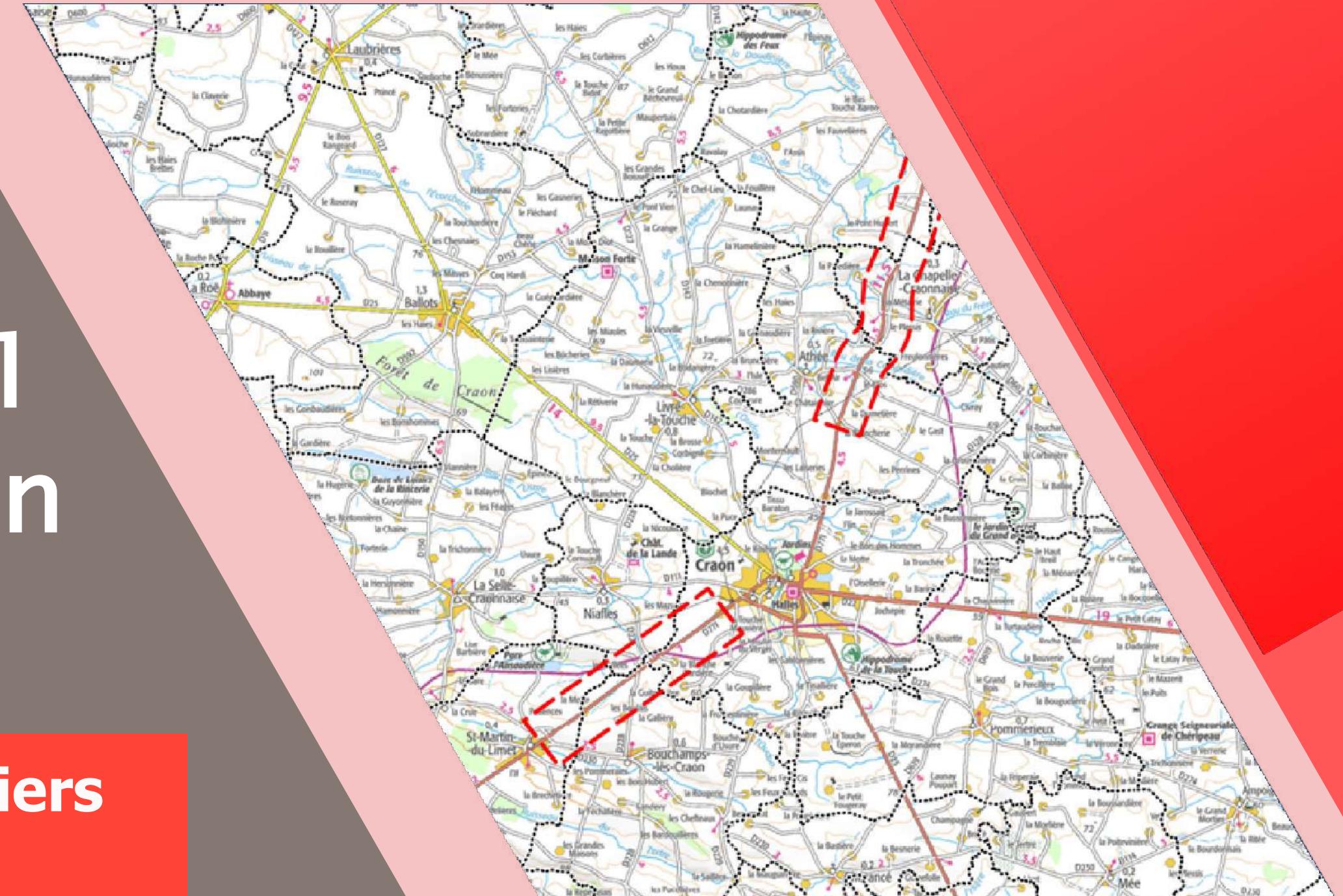


# Aménagement RD771 entre Cossé-le-Vivien et Renazé

**Processus de concertation : les ateliers**  
**Phase ÉTAT INITIAL**  
*30 novembre et 1 er décembre 2022*



# Sommaire

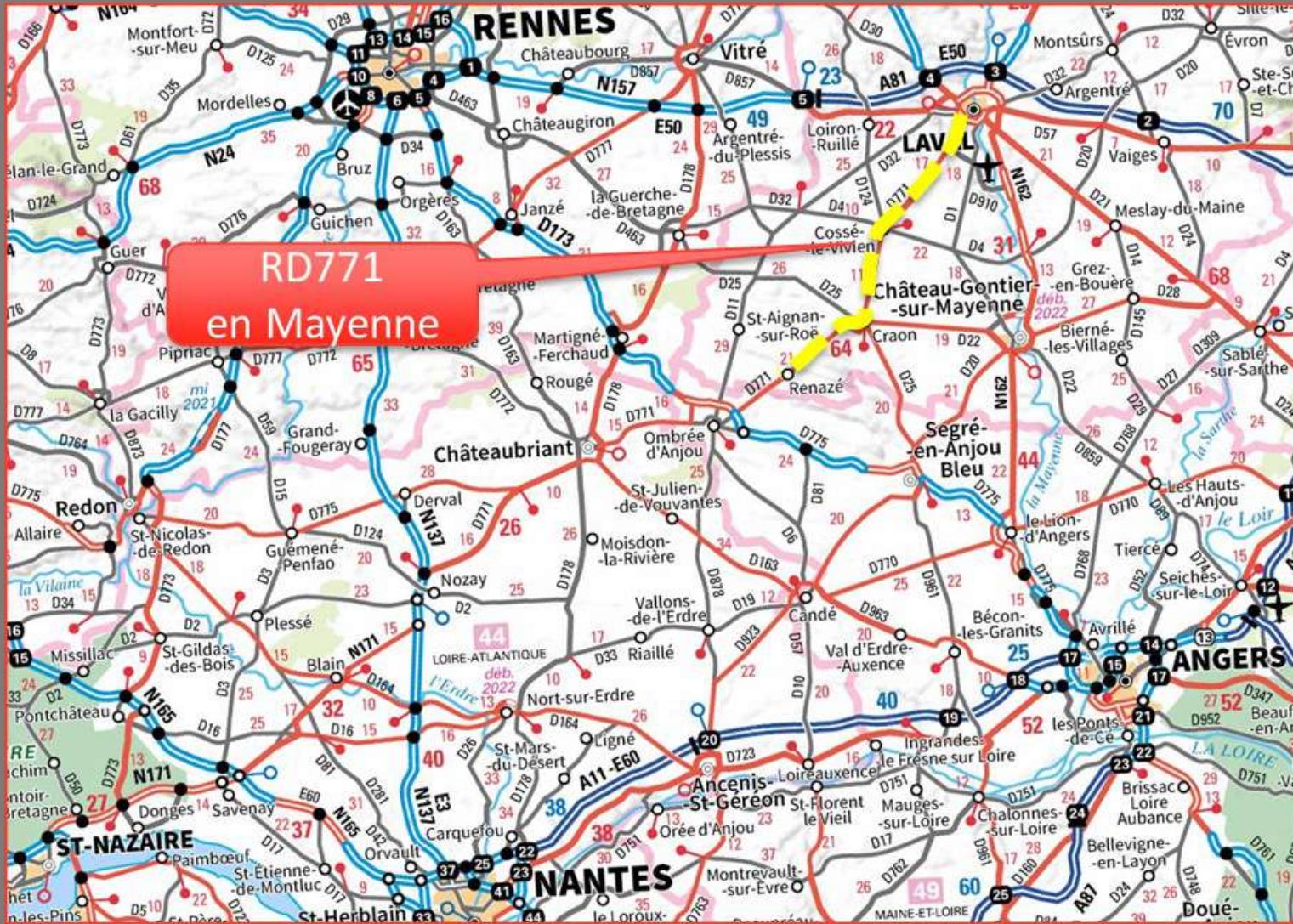
- 1 Présentation générale du projet d'aménagement/Objectifs et enjeux**
- 2 Comprendre à quoi sert la concertation et les différentes étapes**
- 3 Objectifs de l'atelier et déroulé**
- 4 Ce qu'il faut retenir de l'état initial**
- 5 C'est à vous**

# **1- Présentation générale du projet d'aménagement/Objectifs et enjeux**

# 1-Présentation du projet d'aménagement de la RD771

## Une volonté publique

Le plan routier départemental 2022-2028, adopté par l'assemblée le 4 juillet 2022 liste les projets d'aménagement du réseau routier à programmer sur la période 2022 – 2028 parmi lesquels la poursuite de l'aménagement de la RD771 entre Cossé-le-Vivien et Renazé .



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

En effet, le Département souhaite renforcer et favoriser la liaison stratégique vers la façade atlantique.

## Un besoin

Avant toute prise de décision, le Département a piloté une étude d'opportunité dont les résultats ont permis de se prononcer en 2019 sur la pertinence de l'opération au regard de son intérêt économique, du besoin en mobilité et de sa faisabilité.

## Les cofinanceurs?



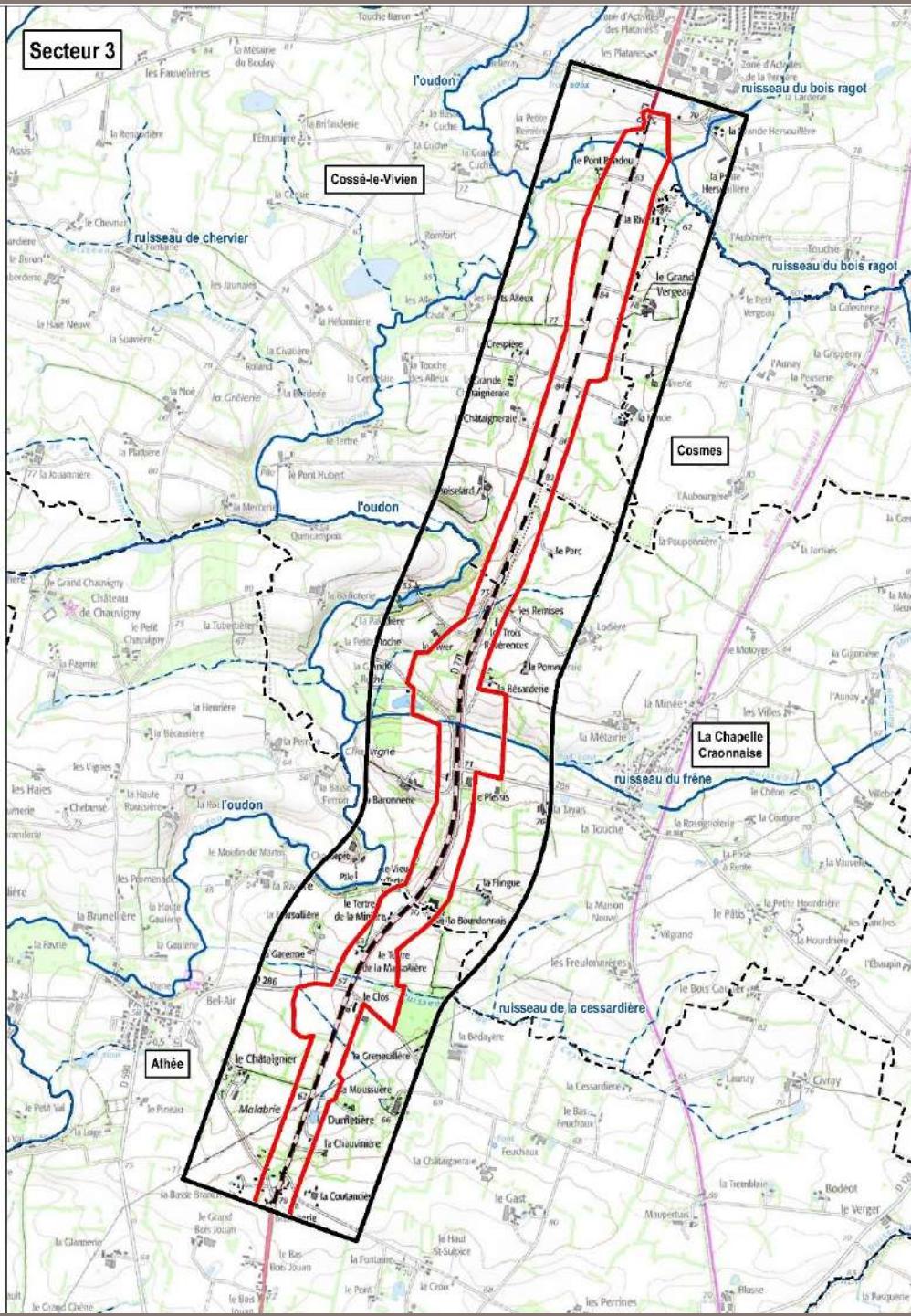
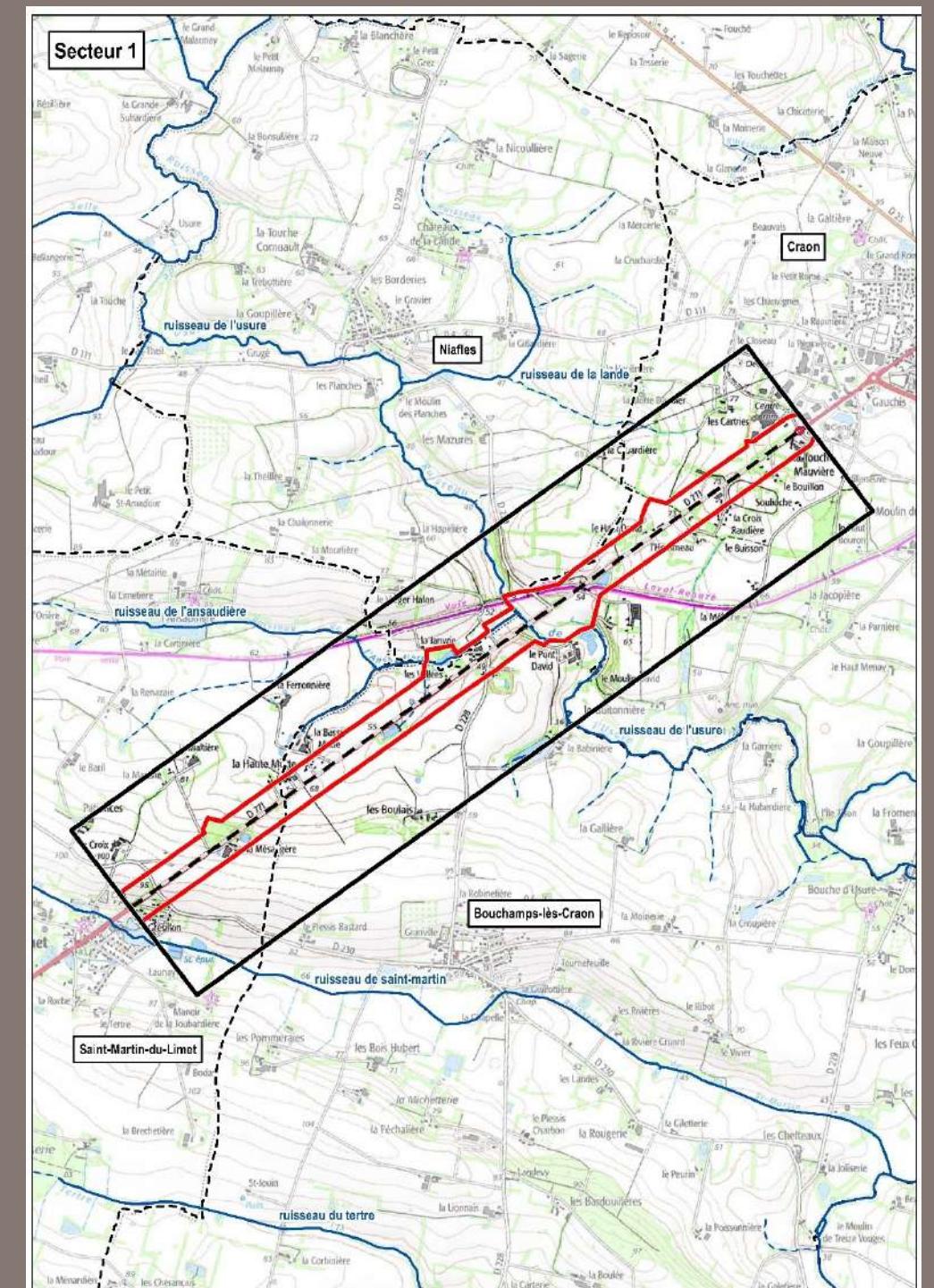
*La RD 771 est un axe stratégique d'importance régionale permettant notamment la liaison entre Laval et Saint-Nazaire ou Laval-Nantes. Il s'agit également d'un axe économique structurant au-delà du territoire concerné.*



# 1-Présentation du projet d'aménagement de la RD771



Deux secteurs étudiés : le secteur 1 et 3



# 1- Objectifs et enjeux du projet d'aménagement de la RD771

1

Développement économique



- Liaison Laval / Saint-Nazaire
- Axe économique régional structurant
- Développement local voire désenclavement à l'échelle régionale
- Valorisation et développement du tourisme de passage

2

Accessibilité



- Liaison Laval / Nantes
- Concurrence RN162 en cas de non amélioration
- Attractivité économique et résidentielle dépendante de l'accessibilité
- Transports en commun et covoitage

3

Fluidité de trafic



- Poids lourds en transit
- Trafic tous véhicules en augmentation
- Trafic agricole moins prégnant

4

Sécurité



- Comportements à risque en partie dus aux difficultés de dépassements
- Aménagements de sécurité déjà en place

## **2- Comprendre à quoi sert la concertation et les différentes étapes**

## 2- Les objectifs de la concertation préalable

### Stratégie et objectifs de la concertation



- **Informer et partager** à l'ensemble des parties prenantes sur les différentes phases du projet
- **Impulser une dynamique** entre les acteurs du territoire
- **Interroger** sur l'opportunité du projet
- **Analyser** les solutions envisagées de façon multithématique
- **Nourrir** les études et éclairer la décision du maître d'ouvrage
- **Co-construire** 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

*Dans le cadre de la phase amont, le code de l'environnement impose depuis le 1er janvier 2017 une procédure de concertation préalable, principalement régie par ses articles L. 121-15-1 à L. 121-21 et R. 121-19 à R. 121-24 du code de l'Environnement.*



## 2- Les grandes étapes du processus de concertation

1

### Sensibilisation et connaissance du territoire

2

### Concertation sur les variantes proposées

3

### Concertation sur la variante retenue

4

### Préparation de l'enquête publique

5

### Enquête publique / bilan de concertation

- En amont des ateliers : communication par le site internet, journal de la communauté de communes et ceux des communes.
- 3 ateliers collaboratifs « état initial », 1 réunion publique « état initial ».



