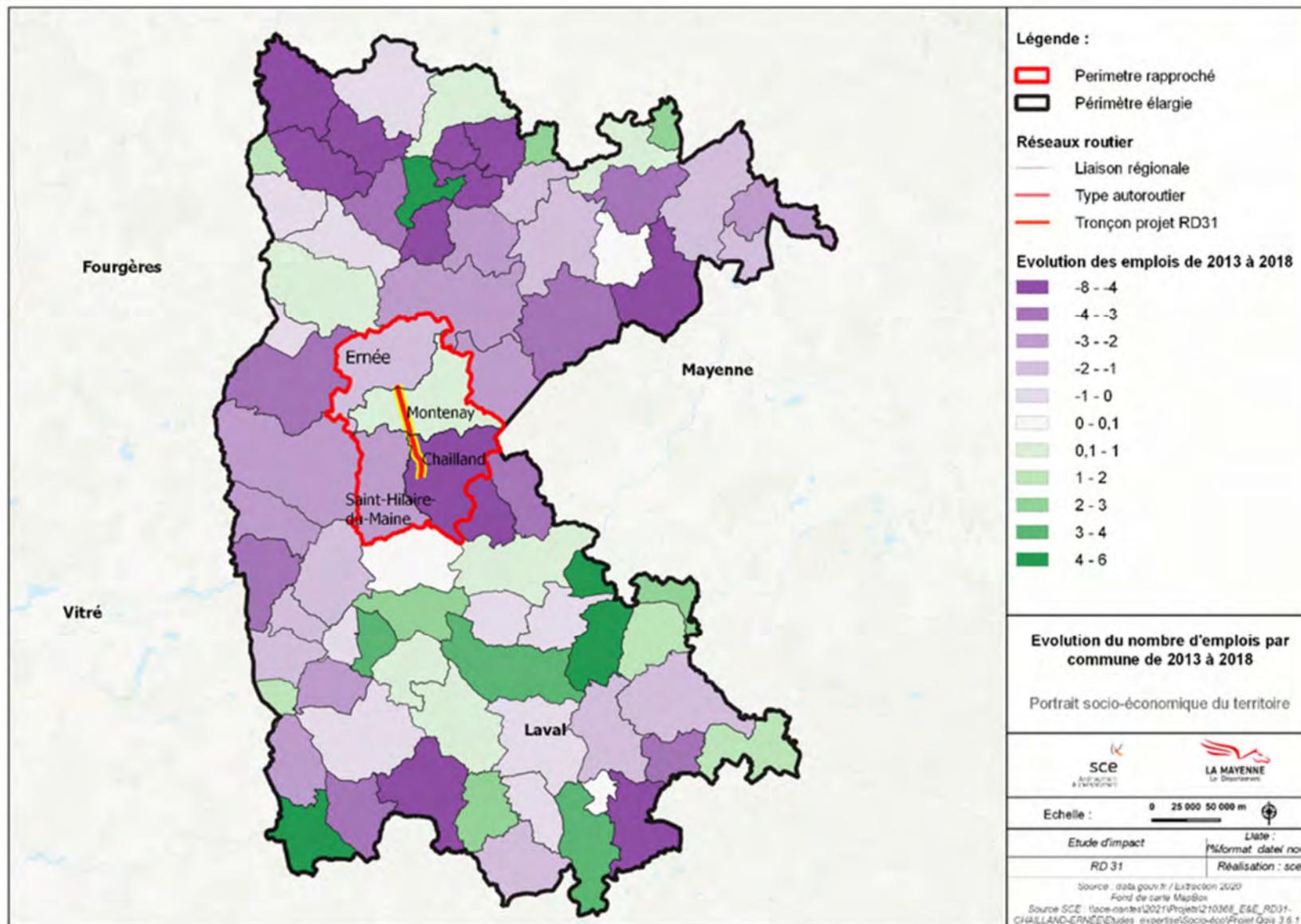
210368_Synthese_enjeu_ecolo_pi3.mxd

source : SCE, BD TOPO / BD ORTHO IGN

Les enjeux du territoire

Enjeux socio-économiques

Activités économiques

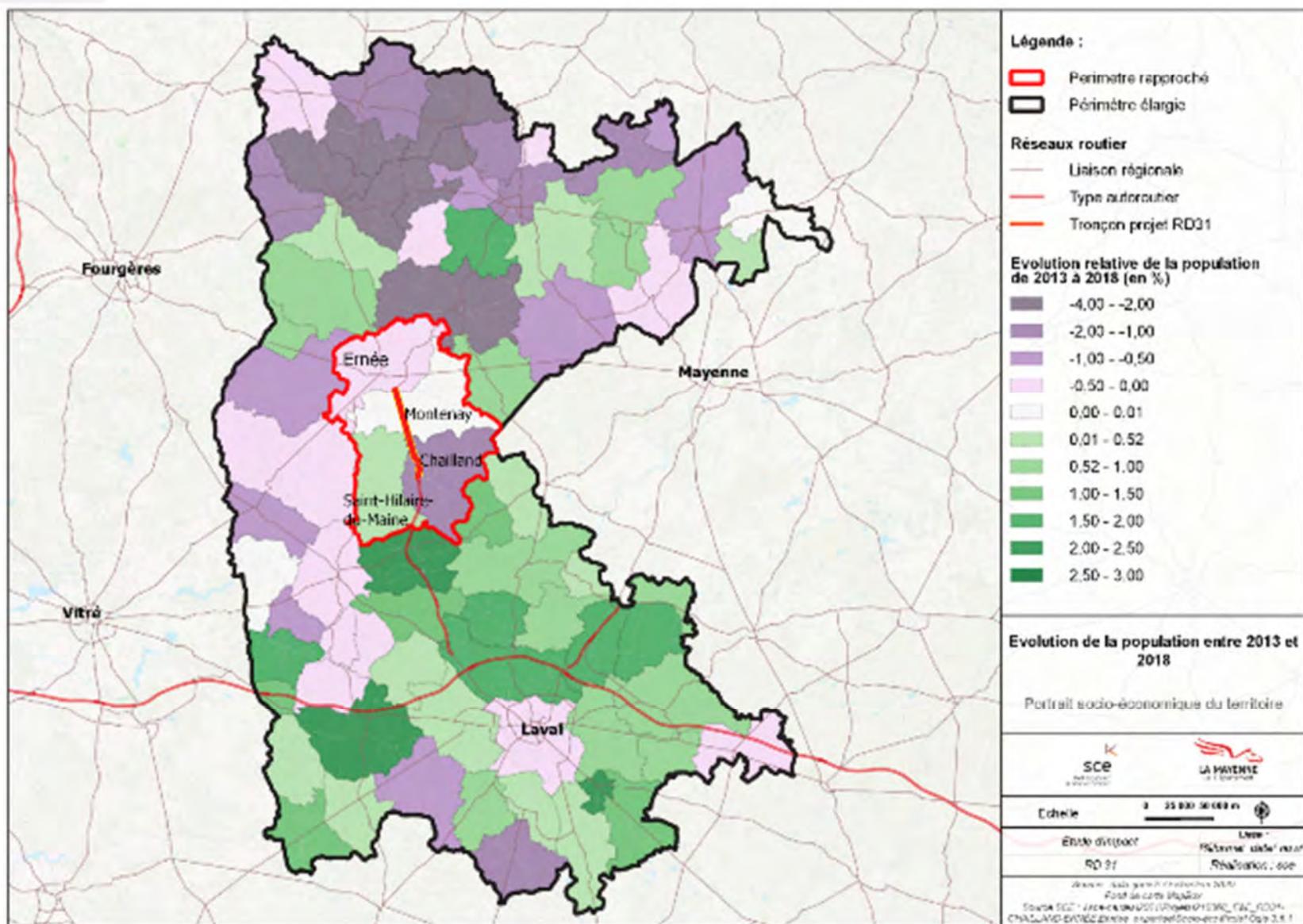


Evolution des emplois de 2013 à 2018 dans le périmètre élargi de la zone d'étude

Les enjeux du territoire

Enjeux socio-économiques

Démographie

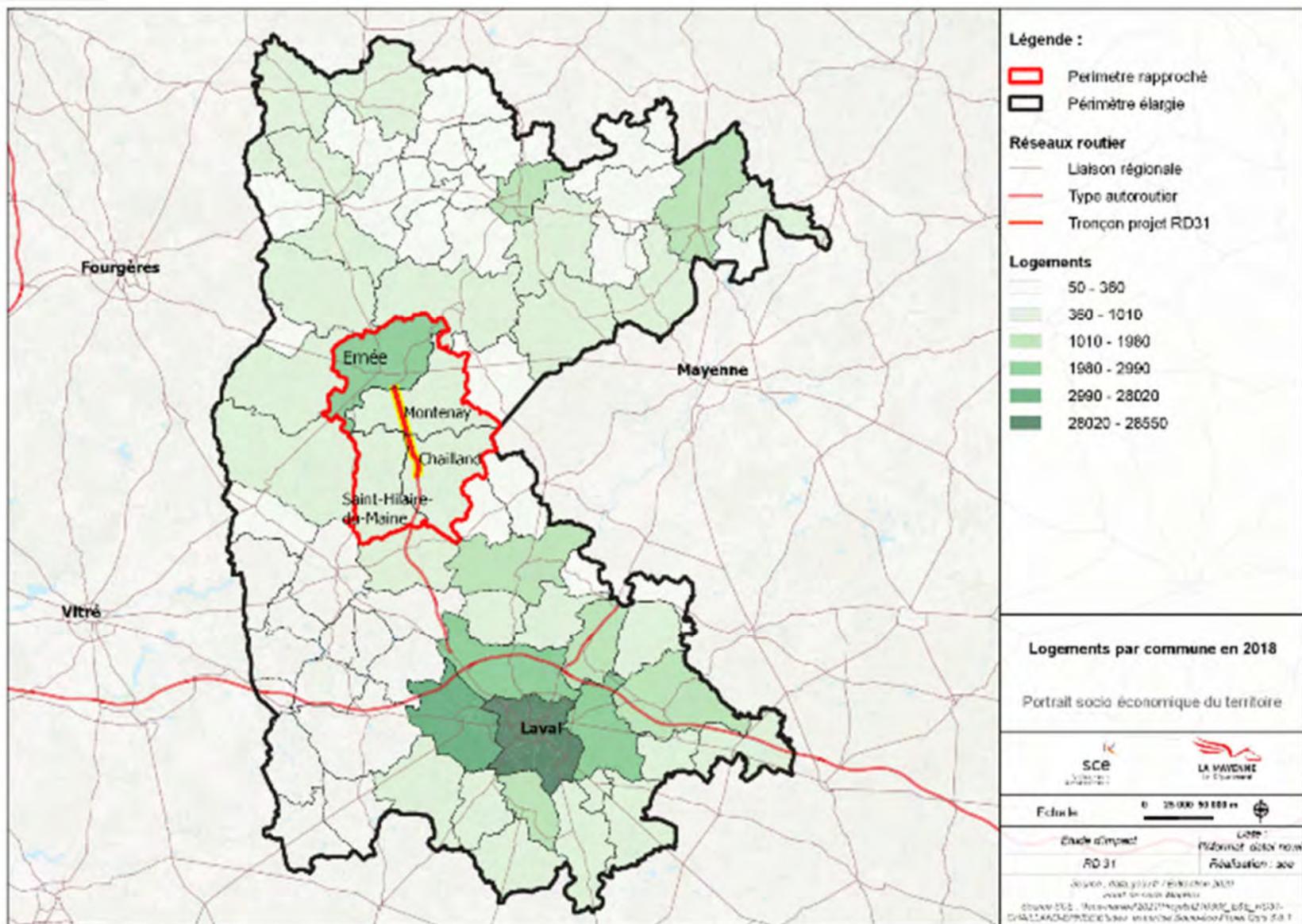


Variation annuelle de la population entre 2013 et 2018 en nombre d'habitants (INSEE)

Les enjeux du territoire

Enjeux socio-économiques

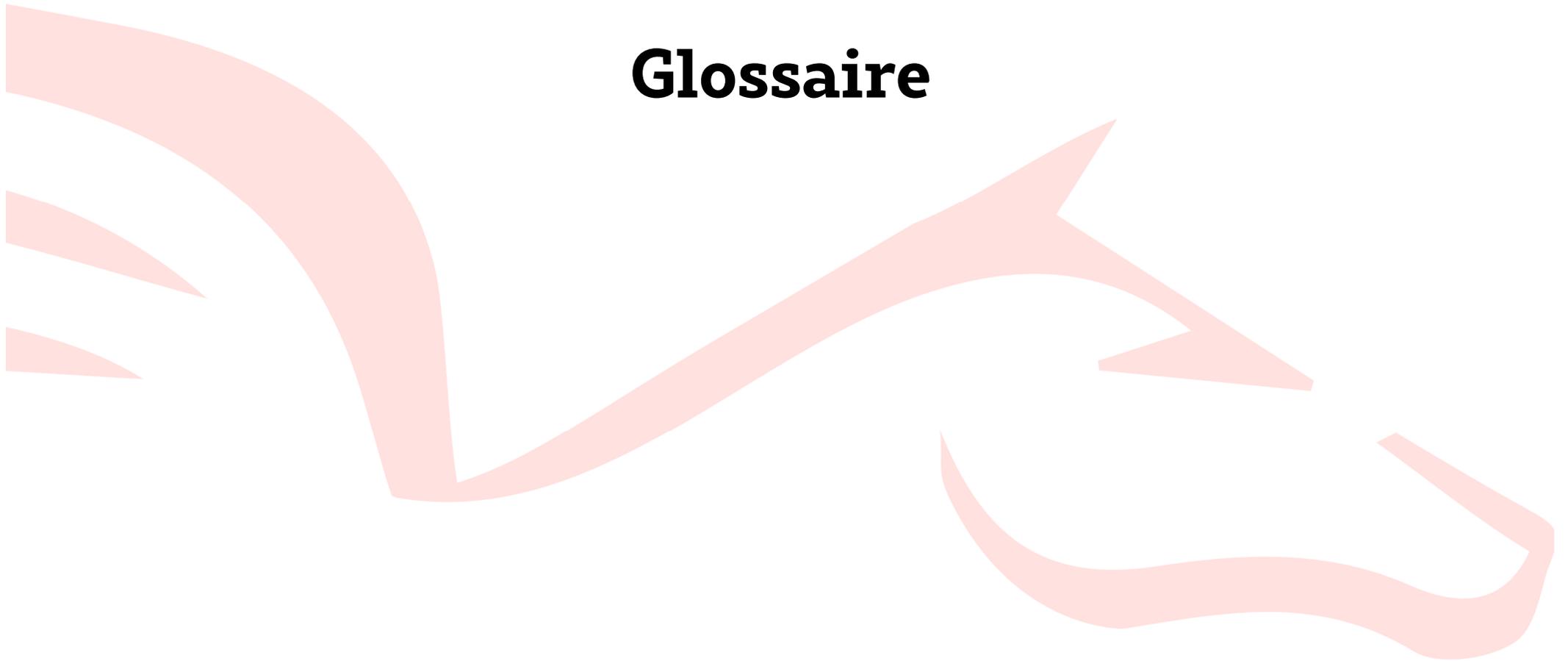
Habitat/Logement



Nombre de logements par commune en 2018



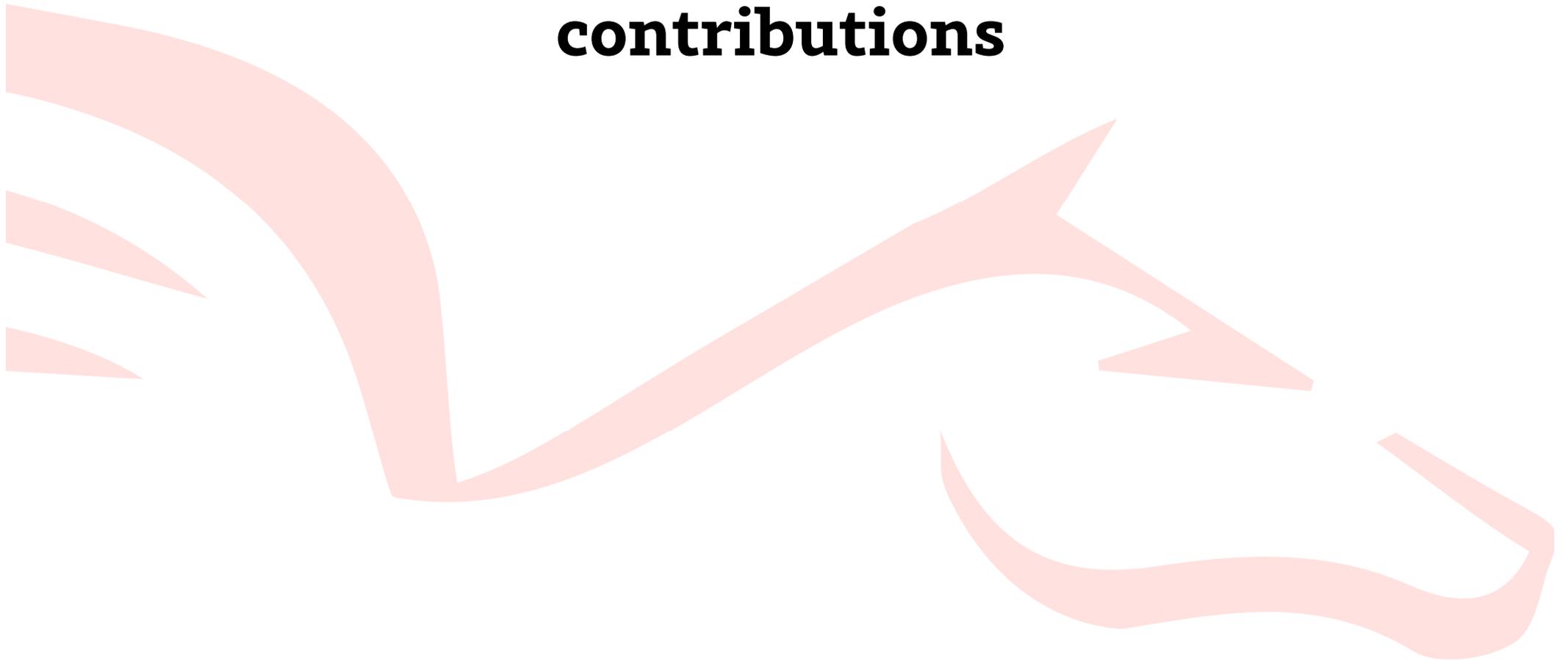
Glossaire



- Accident corporel : accident survenu sur une voie ouverte à la circulation publique, ayant impliqué un véhicule routier et ayant occasionné au moins une victime.
- Accident grave : accident avec au moins un blessé hospitalisé (victime hospitalisée plus de 24 heures).
- Accident mortel : accident avec au moins une personne tuée (personne qui décède du fait de l'accident, sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident)
- BAAC : Base de données Annuels des Accidents corporels de la Circulation routière
- COVNM : Composé organique volatil non méthanique
- ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique pour la Faune et la Flore.
- PLUI : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
- SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable
- SCOT : Schéma de Cohérence Territorial
- TMJO: Trafic Moyen Journalier Ouvrable (présence des véhicules mesuré le lundi, mardi, mercredi, jeudi et vendredi)



Annexe 2 : Ensemble des contributions



Numéro Obs	Modérée	Origine	Date	Prénom Nom	Observation
1		Registre Dématérialisé	08/12/2023 10:56:53	Anonyme	Essai Moa
2		Registre Dématérialisé	08/12/2023 21:02:46	Jean Claude FREARD	Bonjour Dans la variante 1, qu'est ce qui est prévu comme voie verte pour les vélos dans la zone de la vallée de l'Ernée ? Il ne faut pas que ce soit uniquement l'élargissement de la route pour faire un couloir dédié sans séparation avec les voies dédiées aux véhicules automobiles !
3		Registre Dématérialisé	17/12/2023 08:33:59	Anonyme	La proposition B sera le mieux il ne faut pas supprimer la sorti du pond de la claie entre chailland et ernee
4		Registre Dématérialisé	17/12/2023 09:57:25	Jean Yves Barrier	Ayant assisté aux réunions publiques et ateliers qui ont ponctué la mise en place du projet d'aménagement de la RD31, je ne peux que constater que les variantes C et D, et dans une moindre mesure la variante B, de cet aménagement cumulent plusieurs inconvénients : -Elles coûtent cher. Alors qu'il est évident qu'il faut économiser des deniers publics qui seraient fort utiles pour financer d'autres projets. -Elles sont gourmandes en espace, consommant des terrains qui devraient conserver leur usage agricole. On sait en outre aujourd'hui (enfin!) qu'une artificialisation importante des sols est néfaste à bien des égards. -La RD31, une fois aménagée, risque d'attirer un nombre important de véhicules venant de la région de Fougères. Est-ce qu'une portion à 2 voies encadrée par 2 tronçons à 3 ou 4 voies ne risque pas de créer un goulot d'étranglement provoquant des encombrements (que nous n'avons pas aujourd'hui sur notre route à 2 voies) aux heures de grande circulation ? La RD31 entre Ernée et Chailland doit être sécurisée. Il me semble que la variante A répond à cet objectif avec un coût maîtrisé et un impact limité sur l'environnement.
5		Registre Dématérialisé	29/12/2023 08:40:55	Cyclocoop	L'association Cyclocoop promeut le développement de quelques déplacements quotidiens à vélo sur Ernée et le Nord-Mayenne. A ce titre, elle prend connaissance avec intérêt de la création d'une liaison mode doux (partagée motorisée ou voie verte partagée avec piéton) entre l'échangeur du Tertre (Chailland) et le rond-point Brimmonnière/Querminais (entrée sud Ernée, avant le rond-point RD31/RD131/ Pour autant il est étonnant que la mobilité douce ne soit pas énoncée dans les 3 objectifs mis en avant par le porteur de projet. Un avis plus circonstancié sera élaboré d'ici le 22 janvier au travers d'une réunion en distanciel ouverte aux adhérents actuels et nouveaux adhérents. Pour y participer: - adhésion à Cyclocoop: https://www.helloasso.com/associations/cyclocoop/adhesions/cyclocoop-section-erne-53 - choix de vos dates de disponibilités: https://framadata.org/399aIGMpMkeKbPNx
6		Registre Dématérialisé	29/12/2023 15:50:35	Anonyme	Clairement il y a un rejet de la mise à 2x2 voies des 7kms... Mais que dire de la variante D de l'actuelle concertation qui revient à mettre 5 des 7 kms en 2x2 voies ? Largement inutile pour gagner du temps puisque coupée par deux ronds-points ... Le conseil général pourrait il préciser quelle distance il faut en sortie de rond-point pour atteindre le 110 km/h en appuyant raisonnablement sur l'accélérateur ? Variante D ? 70% (5/7 ème) du coût, de la surface de bitume, des remblais/déblais de l'option 2x2 voies pour accélérer entre des ronds-points distant de 2,5 kms. Ridicule (à part pour les dividendes versées aux actionnaires des géants du BTP). Mettons l'argent et les emplois sur des activités/ emplois plus utiles !

Numéro Obs	Modérée	Origine	Date	Prénom Nom	Observation
7		Registre Dématérialisé	31/12/2023 15:11:53	Aurélie JAMET	Bonjour, Lors de la présentation j'ai constaté à plusieurs reprises qu'il figurait un point d'exclamation sur ma maison. Qu'est ce que cela signifie ? De plus comment voyer vous ma sortie de maison ? Je ne vous pas en quoi un rond point à ce niveau là serait un point positif. La durée des travaux serait d'environ 2 ans, est ce que cela en vaut la peine pour gagner 30 sec. Qu'elle serait les modalités pour me faire racheter ma maison ? Dans l'attente de votre retour, Cordialement, Mme JAMET.
8		Registre Dématérialisé	02/01/2024 22:03:33	Anonyme	la RD31 fait Laval-Erneé-Landivy. Il serait judicieux que le projet de sécurisation de la portion Chailland-Erneé couvre, pour les cyclistes, la portion entre l'entrée d'Ernée et l'avenue Aristide Briand. Dans le projet présenté, la voie douce s'arrête au premier rond point à l'entrée d'Ernée en venant de Laval/Chailland.
9		Registre Dématérialisé	07/01/2024 13:24:56	Anonyme	Les passages sous chaussée prévus pour les 4 variantes devraient être disponibles aux vélos. Les aménagements A et B semblent suffisant.
10		Registre Dématérialisé	07/01/2024 15:49:48	Agnes Coudene	J'espère que le passage inférieur pour piéton prévu à l'échangeur du Tertre sera aussi prévu pour les cycles. Ce passage inférieur est prévu dans toutes les variantes (A, B, C ou D). Le même type de passage inférieur vient d'être réalisé à l'entrée de Laval (à proximité de l'Espace Mayenne). En tant que cycliste, je vous remercie et j'espère qu'il en sera de même à l'échangeur du Tertre. Je regrette que les passages inférieurs se trouvent iniquement dans la variante D. Les passages inférieurs style Boviduc sécurisaient les accès et les traversées pour tous (cyclistes, tracteurs, piétons, riverains motorisés...). C'est aussi plus rassurant pour les conducteurs qui continuent leur ligne droite.
11		Registre Dématérialisé	10/01/2024 04:36:42	Anonyme	Je suis personnellement en faveur des variantes qui ont le moins d'impact sur l'environnement et privilégient la sécurité et les modes de transports doux et actifs. Il semble donc que les variantes A et B soient plus appropriées. S'il vous plait, trouvez des moyens d'investir dans les modes de transports "verts" tout en reconnaissant que la voiture reste essentielle dans les campagnes. Variantes A et B permettront peut être de garder des fonds pour plus de transports publics, encourager le co-voiturage et les déplacements à vélo. Si vous pouvez inclure des pistes cyclables sécurisées (pas seulement de la peinture...) cela rapprochera Erneé de Chailland et Erneé de la Mayenne et ses itinéraires cyclo-touristes. A long terme cela permettra peut être de connecter les parcours cyclo touristes de déplacements doux de l'Ile et Villaine avec la Mayenne. La différence entre 80 km/h et 110 km/h sur 7 kms c'est 1 minute 25...(sans compter le freinage et l'accélération avant et après les ronds points). A mon sens, cela ne justifie pas l'investissement et l'impact des options C et D. Au sujet de la consultation, il serait pratique de permettre des cartes interactives qui donneraient la possibilité aux utilisateurs de mettre des commentaires directement sur les cartes.
12		Registre Dématérialisé	10/01/2024 06:13:30	Anonyme	Je suis d'accord avec un des commentaires sur l'extension du projet de sécurisation des cyclistes de la portion Chailland-Erneé pour couvrir la portion entre l'entrée d'Ernée et l'avenue Aristide Briand. Le passage inférieur pour piéton prévu à l'échangeur du Tertre devrait inclure les transports vélo. Ce passage inférieur est prévu. Le même type de passage inférieur vient d'être réalisé à l'entrée de Laval (à proximité de l'Espace Mayenne). Pourquoi faudrait il attendre 8 ans et 2032 pour avoir un passage inférieur sous chaussée? Pourrait on équiper les aires de coiturages (une à deux places sur les nouveaux rond-points, l'échangeur du Tertre, la Croix du Bouquet, la Martinière) avec des toilettes sèches sans entretien ? Choisir variante A ou B permettrait d'économiser pour des aménagements vélos sur la section Laval-Chailland, notamment en utilisant les voies de services et les voies délaissés de la 2*2 voies

Numéro Obs	Modérée	Origine	Date	Prénom Nom	Observation
13		Registre Dématérialisé	14/01/2024 22:21:49	Cyclocoop	<p>Sous la pression, la collectivité tente de répondre au besoin d'aménagement cyclable; cela ne se résume pas à une bande roulable de 3 mètres de large, parallèle à la chaussée motorisée entre Le Tertre (Chailland) et la limite communale Montenay (Ernée).</p> <p>Comme développé dans cet avis (voir pièce jointe), les chausses-trappes sont nombreux : avoir une infrastructure sécurisée pour les motorisés mais infranchissable pour les modes doux, disposer d'équipement mais non valorisés car non référencés correctement en cartographie, ...</p> <p>Pour autant il y a moyen, notamment en s'appuyant sur le réseau des associations pro-vélo du quotidien, de proposer des aménagements cohérents en notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - exploiter les opportunités pour aménager les portions de RD non équipées d'itinéraires cyclables (la section Chêne-Sec – La Baconnière, le contournement d'Ernée restant à terme dans le giron du département) - rendre franchissable le boulevard de la République (voirie départementale) - pacifier la RD 131 - valoriser les réalisations en les référençant : à titre d'exemple déjà réalisé, la voie verte de la RD31 entre RD17 et ancienne gare d'Ernée - traiter le passage inférieur du Tertre séparément du projet général et avant celui-ci - faire un passage dénivelé dans la zone de la Fizellerie, quelque soit les variantes - faire sécuriser la traversée de la RD31 pour les piétons (co voiturier notamment) et les cycles à proximité des deux ronds-points « Les Isles » et « Villefranche » - équiper de box à vélo les aires de co-voiturage - équiper de toilettes les aires de co-voiturage - Enfin, intégrer au plus tôt des objectifs de mobilité douce dans les projets de requalification / sécurisation des routes départementales <p>Cet aménagement de la RD31 entre Ernée et Chailland est inscrit au Plan routier départemental 2022 – 2028, adopté le 5 juillet 2022. Pour proposer une offre équilibrée, il y a lieu d'opter pour une variante sobre en budget et de disposer du budget restant pour développer les modes doux. Il serait dommage qu'en choisissant une variante sobre financièrement pour Ernée-Chailland le reste du budget soit utilisé en d'autres lieux pour faire des aménagements d'un autre temps.</p>
14		Registre Dématérialisé	17/01/2024 10:09:07	ROMAIN FILOLEAU	Le carrefour du tertre est très dangereux en machine agricole. La proposition D est la plus propice .
15		Registre Dématérialisé	17/01/2024 12:07:00	Guillaume ROSSARD	<p>Bonjour,</p> <p>Je pense que la variante D a vraiment la mieux adapté en termes de sécurité pour les usagers et les riverains et des flux routiers qui ne cessent de croître.</p> <p>l'échangeur de Chailland a besoin d'être réaménagé entièrement du a ses courbe très fermée (croisement très restreint entre les véhicules notamment avec des poids lourds ou engins agricoles les remorques coupe la voie). Constaté qu'il y a beaucoup d'accident matériels a plusieurs niveau de l'échangeur, pas d'accès piétons, vélo de par et d'autre de l'échangeur, pas de parking de covoiturage et de repos pour les PL.</p> <p>Entre le tertre et le launay circulation difficile quand il y a de la neige du au dénivelé (trace dans l'enrobé de chaînes mis sur PL).</p> <p>Le système de tourne a gauche comme dans la variante B n'est pas adapté au engins avec de la porte a faux par rapport aux flux routier actuel, (au moment de tourner cela nécessite qu'il ai personne dans les 2 sens de circulation), ainsi qu'a l'insertion beaucoup de voie a traversé et peut de zone d'attente pour les PL et le risque d'accident ai d'autant plus amplifier par mauvais temps (brouillard)</p> <p>A l'heure d'aujourd'hui je pense que tout investissement doit anticiper l'avenir de demain et d'assurée la sécurité des citoyens une chose ai sur ses que la variante D sera adaptés pour plusieurs décennies.</p> <p>Cordialement Guillaume Rossard</p>
16		Registre Dématérialisé	19/01/2024 15:05:28	Anonyme	<p>Je choisis la version D car je trouve que c'est la mieux adapté par rapport au projet du réaménagement de l'axe RD 31.</p> <p>Car ce qui permettrait que l'échangeur de Chailland soit refait de façon définitive et fonctionnel (parking de covoiturage, piétons, sortie et entrée sécurisante)</p> <p>Les engins agricole évoluent et dans les années futur on aura accès au 2x2 voies du faite de la modernité de ces engins.</p> <p>Dans les désertes agricoles sur des carrefours on a des problèmes de visibilité car on se trouve avec des attelages qui dépasse la bande stop qui génère une entrave à la circulation.</p>

Numéro Obs	Modérée	Origine	Date	Prénom Nom	Observation
17		Registre Dématérialisé	19/01/2024 19:45:20	Anonyme	Sauf homonymie et/ou erreur d'interprétation, le contributeur Mr Guillaume Rossard est le gérant de Granul'Eco, entreprise basée au Launay, le long de la RD31, commune de Chailland. En cas d'adoption de la variante D cette entreprise serait délocalisée avec les avantages et inconvénients associés.
18		Registre Dématérialisé	19/01/2024 20:33:14	Anonyme	si on veut parler sécurité routière sur ce tronçon d'aménagement de la RD 31 je dirai qu'il faudrait retenir la variante D , mais il est dommage de ne pas prévoir une voie de desserte pour les engins agricoles entre le rond point de la villefranche et le rond point de MONTENAY. car il y a dans ce secteur beaucoup de circulation d'engins d'entreprises de travaux agricoles ou d'exploitants agricoles . il n'y a pas que les vélos qui doivent être pris en compte , c'est un tout qu'il faut prendre en compte sans discrimination .
19		Registre Dématérialisé	19/01/2024 20:43:26	Anonyme	je voudrais attirer votre attention sur le fait que le secteur de la Villefranche est un site qui collecte les eaux pluviales venant de la route de st hilaire du Maine et que cet endroit est très humide , il sera nécessaire de revoir les diamètres de buses d'écoulement de ces eaux sans avoir de problèmes d'inondations dans ce secteur.
20		Registre Dématérialisé	20/01/2024 14:04:54	Anonyme	Seule la variante A est raisonnable dans le contexte actuel. Les autres variantes dont la D ne s'accordent pas avec les enjeux des territoires à différentes échelles, notamment environnementaux et sociaux. L'aménagement de la RD 31 coûterait plus de 30 millions d'euros pour gagner à peine 1 minute, voire seulement quelques secondes dans la majorité des cas, selon les études du département. On va accélérer très fortement à la sortie d'Ernée pour freiner sur le rond-point de l'échangeur de Montenay et finir par un goulet d'étranglement au niveau de la vallée de l'Ernée. Au final, on accélère, on freine donc on pollue beaucoup plus. Et ne parlons pas de l'impact de ce genre d'aménagement (mise en 2X2 voies) sur le cycle de l'eau, la qualité de l'air, sur l'emprise qu'il engendre sur les terres agricoles, leur érosion et l'isolement et nuisances pour les populations riveraines engendrées alors que c'est l'occasion de permettre d'améliorer le cadre de vie de la population locale, notamment en zone périphérique d'Ernée. On nous parle de sécurisation ? Mais n'y-a-t-il pas un autre enjeu économique dont les pouvoirs publics ne nous parlent pas ? Faire travailler les grosses entreprises du TP sur notre département et surtout permettre aux transporteurs routiers d'investir de plus en plus nos départementales car les autoroutes sont devenues trop chères, donc le libéralisme du tout routier. Posons-nous les vraies questions à l'heure du dérèglement climatique. Vos arguments sont d'aller plus vite (en reprenant un vieux projet de plus de 30 ans ressorti des tiroirs à la demande de quelques élus en 2018 et inscrit dans le Plan routier actuel) mais aujourd'hui on voit bien où cela nous mène : destruction de notre paysage, pollution de l'atmosphère, conséquences sanitaires, suppression des terres agricoles, des quelques haies restantes et perte de la biodiversité. Aujourd'hui là où il faut investir pour le développement (c'est-à-dire pour les populations et pas uniquement pour la croissance économique qui nuit aux hommes), ce n'est pas dans les grands axes routiers et autoroutiers mais plutôt dans les domaines sociaux, sanitaires et de l'éducation. On n'a plus de médecin dans nos campagnes, les urgences, quand elles sont assurées manquent de moyens, les hôpitaux publics sont très vieillissants et si vous trouvez un dentiste, ce sont des rendez-vous sous 6 mois que l'on vous propose...que fait-on pour l'être humain de demain ? On continue le développement économique des grandes entreprises sans se soucier des Hommes et de leur santé ? Il y a matière à réfléchir sur l'avenir de nos voies de communication et nos moyens de déplacement. Qu'en est-il du déploiement des mobilités douces et des moyens de transport collectif qui n'apparaissent pas ou si peu dans les variantes proposées ? Si c'est pour rendre notre beau département attractif, alors reboisons-le et pérennisons notre biodiversité au lieu de raser, bitumer et de créer de grosses cicatrices dans notre paysage, déjà tant sacrifié.
21		Registre Dématérialisé	20/01/2024 15:42:43	Anonyme	Le constat de l'artificialisation des sols (un département en surface agricole disparaît tous les 7-8 ans) engage nos représentants à travailler sur l'aménagement de la route qui a le moins de nuisances. Les 4 projets répondent à l'objectif de sécurité, dans l'hypothèse A et B, la sortie de la route de branche vers Ernée: pourquoi n'est il pas prévu une desserte sur le plan contrairement aux hypothèses C et D ? Ce qui faciliterait le déplacement des voitures et tracteurs sans avoir à couper la RD 31. Les tracteurs ayant une voie secondaire permettrait aux véhicules: voiture, camion ayant une même vitesse de déplacement de limiter les risques d'accidents. Aux riverains de rouler avec peu de trafic sur les routes de desserte. Toujours en lien avec le changement climatique, il serait opportun de planter des haies d'une manière importante le long de la route, le paysage en arrivant à Ernée serait amélioré et plus agréable pour ses habitants. La biomasse fait partie des énergies renouvelables. Le projet A me semble le plus pertinent sur le court et long terme, le moins impactant. Des aires de co-voiturage avec des emplacements vélos sécurisés peuvent contribuer à réduire le nombre de véhicules. Les voies secondaires seront elles entretenues pour la circulation des vélos, risques de cailloux et terres?

Numéro Obs	Modérée	Origine	Date	Prénom Nom	Observation
22		Registre Dématérialisé	20/01/2024 18:57:23	Anonyme	<p>Qu'on veuille sécuriser la RD31 entre Chailland et Ernée, c'est justifié, notamment pour les riverains. Je suis pour l'option A : moins de consommation de terres agricoles, moindre coût pour les finances publiques et donc possibilité de financer des projets en lien avec les problématiques actuelles, par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la nécessité de décarboner les modes de transport. Donc investir aujourd'hui dans une 2x2 voies me semble dépassé, obsolète. - l'arrêt de l'artificialisation des sols, le respect des zones humides, de la biodiversité. Les grands enjeux étant la lutte contre le dérèglement climatique, les épisodes de sécheresse, le manque d'eau. - favoriser d'autres modes de transport tel le vélo, d'où le besoin de vraies voies cyclables sécurisées et pouvant être reliées entre elles. (passages souterrains type boviduc.) <p>Pourquoi ne pas proposer en amont du projet, avec l'aide de la SAFER et des instances compétentes, une concertation et une négociation entre exploitants agricoles pour permettre des échanges de terre et ainsi restructurer des fermes autour de leur siège, d'un côté ou de l'autre de la RD31, et ainsi éviter de nombreux déplacements d'engins agricoles sur la route ? Qu'en est-il de l'aménagement paysager ? Cette portion de route entre Ernée et chailland laisse cruellement à désirer en terme de bocage, de haies dignes de ce nom! Quelle longueur de plantations de haies est-il prévu ? Outre la nécessité d'améliorer le paysage et de réduire les nuisances sonores pour les riverains, la présence d'arbres, de bosquets, de talus, de haies diversifiées et bien garnies participe à la lutte contre le réchauffement climatique.</p> <p>Les économies réalisées grâce au choix de l'option A permettront de réaliser rapidement la voie douce, programmée dans tous les documents d'urbanisme depuis plus de 10 ans, entre Ernée et Monteny ! (2 kms). À ce propos, le passage inférieur, sous l'actuelle rocade entre le rond-point à l'entrée d'Ernée et celui de Bricomarché, pourra facilement être financé par les économies réalisées. Cette aménagement permettra aux habitants de Ernée et Monteny de rejoindre la commune voisine en toute sécurité, à pied ou à vélo.</p>
23		Registre Dématérialisé	21/01/2024 11:11:23	Clément	<p>Pourquoi dépenser des millions pour gagner moins de 5 minutes sur un trajet Ernée-Laval ? C'est pour cela que la variante A, me semble intéressante étant donné qu'elle permettrait de sécuriser les accès aux habitations. Et pourquoi ne pas dépenser un peu d'argent pour créer un aménagement cyclable fiable et sécurisé afin de relier Ernée à Chailland ou à St-Hilaire-du-Maine ?</p>
24		Registre Dématérialisé	21/01/2024 11:41:44		<p>Personnellement, je pense que seules les options A ou B sont raisonnables.</p> <p>En effet, l'implantation d'infrastructures aussi larges (2x2 voies) est inutile sur une distance aussi courte. Sur de telles distances, il est difficile d'atteindre la vitesse maximale autorisée (110 km/h) en ayant une accélération mesurée.</p> <p>Les 2x2 voies peuvent être intéressantes juste avant les entrées de villes et juste après les sorties de villes pour pouvoir dépasser des véhicules moins rapides que la normale (tracteurs, engins agricoles, voitures sans permis ou jeunes conducteurs).</p> <p>De plus, les "tourne à gauche" sont une solution assez efficace pour un budget très raisonnable, comparé aux passages supérieurs. L'économie réalisée pourra être utilisée pour d'autres projets, dont des aménagements cyclables</p>