- 3 ateliers collaboratifs « variantes » proposées du projet,
- dossier de concertation "variantes" , 1 réunion publique.



- 3 ateliers « variante retenue »
- Deux permanences et 1 réunion publique pour participer.
- Bilan sur les points de vigilance autour de cette variante via un second bilan



- Réunion avec les élus pour faire un bilan, organiser l'enquête publique de la variante retenue
- Réunion publique commune aux deux secteurs pour faire le bilan des actions de la concertation et présenter les prochaines étapes



- Diffusion de l'information via réseaux de communication (internet, journaux, affiche, plaquette).
- Enquête publique pour présenter le projet, la démarche de concertation et recueillir les propositions.
- Bilan de la concertation

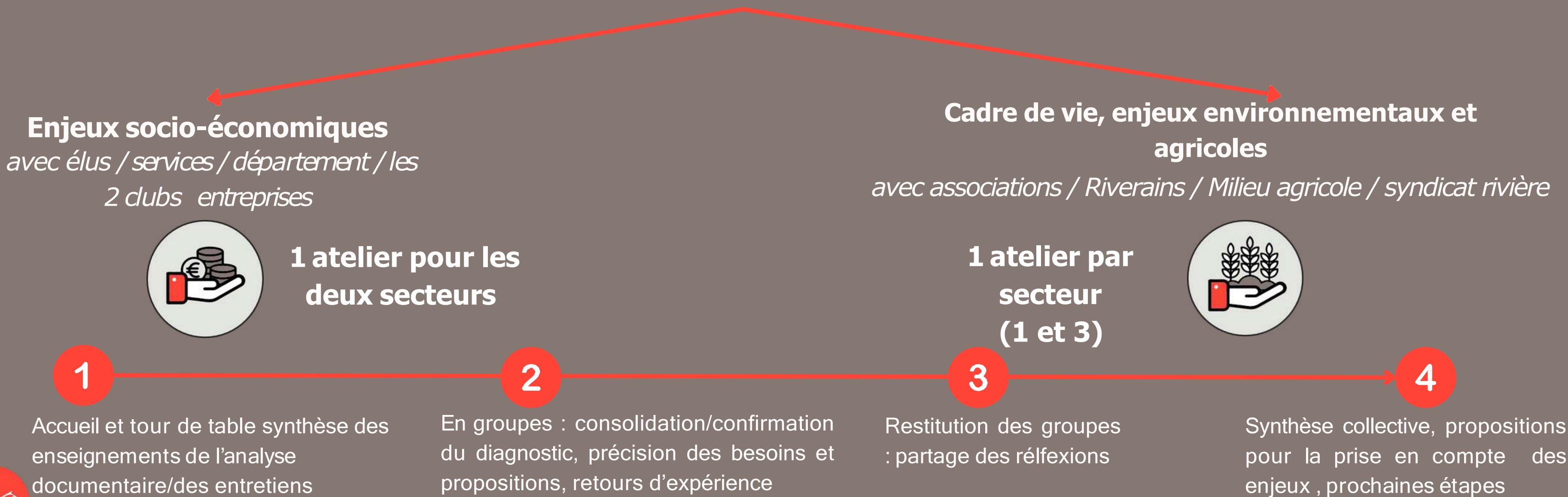


# 1

## 2- Les grandes étapes de la concertation

### La sensibilisation et la connaissance du projet : Etat initial et enjeux du territoire

3 ateliers de concertation abordant les principaux enjeux du territoire afin d'**informer** sur le travail en cours, les **enjeux identifiés**, faire comprendre le projet



# 1

## La sensibilisation et la connaissance du projet

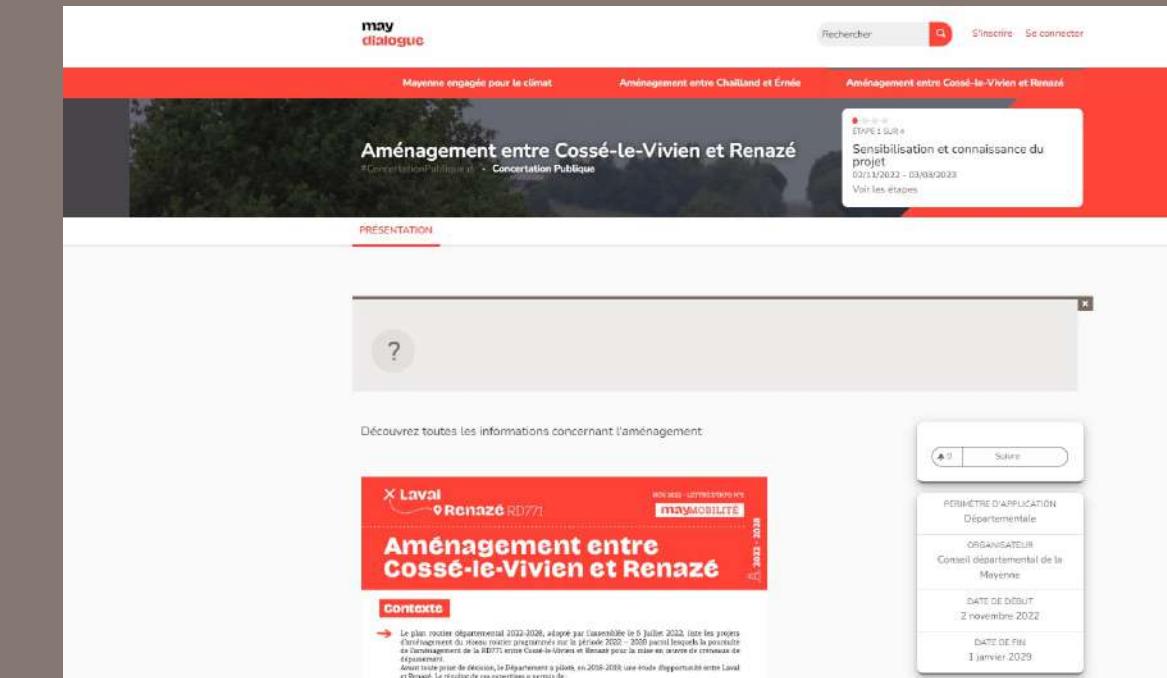
Réunion publique "Etat initial" pour une concertation partagée de tous



Plaquettes A4 à disposition dans les mairies et sur site internet pour informer



Réunion d'information possible avec les communes qui le souhaitent



La réunion publique est une démarche participative intervenant dans le cadre d'une concertation publique. Elle rassemble deux types d'acteurs : les décideurs publics, instigateurs du projet concerté et les citoyens que celui-ci touche directement dans leur vie quotidienne.

## 2- Les grandes étapes de la concertation

# 5

## 2- Les grandes étapes de la concertation

### Concertation / Enquête publique

#### Poursuivre le travail de communication à travers :

- Une page internet informant sur les dates des réunions publiques (<https://may-dialogue.lamayenne.fr/processes/RD771>)
- Un affichage dans les mairies avec panneaux A2
- Un dossier consultable+ registres papier et dématérialisés mis à disposition



Réponse aux questions remontées par les registres et réunions publiques



The screenshot shows a web page for a road project between Cossé-le-Vivien and Renazé. The main content area features a map and a presentation section. A sidebar on the right provides details about the project, including the date of adoption (2 November 2022), the author (Département de la Mayenne), and the date of publication (1 January 2023). A scroll bar indicates there is more content below.

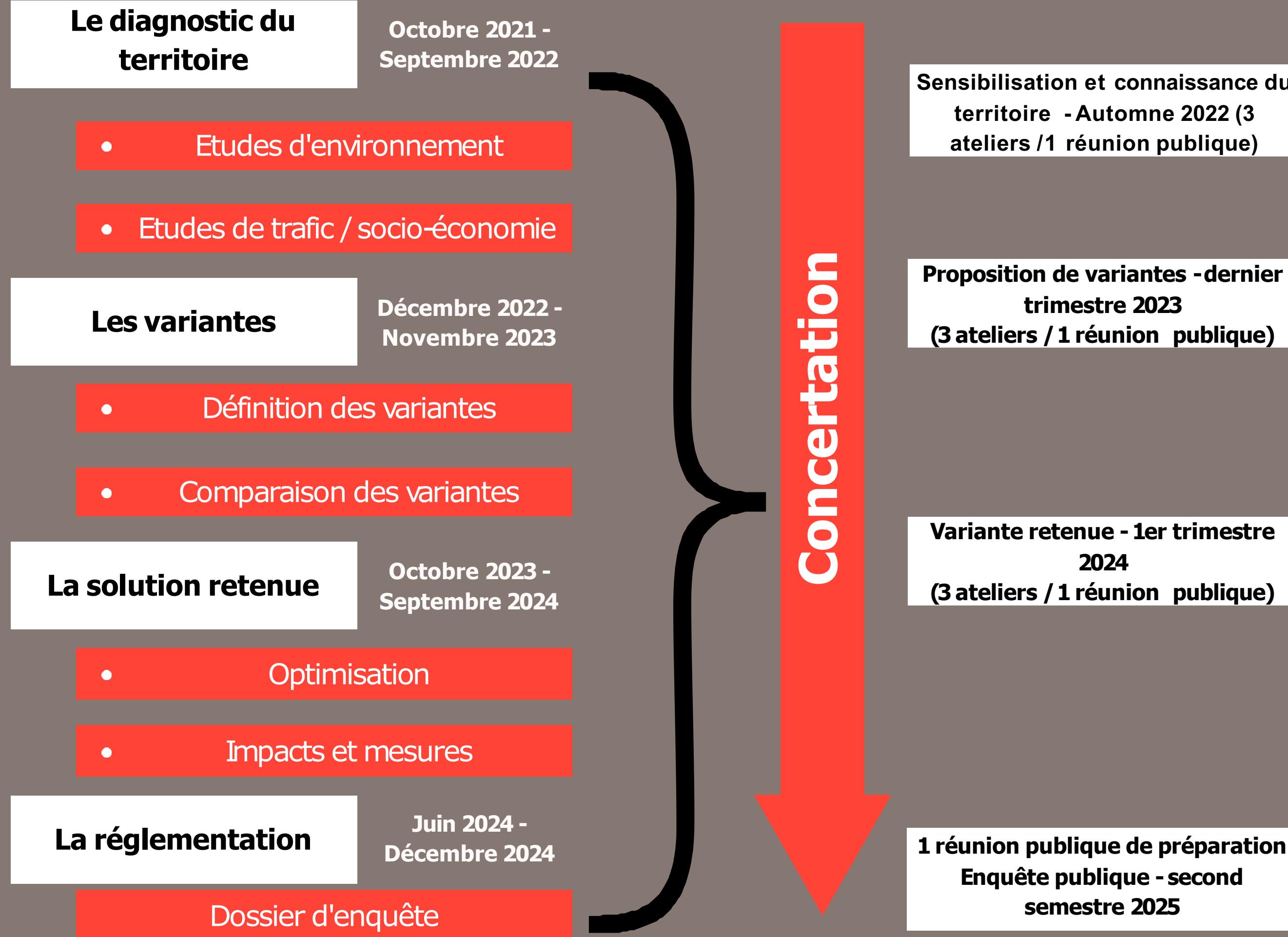


<http://>

Bilan de la concertation

*Souligner les étapes à venir et les points de vigilance pour la poursuite des études*

# Planning prévisionnel



Outils de communication :  
-Affichage/plaquette/panneaux  
- Site internet /documents dématérialisés



Ateliers



Réunions publiques

### **3- Objectifs de l'atelier et déroulé**

### 3-Présentation de l'atelier

Durée	Etape	Intervenants	Objectif de l'atelier
10'	<b>Accueil et objectifs</b>	CD53 / SCE	
30'	<b>Présentation du projet, des objectifs de la concertation et des ateliers /présentation des principaux enjeux de l'état initial</b>	SCE	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>• Informer/partager les enjeux du territoire sur les thématiques variées</b></li> </ul>
1h	<b>Travail sur tables tournantes (20 min /table) pour partager les enjeux sur deux-trois thématiques</b>	SCE/CD53	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>• Offrir un temps d'échange et de discussion sur les enjeux du territoire que le projet doit intégrer</b></li> </ul>
30'	<b>Restitution des réactions et compléments apportés puis conclusion</b>	Rapporteurs des groupes	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>• Amorcer et poursuivre une dialogue et une co-construction tout au long des différentes étapes</b></li> </ul>
30'	<b>Conclusion collective et prochaines étapes</b>	SCE / CD53	

## **4- Ce qu'il faut retenir de l'état initial**

## **4-Ce qu'il faut retenir de l'état initial**



**Enjeux sociaux-économiques**

## 4-Etat initial du territoire

*Pour l'aménagement de la RD771, des études sont en cours sur plusieurs thématiques afin de déterminer les enjeux du territoire : Mobilité, Air, acoustique, Milieu naturel, milieu agricole, socio-économie*



L'état initial permet de visualiser quelles sont les caractéristiques du territoire sujet à l'aménagement. Pour chacune des thématiques citées ci-dessus, l'état initial va permettre de qualifier l'enjeu associé (nul / faible / moyen / fort) afin de sélectionner le scénario aménagement de moindre impact.

Un enjeu qualifié comme "fort" fera l'objet d'une attention particulière entraînant potentiellement une requalification / une modification d'une partie du projet.

### Premiers éléments à retenir



Le secteur 1 et 3 sont concernés par 5 cours d'eau constituant des corridors écologiques malgré la coupure de la RD771. Le secteur est dominé par de grands espaces de culture avec un maillage bocager lâche. De nombreuses zones humides sont présentes en plateau mais également en fond de vallons.



Laval Agglomération représente le pôle d'emploi majeur de la Mayenne avec un dynamisme économique important. L'Agglomération dispose également d'une offre en équipements satisfaisante, malgré certains écarts selon leur nature.

Le sud du périmètre d'étude présente 1 activité économique moins dynamique mais plus spécialisée, portée par le secteur de l'industrie et de l'agriculture.

Le Pays de Craon a trois zones d'activité situées dans les pôles de Cossé-Le-Vivien, Craon, et Renazé, et desservies par la RD 771. Cette proximité qui désenclave le territoire constitue une demande essentielle des entreprises dans leurs motivations d'implantation.