Numéro Obs	Modérée	Origine	Date	Prénom Nom	Observation
25		Registre Dématérialisé	21/01/2024 16:45:07	Matthieu BECHU	<p>Bonjour,</p> <p>Habitant et exploitant agricole au lieu-dit La Bodinière, les différents tracés ont une atteinte forte tant au niveau du cadre de vie, que de la viabilité de mon entreprise agricole.</p> <p>D'un point de vue professionnel, mon exploitation résulte sur le plan de masse (diapo 26) de l'exploitation en rouge (01) et en marron(06). Les engins agricoles effectuent la traversée (chemins parfaitement en face) plusieurs fois par jours, et effectuer un fort détour constitue un coût en temps, en usure et au final une perte de viabilité de l'exploitation. La possibilité de traverser avec des engins agricoles hauts(4m50), larges (4m) et lourds est impétative entre La Bodinière et La Touche aux Godets.</p> <p>L'impact au niveau du cadre de vie sur le lieu-dit de La Bodinière est aussi très fort. pourquoi ne pas utiliser entre le rond -point de la Villefranche et le Tertre de Chailland uniquement la voie de desserte située à l'ouest de la route actuelle? Ceci afin de conserver le cadre de vie des habitants de La Bodinière et l'Aulnaie.</p> <p>De ce fait et en plus de la prise en compte des impacts environnementaux, d'emprise foncière et financiers, notre choix se base sur la variante A, ou B à défaut mais les variantes C et D sont à banir.</p> <p>Nous restons à votre disposition pour en discuter au besoin.</p> <p>Salutations Matthieu BECHU</p>
26		Registre Dématérialisé	21/01/2024 16:55:27	Audrey BOUCARD	<p>Il est évident qu'il faut limiter l'impact pour les riverains, tant pour le bruit que pour la sécurité des enfants. Rapprocher une voie des habitations est en ce sens inadapté. Les variantes C et D sont donc à proscrire, elle ne correspondent d'ailleurs pas aux attentes sociétales actuelles (limiter les coûts / conserver les territoires ruraux) alors que la variante A y correspond totalement, tout en favorisant grandement la sécurité sur l'axe Chailland/Ernée. Aussi, il serait plus adapté de n'utiliser qu'une seule voie de desserte/douce entre Chailland et la Villefranche (à l'ouest de la voie principale) pour limiter les impacts et les futurs coûts d'entretien.</p>
27		Registre Dématérialisé	21/01/2024 19:15:14	NADINE HUBERT	<p>1) la perte financière et de valeur de nos maisons et bâtiments, qui voudra racheter au pied d'une quatre voies !!! on investit dans nos maisons si c'est pour perdre, quel intérêt ?</p> <p>2) il y a quelques temps une enquête sur les nuisances sonores a été effectué, (sur une journée et tranches horaires avec peu de trafic, très utile!!!) et nous n'avons eu aucun retour en tant que riverains !! ce n'est pas normal. Alors si le trafic est augmenté avec les variantes B, C, et D, les nuisances sonores seront elles aussi plus importantes. C'est certainement pour cela que l'on nous a jamais donné le résultat, on ne peut faire aucune réclamation</p> <p>3) Sur les variantes C et D, si on part de la Barbotinais, nous sommes obligés d'aller jusqu'à Ernée pour retourner à Laval et en revenant de Laval obligés d'aller jusqu'à Ernée pour faire demi-tour. A l'heure ou l'on parle d'écologie et d'empreinte carbone, c'est du grand n'importe quoi !!!</p> <p>4) Ou est l'intérêt de gagner 30 secondes entre Chailland et Ernée, si c'est pour perdre du temps en arrivant au rond point à l'entrée d'Ernée dans les bouchons qu'il y aura forcément surtout que le 1er est là pour desservir uniquement des zones artisanales (zone sud et Zone de la Querminais) celui de la future rocade sud (direction Fougères) étant un peu plus loin. Ou encore de perdre son temps en arrivant au différents rond points en arrivant sur Laval...</p> <p>Nous sommes pour la sécurisation de tous les riverains, mais les portions de 4 voies ou de 3 voies sont inutiles !!!</p> <p>Nous apprécions par contre les voies vertes et continuité cyclables qui seront très utiles et sympathiques</p> <p>La variante A est la plus intéressantes pour tous</p> <ul style="list-style-type: none"> * moins de nuisances sonores * moins de pollutions * moins de terrains agricoles de pris * moins cher

Numéro Obs	Modérée	Origine	Date	Prénom Nom	Observation
28		Registre Dématérialisé	21/01/2024 19:17:54	Anonyme	A mon avis l'option A est la plus raisonnable. La distance de 2x2 voies me semble vraiment inutile sur une si petite distance pour gagner quelques minutes. Le coût des travaux semble disproportionné pour un si petit trajet. Il vaut mieux privilégier la sécurité des riverains et le bruit
29		Registre Dématérialisé	21/01/2024 20:36:54	Yann Godeau	Après analyse des projets et étant concerné par ce projet nous avons quelques interrogations. La 1ère : Qui indemniser la perte financière de nos maisons ? Car quand nous avons acheter le notaire nous avait parler d'un projet de 4 voies qui passait bien derrière notre maison d'habitation ce qui n'est pas le cas dans vos projets. Nous avons investi nos économies et emprunter afin de rénover notre maison. Prévoyez-vous une indemnité afin de couvrir la perte financière de notre maison qui suivant le projet choisie devient INVENDABLE. Qui voudra racheter une maison au pied d'une 4 voies ? Vous même seriez vous prêts à vivre à côté d'une 4 voies ? 2°) Il y a quelque temps vous avez fait la demande d'une enquête sur les nuisances sonores de la route actuelle. Nous n'avons jamais eu les retours de cette analyse est-ce normale ? De plus l'analyse a été fait sur une seule journée et pas forcément la journée la plus représentative de la circulation de cet axe. Avec les projets B,C,D vous prévoyez d'augmenter le trafic, les nuisances sonores seront plus importantes et répétitives. Quel aménagement prévoyez vous pour ces nuisances ? 3) Sur les variantes C et D, si on part de la Barbotinais, nous sommes obligés d'aller jusqu'à Ernée pour retourner à Laval et en revenant de Laval obligés d'aller jusqu'à Ernée pour demi-tour. A l'heure ou l'on parle d'écologie et d'empreinte carbone !!!! Ce n'est pas cohérent! De plus travaillant dans un garage d'assistance 24/24 pour le dépannage d'autoroute, je me dois d'être à un temps maximum de distance de mon entreprise, hors avec cette déviation je RISQUERAI DE PERDRE MON EMPLOI. Le projet C et D feront gagner 30scd à des personnes pour moi me coûter mon emplois ainsi que ma maison ! Car de nos jours sans emplois nous ne pouvons pas rester propriétaire! 4) Une question subsiste, ou est l'intérêt de gagner 30 seconds en Chailland et Ernée, si c'est pour perdre du temps en arrivant au rond point à l'entrée d'Ernée dans les bouchons qu'il y aura forcément surtout que le 1er est la pour desservir uniquement les zones artisanales qui sont en pleines extensions depuis 2 ans! Celui de la rocade Sud (direction fougères) étant plus loin. Nous sommes pour la sécurisation de tous les riverains, mais les portions de 4voies ou de 3 voies sont inutiles ! Nous apprécions par contre les voies vers et continuité cyclable qui seront très utiles et sympathiques ce qui manque aujourd'hui. La variante A est la plus intéressantes pour tous : moins de nuisances sonores, moins de pollutions, moins de terrains agricoles de pris, moins cher pour le département
30		Registre Dématérialisé	21/01/2024 21:07:57	Anonyme	Bonjour. Nous nous situons sur l'axe chailland Ernée au lieu dit le petit Beauchêne. A priori nous serons obligés d'aller à Ernée pour se rendre à Laval sur toutes les propositions. Y aura t'il d'autres alternatives à ce projet ? Merci Claudine et Jean Luc Hérisséau
31		Registre Dématérialisé	21/01/2024 22:22:31	Gérard QUINTON	Des 4 projets, aucun ne peut être considéré comme satisfaisant. Oui à la mise en place d'une voie douce pour les vélos et piétons. Oui à la sécurisation de la RD31. Mais le projet A qui est le moins impactant gaspille 22 ha de terres dont 11 ha de zones humides (certaines inondables). Le fait de vouloir réduire le nombre d'entrées et sorties (2 ronds points) oblige à créer des voies de desserte gourmandes en emprise de terrain (jusqu'à 400 mètres pour une seule habitation). Actuellement, il existe des "tourne à gauche" (route de Montenay et chemin de Landescherie) qui semblent donner donner satisfaction. Serait il possible de reproduire ce système qui préserverait l'environnement et sécuriserait les sorties des utilisateurs de la RD31. Dans tous les projets certains riverains seront impactés durablement par des déplacements beaucoup plus longs pour se rendre à Ernée, Laval ou dans des champs avec leur tracteur (jusqu'à 3 à 4 km par trajet). Donc copie à revoir pour une sécurisation beaucoup moins gourmande en terrain et argent.

Numéro Obs	Modérée	Origine	Date	Prénom Nom	Observation
32		Registre Dématérialisé	22/01/2024 01:35:52	Fabrice EYMON	Association Régionale des Usagers des Transports des Pays de La Loire (FNAUT)
33		Registre Dématérialisé	22/01/2024 07:42:21	Lucille Quinton	Effectivement une sécurisation est nécessaire à certains endroits sur la RD 31 mais supprimer autant de terre agricole et de zone humide est inacceptable. Le cadre de vie de chacun des riverains est menacé, au niveau visuel, sonore, environnemental. Pour limiter au minimum l'impact de cet aménagement pour nous riverains, la variante A est à privilégier mais aussi pour limiter l'impact sur les terres agricoles, les zones humides et le coût de ce projet.
34		Registre Dématérialisé	22/01/2024 10:22:49	MARIE-CHRISTINE HUBERT	Voici mon avis: -Si ces 7.2 km entre Ernée et Chailland sont dangereux, il faudrait plutôt revoir la vitesse de 90 km/h à 80 km/h (comme la RN 12) ou moins si nécessaire, éventuellement mettre des radars? -J'habite Coutances(50), j'étais ravie d'apprendre que le projet 4 voies Coutances-Saint Lô soit annulé. Faire le choix d'un projet plus modeste financièrement me semble tellement important, et surtout préserver notre nature, la biodiversité, les terres agricoles, la faune, la flore, le paysage plutôt que de gagner 1 mn..... -Il me semble également important d'améliorer les transports collectifs ou en commun, envisager des voies vertes et cyclables.
35		Registre Dématérialisé	22/01/2024 11:56:49	amand orriere	bonjour,étant riverain de cette route et qu'ily aurais un projet d'expropriation sur la variante C et D de mon bien je ne m'opposerais pas a un arrangement a l'amiable. pour les variante A et B je pense qu'il serait pas obligatoire d'avoir une voie de dessert de l'autre cote. sachant qu'il y aurais déjà une autre sortie du coter de chailland .et d'avoir un rond point devant ou tout les véhicules vont ralentir et occasionner beaucoup de bruit. ce la va favoriser la perdre et la valeur de mon bien si ce projet est retenue qu'aller vous mettre en place pour les nuisance sonore pour les riverains .
36		Registre Dématérialisé	22/01/2024 13:14:41	Jean-Paul Horion	La variante A semble être la plus intéressante pour tous * moins de nuisances sonores * moins de pollutions * moins de terres agricoles perdues * Peut-être un coût moins important.
37		Registre Dématérialisé	22/01/2024 13:22:29	Anonyme	Page 52 du dossier : "c'est la variante D qui optimise le plus le temps de parcours (environ 30 sec dans chaque sens)". Tout est dit.
38		Registre Dématérialisé	22/01/2024 14:10:58	Louis PAPOUIN	Propriétaire Barbotinais La variante A semble être la plus intéressante pour tous Avec la variante A, nous aurons moins de nuisances sonores, moins de pollutions, moins de terres agricoles perdues et un coût moins élevé. Avec les autres variantes, nous n'avons aucun gain de temps surtout pour se rendre sur Laval, et probablement des bouchons en arrivant sur les ronds points d'Ernée ou Laval

Numéro Obs	Modérée	Origine	Date	Prénom Nom	Observation
39		Registre Dématérialisé	22/01/2024 14:21:49	Anonyme	<p>Une 2ème (ou 3ème) concertation , mais quelle concertation !</p> <p>Un avis sur la forme de la concertation, le fond du document et le projet lui-même ...</p> <p>Sur la forme de la consultation :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Réunion publique annoncée la veille ou l'avant-veille de l'ouverture dans la seule presse quotidienne (OF) – Clairement, les lecteurs du Courrier de la Mayenne ou du site de presse libre leglob-journal.fr pouvaient ... passer leur chemin. -A lire les commentaires, on dirait un vote à main-levée, format caucus de l'Iowa. Sérieusement, on vote quand ? Un petit référendum ? Et un budget communication associée à chaque variante et attribuée également à chaque acteur porteur d'intérêt -Des ateliers en octobre 2022 ; des ateliers en juin 2023 ; OK c'est bien – Cela prépare à ce que l'on trouvera dans la DUP. Et, pour fin 2023 comme avant, jamais une présentation en ligne ou la diffusion en ligne d'une réunion publique avec la possibilité de poser des questions quand on est bloqué chez soi ou au boulot sans la possibilité de rejoindre la salle de réunion ? <p>Sur le fond de la consultation :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Jamais une définition de « SCE » : pas à sa première apparition, pas dans le glossaire. « Crédit SCE » est récurrent ; pourtant ce n'est pas un photographe local -Page 5 : « donner une information objective, complète, ... » - Chiche ? Allez, on y va : -Page 13 : on a les proportions par VL. Et les camions, pas assez gros pour être compté et réparti selon les traffics -Page 14 : accident avant 2020 ?! Ah ouais, depuis la mise en place du permis de conduire ? Aucun lien sur l'accidentologie % évolutions de l'aménagement. Combien de morts (hors hérisson et sanglier) ? -Page 17 : pas de légende pour interpréter. On apprend en 6ème en cours de géographie à mettre une légende. Vous avez dit « Information ... » -Page 18 : où sont prises les photos ? -Page 21 : la légende « Zonages » est incorrect : il n'y a pas de PLUI d'Ernée (commune) ; il est au niveau ComCom. -Page 63 : aucune route mentionnée (contrairement aux pages 64 et 65) -Page 63 : la tranche statistique 0 – 0.1 a toute sa signification – Une répartition en 11 classes statistiques, c'est pas « too much » ? <p>-Page 64 : même remarque qu'en page 63 la tranche statistique 0 – 0.01 est d'une pertinence supersonique – Une répartition en 11 classes statistiques, c'est pas « too much » ?</p> <p>-Page 65 & 66 : glossaire => bien pauvre !</p> <p>Sur la manière dont est géré le projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Page 7 : « choix de la variante retenue »... Alors qu'il y a trois portions clairement séparées et sans beaucoup de contraintes communes... -Page 7 : « choix de la variante retenue »... Elle sera unique ? -Page 7 : « choix de la variante retenue »... Une formulation adéquate pour cliver les contributeurs -Page 13 : merci pour les comptages actuels. Même pas une simu quand la déviation de la RN12 sera faite : combien de véhicule venant de l'est via N12 prennent la RD31 vers Laval ? Et inversement ? Vous avez dit une information « complète » -Entrée d'Ernée : même pas un mot sur les deux ronds-points et la déviation de RN12. S'il y a un endroit où lâcher un ou deux ponts, c'est bien là. Pour éviter que le trajet sécurisé et efficace entre Montparnasse (TGV jusqu'à Laval) et Ernée ne soit gâché par du ralenti (voire le point-mort) en entrée d'Ernée. Pour passer la N12 à la RD31, il faudra se fader deux ronds-points. N'anticipons surtout pas ... En urgence on lâchera un « by-pass » sur la droite pour alléger (un peu) le trafic sur le rond-point. -Stratégiquement : pourquoi « flinguer » l'intérêt des créneaux 2+1 à proximité en ne les proposant uniquement dans la Variante B ; alors que cette variante B est plombée par les tourne-à-gauche de Launay (pour Launay, faire les voies de dessertes de l'option A sans traversée ou faire un petit pont) - <p>Sur de la technique :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Pas d'écrtage comme demandé en concertation n°1 : cela veut dire quoi ? Rien de rien ? Ou bien par exemple quelques mètres grattés dans la montée/descente du Tertre ? Histoire de faciliter l'insertion de Chailland vers Ernée et limiter l'effet d'aubaine pour se « lancer » dans la 2x2 voies de Bourg-Moreau de Ernée vers Laval ? -Variante B : mettre des tournes à gauche en fin de créneaux de dépassement... C'est triste ! On se sert de celui/elle qui veut tourner à gauche comme un épouvantail pour le faire ralentir ? L'option inverse (commencer le créneau après le tourne à gauche), ce n'est pas mieux : l'automobiliste (homme comme femme) est « focus » sur l'ouverture du créneau (en plus du téléphone dans un cas sur deux ...). Résultat : Et paf, celui qui tourne à gauche. SVP des ponts ou passage dessous de taille raisonnable. Pas besoin de viaduc et d'art du béton !
		Registre Dématérialisé			

Numéro Obs	Modérée	Origine	Date	Prénom Nom	Observation
		Registre Dématérialisé			<p>-Page 52 : « gain de temps très faible » - dans le meilleur cas, 30 secondes dans chaque sens</p> <p>-P36 : On cite le rapport « Reprise de l'échangeur du Tertre pour toutes les variantes » - Y'a que la variante D qui propose du tout beau-tout neuf pour le passage sous la RD31 (échangeur du Tertre) ; c'est un bon argument de vente pour les 5 kms de 2x2 voies. Dans quelle mesure une « reprise Plus » peut se faire sans refaire la tranchée couverte mais en aménageant les courbes, quitte à agrandir ou ovaliser les rond-points</p> <p>-La variante D n'est que le cheval de Troie d'une mise à 2 fois 2 voies intégrables dans 20 ans. On vous la raconte ? Après avoir eu le « plus haut viaduc de Mayenne » sur la déviation de Château-Gontier, nous aurons le plus long viaduc sur pilotis de Mayenne pour franchir la zone humide de la vallée de l'Ernée – Le scénario : une mise en service de la variante D (rappel : c'est 5kms de 2x2 voies sous forme de créneaux de dépassement) vers 2032. Et quelques années, quelques lobbysistes du béton « vendent » les 2,5 kms entre Les Isles et Villefranche. On fait sauter les deux ronds-point, on te plante du micropieux béton sur 1 km et l'affaire est pliée.)</p> <p>-les technologies du bitume des années 2020 devraient éviter que les chaînes à neige de camion ne marquent la chaussée</p> <p>Impatiente et soucieuse de voir la suite</p>
40		Registre Dématérialisé	22/01/2024 14:54:25	NELLY HORION	<p>De Fougères, mais utilisatrice de la D31 pour aller sur Laval ou pour me rendre dans la famille qui est riveraine dans la zone concernée.</p> <p>La variante A semble être la plus intéressante pour tous</p> <p>Avec la variante A, nous aurons :</p> <ul style="list-style-type: none"> - moins de nuisances sonores, - moins de pollutions, - moins de terres agricoles perdues - coût moins élevé pour les usagers riverains - coût du projet moins élevé <p>A quoi sert une 3/4 voies si les riverains perdent quotidiennement, plus de temps pour se rendre à leur travail. Sans oublier pour eux qu'ils auront un allongement de parcours, bouchons à l'entrée des villes, donc + de frais (carburant, usure du véhicule...).</p> <p>La piste cyclable semble utile et sympathique.</p>
41		Registre Dématérialisé	22/01/2024 15:17:40	FABIENNE QUINTON	<p>Oui pour la variante A pour la sécurisation des riverains et automobilistes.</p> <ul style="list-style-type: none"> - projet moins gourmand en terres agricoles - moins onéreux, - moins d'impacts écologiques <p>Préservez les riverains des nuisances sonores et leur cadre de Vie.</p> <p>Privilégiez les voies douces pour piétons et cyclistes avec des haies.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Augmenter les aires de covoiturages, les transports en commun et le covoiturage. <p>Les variantes C et D sont des variantes obsolètes avec une destruction considérable de haies, de talus, de terres agricoles, de zones humides. Actuellement les catastrophes naturelles augmentent (inondations, tempêtes .. avec la disparition importantes des espèces végétales et animales).</p> <p>Le choix des variantes C et D accentuerait le réchauffement climatique.</p> <p>Que faites vous de la loi Zéro Artificialisation Net des sols ???</p> <p>Les conséquences des travaux impacteront les Riverains pendant plusieurs années (pendant et après les travaux).</p> <p>Préservez notre Nature, notre Biodiversité si importante pour notre Humanité.</p>

Numéro Obs	Modérée	Origine	Date	Prénom Nom	Observation
42		Registre Dématérialisé	22/01/2024 15:19:40	Jacky PAPOUIN	<p>Je suis riverain de cette RD 31, et usager de cette même route.</p> <p>Le faible taux de trafic, aujourd'hui et dans les années à venir, ne justifie pas la mise en 2x2 voies sur ce tronçon. Ce qui, d'entrée, exclu les variantes C et D.</p> <p>En toutes hypothèses, le gain de 30 secondes, sur ce tronçon :</p> <p>-n'améliore en rien la liaison vers Caen, vue les conditions de circulation de la 2 voies bidirectionnelles de la RN12 entre Ernée et Fougères</p> <p>-n'améliore en rien la liaison vers Laval, vue les conditions de circulation entre le rond-point de l'autoroute et le giratoire de l'octroi (Buffalo grill), sans parler de la circulation sur le pont de Pritz, dont le temps dans les bouchons, aux heures de pointes, peut atteindre 15 à 20 min.</p> <p>-La sécurisation des accès à ce tronçon Chailland-Ernée, n'améliore en rien, les temps de parcours, pour les riverains, étant donné la nécessité de faire des remontées à contre sens de la circulation principale, et cela se traduira donc par un allongement par un temps de circulation pouvant atteindre 5 min.</p> <p>Tout ça pour ça, mais à qui profite « ces 30 secondes ». (Et seulement avec la variante D)</p> <p>Concernant l'impact permettant de renforcer et favoriser les échanges économiques, Je n'y crois guère. Moi, qui suis riverain, depuis 63 ans, de cette RD31, je constate, depuis ces dernières années, une augmentation considérable de « continuité » de voitures, le matin, allant d'Ernée à Laval, et le phénomène inverse le soir, de Laval vers Ernée. (encore plus visible en cette saison avec les phares...Cela signifie un déclin de l'attractivité économique sur la région d'Ernée au profit de la région Lavalloise. Là, il y a une réflexion à mener.</p> <p>Je rappelle que les usagers de la route en région parisienne passe 228 heures par an dans les « bouchons », et pourtant, région fortement pourvue de 4 voies. Là aussi, il y a une réflexion à mener.</p> <p>Bien entendu, je ne vais pas aller à l'encontre de la sécurisation de ce tronçon, mais il faut aussi tenir compte de l'impact environnemental :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Dégradation du cadre de vie des habitants riverains -Dégradation du milieu naturel, du paysage -De la forte emprise sur les terres agricole ou lieux d'habitation -Des conséquences en termes de nuisances et surtout acoustiques <p>Le projet avec la variante A est le moins impactant, mais peut être une réflexion plus fine peut être encore menée, avec peut être des « tourne à gauche » convenablement matérialisés, sécurisés, afin de limiter sur les terres agricoles , la mise en œuvre des voies vertes, ou de desserte.</p> <p>Dans le contexte actuel de pénurie, il est important d'engager des dépenses raisonnables.</p>

Numéro Obs	Modérée	Origine	Date	Prénom Nom	Observation
43		Registre Dématérialisé	22/01/2024 16:42:23	Cyclocoop	<p>Créée en 2023 par des vélo-taiffeurs à l'origine de la qualification d'Ernée au baromètre des Villes Cyclables 2021 (https://barometre.parlons-velo.fr/), l'association Cyclocoop promeut la pratique du vélo au quotidien et aide au développement de cette pratique. Suite à plusieurs demandes ou prise de contact, nous précisons l'avis publié le 14 janvier (avis n°13) par l'association Cyclocoop.</p> <p>1/ Dans le champ "texte", nous avons mis une courte - et mauvais - synthèse de l'avis. L'intégrabilité de l'avis (15 pages avec des croquis) est en pièce jointe; accessible également directement avec ce lien</p> <p>https://www.registredemat.fr/rd31-chailland-ernee/go-13-1</p> <p>2/ Il faut permettre une "transparence" de la RD31 par rapport aux modes doux: pour aller de Monténay à St-Hilaire, de St-Hilaire à Chailland, de Chailland à Ernée-Rive-Droite, ... Pour obtenir cette transparence, il faut sécuriser la traversée des rond-points (Villefranche & Les Isles) avec passage piéton et vélo. Ce passage doit être placé au bon endroit (ni trop prêt, ni trop loin) des lignes de Cédéz-Le-Passage. Pour préciser notre propos, une traversée sécurisée de la RD31 au droit de chaque rond-point est a minima nécessaire. Par contre, contrairement à une sollicitation reçue, il n'y a pas lieu de placer de notre point de vue un passage inférieur à chaque rond-point.</p> <p>3/ Pour les lieux telle que la Fizellerie ou le Launay, une traversée en dénivelé est souhaitable. Outre le fait de sécuriser les traversées mode doux, une traversée en dénivelé évite de figer le foncier agricole de part et d'autre de la RD31. En effet, échanger les terres avant ce type de projet fige la surface de chaque exploitation; réduit les possibilités à terme de variation de surface des exploitations et prive les exploitants de souplesse, notamment en cas de cession ou de transmission.</p> <p>4/ Le coût d'une voie verte ? Compliqué à répondre; cela dépend notamment de la maîtrise du foncier. Voir cet exemple entre Changé et St-Jean de Mayenne (https://lamayenne.fr/page/la-voie-douce-entre-saint-jean-sur-mayenne-et-change-est-ouverte) - A noter que les 700 k€ semblent correspondre à la création de la voie verte et du nouveau bitume sur la chaussée motorisée pour une distance de 3 kms.</p> <p>5/ Équipement unidirectionnel ou bi-directionnel, quelle différence ? Hors agglomération, une voie verte (piéton + cycle) se fait de manière "bidirectionnel". C'est à dire que la voie est utilisée dans les deux sens par les piétons et les cycles; cette voie douce est placée d'un seul côté de la chaussée motorisée. En agglomération (exemple : l'entrée d'Ernée), la piste cyclable doit être uni-directionnelle (un seul sens), avec une piste de chaque côté de la chaussée motorisée. Il faut en agglomération (les 200 mètres de la RD31 et le maximum sur la RD131) une piste cyclable distincte du trottoir (ou alors bien identifiée sur un trottoir large) et non pas une "bande cyclable".</p> <p>Nota : L'organisateur du projet ne précise pas si les observations resteront en ligne quelques jours après la clôture. Sera-il possible d'obtenir l'intégralité des remarques (en ligne, mais aussi sur les registres en mairie. Contact: cyclocoop@proton.me) ?</p>
		Registre Dématérialisé			
44		Chailland	04/01/24	HUARD SP Villeneuve 53420 CHAILLAND	Les variantes C et D me semblent de loin les plus sécurisantes. Dommage que les véhicules lents soient obligés d'emprunter la voie principale sur une portion (Villefranche - route de Monténay)
45		Chailland	09/01/24	INDIVISION SAMSON CHRISTIAN 61 Route de Béac St Marc sur Mer 44600 SAINT NAZAIRE	Suite à la réunion publique pour l'aménagement de la RD31 du 07/12/2023, je vous confirme que ma préférence est le choix n° A . En effet, nous sommes propriétaires de terrains des 2 côtés de la RD31 (lieu-dit la BODINIERE d'un côté et de l'autre la TOUCHE AUX GODETS exploité par M. et Mme BECHU Philippe et par M. BECHU Mathieu. Pour faciliter l'exploitation de ces 2 parcelles un pont serait souhaitable. Nous espérons que notre choix sera retenu.
46		Chailland	11/01/24	BEAUSSIER Yves Les Fosses 53240 LA BACONNIERE	La sécurisation des carrefours Villefranche et Monténay + passage piétons Chailland semble une nécessité, Face au réchauffement climatique (diminution du CO2) la diminution du nombre de véhicules sur cet axe doit constituer une priorité. Développement et encouragement du covoiturage. Développement de la piste cyclable avec protection des cycliste assurée. Pour gagner 30s de durée de trajet le coût financier des projets B, C et D paraît exorbitant. Un encouragement financier au covoiturage paraît une mesure plus adaptée à la fois pour la sécurité pour la réduction du nombre de véhicules et pour le climat.

Numéro Obs	Modérée	Origine	Date	Prénom Nom	Observation
47		Chailland	15/01/24	BECHU Philippe et Annie La Touche aux Godets 53420 CHAILLAND	Notre exploitation laitière est située sur l'axe RD31 avec parcelles et bâtiments de part et d'autres de cette route sur les lieux-dits La Touche aux Godets et la Bodinière par le GAEC de la Touche aux Godets. Nous effectuons des déplacements fréquents plus que quotidien avec divers véhicules (tracteurs, automobile, à pied...) entre les 2 sites pour l'exploitation des parcelles, récoltes, soins aux animaux (alimentation, nettoyage, paillage...). Les tracés actuels ne tiennent pas compte de notre exploitation dans sa globalité. Nous souhaiterions un pont pour relier les 2 sites. Le tracé A permet de limiter les coûts et prend soin de la zone humide du Vaumorin. Merci de prendre en considération.
48		Chailland	22/01/24	Mme BABIN Nicole La Villefranche 53420 CHAILLAND	Je n'ai pas d'avis à donner concernant les différentes variantes car je suis impactée par toutes de la même manière, il est dommage que je n'ai vu personne du cabinet d'études ou du Conseil départemental. Ce que je comprends c'est que je ne pourrai plus entrer ou sortir de mon garage venant de la RD31. Egalement je suis propriétaire d'une parcelle où est envisagé 2 accès aux maisons de la Villefranche. Le futur rond point de la Villefranche m'occasionnera d'avantage de nuisances sonores qu'aujourd'hui par la circulation des poids lourds. Il faudra également revoir le problème des écoulements d'eaux pluviales de la Villefranche.
49		Chailland		M. BETTON Gérard La Chardonnière 53420 CHAILLAND	J'ai toujours vécu sur le CD31 et pleins de projets 2 fois 2 voies, ce qui facilitait tout bien sur les terres le prix mais vu l'abandon du projet on reste avec toujours des problèmes pour les riverains qui sont rejetés par derrière ou devant ce qui ennui toutes les maisons et exploitations. Je rejoins un pont Bodinière Touche aux Godet et on nous renvoi sur la route de Chailland. en faisant perdre de la valeur aux propriétés.
50		Chailland	22/01/24	M. VOISIN Damien	
51		St Hilaire			Aucune observation
52		Montenay	16/01/24		1 observation du Conseil municipal du 16/01/2024
53		Ernée	13/12/2023	CHEUX Laurent et Stéphanie La Fizellerie 53500 MONTENAY	Concernant la variante A : peut-on circuler en poids lourd et tracteur sur la voie en pointillé rouge et tracé jaune au niveau de La Fizellerie. La largeur de la voie semble au vue de ce qui est inscrit pas assez large pour les périodes de récoltes au vue de la largeur des engins agricole. Concernant la variante B : le bout de 2x2 voies et 1 impact de bruit et emprise sur terre agricole plus importante. Voie de desserte toujours pas assez large pour les engins agricole entre La Fizellerie et Montenay. Cette variante ne nous convient pas d'autant qu'il y aura le ralentissement, accélération des véhicules au niveau de la maison d'habitation La Fizellerie et proximité de l'élevage qui n'est pas compatible au niveau sanitaire. Concernant la variante C : l'impact sur les terres agricoles est trop important au niveau de La Fizellerie. Notre forage disparaît, le bruit va être insupportable voir pour enrobée qui réduit le bruit, prévoir merlon, triple vitrage concernant la maison d'habitation. Vitesse plus importante ainsi que pollution de l'air va en plus d'impacter la maison d'habitation poser un problème sanitaire au niveau de notre élevage très important. Concernant la variante D : même constat que la variante C au niveau de la Fizellerie. En ce qui concerne la variante A avec des améliorations serait la plus acceptable et apporterait la sécurité routière nécessaire. PS : la route devra être écartée.
54		Ernée	29/12/2013	HORION Paul 70 route de Laval 53500 ERNEE	La desserte des habitations est prise en compte. Par contre, le flux de tracteurs a-t-il été mesuré pour gagner les parcelles ? Ne serait-il pas opportun de prévoir un chemin agricole (non revêtu) en parallèle de la route ?
55		Com Com Ernée	14/12/2023	ROUSSEAU Marcel Montenay	La variante B me semble la + pertinente, e y privilégiant les "voies vertes" : passage de l'Ernée 2ème choix : variante C ??
56		Com Com Ernée	15/01/2024	CHEUX Gérard et Nicole 7 rue Alfred JARRY 53500 ERNEE	Nous choisissons la variante A. Toutefois, nous aurions voulu connaître la surface impactée et la distance par rapport à l'exploitation de la Fizellerie. A notre avis, le plan manque de détails.



EXTRAIT du REGISTRE des DELIBERATIONS du Conseil Municipal de la commune de MONTENAY Séance du 16 janvier 2024

L'an deux mil vingt-quatre, le mardi seize janvier à vingt heures, le Conseil Municipal, légalement convoqué, s'est réuni en séance ordinaire à la MAIRIE, salle du Conseil Municipal, sous la présidence de M. Gervais HAMEAU, Maire.

Date de la convocation : 10 janvier 2024

Affichage de la convocation : 11 janvier 2024

Affichage des délibérations : 25 janvier 2024

Etaient présents : M. Gervais HAMEAU - Mme Ghislaine LOUAISIL - M. Paul CHESNEL - Mme Corinne LEPODER - M. Alexandre MASSARD - Mme Maryvonne VOISIN - M. Olivier ALLAIN - Mme Monique PAINCHAUD - M. Guillaume MORISSET - Mme Laurence DUTOYA - M. Julien RACINAIS - Mme Ghislaine CLOSSAIS - M. Sébastien BLIN - Mme Sabrina HEURTIER - M. Gilles HAMON.

Etai(en)t absent(s) et non excusé(s) : néant

Etai(en)t Absent(s) excusé(s) et représenté(s) : néant

Le quorum étant atteint, le Conseil Municipal peut délibérer.
Un scrutin a eu lieu, Mme Laurence DUTOYA a été désignée secrétaire de séance.

Nombre de conseillers en exercice : 15 - Nombre de présents : 15 - Nombre de votants : 15

N°	OBJET DE LA DELIBERATION
2024 / 014	Projet RD 31 : remarques du conseil municipal sur les options proposées

Monsieur le Maire informe l'assemblée délibérante qu'un dossier de concertation pour l'aménagement de la RD31 entre Chailland et Ernée est à la disposition du public du 08 décembre 2023 au 22 janvier 2024. Il présente succinctement le projet.

Le Conseil départemental de la Mayenne, Maître d'ouvrage de la présente opération, est engagé dans la programmation d'études d'aménagement de son réseau routier structurant sur le long terme. A ce titre, un Plan routier départemental (PRD) a été adopté par l'assemblée le 20 juin 2022 pour la période 2022-2028 et l'axe RD31 entre Chailland et Ernée y figure et constitue une des priorités du Département. Avant toute prise de décision, le Département a piloté entre 2018 et 2019 une étude d'opportunité dont les résultats ont permis de se prononcer en mai 2019 sur la pertinence de l'opération au regard de son intérêt économique, du besoin en mobilité et de sa faisabilité.

Le réaménagement de la RD31 entre l'échangeur de Chailland et le rond-point de l'entrée sud d'Ernée a pour objectif de sécuriser la section, de renforcer les échanges économiques à l'échelle départementale et régionale et d'améliorer la desserte locale du territoire pour tous les usagers et riverains de la route. Les réflexions mises en œuvre ont intégré les enjeux des liaisons cyclables et de plateforme de covoiturage.

Conscient des enjeux que le projet représente pour l'ensemble du territoire et de ses acteurs, le Département a engagé, dès octobre 2022, une concertation préalable. Elle se poursuivra jusqu'à l'automne 2026. Ce dossier de concertation permet à chacun de comprendre le projet et d'accéder aux informations essentielles pour participer à la concertation.

Le dossier de concertation a été présenté lors d'une réunion qui s'est déroulée le 9 janvier courant et où l'ensemble du conseil municipal était convié. Il est joint en annexe au présent procès-verbal.

VU le Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU le Code de l'environnement ;

VU le dossier de concertation relatif à l'aménagement de la RD3 entre Chailland et Ernée mis à disposition du public du 08 décembre 2023 au 22 janvier 2024 ;

CONSIDÉRANT qu'il convient d'émettre son avis sur les différentes variantes d'aménagement proposées dans le cadre de la concertation publique ;

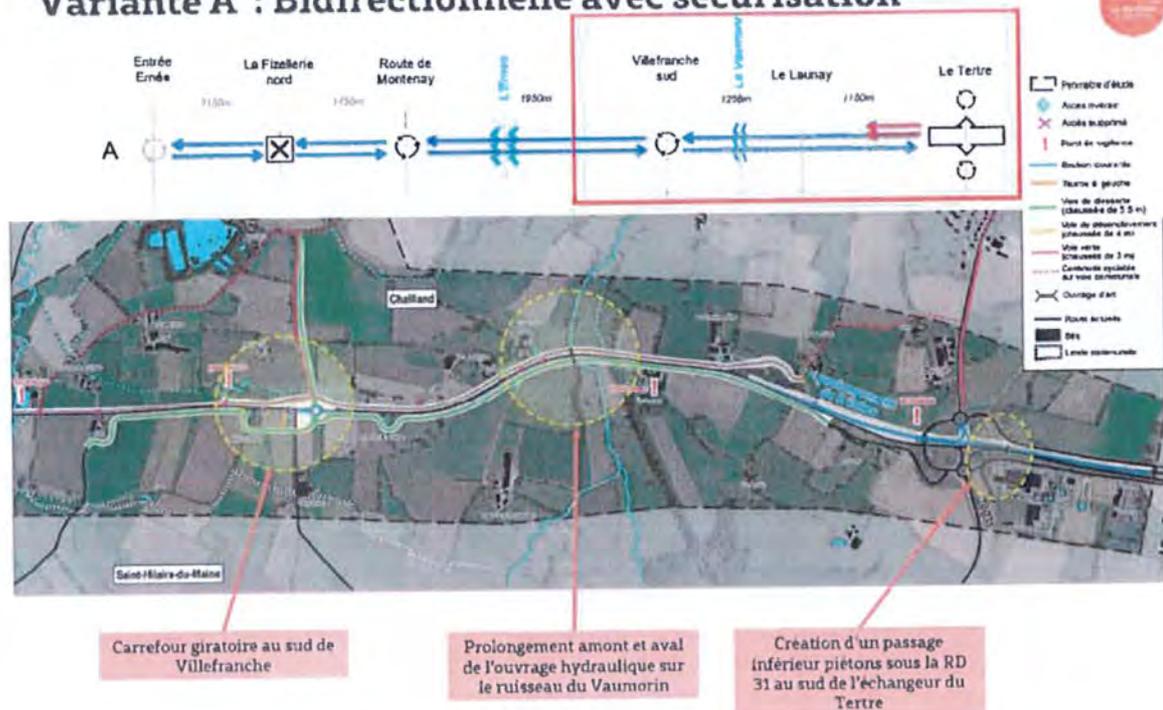
Après avoir pris connaissance du dossier de concertation de l'aménagement de la RD31 Chailland Ernée ;

Après en avoir débattu ;

Le conseil municipal, à l'unanimité,

☞ **DÉCIDE** d'apporter les remarques ci-dessous pour chacune des 4 variantes proposées

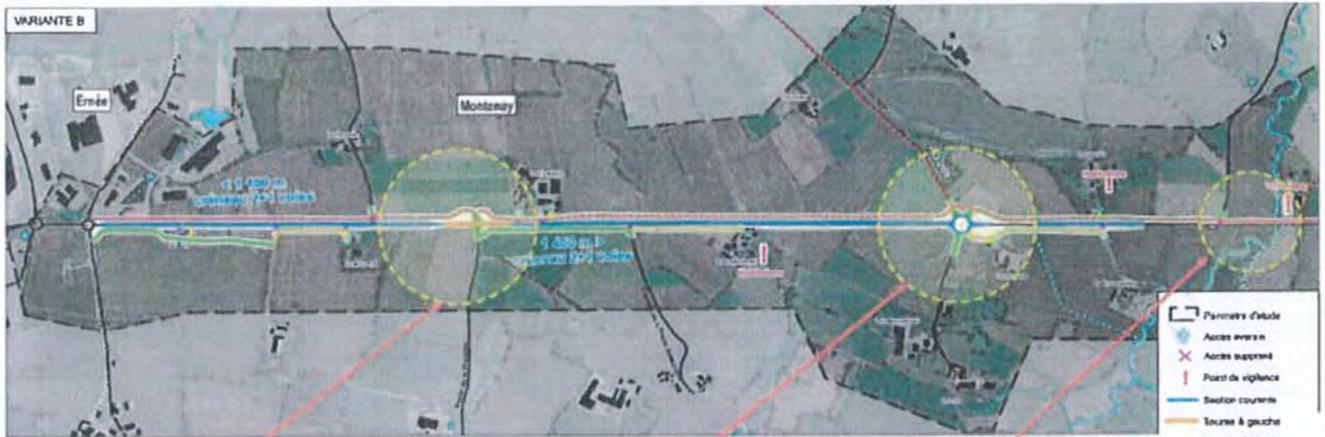
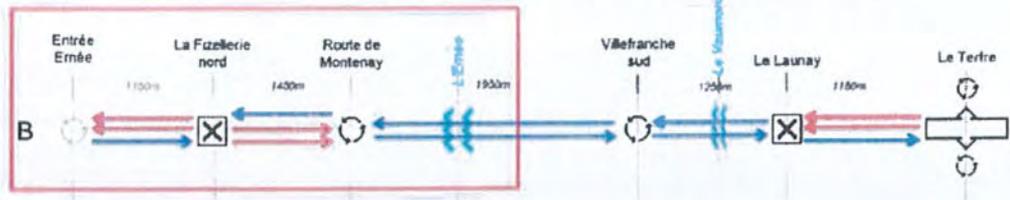
Variante A : Bidirectionnelle avec sécurisation