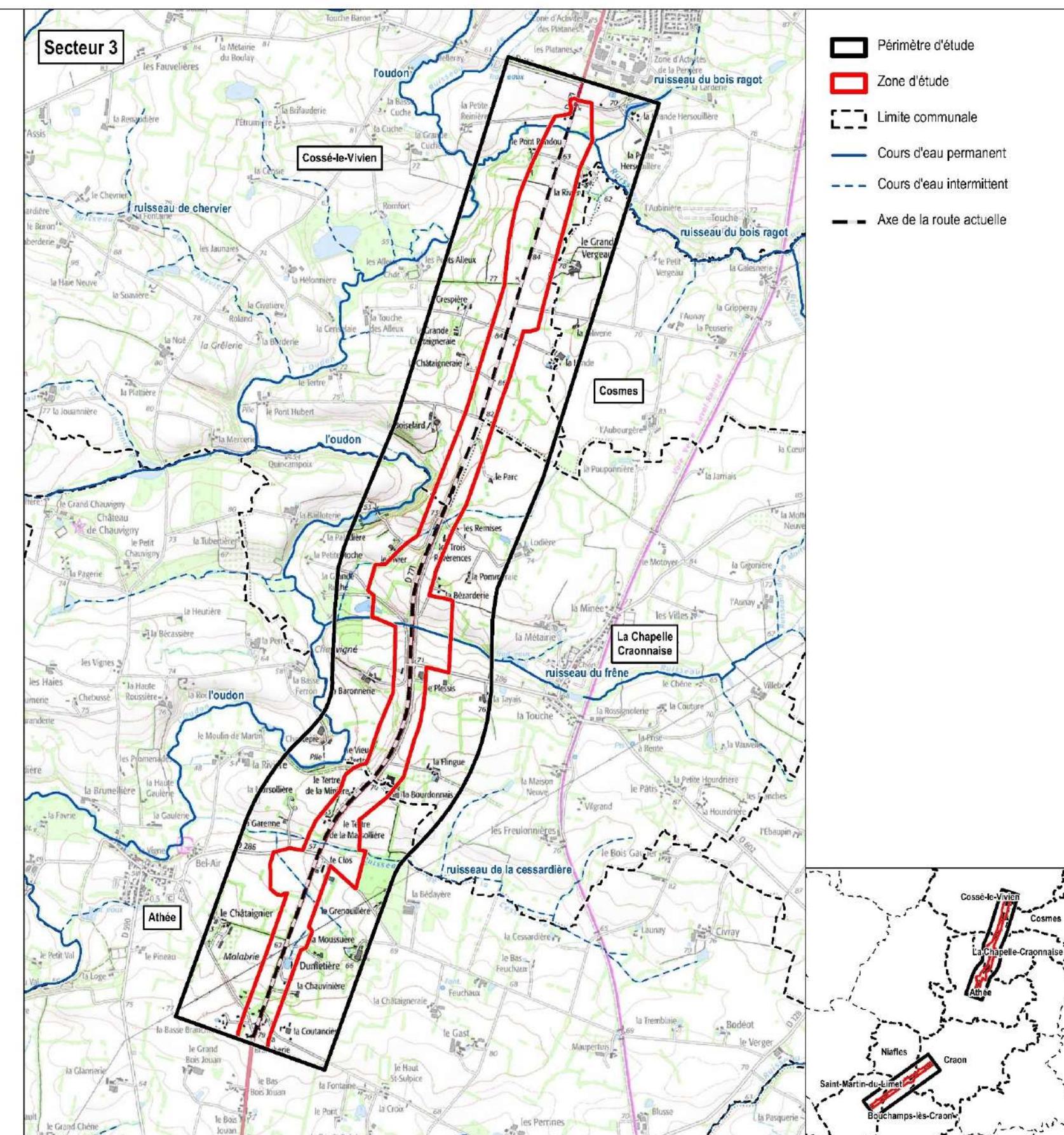
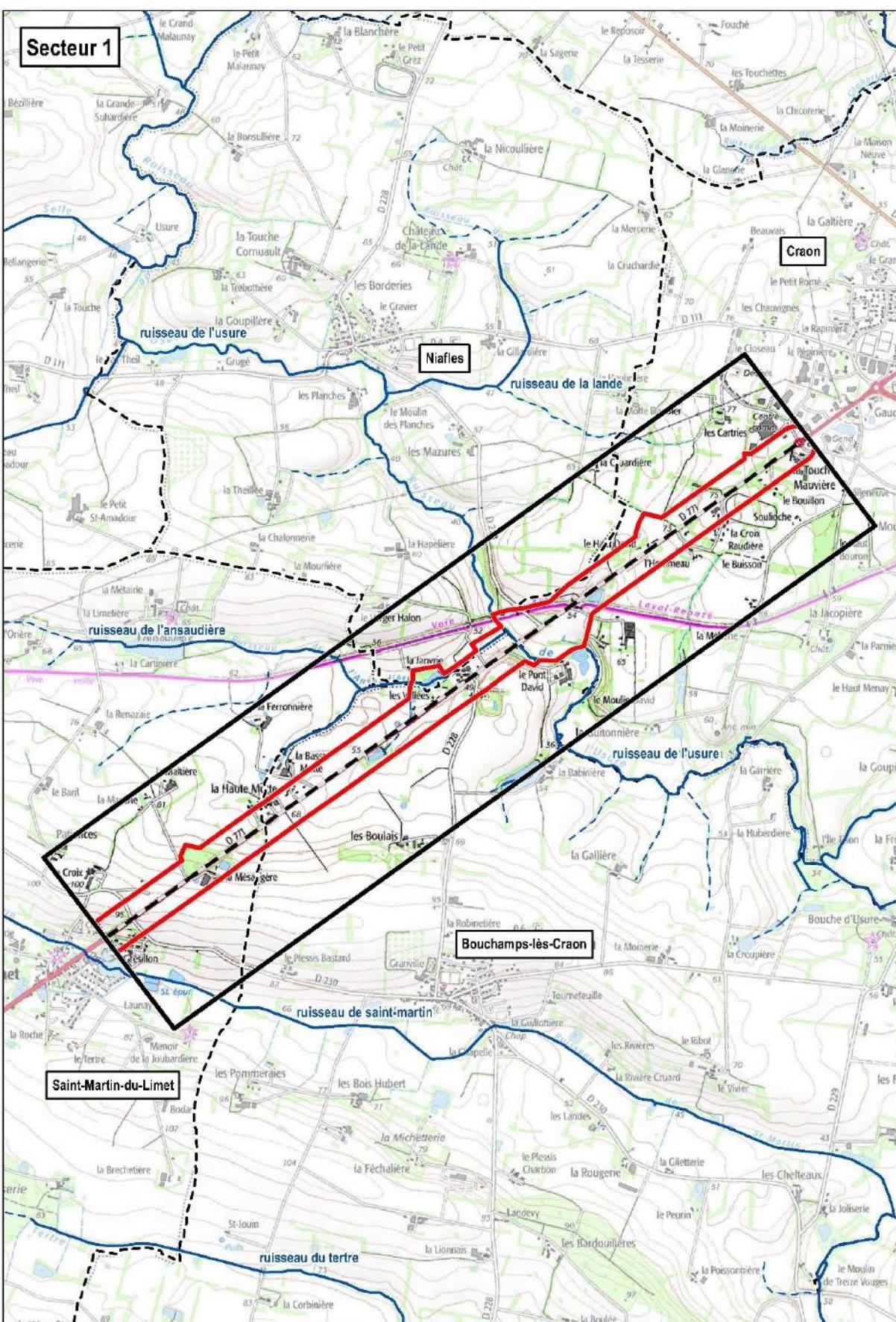
Les enjeux à l'échelle du Scot sont de développer les activités économiques de la RD771 (environ 50 ha) qui deviendra un axe régional majeur.



L'axe Laval -Renazé constitue un axe important de flux domicile travail en augmentation avec un important trafics poids lourds (10 à 20% du trafic) qui vient complexifier les circulations.

Les modes actifs sont peu développés exceptée une voie verte qui devra faire l'objet d'aménagement de sécurité

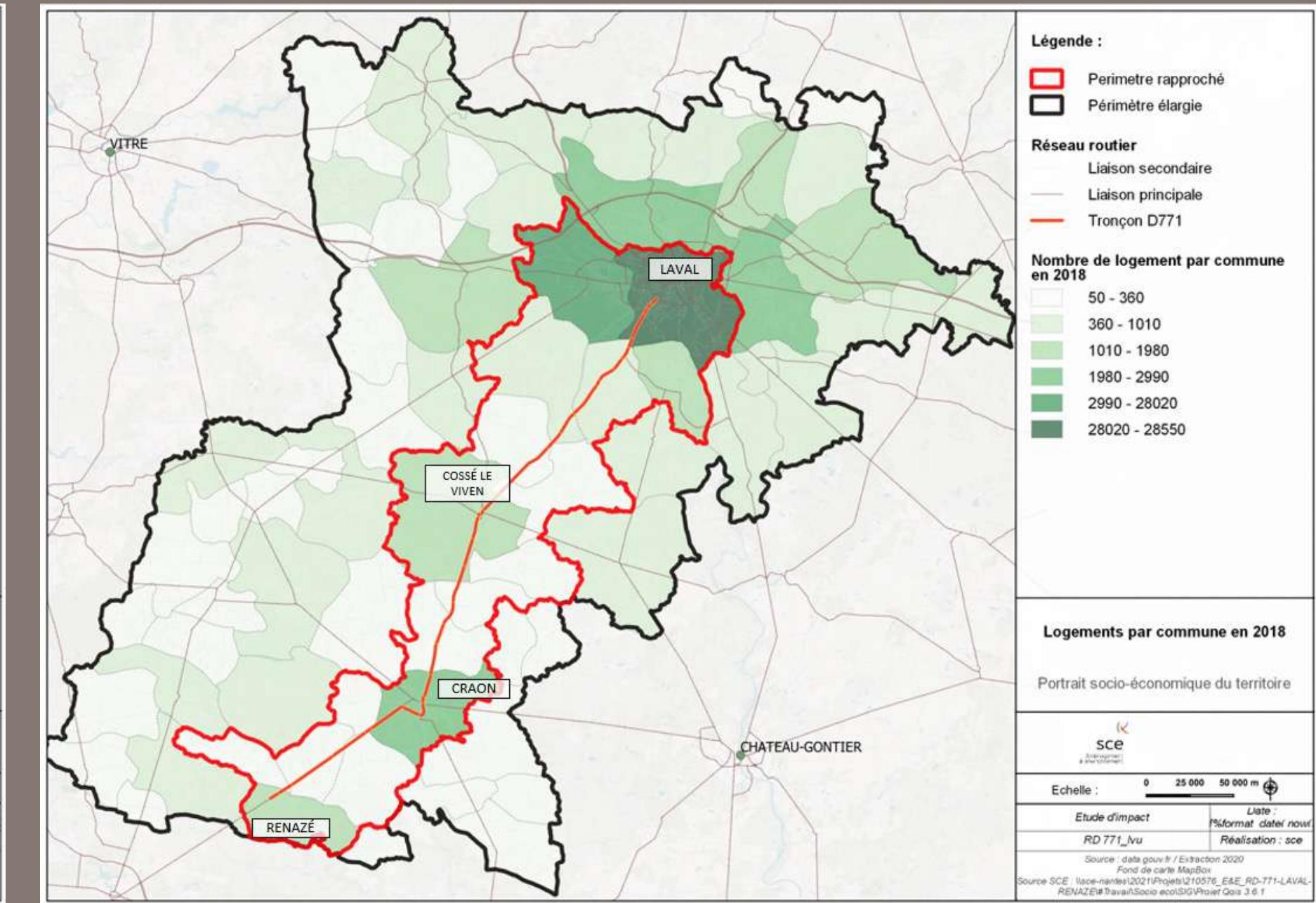
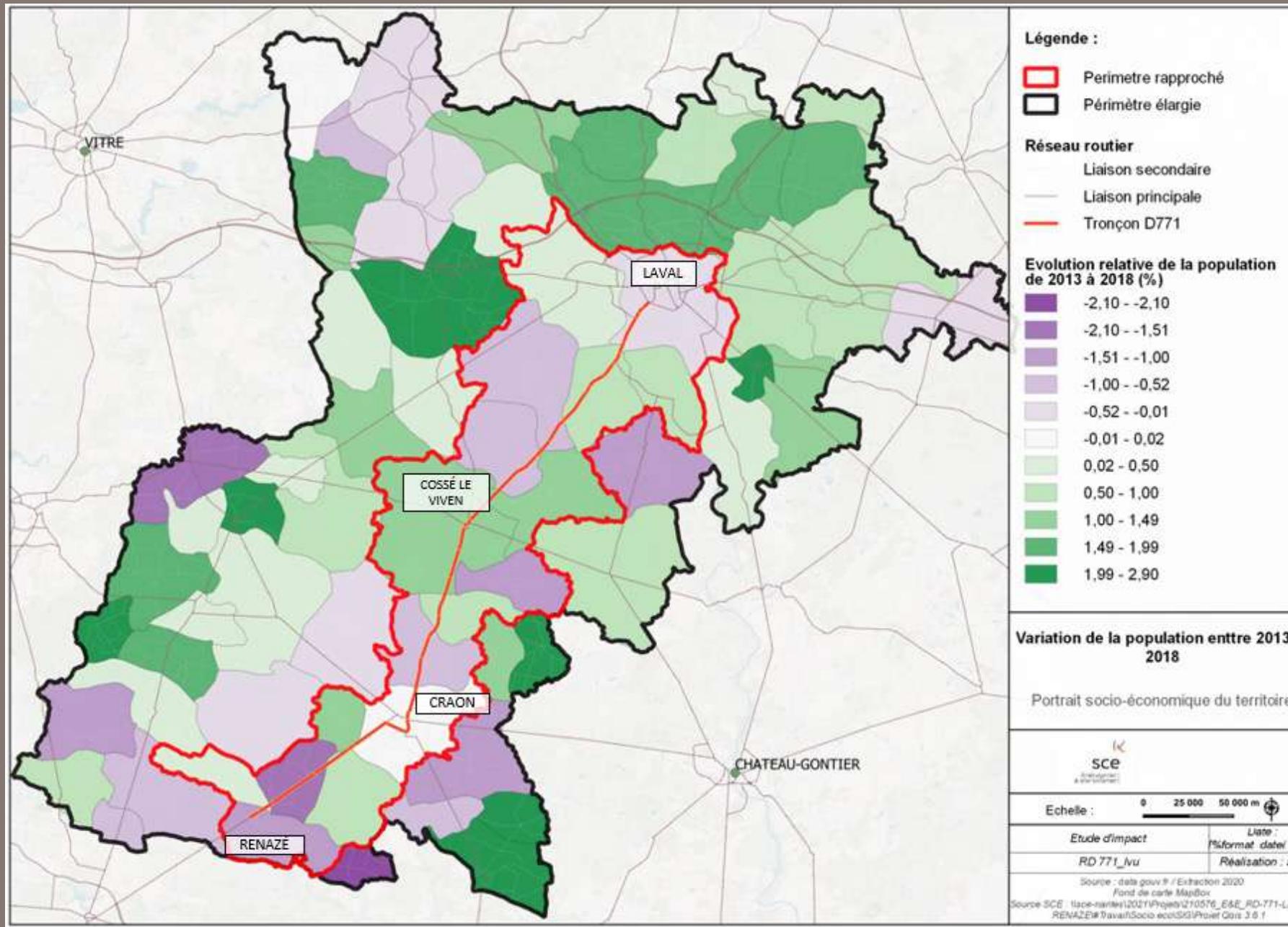
# Aire d'étude



- Linéaire de 4km pour le secteur 1
- Linéaire de 6km pour le secteur 3
- 8 communes concernées par les secteurs 1 et 3

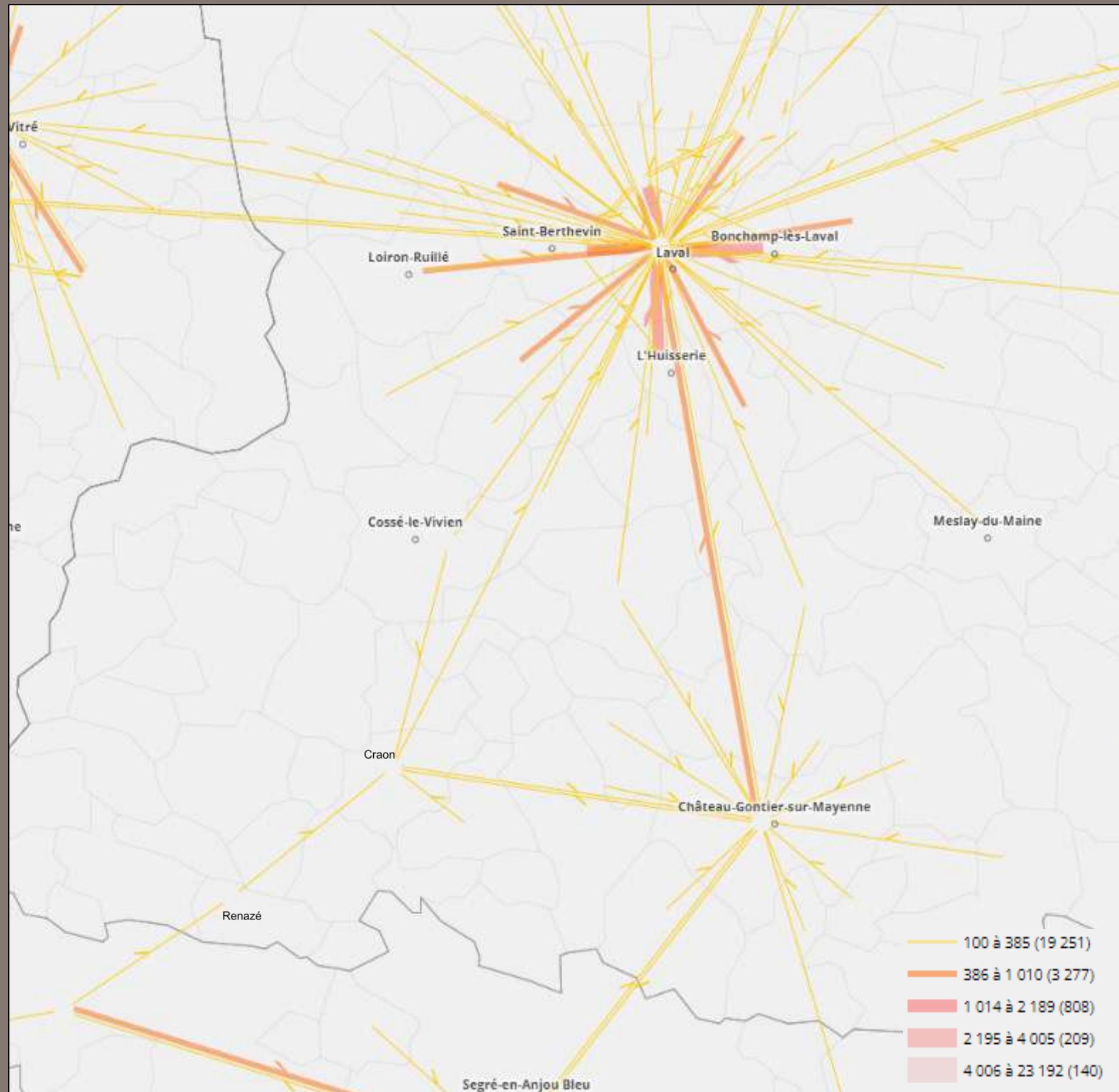
■ Périmètre d'étude  
 ■ Zone d'étude  
 ■ Limite communale  
 — Cours d'eau permanent  
 - - Cours d'eau intermittent  
 - - Axe de la route actuelle