VARIANTE A

- Arrivée de la Rogerie vers la RD31 : tourne à gauche ; possibilité d'aller vers Laval et vers Ernée depuis ce carrefour ? oui d'après la réunion qui a eu lieu (info Monique Maryvonne), difficile à visualiser sur le dessin
 - o est-ce qu'on peut aller à droite et à gauche quand on arrive de la Route de Branche et de la Rogerie ?
- Le bois Joli : plus d'accès sur RD31, retour vers Ernée via le Beray
- Rond-Point de la route de Montenay :
 - o pas d'échangeur ; « simple rond-point », moins d'emprise sur terres agricoles
 - o l'Egretais et la Trousselais reviennent au rond-point
 - o Habitations l'Egretais, route proche de la maison, avenir de la maison ?
 - o « arasement des bosses » pour donner de la visibilité : zones bleues
 - o Route du point de la Claié : déviation de la sortie du côté de Chailland
- Fin de la 2x2 voies actuelle sur Chailland : allongement, pour mettre des voies d'accélération et supprimer les cédez le passage

Variante B : Aménagement de créneaux 2+1 voies

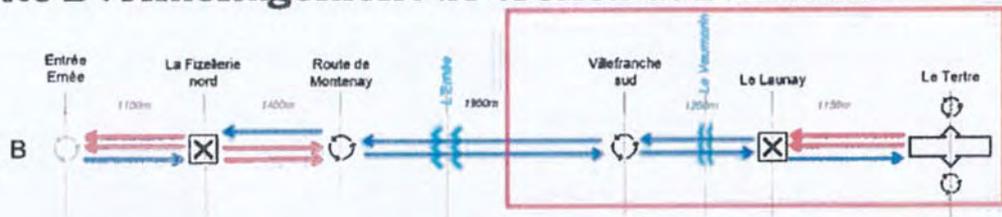


Carrefour en croix au Nord de la Fizellerie comportant 2 voies de tourne-à-gauche

Carrefour giratoire route de Montenay

Aménagement d'une passerelle pour la voie verte pour le franchissement de l'Ernée

Variante B : Aménagement de créneaux 2+1 voies



Carrefour giratoire au sud de Villefranche

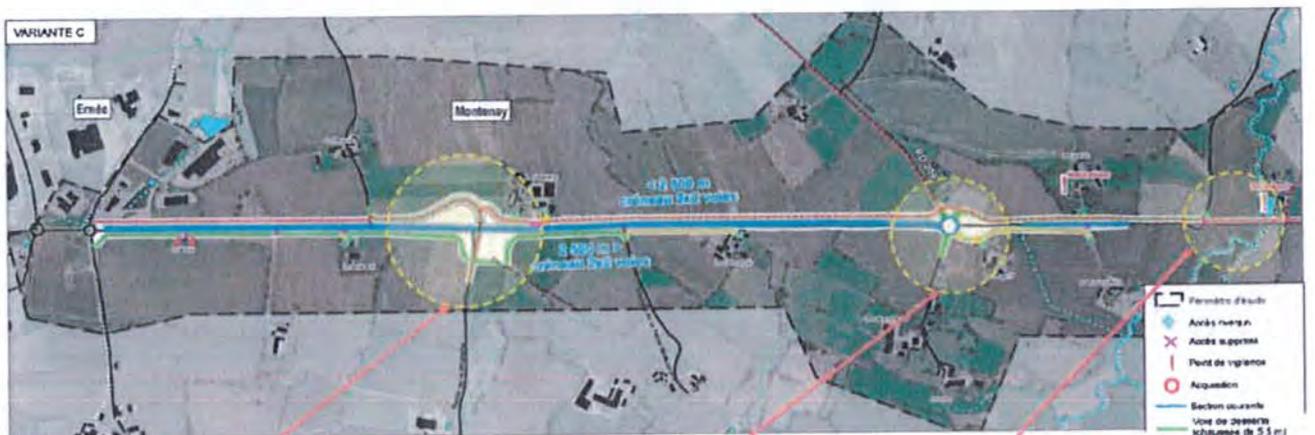
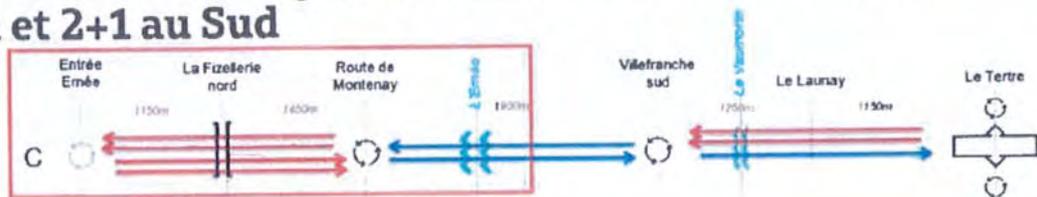
Tourne-à-gauche pour le lieu-dit Launay

Création d'un passage inférieur piétons sous la RD31 au sud de l'échangeur du Tertre

VARIANTE B

- 3 voies de la zone du rond-point de Montenay vers Ernée, avec changement au tourne-à-gauche
 - o Entre tourne à gauche et Ernée : 2 voies vers Ernée
 - o Entre tourne à gauche et rond-point Montenay : 2 voies vers rond-point Montenay
 - o Comment est aménagé le tourne à gauche ? (même question que option A)
- Si le tourne à gauche ne permet pas d'aller dans les deux sens, les tracteurs sont obligés de passer sur la 2x2 voies pour traverser (retour vers Ernée obligatoire) : alors la 2 voies pourrait se justifier pour « la cohabitation tracteurs/voitures »
 - o Est-ce que le tourne-à-gauche permet d'aller tout droit pour traverser pour les tracteurs ? si oui risque par rapport à un tracteur + remarque ?
- Entre Le Tertre et Le Launay : la 2x2 voies est rallongée

Variante C : Aménagement mixte : créneaux 2x2 au Nord et 2+1 au Sud



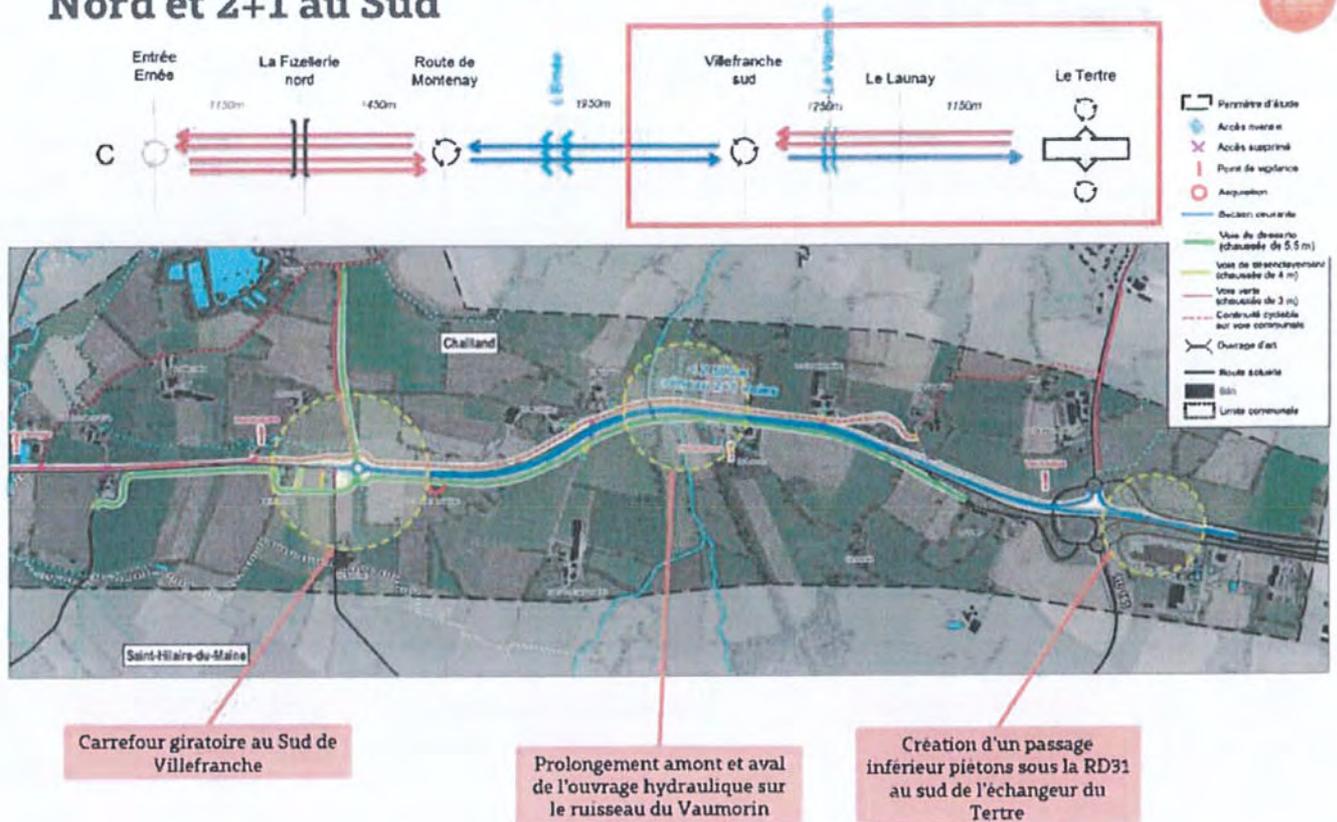
Création d'un passage supérieur franchissant la 2 x 2 voies au Nord de la Fizellerie

Carrefour giratoire route de Montenay

Aménagement d'une passerelle pour la voie verte pour le franchissement de l'Ernée

Cette variante nécessite deux acquisitions : « Le Beray » et « La Petite Bodinière »

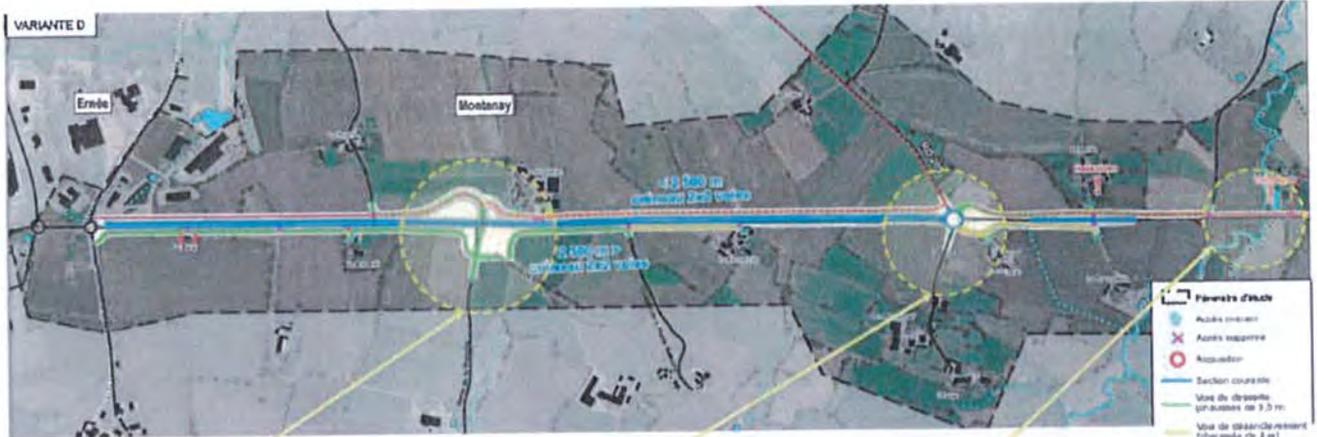
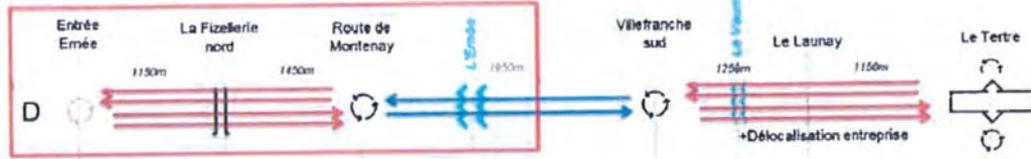
Variante C : Aménagement mixte : créniaux 2x2 au Nord et 2+1 au Sud



VARIANTE C

- 2x2 voies entre Ernée et le rond-point de Montenay
 - o Niveau sécurité semble la solution la plus indiquée
- Pont à la place du tourne-à-gauche
 - o Impact visuel ?
 - o Emprise sur terres agricoles plus importante
- Du pont : traversée du pont pour aller vers Ernée via la le Beray - longer la RD31 jusqu'au rond-point de Montenay pour aller à Laval
- La maison Le Beray est achetée par le département

Variante D : Aménagement mixte : créneaux 2x2 au Nord et au Sud



Création d'un passage supérieur franchissant la 2 x 2 voies au Nord de la Fizellerie

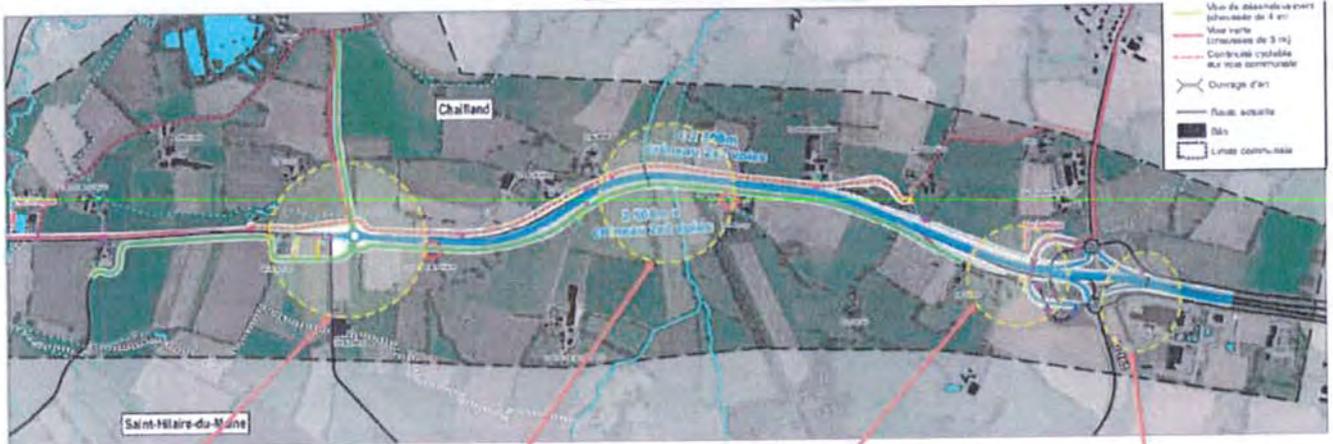
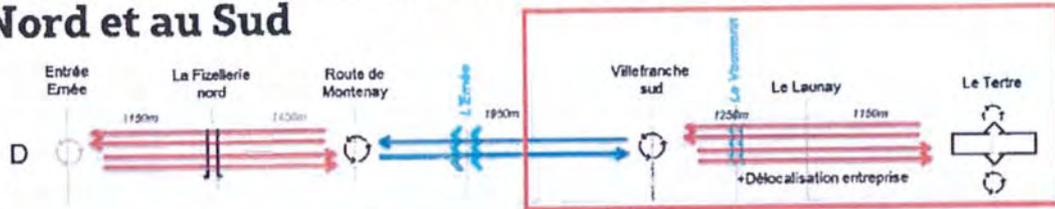
Carrefour giratoire route de Montenay

Aménagement d'une passerelle pour la voie verte pour le franchissement de l'Ernée

Cette variante nécessite :

- Trois acquisitions (« Le Beray », « La Petite Bodinière » et « Le Launay »)
- La délocalisation des Ets « Bocage Services Rossard »

Variante D : Aménagement mixte : créneaux 2x2 au Nord et au Sud



Carrefour giratoire au Sud de Villefranche

Prolongement amont et aval de l'ouvrage hydraulique sur le ruisseau du Vaumorin

Nouvel ouvrage en passage inférieur assurant la liaison est-ouest au nord de l'échangeur du Tertre

Création d'un passage inférieur piétons sous la RD31 au sud de l'échangeur du Tertre

VARIANTE D

- Idem option C sur la commune de Montenay

Tourne-à-gauche :

- Dangereux pour ceux qui viennent des voies communales La Rogerie et De Branche, qui souhaitent tourner à gauche
 - o Pour voie de la Rogerie : pour aller à Laval, possibilité de longer la RD31 jusqu'au rond-point d'Ernée
 - o Pour voie de Branche : obligés de traverser la rd31
- Liaison de la Barbotinais vers le rond-point de Montenay via voie latérale : faisable ?

- ↻ **CHARGE** le Maire d'informer les différentes parties concernées des présentes décisions.
- ↻ Monsieur le Maire est chargé de l'exécution de la présente délibération.

Pour extrait conforme,



Le Maire,
M. Gervais HAMEAU

Certifiée exécutoire suite à la transmission de la délibération au contrôle de légalité le 24 janvier 2024

AMÉNAGEMENT DE LA RD31 ROUTE DE LAVAL

1) Quelles solutions d' aménagement pour prendre en compte les nuisances sonore liées à la proximité d' une 4 voies.

2) il y a quelques temps une enquête sur les nuisances sonores a été effectuée, (sur une journée et tranches horaires avec peu de trafic, très utile!!!) et nous n'avons eu aucun retour en tant que riverains !! ce n'est pas normal.

Alors si le trafic est augmenté avec les variantes B, C, et D, les nuisances sonores seront elles aussi plus importantes.

C'est certainement pour cela que l'on nous a jamais donné le résultat, on ne peut faire aucune réclamation

3) Sur les variantes C et D, si on part de la Barbotinais, nous sommes obligés d'aller jusqu'à Ernée pour retourner à Laval et en revenant de Laval obligés d'aller jusqu'à Ernée pour faire demi-tour.

A l'heure où l'on parle d'écologie et d'empreinte carbone, c'est du grand n'importe quoi !!!

4) Où est l'intérêt de gagner 30 secondes entre Chailland et Ernée, si c'est pour perdre du temps en arrivant au rond point à l'entrée d'Ernée dans les bouchons qu'il y aura forcément surtout que le 1^{er} est là pour desservir uniquement des zones artisanales (zone sud et Zone de la Querminais) celui de la future rocade sud (direction Fougères) étant un peu plus loin. Ou encore de perdre son temps en arrivant aux différents ronds points en arrivant sur Laval...

Nous sommes pour la sécurisation de tous les riverains, mais les portions de 4 voies ou de 3 voies sont inutiles !!!

Nous apprécions par contre les voies vertes et continuité cyclables qui seront très utiles et sympathiques

La variante A semble être la plus intéressante pour tous

*** moins de nuisances sonores**

*** moins de pollutions**

*** moins de terres agricoles perdues**

*** Peut-être un coût moins important.**

concertation préalable RD31

Observations concernant le projet d'Aménagement entre Chailland et Ernée RD 31

L'Association Régionale des Usagers des Transports suit les dossiers de transports et à ce titre émet quelques observations sur le fonds de ce projet.

Quelques remarques en particulier sur le dossier soumis à concertation,

Ce dossier ne prend pas en compte les effets et les impacts du dossier de déviation sud d'Ernée, A savoir à quel niveau son tracés est susceptible d'arriver. Les deux dossiers sont assez liés de part les objectifs que le département c'est fixé.

Peut être qu'il serait judicieux de mesurer l'impact de la déviation avant d'envisager plus avant ce dossier.

En lien avec ces dossiers il n'y a pas d'étude de trafic sur l'ensemble du linéaire de la RD31, tout au plus le chiffre de 8500 v/j les 2 sens confondus est annoncé. Un plan reprend le trafic local, sur les 7,5 km mais pas sur la globalité de la RD31,

La RD31 a été mise progressivement a 2x2voies sur une partie de son itinéraire mais paradoxalement ce n'est pas la partie de l'itinéraire le plus fréquentée et donc là où les ralentissements sont le plus fréquents qui a été choisi pour faire ces aménagements d'infrastructure.

Au PR +3232, ce point est situé au niveau des deux ronds points qui bordent le ponts route de l'A81 on dénombrait en 2014 ; 14108 véhicules dont 1459 Poids lourds. A la même époque la Moyenne journalière Annuelle était de 6501 à un autre point de comptage régulier aux environs de la Baconnière.

Le Tronçon le plus chargé de la RD 31, hors aménagement en 2x2 voies se situe entre le PR + 3232 et le rond point de la RD900, proche de Laval. Il doit être supérieur au chiffre de 2014.

Le choix de l'aménageur est curieux car les routes doivent être aménagées en fonction de leur trafic, hors dans la concertation les variantes Cet D envisagent des parties du tracés entre Chailland et Ernée en 2x2 voies, curieuse proposition et qui s'apparente à une dépense « luxueuse » dans le contexte actuel de pénurie de fonds publics alors qu'il manque des moyens financiers pour la santé (cf : l'Hôpital) par exemple,

D'autant que les Ponts et Chaussées préconisent la mise à 2x2 voies pour les trafic supérieurs à 12 000 v/j, C'est loin d'être le cas du tronçon Chailland / Ernée qui de toute manière d'après le dossier n'atteindra pas ce trafic même en 2050 (cf : p52 : **Les aménagements prévus sur la RD31 dans les quatre scénarios ne devraient à priori pas influencer sur le niveau du trafic sur la RD31. Les trafics aux horizons 2030 (mise en service) et 2050 (+ 20 ans) seront identiques quelle que soit la variante : Trafic 2030 : 8 500 TV/j , trafic 2050 : 9 250 TV/j**)

Le tronçon entre Chailland et Ernée paraît donc et de loin peu prioritaire au regard de la création de la rocade sud d'Ernée et surtout de l'aménagement du tronçon entre la sortie de l'Autoroute et le rond point du RD 900 où la RD 31 prend fin.

Cela est d'autant plus surprenant c'est que le projet d'Aménagement entre Chailland et Ernée RD 31 passe dans une zone sensible du point de vue environnemental (vallée de l'Ernée) et sur une bonne partie de son tracé. On peut se féliciter de l'existence de la loi sur l'eau qui protège la vallée de l'Ernée.

« Renforcer la liaison stratégique vers Caen et le nord de la France, via l'A84 à Fougères en offrant un temps de déplacement fiable et un parcours sécurisé », c'est un des objectif affiché dans la présentation mais il est à noter que ce n'est pas celui de la Bretagne et que la N12 est entre Ernée et Fougères constituée d'une rocade à 2 voies bidirectionnelles ce qui contraste en terme équipement.

Concernant les temps de parcours, il est précisé que p52, **« A l'exception de la variante A (pas de créneaux de dépassement), toutes les variantes améliorent le temps de parcours. Même si le gain de temps est**

très faible, c'est la variante D qui optimise le plus le temps de parcours (environ 30 secondes dans chaque sens). »

Le temps de parcours est optimisé de 30 secondes ce qui est dérisoire au vue des 18,6 à 53,5 millions d'euros environs que les variantes coûteront. Le projet vise à garantir des temps de déplacements optimisés mais avec l'accès à Laval dès la sortie de l'autoroute jusqu'au rond point de la route de Fougères le maigre temps gagné par cet aménagement sera régulièrement perdu. Sans parler de la traverser de la Mayenne, par le Pont de Pritz qui était un projet du département, l'aménagement entre Chailland et Ernée n'améliore donc pas suffisamment le temps de parcours, .

« Pour dynamiser les déplacements extraterritoriaux afin d'améliorer l'accès à la gare TGV de Laval. »

La question de l'amélioration de l'accès à la gare de Laval ne se résume pas au seul aménagement routier. Vu l'accès de la gare, l'accès routier n'est pas la seule solution notamment à cause de la traversée de la Mayenne et de l'accès au quartier de la gare de Laval, Une solution TER routier doit être envisagée avant la construction, si elle se faisait , de cet aménagement.

« L'axe Ernée-Laval est structuré par des flux domicile-travail qui augmentent, conformément à la tendance nationale et régionale. » (p17)

Le projet contribue donc à accompagner sur l'ensemble du territoire du Nord Est mayennais la périurbanisation et les déplacements pendulaires qui transforment des territoires en déclin en espace d'ortoir. En effet l'attractivité économique se situe dans la couronne lavalloise et non autour d'Ernée. (Voir carte), Cet aménagement contribue à accélérer l'aspiration de la main d'œuvre et transformer le bassin d'Ernée en ville d'ortoir, Cet aménagement ne fait que confirmer la tendance et va accompagner ce phénomène qui se renforce à chaque aménagement routier.

Contrairement à l'affirmation du dossier **« Le développement et l'attractivité économiques des territoires desservis],,,[sont en partie conditionnés par la qualité des infrastructures de transport »** De nombreux territoires traversés par des infrastructures linéaires n'ont pas vu se développer leur tissu économique, Un territoire parcouru par une 4 voies c'est un territoire que l'on traverse plus facilement,

La hausse du nombre de navetteurs devrait plutôt engager les collectivités pour favoriser des solutions de transports publics ou partagées,

On se demande bien comment l'aménagement de 7,5 km de route va **« permettre de renforcer et favoriser les échanges économiques vers les pôles majeurs de développement (Nantes, Laval, Saint Nazaire) par l'amélioration du confort d'usage de la route départementale. »** Qui peut croire ce type d'argument qui semble bien éculé et usé à force d'avoir été l'argument majeur du développement économique,

L'analyse des effets sur la pollution doit se faire sur l'ensemble de l'axe. Autrement cela n'a aucun sens,

Autre argument mis en avant pour cet aménagement : la sécurité routière,

Pourtant dans le dossier il est précisé **« Aujourd'hui, les accidents sont globalement répartis sur tout le secteur, sans faire ressortir de zone particulièrement accidentogène (cf. Carte ci-contre). Dans la zone d'étude, les accidents concernent majoritairement des véhicules légers et sont souvent liés à une perte de contrôle du véhicule. »** p14 du dossier. Ce que confirme la carte, sur la répartition des accidents entre 2009 et 2022, Mais il est a noté que les zones de 2x2 voies ne sont pas plus sécurisées que la zone étudiée : 11 jusqu'à Chailland contre 10 jusqu'à l'Autoroute. Il n'est pas non plus indiqué la nature des accidents et leur gravité.

L'autre aspects est l'absence de proposition à l'« autosoliste » et au seul usage de la voiture. Les modes actifs sont réduits à des voies vertes et à une aire de covoiturage. Il faut rappeler que c'est une obligation légale de créer des voies douces lors de travaux routiers d'importance,

« Toutes les variantes prennent en compte et sécurisent les modes actifs (création de voies douces) et créent une aire de covoiturage » p52,

Mais pas d'aménagement pour les transports publics (autocars) alors que **« La concertation a permis de faire ressortir la demande forte de mobilités douces et d'amélioration des transports collectifs de la part des citoyens »** ; cela avait été indiqué page 15. Il était précisé que les usagers souhaitent :

- Adapter les horaires des navettes Laval/Ernée
- Créer une offre de partage de mobilité à l'année sur Laval
- Créer une plateforme covoiturage à l'entrée d'Ernée
- Étudier des aménagements vélo sécurisés entre Ernée et Chailland
- Développer les transports en commun avec une amplitude horaire plus importante, plus régulière, des arrêts plus fréquents, pouvoir prendre son vélo dans les transports et bénéficier d'une offre de service diversifiée : par exemple, mettre en place des navettes express ou un système de minibus avec réservation.

A part le vélo et le covoiturage, tout le reste a disparu ; Pourtant le logo de la Région est sur le document de concertation, la présence du Conseiller Régional M. Ligot et de son intervention lors de la Réunion publique de Décembre à Ernée montre l'engagement financier de la Région dans ce dossier.

Au niveau de l'échangeur de Chailland, de part et d'autres de la 2 x 2 voies, il doit être envisagé un passage sous l'infrastructure afin de desservir la zone d'activité (les abattoirs) en toute sécurité et de permettre le franchissement en toute sécurité; Cet aménagement doit se faire en lien avec la mise en place d'un arrêt de car sécurisé au droit, et dans chaque sens de cette zone. Un stationnement doit être associé à cet aménagement (covoiturage?).

La FNAUT appuie les demandes des usagers qui réclament une amélioration des transports publics sur cet axe et elle réclame le retour d'un TER routier entre Fougères et Laval via Ernée et la Baconnière afin de desservir ces territoires et de renforcer l'attractivité de la gare de Laval. Cette liaison existait jusqu'en août 2018. L'autocar est rapide car il passe par le centre ville et évite de passer par le pont de Pritz,

C'est de la compétence de la Région plus que de construire des routes.

Dans le dossier, aucune réponse à l'amélioration des TC et aucune réponse à la demande du retour de cette ligne pourtant évoqué en réunion publique. Il a même été précisé que la demande de transport public supplémentaire serait étudiée après les dossiers routiers,

En conséquence, la FNAUT en fonction des différents critères d'appréciation, considère qu'aussi bien en terme :

- de dégradation du Cadre de vie des habitants,
- des conséquences en terme de nuisances acoustiques ,
- des risques de dégradation du milieu naturel,
- de ses impacts sur la trame bocagère et sur le paysage
- de la forte emprise sur les terres agricoles (qui artificialisent au minimum 35 hectares)
- du coût qui ne prends pas en compte les mesures environnementales
- de la faiblesse des propositions d'alternatives au tout routier pour les déplacement pendulaires

que le projet d'aménagement de développement de l'infrastructure routière entre Ernée et Chailland n'est pas essentielle et va en contradiction avec les objectifs généraux de baisse des gaz à effet de serre, affiché par les COP. Les variantes B, C , D, sont à écarter au vue des différents aspects ,

Ce projet n'est pas en phase avec les objectifs que préconisent la baisse des GES et lutte contre le réchauffement climatique, Ce n'est pas ce projet en soi c'est la multiplicité et l'accumulation des projets qui contribuent à avoir un effet négatif, global, sur l'état de la planète,

Seule la variante A pourrait être retenue mais faut il refaire des routes pour améliorer la sécurité routière et développer les transports collectifs?

Pour la Fnaut
L'association régionale des Usagers du Transports
Antenne de la Mayenne
Fabrice Eymon

M. Voisin Damien

Gérant de l'EARL de La Chardronnière

53420 CHAILLAND.

Chailland, le 22-01-2024.

Mme, Mr,

Etant exploitant depuis 2009, le projet d'aménagement de la RD31 impact le fonctionnement mon exploitation agricole.

Dans un 1^{er} temps, j'étais plus favorable à une 2 x2 voies, pour que l'on conserve la route actuelle, afin d'accéder à nos parcelles, et au site de l'exploitation, et à la maison d'habitation.

A l'annonce de l'abandon de celle-ci, je suis obligé de revoir mes perspectives d'évolutions et de pérennité de mon métier.

Parmi les 4 variantes proposées, la variante A me semble la plus raisonnable, en terme de sécurité, d'environnement, et d'économie foncière et routière.

Cependant, cette variante équipée d'aménagements, comme un pont, me permettrait d'accéder à la zone du Tertre, mais également aux riverains et usagers présents.

Cela permettrait également, de réduire les temps de routes, avec le matériel agricole.

J'entends bien les arguments, pour cette réalisation, mais ce projet aura une empreinte foncière sur mon exploitation, pour la viabilité de mon entreprise, ayant 42 ans, et 2 enfants, je souhaite que le foncier impacté soit ramené à proximité de l'exploitation, afin d'envisager cette continuité et une possible transmission.

J'espère que le conseil départemental, sera à l'écoute de mes attentes.

Restant à votre disposition.



CycloCoop
Association pour le vélo au quotidien
Ernée et Nord-Ouest mayennais

Contact :
cyclocoop@proton.me
06 64 15 15 17

Réseaux sociaux :
X (Twitter) @Cyclocoop53
Instagram @Cyclocoop53
Facebook @Cyclocoop53

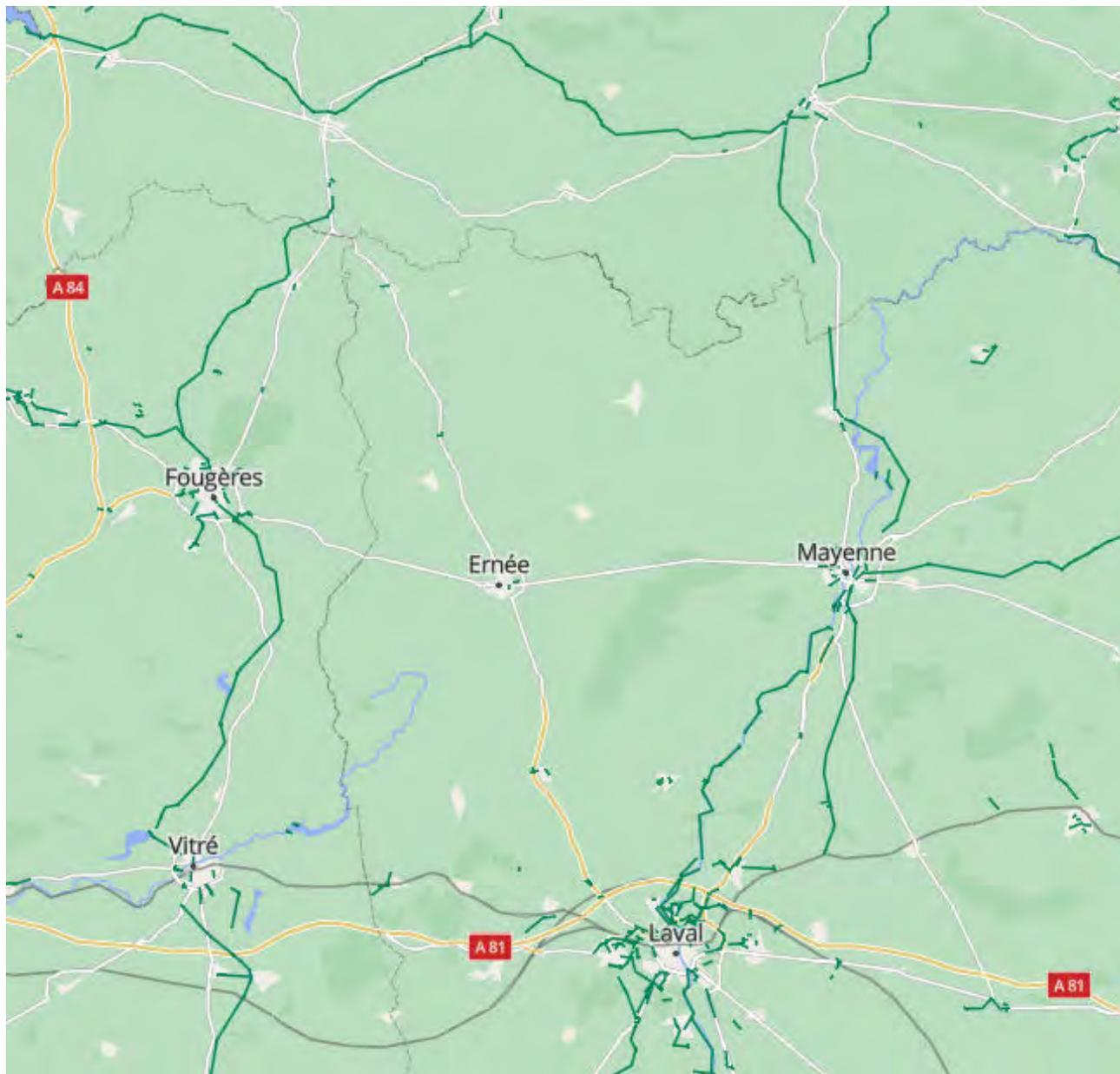


Contexte & historique

La Route Départementale RD31 relie en Mayenne les villes de Laval et Landivy via Ernée. Au fil des décennies les déplacements ont été vus uniquement par le prisme de la voiture individuelle. Pour autant un souhait de se déplacer autrement émerge en parallèle d'une « envie de vélo » et de se remettre en selle pour des trajets du quotidien. Cela s'est notamment exprimé durant la réunion publique du 7 décembre en ville d'Ernée. Comme le cite le journal Ouest-France, le souhait de développer « *autre chose* » a été exprimé par les participants. Ce besoin de mobilité douce apparaissait déjà dans l'enquête d'utilité publique du contournement d'Ernée de la RN12 avec 4 contributions d'élus et 4 contributions de citoyens dans ce sens.

Au cours d'une première phase de concertation (2022-2024), l'option d'une 2*2 voies intégrales, dont l'ordre de grandeur budgétaire se situait à la centaine de millions d'euros, a été écartée. Dans le cadre de cette deuxième concertation, l'association Cyclocoop émet cet avis au moment où les décideurs proposent quatre variantes chiffrées de 18,6 à 53,5 M€. Créée en 2023 par des vélotaffeurs à l'origine de la qualification d'Ernée au baromètre des Villes Cyclables 2021 (<https://barometre.parlons-velo.fr/>), l'association promeut la pratique du vélo au quotidien et aide au développement de cette pratique.

Illustration : Le positionnement de la RD31 entre Laval et Ernée / Landivy consulté sur le site de GéoVélo. Ce site GéoVélo est un des sites de référence utilisé par les vélo-traffeurs, cyclo-touriste et cycliste du quotidien pour calculer les itinéraires (direct, sécurisé, ...). GéoVélo est basé sur la cartographie libre d'OpenStreetMap. On distingue des linéaires de voie verte (souvent d'ancienne voie ferrée, parfois chemin de halage), les aménagements en agglomération et quelques taches/points (souvent les zones 30 ou les zones partagées dans les bourgs).



Vers un début de prise en compte

Dans chacune des 4 variantes du projet une continuité cyclable est prévue soit sous forme de voie verte, soit sous forme de voirie partagée à très faible trafic. Cette desserte est prévue entre l'échangeur du Tertre et le « 1^{er} rond-point à l'entrée d'Ernée ». Cette distance (7,5 km) correspond à 20 à 30 minutes en VAE (Vélo à Assistance Électrique). Cette option d'aménagement crée le sentiment d'une prise en compte de la demande de pouvoir se déplacer en vélo. Au vu du caractère

hors agglomération, le parti d'un aménagement bidirectionnel placé d'un seul côté de la chaussée est judicieux à la réserve près exprimé au sujet des rond-points « Les Isles » et « Villefrance ».

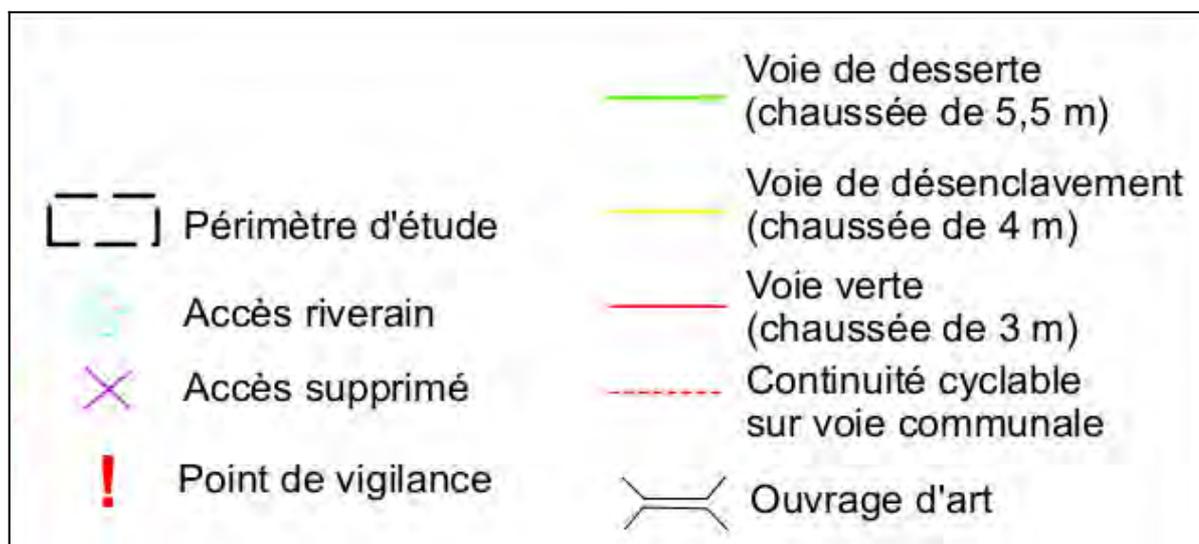
Pour le réaménagement de la RD17 (Ernée – St-Denis de Gastines) ou la création de la déviation à Ernée de la RD31 entre la RN12 et la RD17, des « Bandes Dérasées à Droite » (BDD) ont été mises en œuvre avec notamment pour objectif de faciliter la mobilité cyclable en plus de servir « d'espace de rattrapage » en cas de perte de contrôle du véhicule motorisé. Comme indiqué lors du webinaire organisé par le CEREMA mi décembre 2023 au sujet des aménagements cyclables hors agglomération, cette solution est de plus en plus sujette à caution. On notera donc avec satisfaction l'abandon de cette solution pour la section Le Tertre – limite communale Ernée/Montenay.

Un sentiment d'incompréhension

Pour autant **la mobilité à vélo ne se décrète pas d'un simple trait** rouge continue (voie verte) ou discontinue (continuité cyclable sur voie communale) sur les croquis des 4 variantes.

Ci-dessous un extrait du dossier de présentation reprenant la légende avec les deux types d'aménagements cyclables prévues :

- voie verte : mixité piéton / cycle (voire cavalier)
- voie communale partagée avec un faible trafic motorisé



Il n'est pas étonnant que l'offre de mobilité vélo entre Chailland et Ernée soit aussi pauvre dans le dossier puisque **l'amélioration de cette offre ne fait pas partie des objectifs énoncés**. L'extrait ci-dessous du site de la consultation (<https://www.registredemat.fr/>) corrobore les objectifs annoncés dans les lettres d'information.

Face à ces constats, le présent projet a pour objectifs de :

- Renforcer la liaison stratégique vers Caen et le nord de la France, via l'A84 à Fougères en offrant un temps de déplacement fiable et un parcours sécurisé ;
- Promouvoir l'attractivité du territoire et favoriser les échanges économiques des zones d'activités et des pôles d'emplois par une desserte de qualité ;
- Faciliter l'accès à la gare TGV de Laval pour le nord-ouest du département et le Pays fougères ;
- Favoriser les déplacements agricoles indispensables au maintien de l'activité ;
- Préserver l'environnement naturel et le cadre de vie des riverains et assurer la sécurité des déplacements locaux tout mode.