# Démographie et Habitat



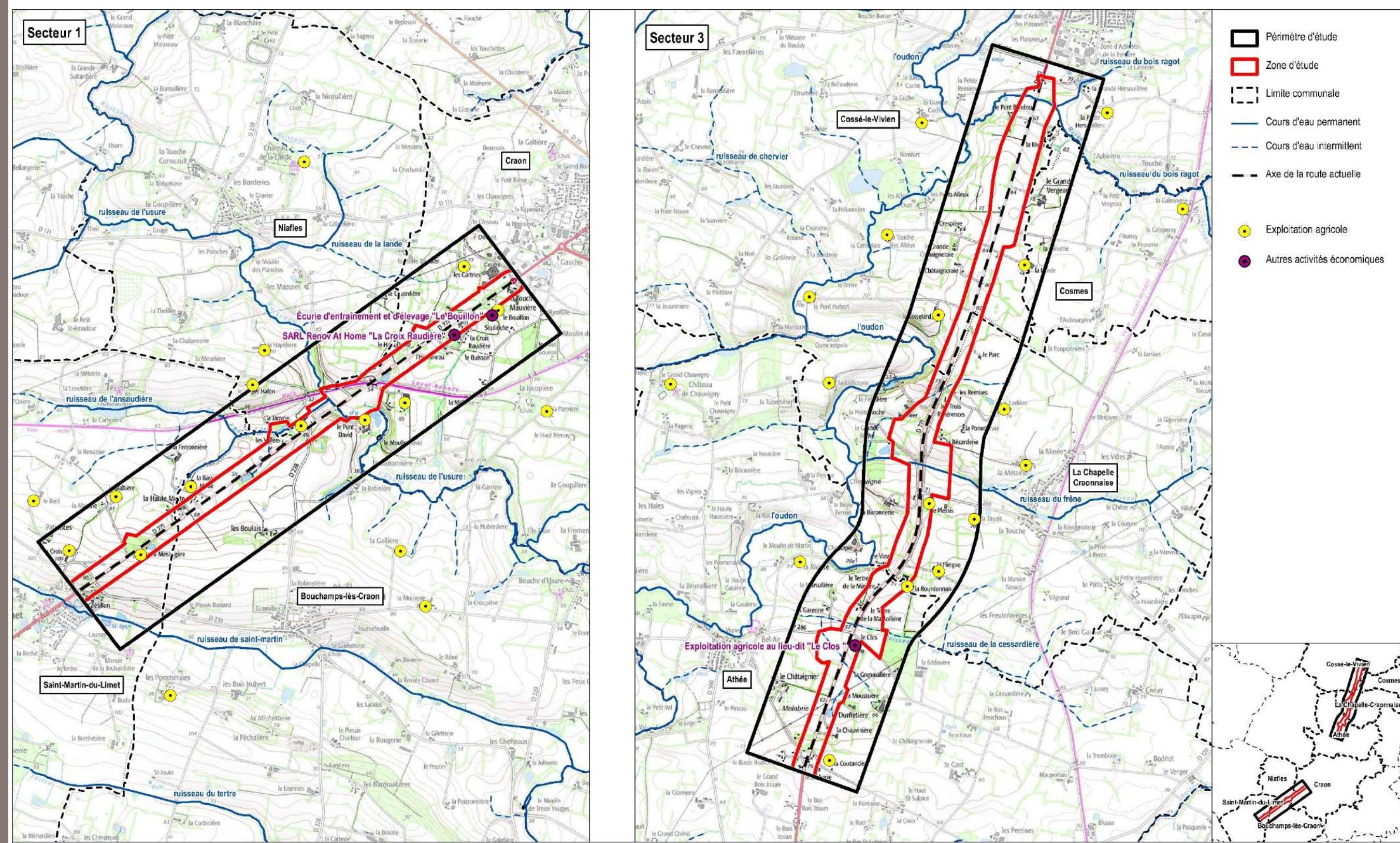
- *Aire d'étude relativement dynamique d'un point de vue démographique, entre 2013 et 2018, elle a observé des croissances démographiques conformes à la moyenne de la France métropolitaine (+ 0,3% pour l'aire d'étude élargie contre +0,5% pour la France sur la même période)*
- *154 000 logements sur l'aire d'étude éloignée (37% concentrés sur l'intercommunalité Lavalloise)*
- *Fort rythme de croissance du nombre de logements depuis 1990 pour le secteur nord*
- *Rythme de croissance du nombre de logements parmi les plus faibles de Mayenne pour le secteur sud du périmètre d'étude*

# Flux domicile travail-emploi



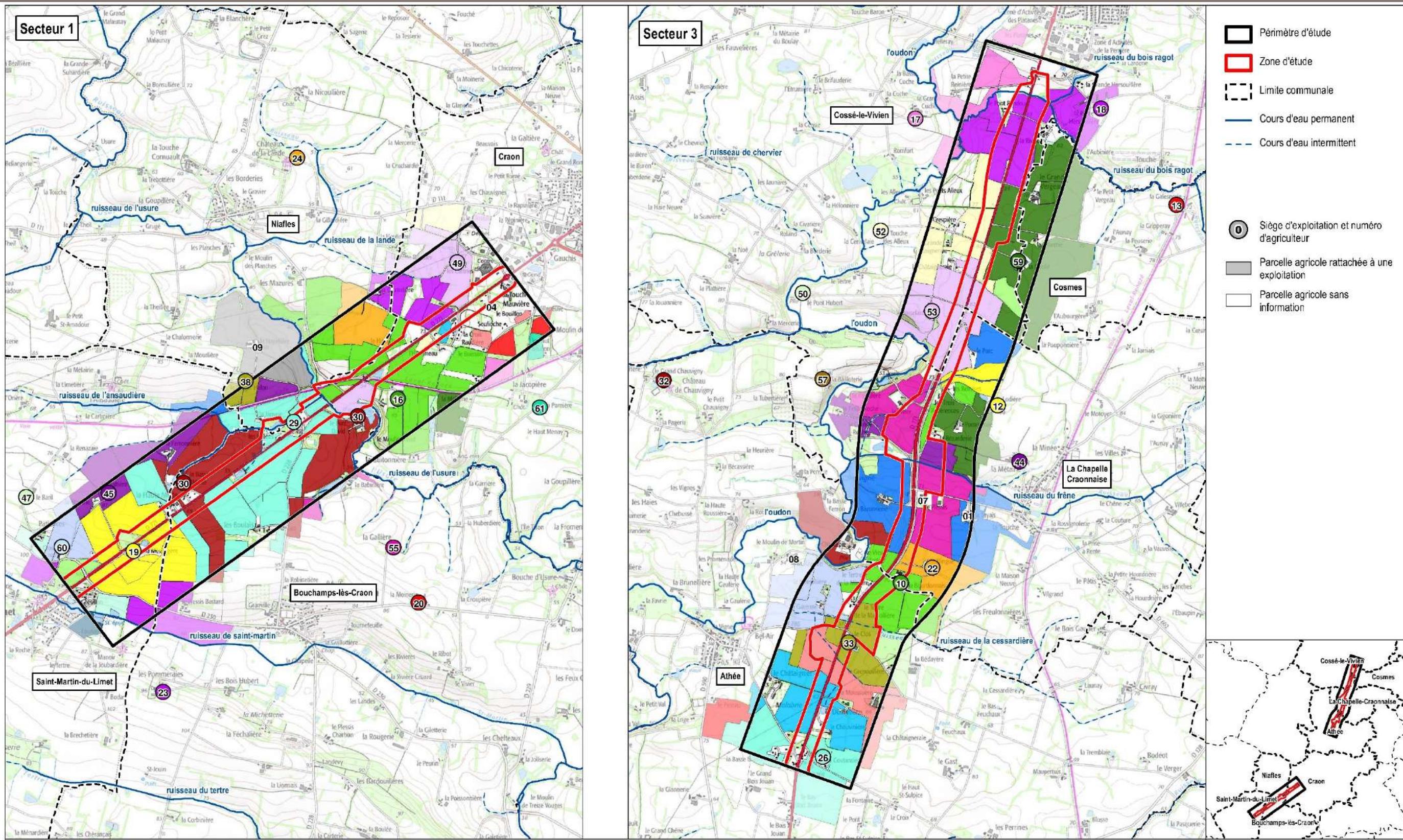
- *Flux majoritairement attiré par l'agglomération de Laval*
- *Craon attire principalement les flux provenant de Renazé ou Cossé le Vivien*
- *Modes doux peu utilisés pour aller au travail (11% à Renazé, 13% à Craon, 5% à Cossé le Vivien et 15% à Laval)*
- *La part des transports en commun est également faible (9% à Laval et moins de 5% dans les autres communes)*

# Activités économiques-touristiques



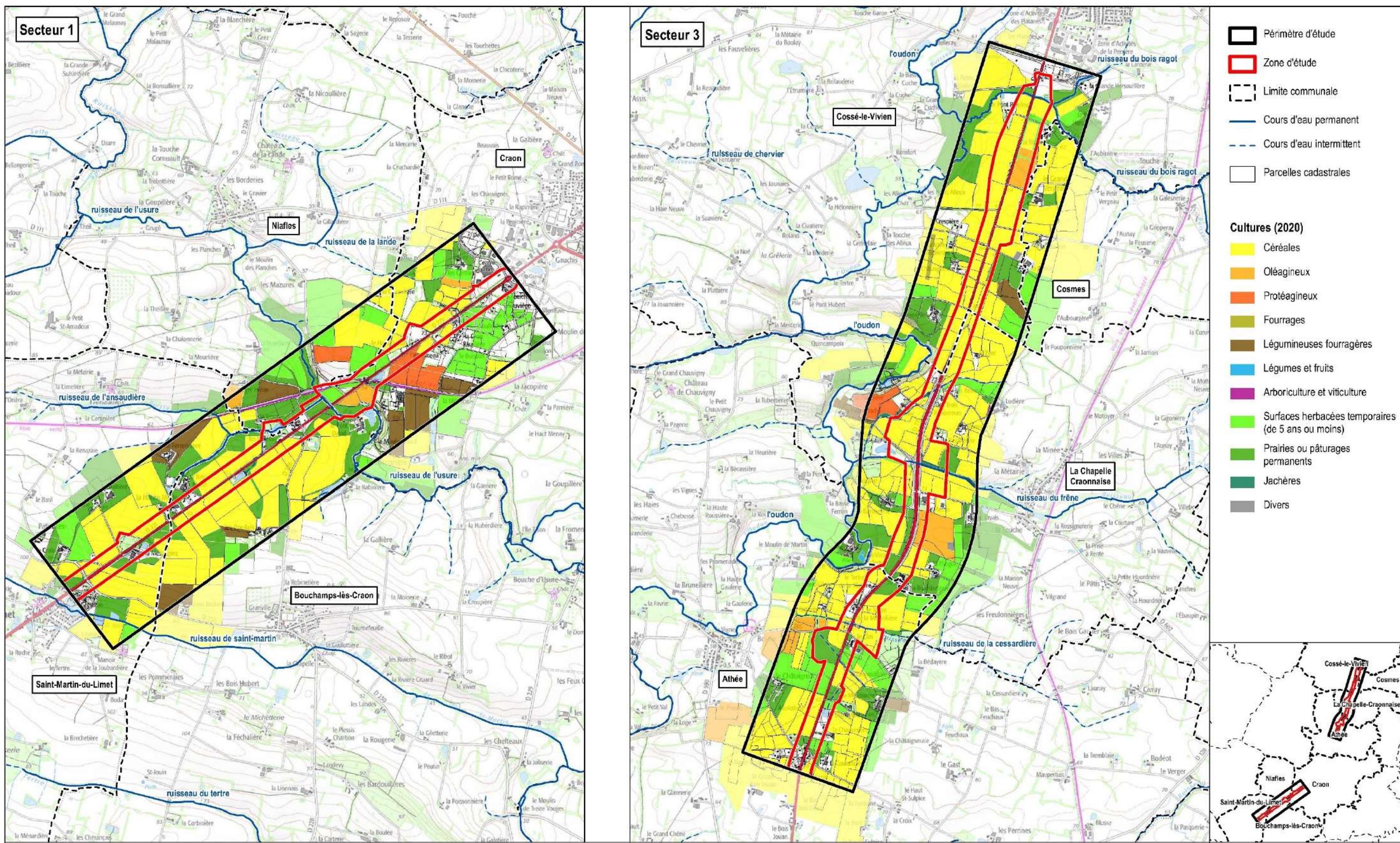
- Laval Agglomération : pôle d'emploi majeur de la Mayenne*
- Offre en équipement satisfaisante malgré certains écarts selon leur nature*
- Le sud du périmètre d'étude représente une activité moins dynamique mais plus spécialisée (agriculture et industrie)*
- Pays de Craon : organisation économique ancrée dans une démarche volontaire d'aménagement territorial*
- 3 ZA desservies par la RD771 qui désenclave le territoire et constitue une demande essentielle des entreprises dans leurs motivations d'implantation*

# Agriculture : culture et plan cadastral



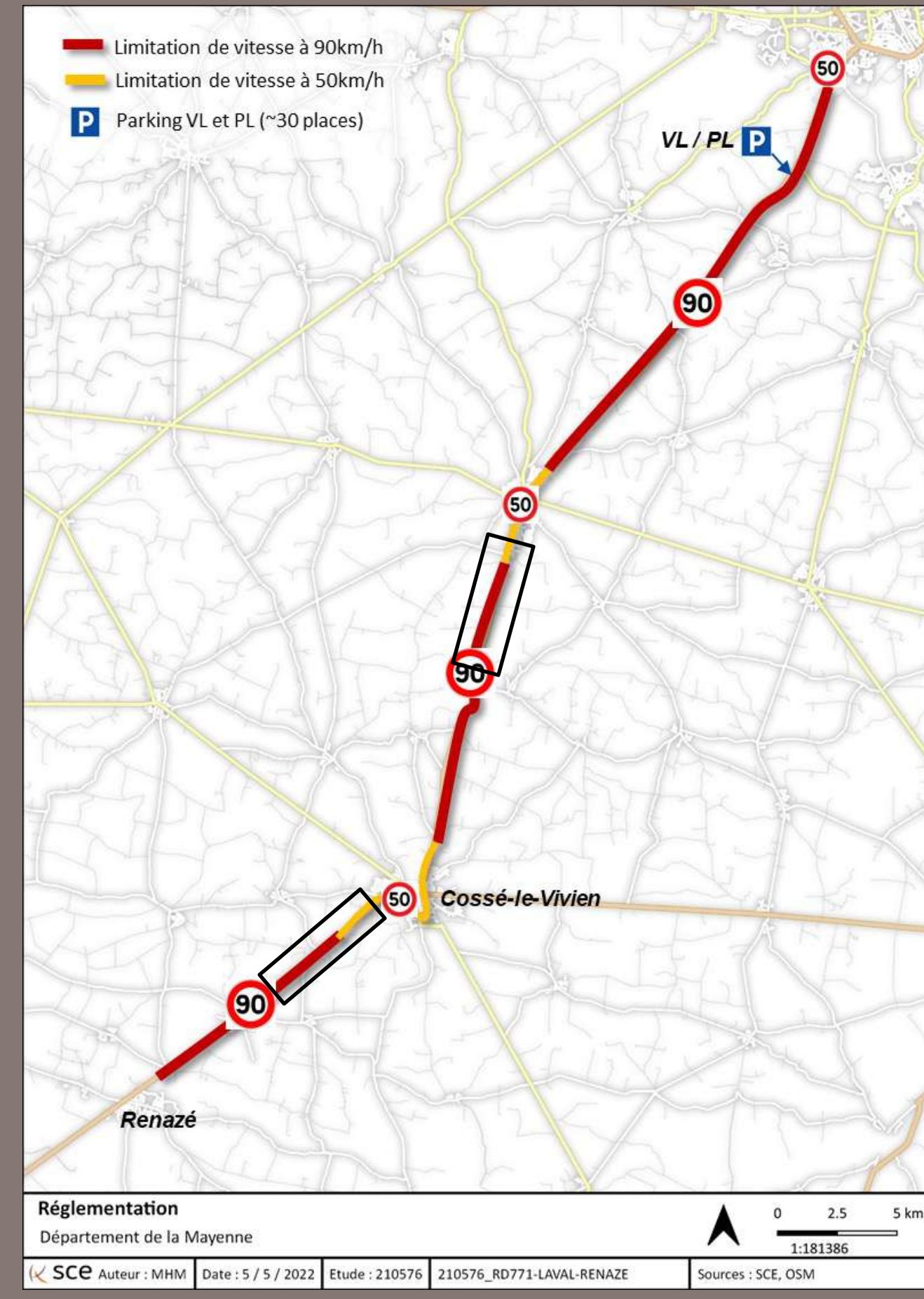
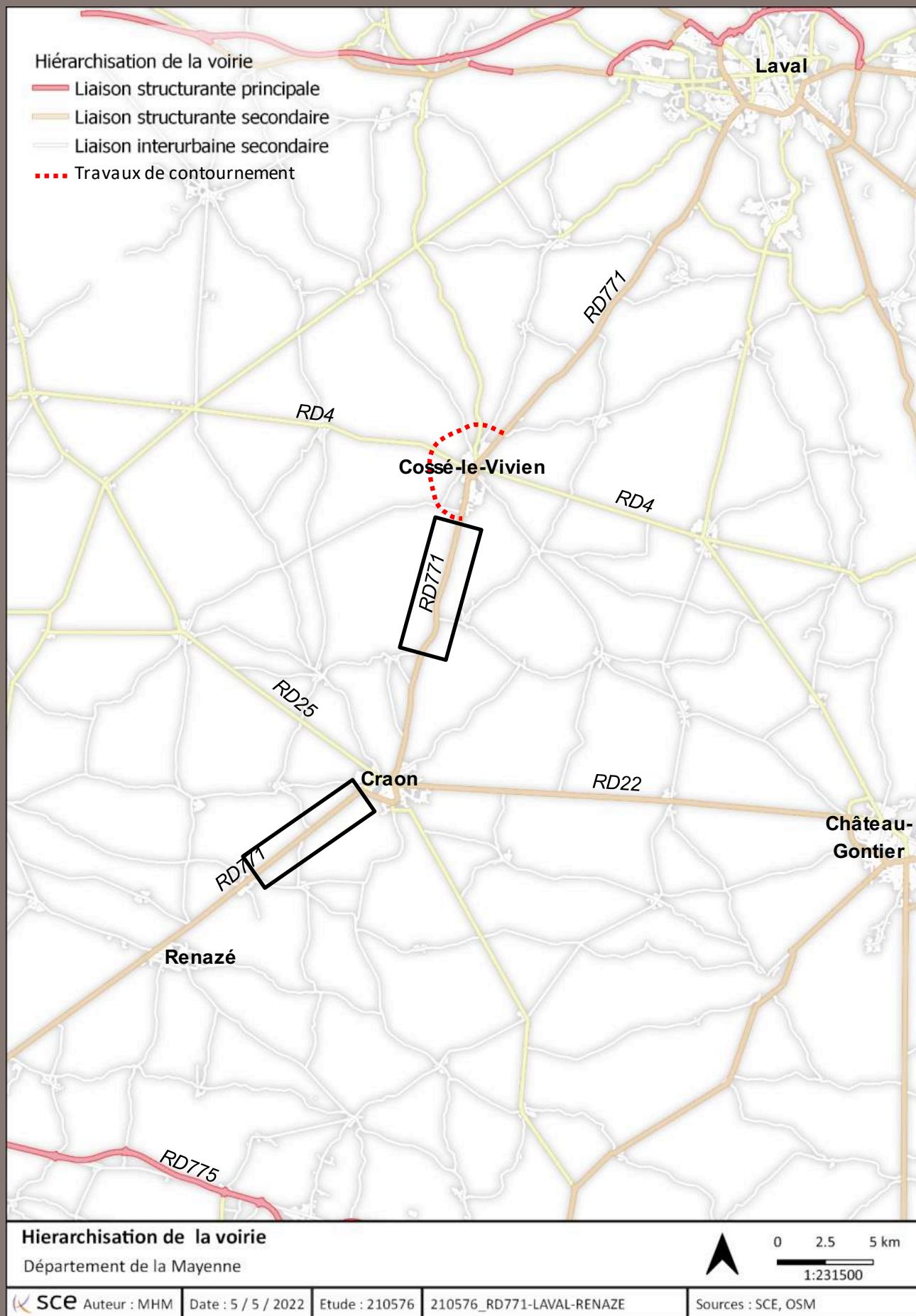
- 40 exploitations agricoles concernées dans le périmètre d'étude (20 par secteur)*
- RD 771 empruntée par de nombreux engins de grand gabarit : enjeu agricole fort*
- Certains exploitants sont confrontés aux difficultés de circulation et de desserte avec la traversée et l'emprunt de la RD771 pour relier leur siège d'exploitation aux parcelles*

# Agriculture : culture et plan cadastral



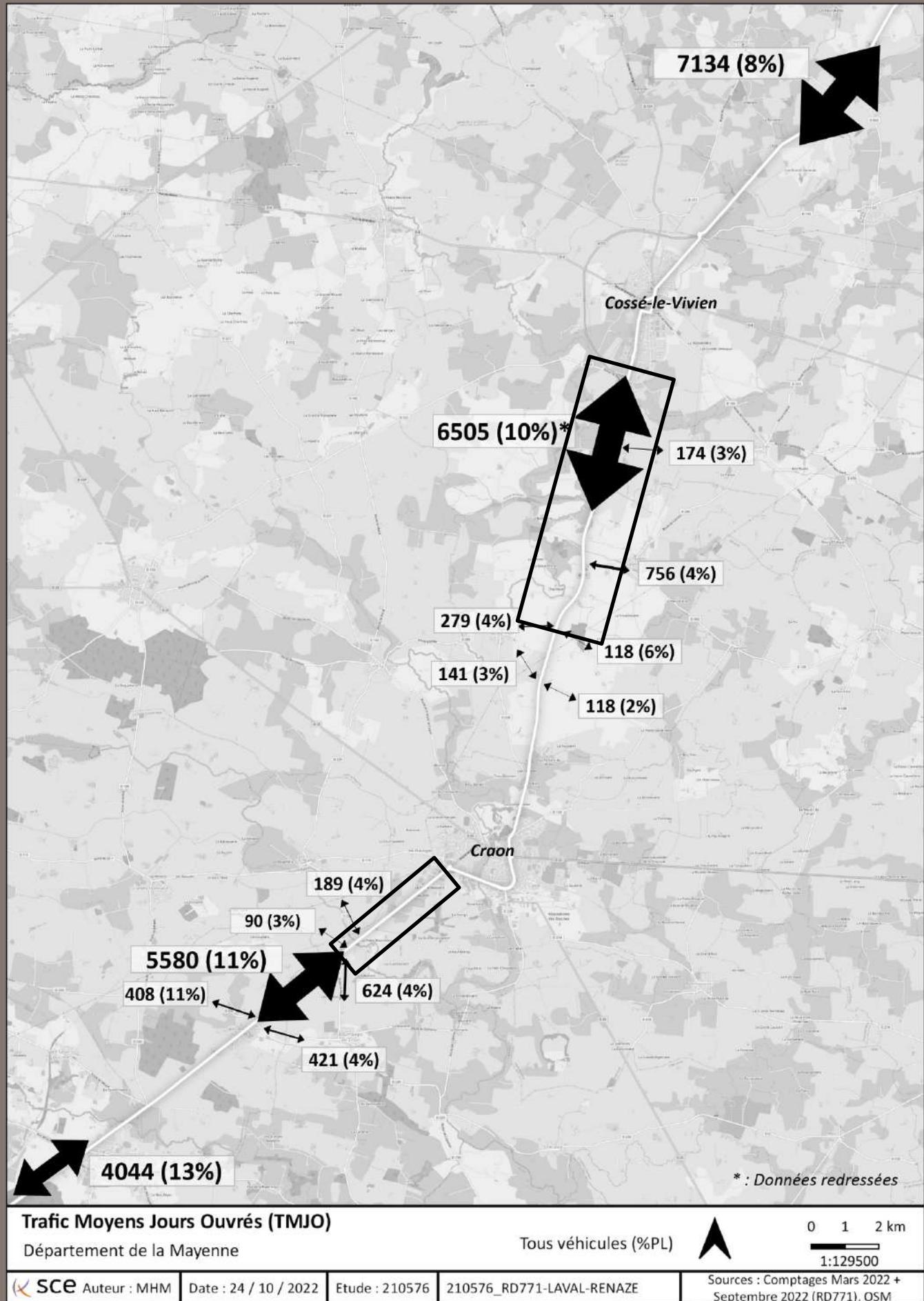
- *Essentiellement en polyculture-élevage (bovin)*
- *Majorité des parcelles sont :*
  - *cultivées (céréales, maïs, colza, ...)*
  - *en prairie (fauche, pâturage, ...)*

# Infrastructures et déplacement



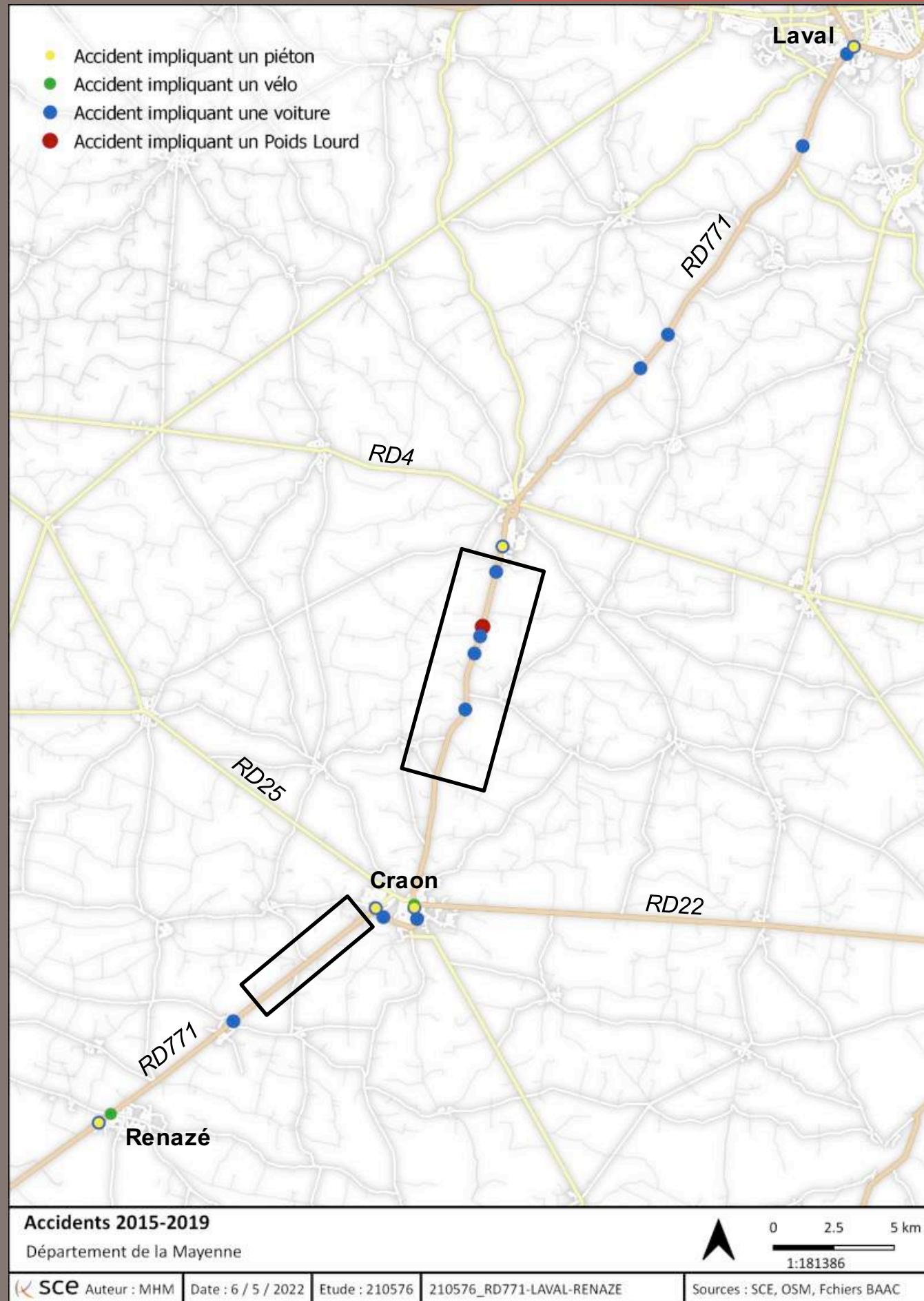
- Vitesse limitée à 90 km/h hors agglomération*
- 9 giratoires (hors zones agglomération) sur la RD771*
- Le reste des intersections est traité en carrefour à stop, la priorité étant pour la RD 771*
- L'axe est un réseau routier de transports exceptionnels TE120*
- Présence d'une aire de stationnement VP/PL*
- Dépassement autorisé sur la majeure partie de la section (système en alternance)*

# Infrastructures et déplacement



- *7 100 véhicules sur la RD771 Nord de Cossé le Vivien*
- *6 500 véhicules sur la RD771 au sud de Cossé-le-Vivien (cette donnée a été redressée pour pouvoir comparer les résultats de septembre et les résultats historiques)*
- *5 600 véhicules sur la RD771 au Sud de Craon*
- *4 000 véhicules sur la RD771 au Sud de Renazé*
- *Sur les voies interceptées par la RD771, le trafic est très faible (<500 véhicules/jours). Le trafic est faible sur la RD228 et RD286 avec respectivement 620 et 750 véhicules/jours*
- *Le trafic poids lourds représente au maximum 13% du trafic total de la RD771*
- *8% de poids lourd empruntent la RD771 sud (environ 525 PL) contre 11% sur la RD771 nord (environ 570 PL)*

# Accidentologie



Secteur 1



Secteur 3

- *9 Victimes blessées légèrement,*
  - *19 Victimes blessées gravement,*
  - *2 personnes tuées (1 sur la rocade de Craon, 1 entre Craon et Cossé le Vivien)*
- 
- *Accidents (des 5 dernières années) majoritairement produits entre Craon et Cossé le Vivien,*
  - *Sur 19 accidents identifiés : 16 impliquent un automobiliste*

Nota : les accidents n'occasionnant pas de blessures non représentés sur la carte