Extrait de la lettre d'info n°1 (Octobre 2022) : les modes doux et le covoiturage ne font pas partie des objectifs



De ce fait le projet arrête l'aménagement à la limite communale Ernée / Monténay. Cela est acceptable d'un point de vue des véhicules motorisés : les voiries existent vers le centre d'Ernée (RD131) ou vers St-Denis de Gastines / Mayenne. Autant cela ne résout rien des difficultés d'usage de la RD131 (ancienne RD31 entre l'entrée d'Ernée et l'avenue Artistide Briand) ou de la nouvelle RD31 (entre Route de Laval et Route de Mayenne, entre route de Mayenne et Route de Saint-Denis de Gastines).



Extrait OpenStreetMap montrant la limite communale Ernée / Monténay (<https://www.openstreetmap.org/relation/393631>)

On notera que le département a renoncé à l'emplacement réservé entre « les deux rond-points d'Ernée » pour une mise à deux fois deux voies (Délibération de la CC de l'Ernée : « modification simplifiée n°1 approuvée le 24.10.2023 pour la réduction de l'emplacement réservé n°11 à Ernée »). Pour autant, il n'y a pas d'intention d'aménager cette section à ce jour. Les 165 mètres repérés sur l'illustration ci-dessous (source : [geoportail.gouv.fr](https://www.geoportail.gouv.fr)) sont bien une voirie départementale, non rétrocédée à l'État dans le cadre du contournement RN12. Cette voirie donne « juste » accès au siège de la Communauté de Communes de l'Ernée, à un certain nombre d'entreprises et à un centre d'airde sociale (CIAS / Resto du Coeur : <https://www.openstreetmap.org/way/318085500>). Tentez, dans ces conditions, de lever les craintes ou de convaincre un agent administratif, un salarié

d'entreprise ou un bénéficiaire non motorisé d'y aller en vélo... Vu le statut de plus en plus urbain de cette zone, il est important que la sécurisation se fasse en unidirectionnelle de part et d'autre de la chaussée motorisée.



En page 52 du dossier, il est écrit « La variante D (...) s'avère être la plus avantageuse en termes de sécurité et de confort... », il s'agit clairement d'un point de vue de l'utilisateur motorisé individuel.

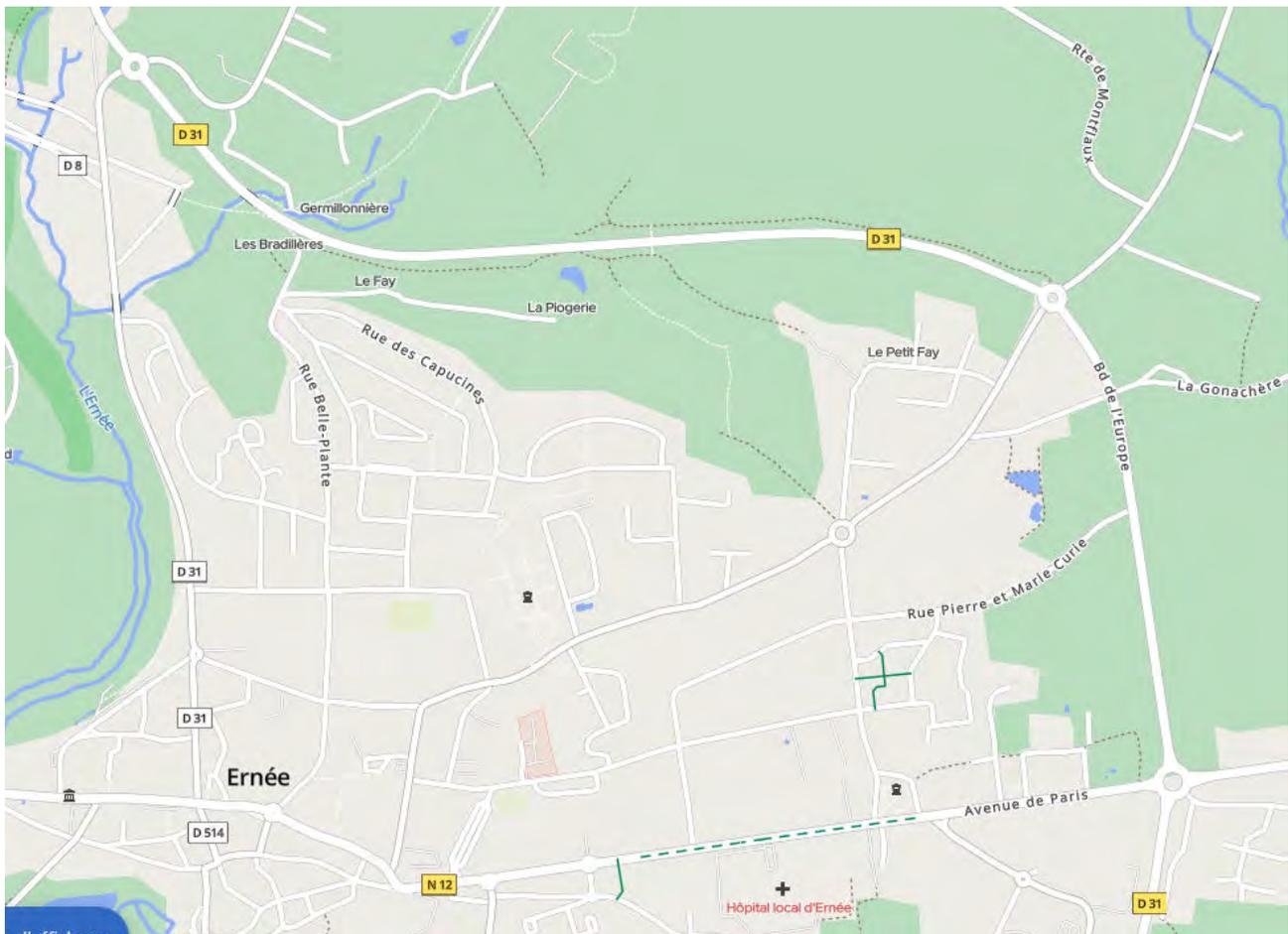
Enfin, toute la section soumise à sécurisation est dans le périmètre de la Communauté de Communes de l'Ernée. Pour autant, et indépendamment de son état d'avancement, il n'est, sauf erreur de notre part, fait mention de ce schéma directeur dans le dossier du porteur de projet qui est le Département.

Comment aller plus loin ensemble ?

Après avoir constaté l'intention de faire « quelque chose », puis mis en lumière les faiblesses du projet en terme de nouvelles mobilités, l'association CycloCoop développe dans ce dernier paragraphe des exemples concrets pour faire de la RD31 entre Laval et Ernée un axe utile aux nouvelles formes de déplacement. Nous plaçons hors champ de nos remarques la section Ernée-Landivy, en notant au passage que la RD31 est longée par une voie verte entre la RD17 et l'ancienne gare.

A noter qu'il est d'importance de faire référencer sous GeoVelo / OpenStreetMap ces aménagements pour qu'ils puissent être détectés par les cyclistes et utilisés dans la constitution de leur itinéraire.

Copie d'écran ci-dessous : la voie verte longeant la RD31 entre la RD17 (St-Denis, à droite sur la carte) et l'ancienne gare (à gauche sur la carte) n'est pas identifiée à tort comme utilisable à vélo.



L'annexe de cet avis illustre la présence ou l'absence de déclaration cartographique correcte sur trois aménagements dans des collectivités locales limitrophes. Il ne s'agit pas de comparer les moyens financiers des différentes collectivités, mais d'insister sur le nécessaire référencement cartographique des aménagements et l'inscription de ce référencement dans le périmètre du projet.

Suggestion : assurer un bon référencement géographique des aménagements cyclables

Les propositions suivantes se basent sur trois axes : corriger certaines erreurs du passé, rendre plus transparente la RD 31 aux modes doux et améliorer les services associés à la RD31.

Lors de la création de la première partie de déviation de la RD 31 (actuel boulevard de la République), la section devenue RD131 n'a pas été requalifiée. Par conséquent elle supporte aujourd'hui un trafic d'environ 8000 véhicules/jour (page 13 du dossier) ; dont 3 % de poids lourds alors que le trafic de transit y est interdit. Il y aurait lieu de commencer à pacifier cet axe sans attendre la mise en service du contournement RN12. Cela peut se faire :

- par le placement d'une ou plusieurs écluses
- par la création d'une bande cyclable large dans le sens de la montée (après suppression du stationnement latéral pour éviter les emportières)
- par une signalisation horizontale de type « chevrons cyclistes ». En effet, il est inutile de créer une bande cyclable en descente vers le rond-point RD131 / avenue A.Briand. En descente, les cycles roulent à une vitesse adéquate par rapport aux motorisés. Des chevrons cyclistes tracés au sol permettent de légitimer la présence de vélos sur la chaussée.
- sans avis ou préconisations de notre part en section plane

Suggestion : pacifier la RD131

Lors de la création de la première partie de déviation de la RD 31, le boulevard de la République est devenu un écran entre la ville d'Ernée et la zone de la Querminais. Il est plus que compliqué de rejoindre la zone de la Querminais depuis la ville d'Ernée ou le bourg de Montenay.

Suggestion : avant rétrocession à l'État, créer un passage inférieur sous le boulevard de la République, au droit de l'Allée Alain Colas



L'ancienne RD31 entre les Chênes-Secs et le créneau de dépassement de Bourg-Moreau est devenue obligatoire aux cyclistes. Il est effectivement difficile de les voir emprunter la 2x2 voies... Les largeurs de chaussées de cette ancienne départementale favorisent des vitesses incompatibles à une bonne cohabitation entre cycles et motorisés. Cependant de nombreuses voies de dessertes, de voies de services ou de délaissés existent le long de la nouvelle infrastructure. Il y a là un potentiel pour créer une continuité cyclable.

Suggestion : inclure dans le projet Ernée-Chailland la mise en place d'un itinéraire cyclable (voie verte et voie partagée) exploitant ce potentiel. L'écart de coût entre la variante D et la variante C représente « juste » 16,5 M€ [environ 10 milliards d'anciens francs :-)] ; il n'y a pas besoin de tout cela pour faire « quelque chose » de bien. Il en restera même pour aménager la RD31 ailleurs ... voire plein d'autres voiries sous responsabilité du département, qu'elle fasse ou on l'objet d'une requalification/sécurisation. Et réduire les effets « d'écran » tel que ce boulevard de la République, à Ernée.

C'est pour cela qu'il y a lieu de travailler à la transparence vis à vis des modes doux **de la RD31 sécurisée.** Comme déjà exprimé par plusieurs contributeurs sur le site dématérialisé à la date de rédaction de cet avis (14 janvier 2022), le passage inférieur à l'échangeur du Tertre sera opportunément ouvert aux cycles et PMR (ne pas faire un accès qu'avec des escaliers, de toute façon la loi impose la pente. On se permet néanmoins de le mentionner). Ce passage inférieur est commun aux 4 variantes : se pose la question d'attendre 2032 pour voir sa réalisation. Les salariés de la zone âgés 56 ans aujourd'hui auront alors atteint l'âge légal de la retraite et ceux sont des élèves actuellement en CE2 en 2024 qui y seront apprentis à l'âge de 16 ans en 2032...

Suggestion : traiter ce passage inférieur séparément du projet général

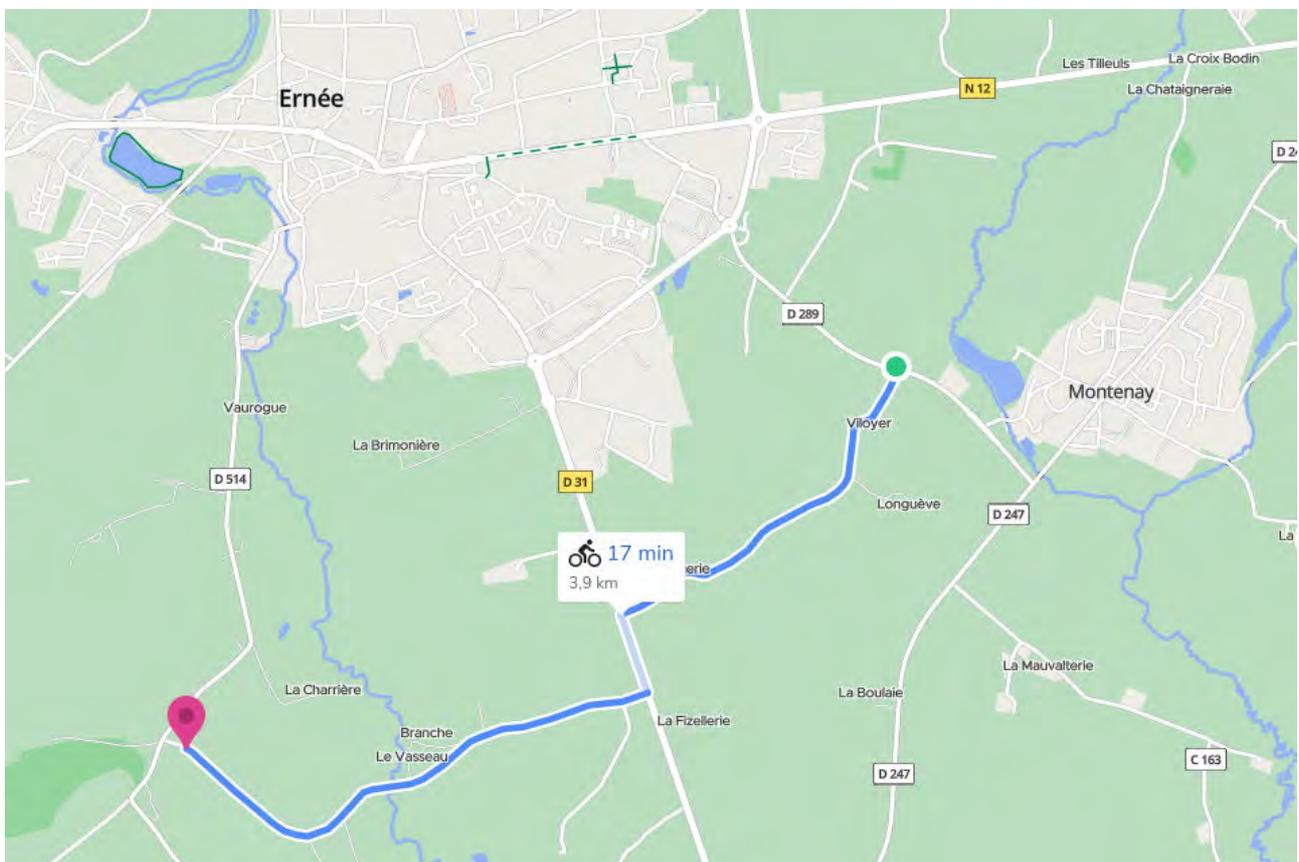
Autre secteur où la RD31 ferait écran aux mobilités douces : route de Branche, route de la Rogerie, Fizellerie. Il est étonnant que l'investissement dans un franchissement dénivelé (passage inférieur ou passage supérieur) de la RD31 ne soit envisagé que dans le cas des variantes C & D (les

3,5 km de 2 fois 2 voies entre entrée/sortie Ernée et rond-point RD289-RD31). Un passage inférieur ou supérieur dans ce secteur permettrait une revascularisation d'un réseau capillaire de mobilité douce, au même titre que le font déjà les franchissements suivants entre l'échangeur A81 et La Baconnière :

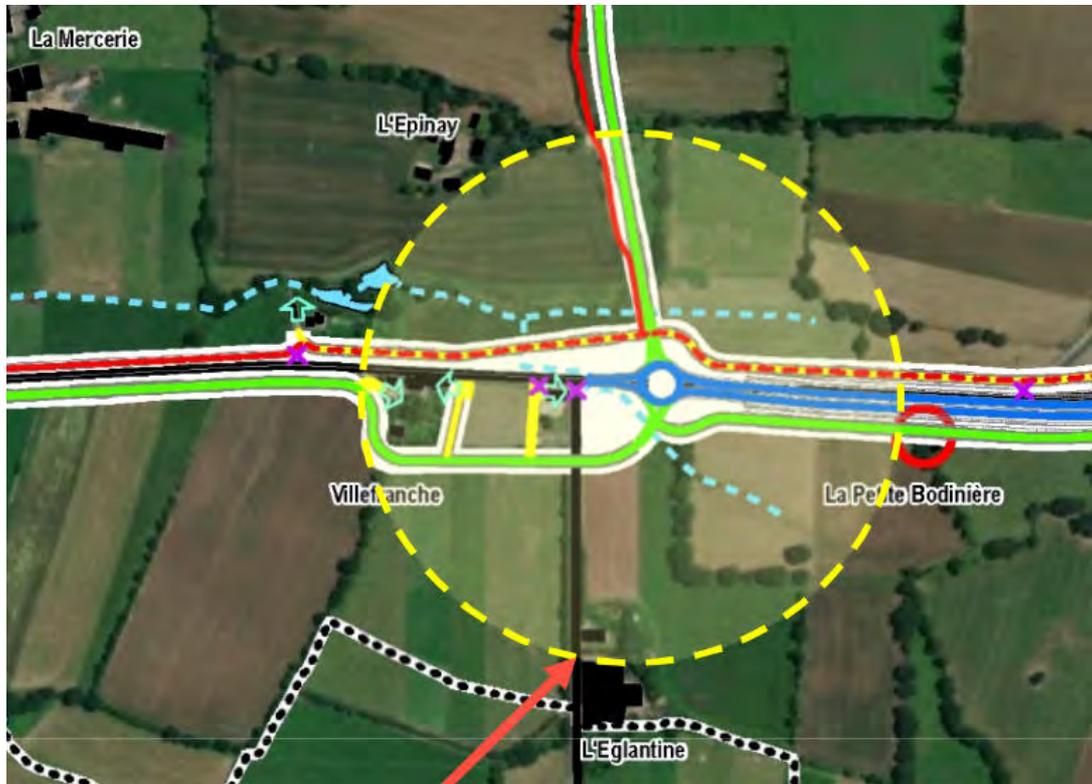
- <https://www.openstreetmap.org/way/172890198>
- <https://www.openstreetmap.org/way/224767844>
- <https://www.openstreetmap.org/way/224767870>
- <https://www.openstreetmap.org/way/458111092>
- <https://www.openstreetmap.org/way/224767856>
- <https://www.openstreetmap.org/way/112589714>
- <https://www.openstreetmap.org/way/157263783>
- <https://www.openstreetmap.org/way/351181056>
- <https://www.openstreetmap.org/way/714861534>
- <https://www.openstreetmap.org/way/714861513>

On décompte 10 franchissements sur 12,5 km entre l'échangeur de l'A81 et le sud du créneau de Bourg-Moreau. Cette section a bénéficié des aménagements de la ligne TGV et de la RD31 pour être franchissable. A l'inverse, les deux kilomètres des créneaux de Bourg-Moreau montrent la conception des années 1980, début 1990 (entrée en service en 1995). Il serait dommage d'envisager des passages dénivelés que pour franchir des sections à 2*2 voies.

Suggestion : faire un passage dénivelé dans la zone de la Fizellerie



A la consultation du dossier des 4 variantes, il n'est pas possible de déterminer si des franchissements sécurisés de la RD31 à proximité des rond-points sont prévus. Ce genre de « détails » sera-t-il spécifié plus tard dans le projet ? Déjà oublié ? Ou bien d'ors et déjà exclu ? Il est primordial d'assurer des traversées sécurisées de part et d'autres de la RD 31 pour les usagers de transport en commun, les cyclistes, les piétons co-voiturés, ...





Suggestion : faire sécuriser la traversée de la RD31 pour les piétons (covoiturés notamment) et les cycles à proximité des deux ronds-points « Les Isles » et « Villefranche »

*Les services à celles et ceux qui se déplacent autrement ont besoin d'être développés. Pour du **voiturage** entre utilisateur de véhicule individuel motorisé, il est facile de créer quelques places de parking en bord de champ le long de la route... A l'inverse, il est impossible de stationner un vélo de manière sécurisée sur l'une des aires prévues ou déjà existantes. Il est impossible donc de prendre le vélo entre le domicile et l'aire de co-voiturage pour se faire prendre à destination du travail ou du lycée. Il est impossible également pour quelqu'un qui travaillerait à quelques kilomètres de la RD31 de se faire déposer à une aire de co-voiturage pour y récupérer son vélo et finir son trajet à vélo.*

Exemple de cas d'usage : un apprenti en alternance a trouvé une entreprise à Chailland, il habite Forcé. Quel avantage pour lui et ses conducteurs de co-voiturage ! Il peut chaque matin reprendre le vélo stationné la veille pour finir le trajet vers son entreprise !



Exemple de stationnement vélo adéquat sur une aire de mobilité (stationnement covoiturage, interfaçage entre vélo et voiture) – source :<https://sacochevelo.fr/securiser-velo-voyage/>

Suggestion : des box à vélos sécurisé sur chaque aire de covoiturage. Par défaut, sans indication de fréquentation, commencer par dimensionner pour deux vélos, observer les pratiques, augmenter les capacités en conséquence. A l'inverse, s'il y a régulièrement deux vélos accrochés à un lampadaire / poteau d'une aire de covoiturage, commencer avec plus de box.

Autre service opportun : des toilettes. Il existe désormais des bonnes solutions de toilettes sèches sans entretien ayant fait leurs preuves en montagne, en bord de mer ou le long de véloroute. Toujours utile en descendant du bus ou du covoiturage depuis Laval avant de prendre le vélo ou se faire récupérer par un proche.



Suggestion : des toilettes car la haie ne convient pas à tous pour tous les besoins ; des toilettes car sur un vélo, il n'y a pas de portière pour se cacher; des toilettes car difficile de demander tout et l'indispensable au conducteur de covoiturage....

Conclusion

Sous la pression, la collectivité tente de répondre au besoin d'aménagement cyclable; cela ne se résume pas à une bande roulable de 3 mètres de large, parallèle à la chaussée motorisée.

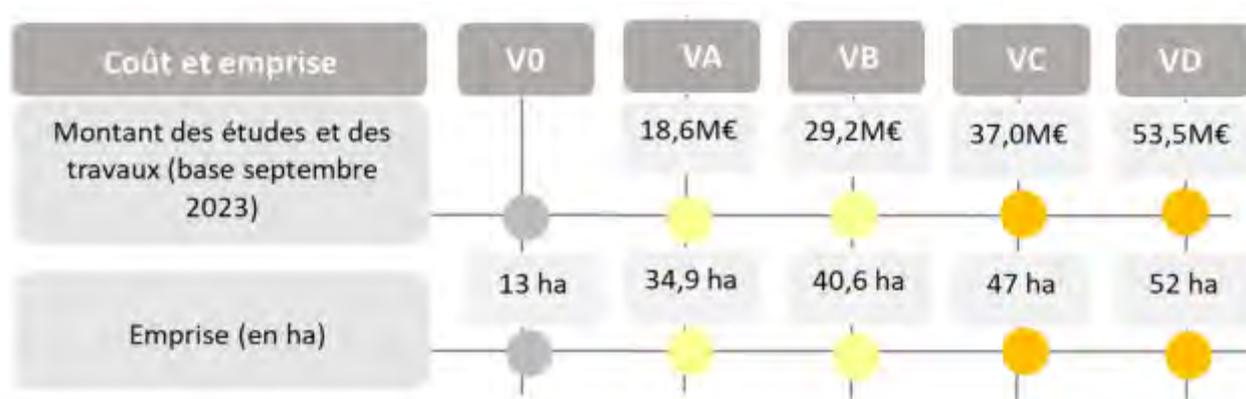
Comme développé dans cet avis, les chausse-trappes sont nombreux : avoir une infrastructure sécurisée pour les motorisés mais infranchissable pour les modes doux, disposer d'équipement mais non valorisés car non référencés correctement en cartographie, ...

Pour autant il y a moyen, notamment en s'appuyant sur le réseau des associations pro-vélo du quotidien, de proposer des aménagements cohérents en notamment :

- exploiter les opportunités pour aménager les portions de RD non équipées d'itinéraires cyclables (la section Chêne-Sec – La Baconnière, le contournement d'Ernée restant à terme dans le giron du département)
- rendre franchissable le boulevard de la République (voirie départementale)
- pacifier la RD 131
- valoriser les réalisations en les référençant : à titre d'exemple déjà réalisé, la voie verte de la RD31 entre RD17 et ancienne gare d'Ernée

- traiter le passage inférieur du Tertre séparément du projet général et avant celui-ci
- faire un passage dénivelé dans la zone de la Fizellerie, quelque soit les variantes
- faire sécuriser la traversée de la RD31 pour les piétons (co voiturage notamment) et les cycles à proximité des deux ronds-points « Les Isles » et « Villefranche »
- équiper de box à vélo les aires de co-voiturage
- équiper de toilettes les aires de co-voiturage
- Enfin, intégrer au plus tôt des objectifs de mobilité douce dans les projets de requalification / sécurisation des routes départementales

Cet aménagement de la RD31 entre Ernée et Chailland est inscrit au Plan routier départemental 2022 – 2028, adopté le 5 juillet 2022. Pour proposer une offre équilibrée, il y a lieu d’opter pour une variante sobre en budget et de disposer du budget restant pour développer les modes doux. Il serait dommage qu’en choisissant une variante sobre financièrement pour Ernée-Chailland le reste du budget soit utilisé en d’autres lieux pour faire des aménagements d’un autre temps.



Glossaire

VAE : Vélo à Assistance Électrique

FUB : Fédération des Usagers de Bicyclette : <https://www.fub.fr/>

CEREMA : <https://www.cerema.fr>

BDD : Bandes Dérasées à Droite »

Bibliographie et références

Route départementale 31 (Mayenne) : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Route_d%C3%A9partementale_31_\(Mayenne\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Route_d%C3%A9partementale_31_(Mayenne))

Baromètre des villes Cyclables 2021 : <https://barometre.parlons-velo.fr/>

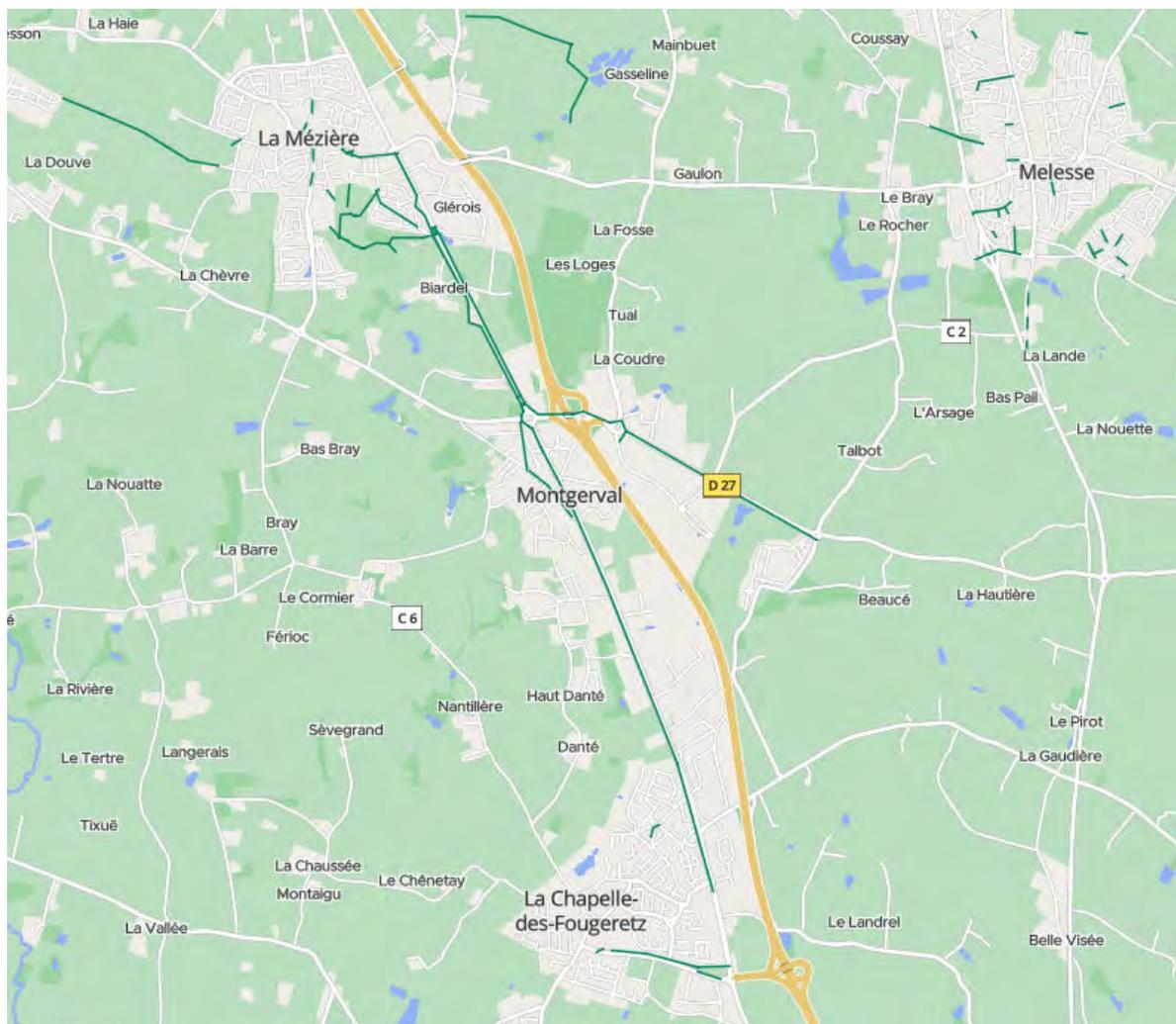
Toilettes sèches autonome pour extérieures : <https://sanisphere-fr.com/>

Annexe

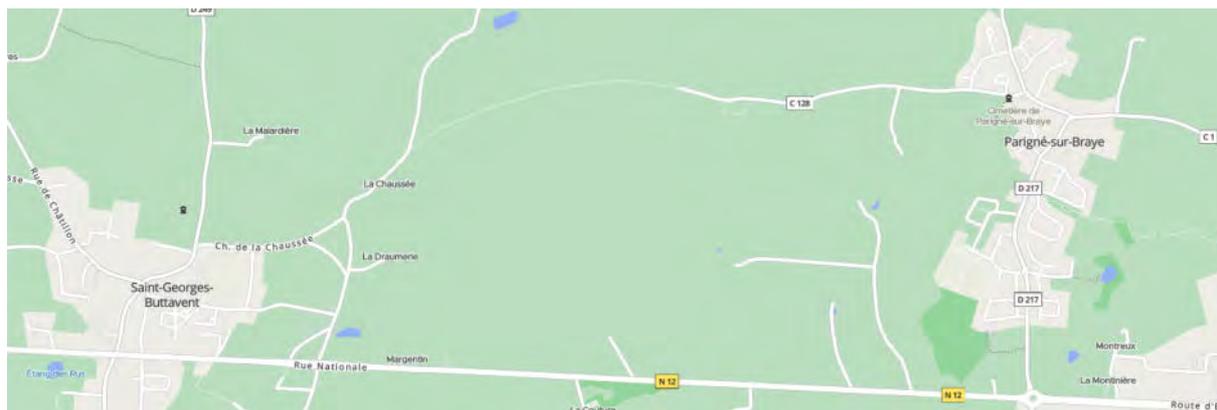
L'objet de cet annexe est de montrer le référencement sur GeoVelo au travers de trois exemples :

- aménagement en Ille Et Vilaine de la RD637 : dès son ouverture, la section aménagée est visible dans les outils de cartographie
- autre exemple en Mayenne entre St-Georges Buttavent et Parigné sur Braye (Référence : usage personnel et cet article <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/saint-georges-buttavent-53100/saint-georges-buttavent-une-liaison-douce-vers-parigne-creee-6017483>) Bien qu'exemplaire (aménagement sobre et efficace, proportionné en terme de besoin, avec une bonne coopération avec les riverains), cette section n'apparaît pas comme cyclable cinq ans après sa réalisation.
- les passages inférieurs créés au nord de Laval à proximité de l'Espace Mayenne

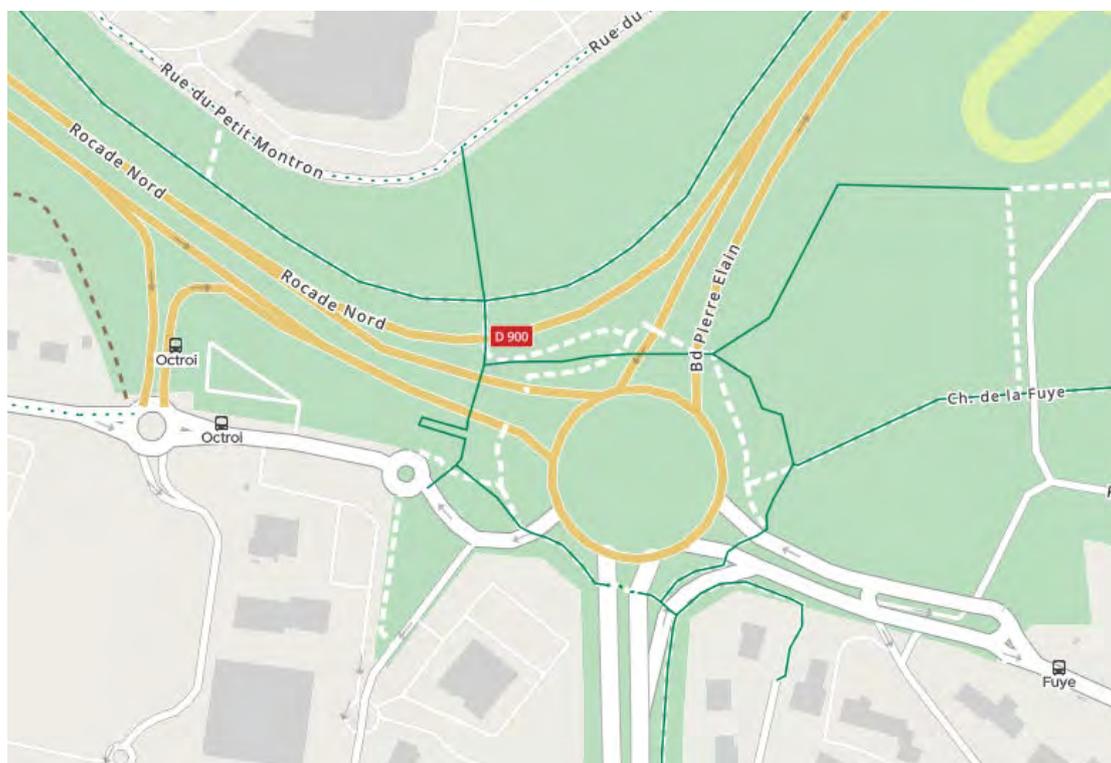
Il ne s'agit pas là de comparer les moyens des différentes collectivités, mais d'insister sur le nécessaire référencement cartographiques des aménagements et l'inscription de ce référencement dans le périmètre du projet.



Aménagement de la Queufrie : non « cartographié vélo » cinq ans après



Aménagement à proximité de l'Espace Mayenne à Laval (ouverture fin 2023, copie écran janvier 2024) : les nouveaux équipements sont bien référencés.



Seule la variante A est raisonnable dans le contexte actuel.

Les autres variantes dont la D ne s'accordent pas avec les enjeux des territoires à différentes échelles, notamment environnementaux et sociaux. L'aménagement de la RD 31 coûterait plus de 30 millions d'euros pour gagner à peine 1 minute, voire seulement quelques secondes dans la majorité des cas, selon les études du département. On va accélérer très fortement à la sortie d'Ernée pour freiner sur le rond-point de l'échangeur de Montenay et finir par un goulet d'étranglement au niveau de la vallée de l'Ernée.

Au final, on accélère, on freine donc on pollue beaucoup plus. Et ne parlons pas de l'impact de ce genre d'aménagement (mise en 2X2 voies) sur le cycle de l'eau, la qualité de l'air, sur l'emprise qu'il engendre sur les terres agricoles, leur érosion et l'isolement et nuisances pour les populations riveraines engendrées alors que c'est l'occasion de permettre d'améliorer le cadre de vie de la population locale, notamment en zone périphérique d'Ernée.

On nous parle de sécurisation ? Mais n'y-a-t-il pas un autre enjeu économique dont les pouvoirs publics ne nous parlent pas ? Faire travailler les grosses entreprises du TP sur notre département et surtout permettre aux transporteurs routiers d'investir de plus en plus nos départementales car les autoroutes sont devenues trop chères, donc le libéralisme du tout routier. Posons-nous les vraies questions à l'heure du dérèglement climatique.

Vos arguments sont d'aller plus vite (en reprenant un vieux projet de plus de 30 ans ressorti des tiroirs à la demande de quelques élus en 2018 et inscrit dans le Plan routier actuel) mais aujourd'hui on voit bien où cela nous mène : destruction de notre paysage, pollution de l'atmosphère, conséquences sanitaires, suppression des terres agricoles, des quelques haies restantes et perte de la biodiversité.

Aujourd'hui là où il faut investir pour le développement (c'est-à-dire pour les populations et pas uniquement pour la croissance économique qui nuit aux hommes), ce n'est pas dans les grands axes routiers et autoroutiers mais plutôt dans les domaines sociaux, sanitaires et de l'éducation. On n'a plus de médecin dans nos campagnes, les urgences, quand elles sont assurées manquent de moyens, les hôpitaux publics sont très vieillissants et si vous trouvez un dentiste, ce sont des rendez-vous sous 6 mois que l'on vous propose...que fait-on pour l'être humain de demain ? On continue le développement économique des grandes entreprises sans se soucier des Hommes et de leur santé ? Il y a matière à réfléchir sur l'avenir de nos voies de communication et nos moyens de déplacement. Qu'en est-il du déploiement des mobilités douces et des moyens de transport collectifs qui n'apparaissent pas ou si peu dans les variantes proposées ? Si c'est pour rendre notre beau département attractif, alors reboisons-le et pérennisons notre biodiversité au lieu de raser, bitumer et de créer de grosses cicatrices dans notre paysage, déjà tant sacrifié.

Objet : avis sur les variantes proposées pour aménager la RD 31

Ce projet de réaménagement est l'occasion **d'améliorer le cadre de vie des riverains et de la collectivité** au lieu de simplement viser à « préserver le cadre de vie des riverains » (citation extraite des bilans des COPIL) en proposant des aménagements surdimensionnés (comme le souhaiterait le Conseil départemental dont les objectifs sont aujourd'hui dépassés par la réalité du changement climatique). Il semble que la forme (les stratégies de communication utilisées) prenne le dessus sur le fond (permettre le partage d'idées et valoriser notre environnement local pour favoriser un développement qui puisse prendre en compte les populations et ne se retourne pas contre elles). Qui souhaiterait se faire spolier de ses biens alors qu'il y a investi une bonne partie de sa vie ? Certains riverains viennent juste de découvrir une éventuelle expropriation de leur patrimoine.

Avis sur les variantes proposées :

Variante A :

Seule cette variante répond (quoique partiellement) aux différents objectifs du plan routier et du SRADDET dont la mise en sécurité des carrefours dangereux.

Le développement de modes de transport collectifs et des mobilités douces, la mise en place de corridors écologiques et humains (véritables couloirs de développement et d'amélioration du cadre de vie), la plantation de haies, d'arbres, la restauration d'espaces végétalisés sont insuffisamment pris en compte.

Variante B à D : Non à cette artificialisation extrême alors que d'ici quelques mois ou quelques années tout au plus, l'UE va imposer de « restaurer la nature » dans les espaces dits « dégradés ». Or, quelle que soit la variante, elle impacte encore davantage l'environnement, les espaces agricoles, la qualité de l'eau, de l'air, la vie sociale, surtout en zone périphérique d'Ernée.

Toute portion d'aménagement en quatre voies sur la portion de la RD31 ne ferait qu'isoler les populations et ne permettra pas le développement d'Ernée et ses environs. Les études d'impact ont qualifié la zone de « dégradée, » ce n'est pas une raison pour lui nuire encore davantage ! De plus, quel est le bénéfice d'une accélération deux ou trois kilomètres alors que les ronds-points récemment mis en place ne sont pas adaptés ? Gagner quelques secondes et dégager autant de CO2, est-ce pertinent ?

Ce projet ne répond pas non plus aux directives du plan régional routier qui met en avant une gestion économe de l'espace et favorise l'intermodalité (à l'opposé du tout routier qui mène à la déroute). Aucune suggestion d'aménagement permettant de développer les déplacements collectifs en sécurisant l'axe tout en limitant les GES n'est évoquée sur les variantes proposées.

Ces projets basés sur les bétons bitumineux émetteurs d'énormément de gaz à effet de serre et qui profitent essentiellement à quelques entreprises (monopolisant déjà le secteur) ainsi qu'aux élus qui les soutiennent, ne sont plus réalistes aujourd'hui. Les travaux de chantier ne peuvent pas seuls être vecteurs de croissance économique. Ces projets de mise en quatre voies nient la collectivité et les libertés collectives qui sont pourtant, si elles sont portées par des acteurs respectant les 17ODD de l'ONU, les seules permettant le maintien d'un environnement viable et viable pour les hommes. Nous ne pouvons cautionner un tel projet qui reste aveugle, voire qui nie, les effets notables du dérèglement climatique que nous subissons déjà.

Une autre mondialisation est possible si les habitants, les riverains, les agriculteurs, la collectivité, les élus, les entreprises mènent une réflexion permettant de mutualiser les divers intérêts des locaux en lien avec les grandes directives des collectivités, de l'état et de l'Union européenne. Cette complémentarité est à l'opposé de la seule mise en concurrence de tous ces acteurs qui constituent ce qu'on appelle le « millefeuille territorial » français dont on perçoit aujourd'hui les limites dans le cadre d'une démocratie dite libérale. N'oublions pas que cette démocratie doit être représentative et sociale également.

Faisons de ce projet un véritable outil répondant aux véritables enjeux économiques, sociétaux et écologiques actuels.

En espérant que cette vision de la situation soit prise en compte, je vous prie de recevoir mes sentiments les meilleurs.