## **5- A vous de jouer**

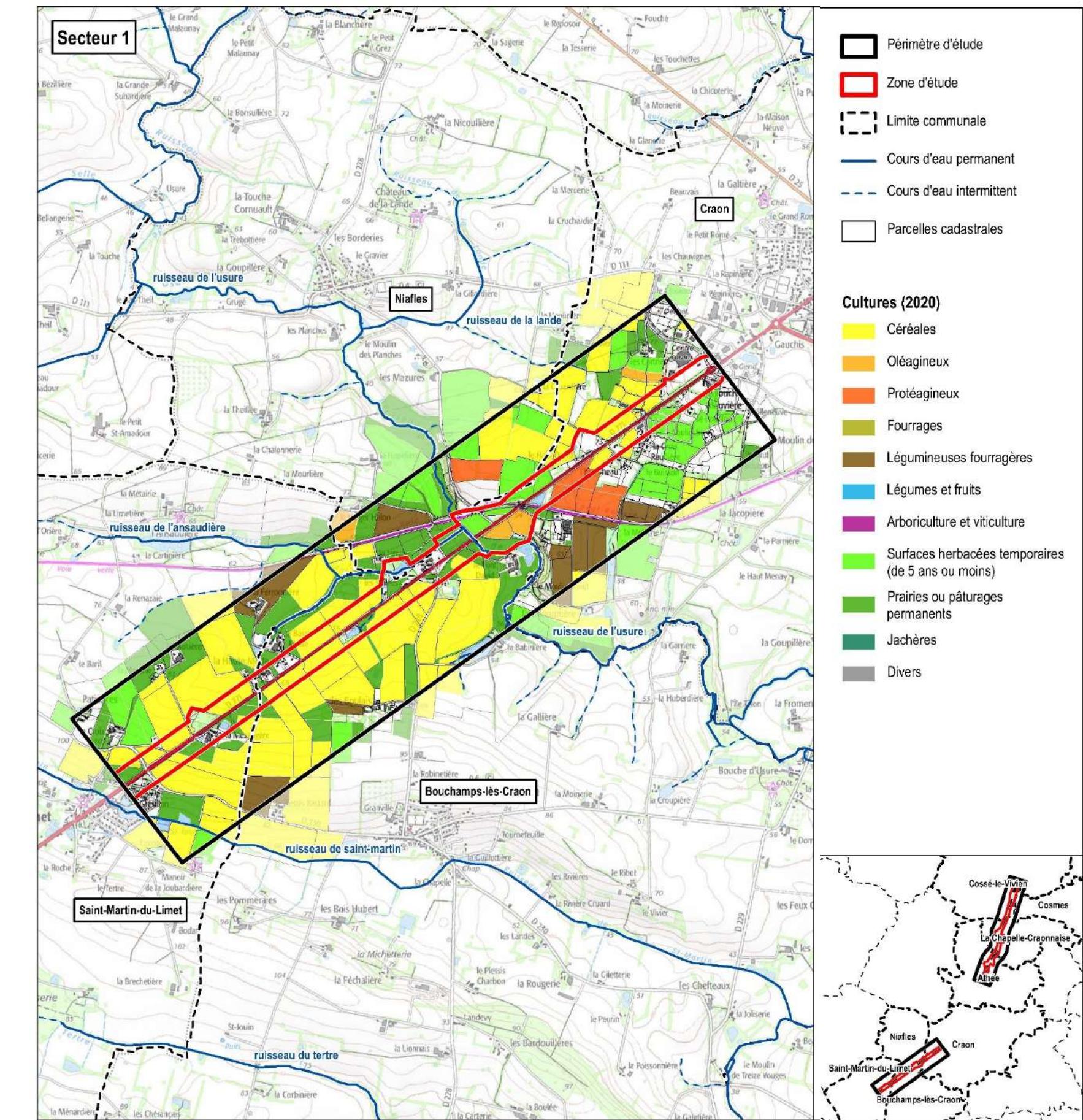
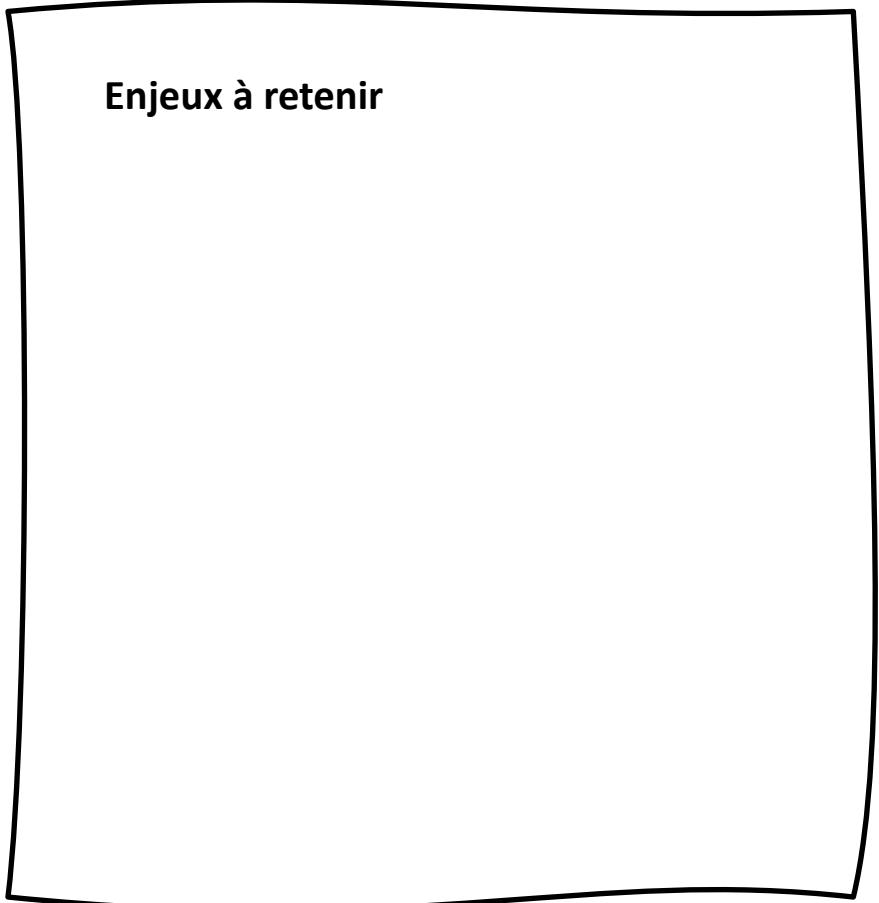


**Enjeux sociaux-économiques**

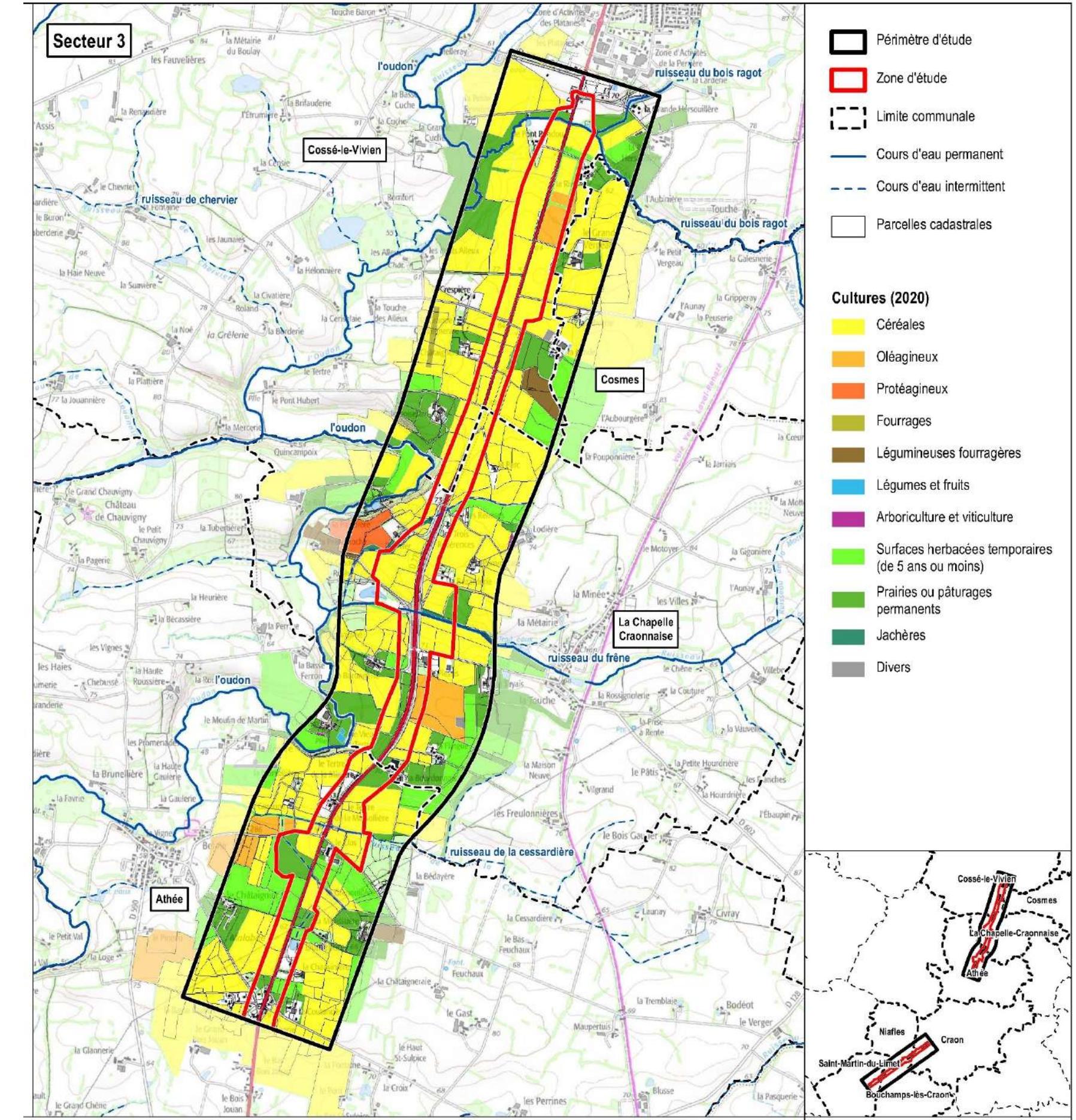
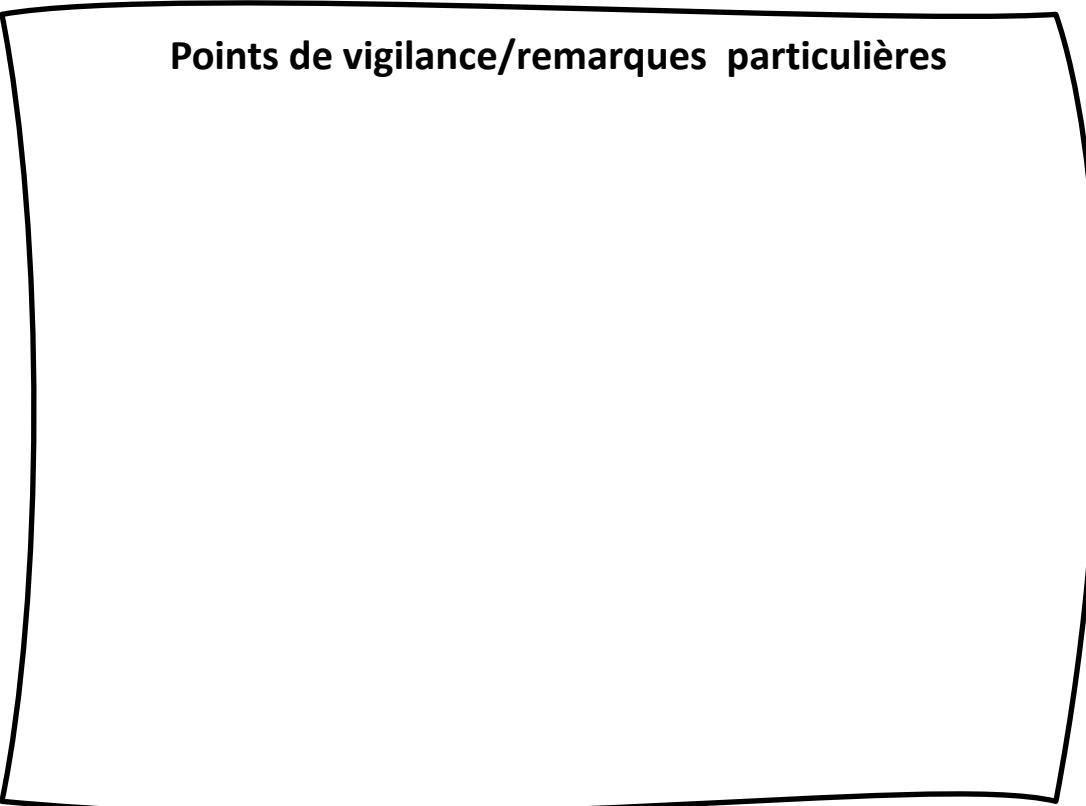
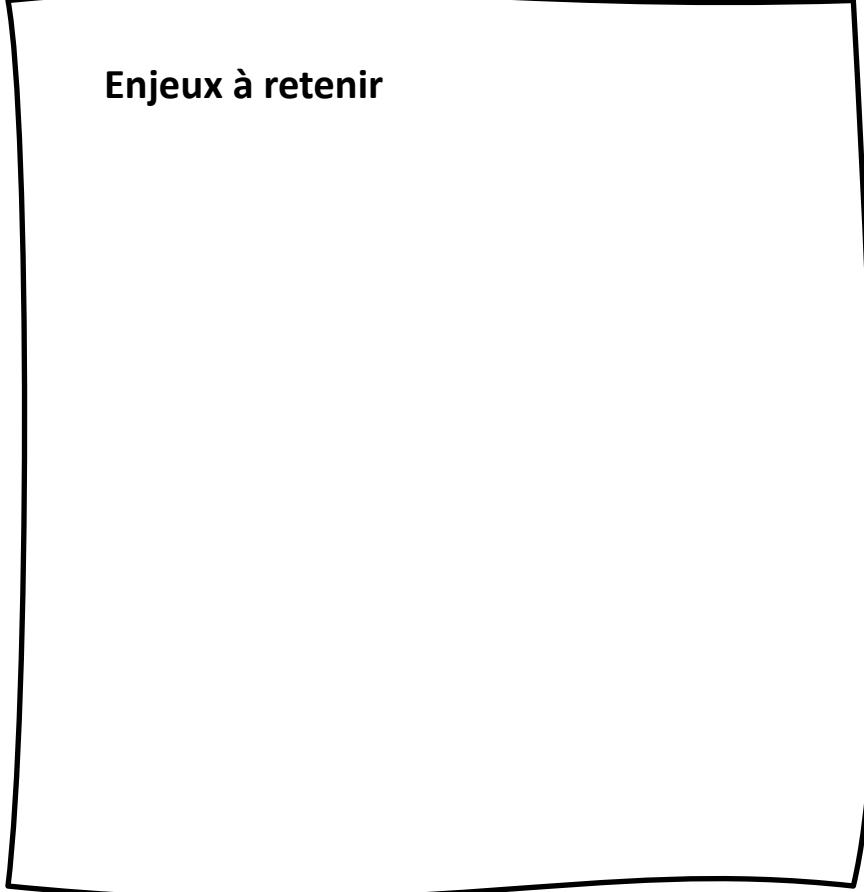
Atelier enjeux sociaux-économiques

#### **Points de vigilance/remarques particulières**

## **Enjeux à retenir**

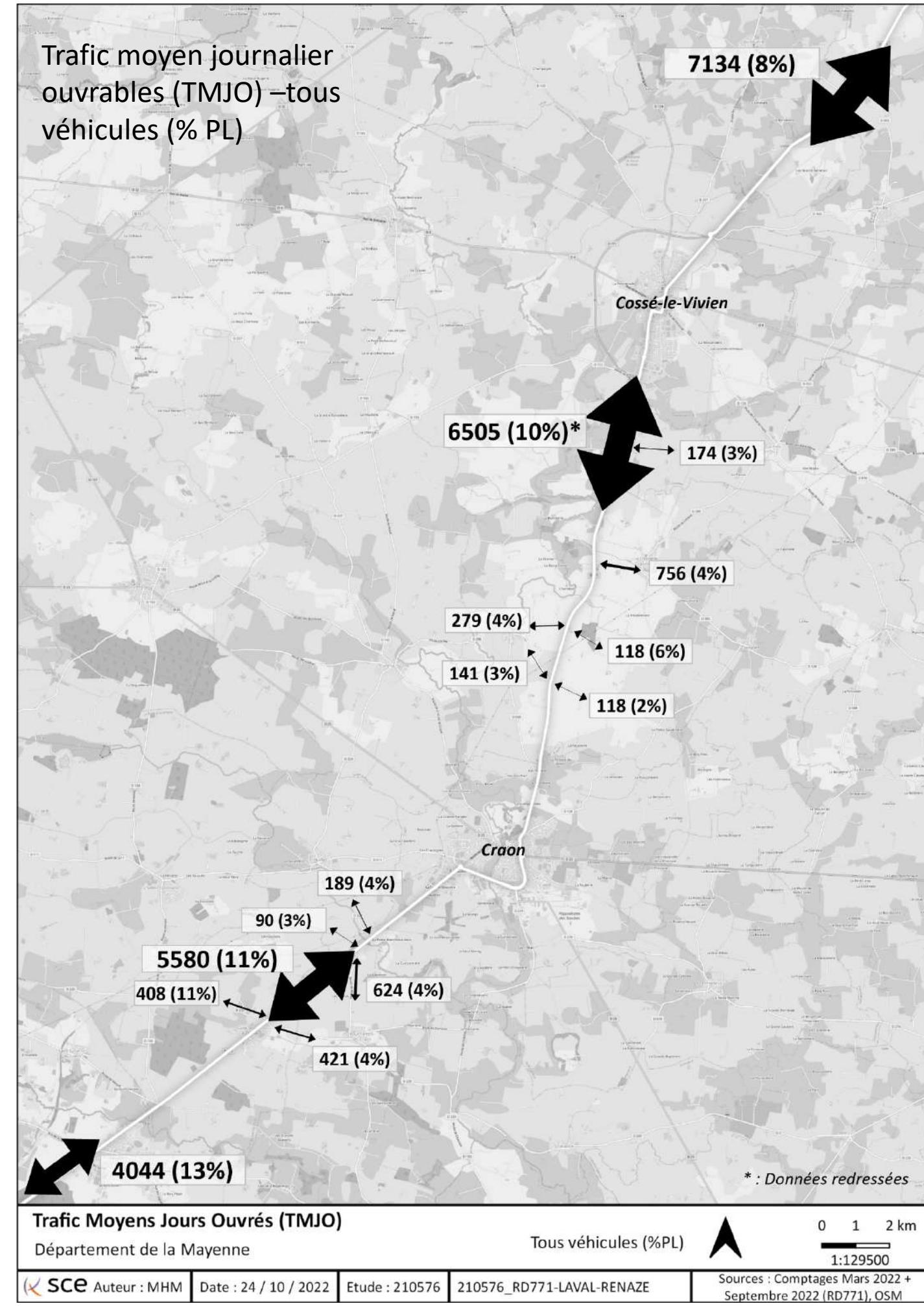


## Atelier enjeux sociaux-économiques



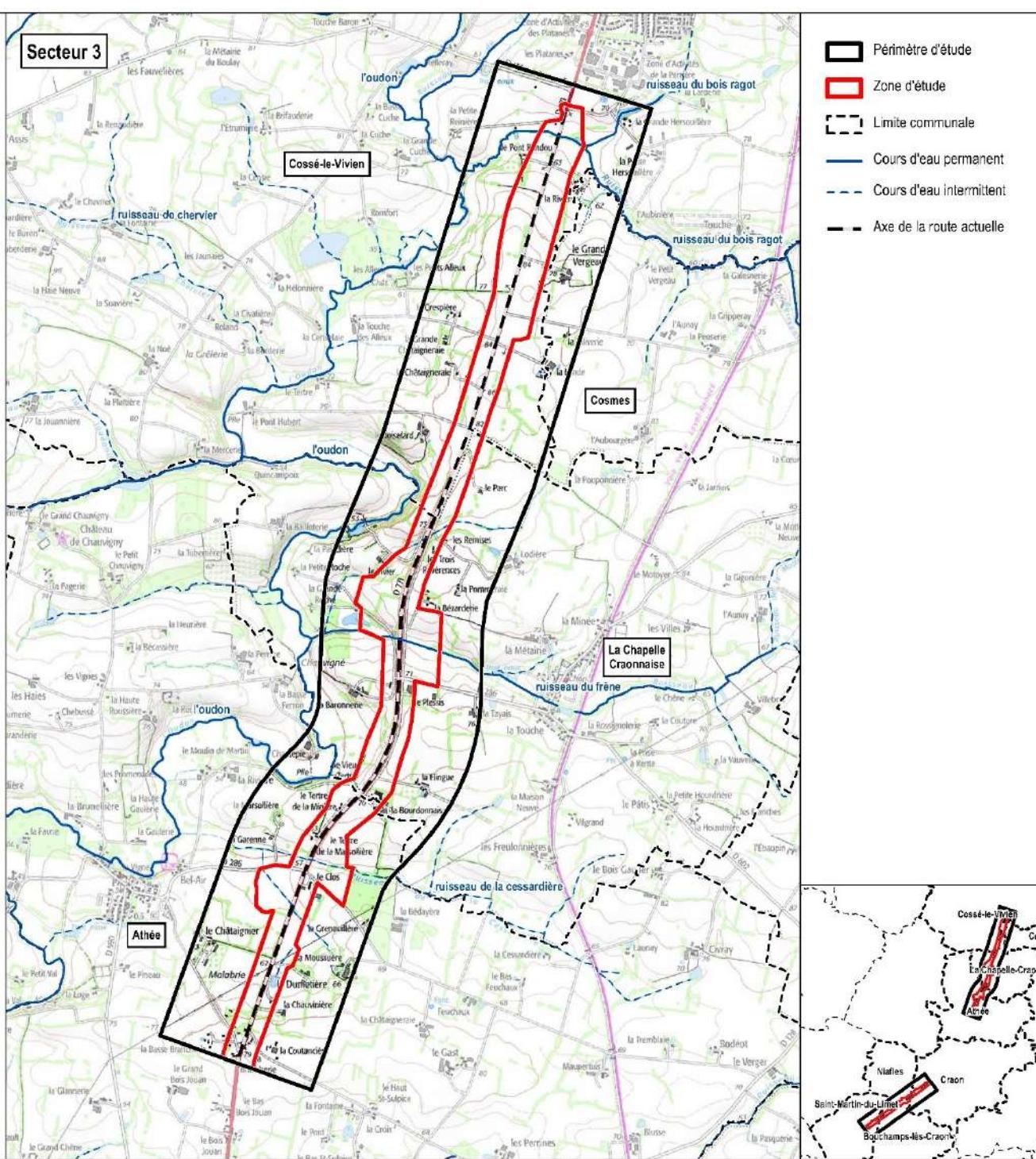
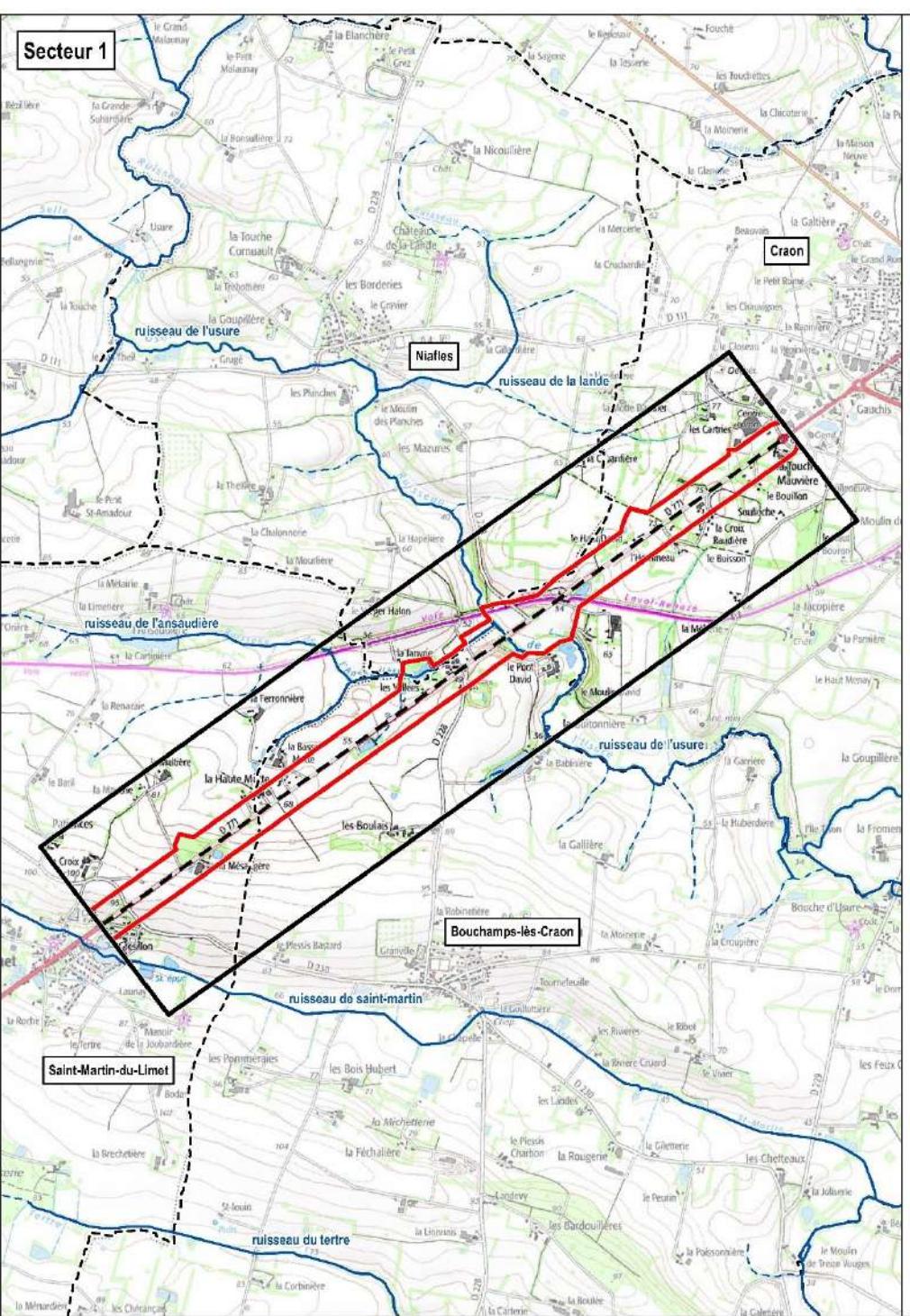
## Atelier enjeux sociaux-économiques

### Enjeux à retenir



### Points de vigilance/remarques particulières

## Atelier enjeux sociaux-économiques



Etat initial

- Périmètre d'étude
- Zone d'étude
- Limite communale
- Cours d'eau permanent
- - Cours d'eau intermittent
- - Axe de la route actuelle

Vos prévisions

Conclusion

## **6- Ce qui a été dit lors des ateliers**



**Enjeux sociaux-économiques**

# Enjeux sociaux-économiques

## Pas de travail en groupe par table mais questions et remarques en direct

### Environnement/cadre de vie

- Comment le projet se situe au regard des questions sociétales: Climat artificialisation
- Aménagement intégré dans le projet plus global Notre Dame des landes, autres routes à aménager car pas de bouchons = développer les transports publics , le covoitage et répondre à l'urgence climatique
- Cohérence du projet avec le ZAN
- Cohérence du projet avec le maillage bocager et les enjeux environnementaux
- Nuisance sonore aujourd'hui
- Le plu de craon va être révisé dans 3 ans: compatibilité Plu et route ?

### Economie

- Justification du développement économique par la route
- Présenter un plan global d'aménagement pour voir la cohérence entre Laval et St Nazaire

### Sécurité/trafic

- Demande d'aménagement mais rien n'a été fait sur carrefours dangereux notamment Bouchamp et Craon
- Demande de réaménagement des routes Craon-Ballot et Craon-Segré
- Etude de l'accidentologie demandée par le maire de Bouchamps-Lès-Craon. S'assurer par ailleurs du nombre de tués par secteur ainsi que les endroits précis.
- Demande d'améliorer les TC vers Rennes et Angers
- D'autres routes méritent d'être aménagées : section Nozay Blain
- Conséquence du déclassement de la RN162 ?
- Quelle influence de la RD25 depuis la route de Ballot (notamment poids lourds vers Renazé)
- Problème de carrefours dangereux et non respect des vitesses
- Le trafic sur la RD771 est aujourd'hui fluide
- Lorsque les tracteurs roulent sur la bande d'urgence si accident, les assurances ne le prennent pas en charge
- Le tourne à gauche à la Chapelle Craonnaise a réduit l'accidentologie
- Desserte Renazé / Athée avec une grosse activité agricole
- Mobilité douce à penser, que le projet se fasse ou non
- Voie adaptée aux engins lents ?
- Voie vélo à prévoir entre Craon et Renazé
- Artificialisation de la route grecée à la réserve de la commune?
- Le contournement de Cossé fait 1,8 km, pour un créneau , il faut 1 km minimum pour fonctionner
- Le projet ne permettra pas de gain de temps
- Problème de traversées agricoles à St Martin du Limet
- Les accidents sont surtout liés aux incivilités
- Pour le transport routier : stress de conduite qui pourrait être diminué si l'aménagement était revu
- Réserves foncières disponibles?

## **4- Ce qu'il faut retenir de l'état initial**



**Cadre de vie, enjeux environnementaux et agricoles**



## 4-Etat initial du territoire

*Pour l'aménagement de la RD771, des études sont en cours sur plusieurs thématiques afin de déterminer les enjeux du territoire : Mobilité, Air, acoustique, Milieu naturel, milieu agricole, socio-économie*



L'état initial permet de visualiser quelles sont les caractéristiques du territoire sujet à l'aménagement. Pour chacune des thématiques citées ci-dessus, l'état initial va permettre de qualifier l'enjeu associé (nul / faible / moyen / fort) afin de sélectionner le scénario aménagement de moindre impact.

Un enjeu qualifié comme "fort" fera l'objet d'une attention particulière entraînant potentiellement une requalification / une modification d'une partie du projet.

### Premiers éléments à retenir



Le secteur 1 et 3 sont concernés par 5 cours d'eau constituant des corridors écologiques malgré la coupure de la RD771. Le secteur est dominé par de grands espaces de culture avec un maillage bocager lâche. De nombreuses zones humides sont présentes en plateau mais également en fond de vallons.



Laval Agglomération représente le pôle d'emploi majeur de la Mayenne avec un dynamisme économique important. L'Agglomération dispose également d'une offre en équipements satisfaisante, malgré certains écarts selon leur nature.

Le sud du périmètre d'étude présente 1 activité économique moins dynamique mais plus spécialisée, portée par le secteur de l'industrie et de l'agriculture.

Le Pays de Craon a trois zones d'activité situées dans les pôles de Cossé-Le-Vivien, Craon, et Renazé, et desservies par la RD 771. Cette proximité qui désenclave le territoire constitue une demande essentielle des entreprises dans leurs motivations d'implantation.

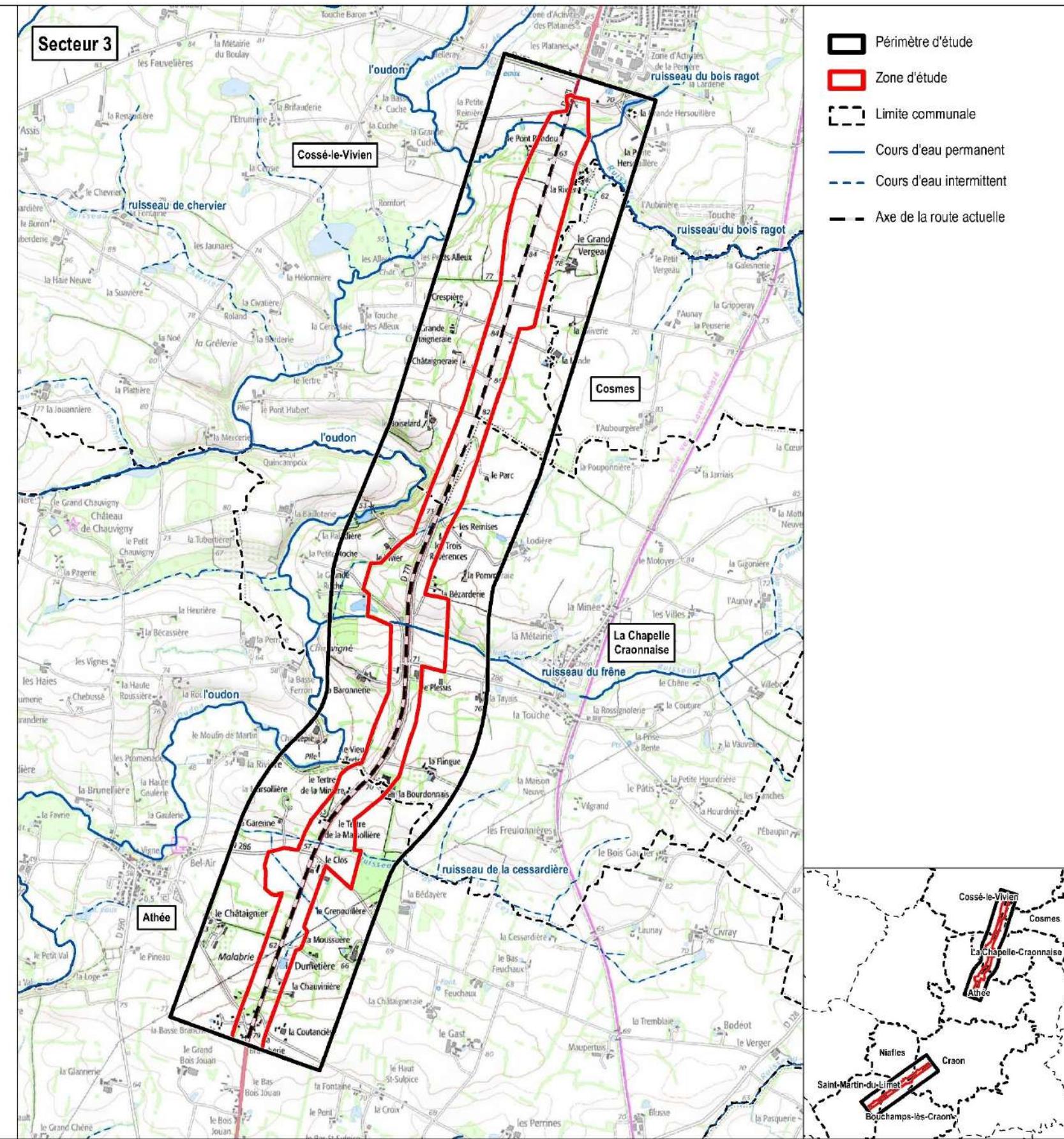
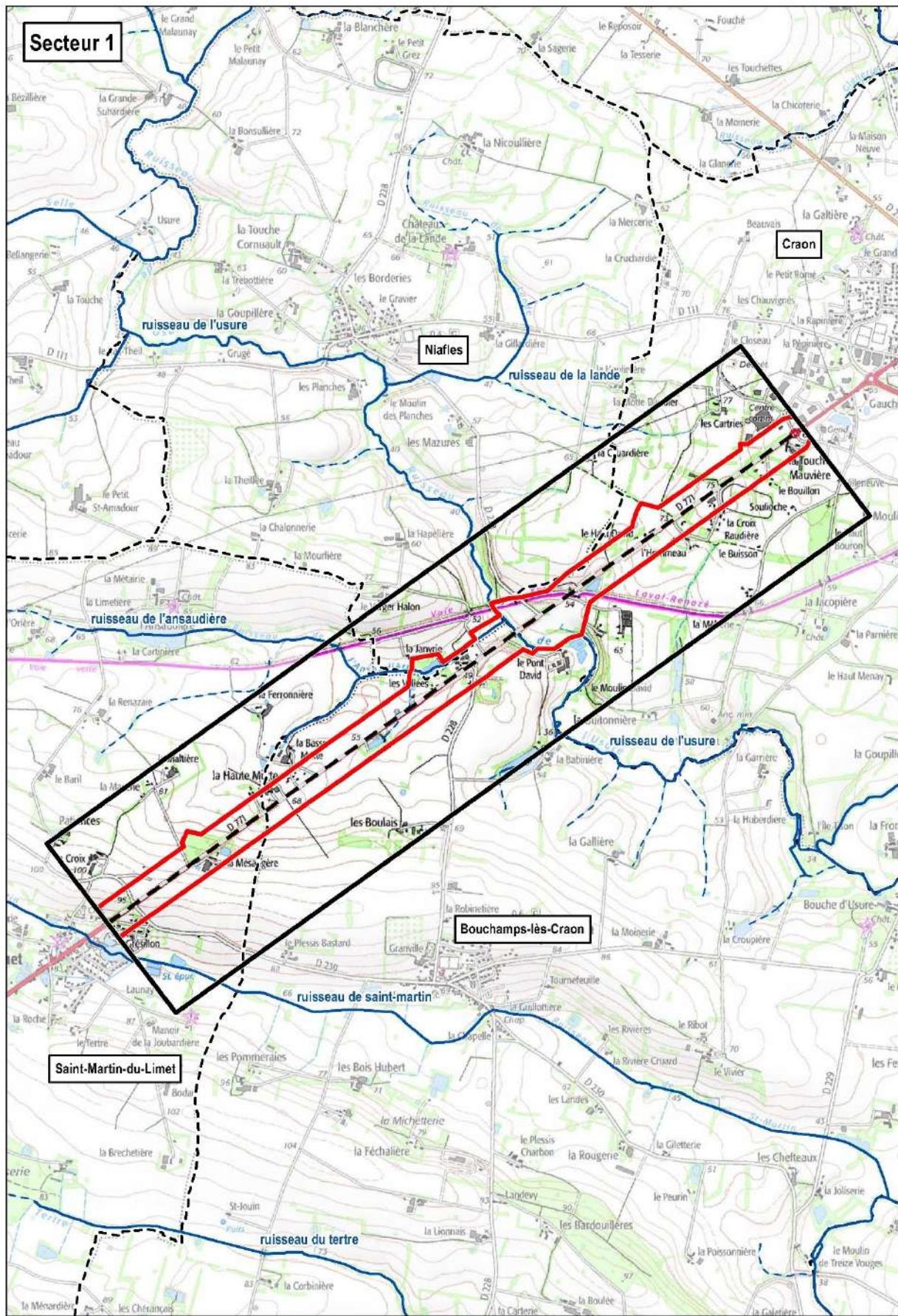
Les enjeux à l'échelle du Scot sont de développer les activités économiques de la RD771 (environ 50 ha) qui deviendront un axe régional majeur.



L'axe Laval -Renazé constitue un axe important de flux domicile travail en augmentation avec un important trafics poids lourds (10 à 20% du trafic) qui vient complexifier les circulations.

Les modes actifs sont peu développés exceptée une voie verte qui devra faire l'objet d'aménagement de sécurité

# Aire d'étude



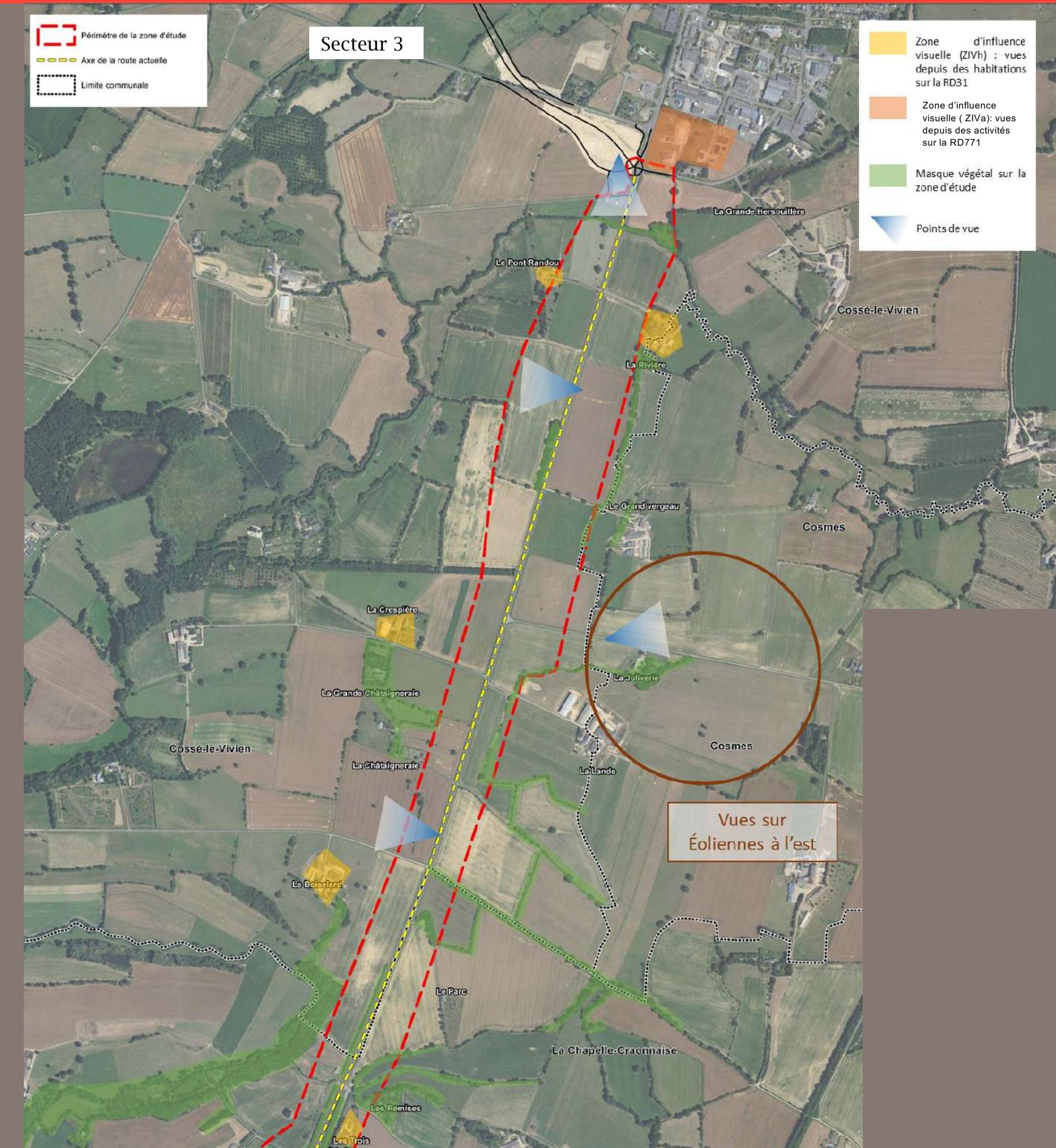
- Périmètre d'étude
- Zone d'étude
- Limite communale
- Cours d'eau permanent
- - Cours d'eau intermittent
- Axe de la route actuelle

- Linéaire de 4km pour le secteur 1
- Linéaire de 6km pour le secteur 3
- 8 communes concernées par les secteurs 1 et 3

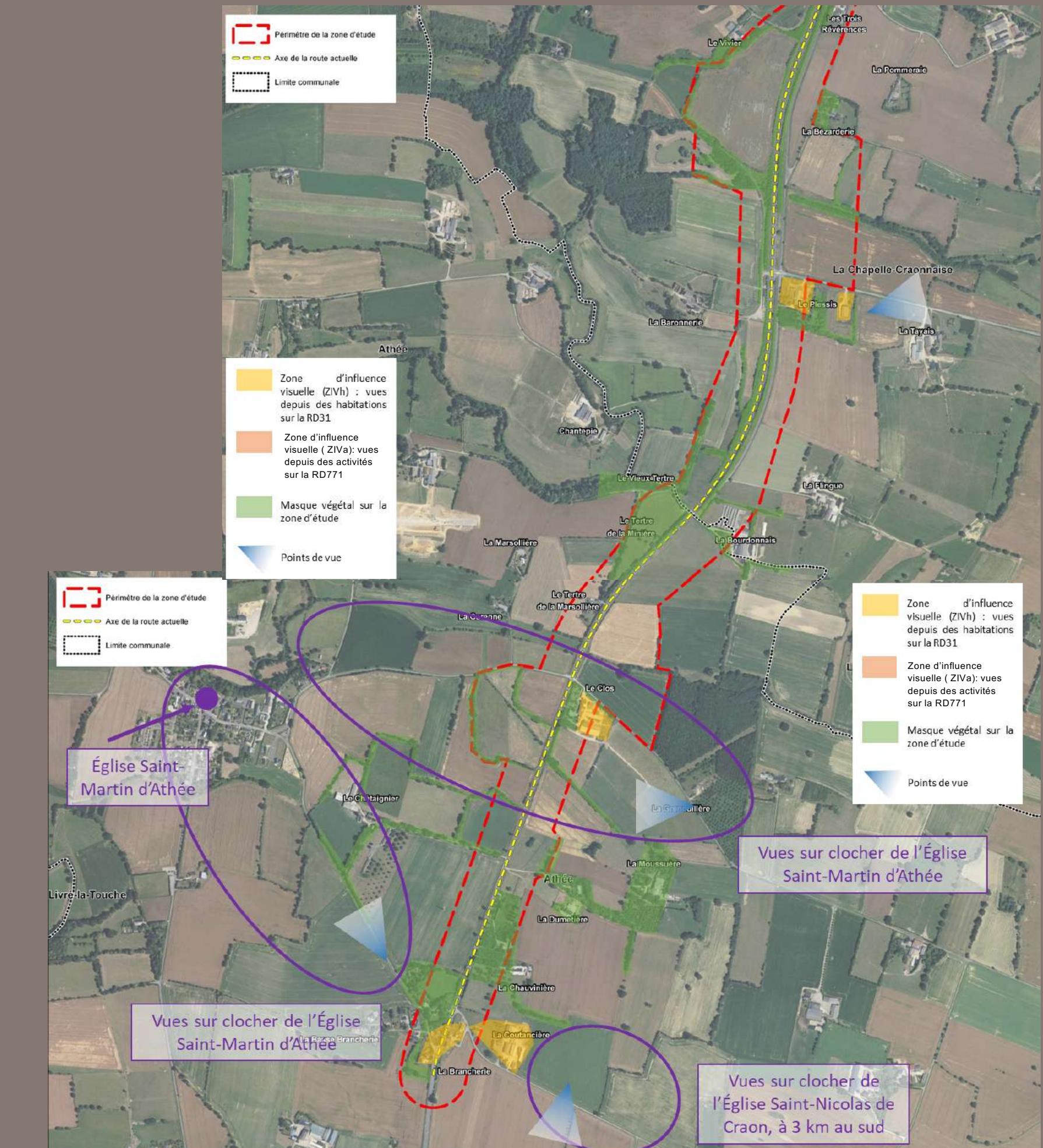
# PAYSAGE

- Les secteurs d'études 1 et 3 sont compris dans l'unité paysagère « Le bocage du Haut Anjou » : grand plateau bocager faiblement ondulé et irrigué par un réseau hydrographique autour de la Mayenne et de ses affluents dont l'Oudon,
- Agriculture majoritaire sur les parcelles adjacentes (prairies temporaires, maïs, céréales),
- Alignements arborés, certains correspondant à la ripisylve des cours d'eau (Oudon et ses affluents),
- A l'extrême sud de la RD 771, sur le secteur 3, plusieurs vues sur l'église Saint-Martin d'Athée et son clocher sont recensées.

*Enjeu fort de préservation du maillage bocager*

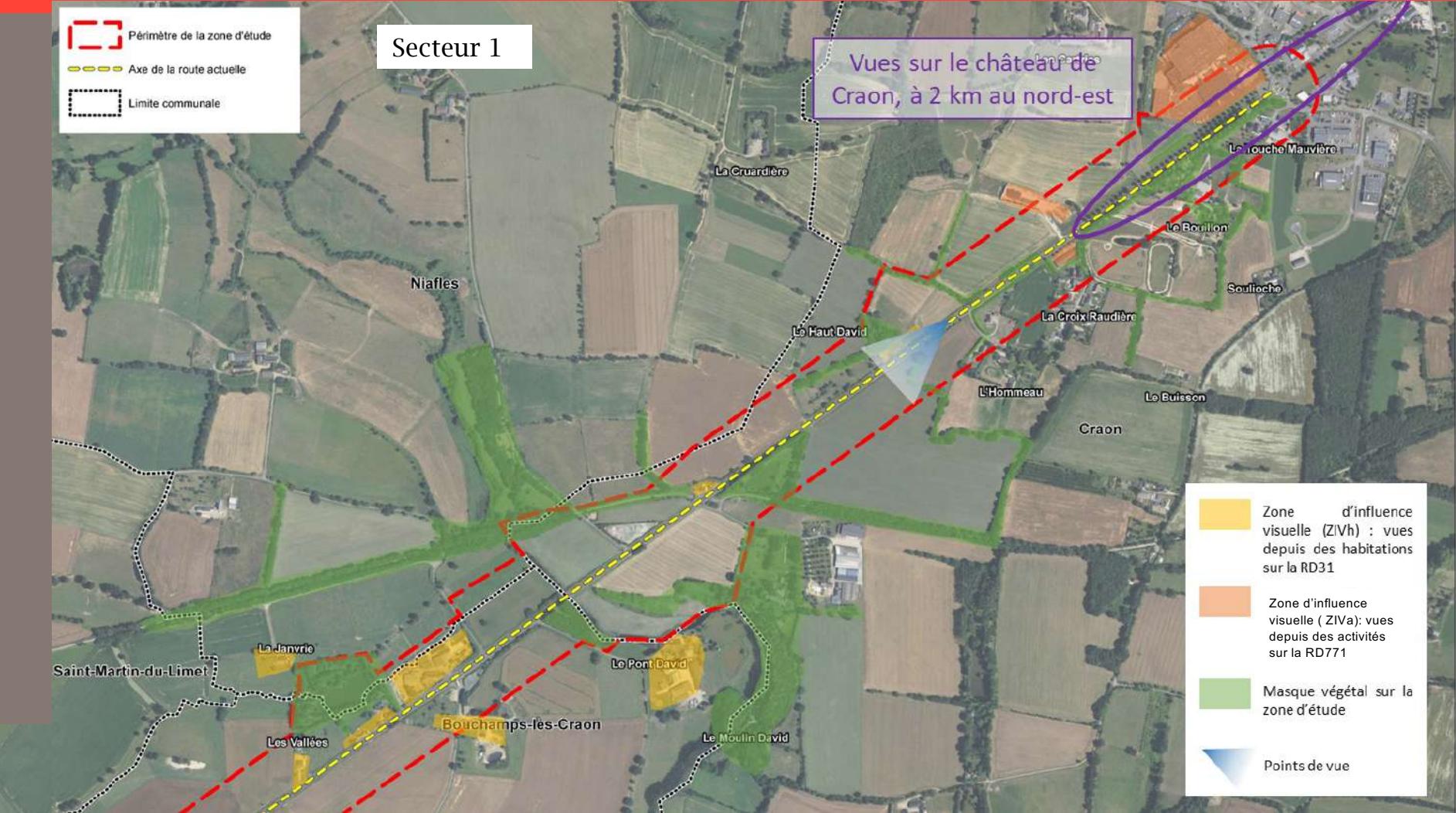
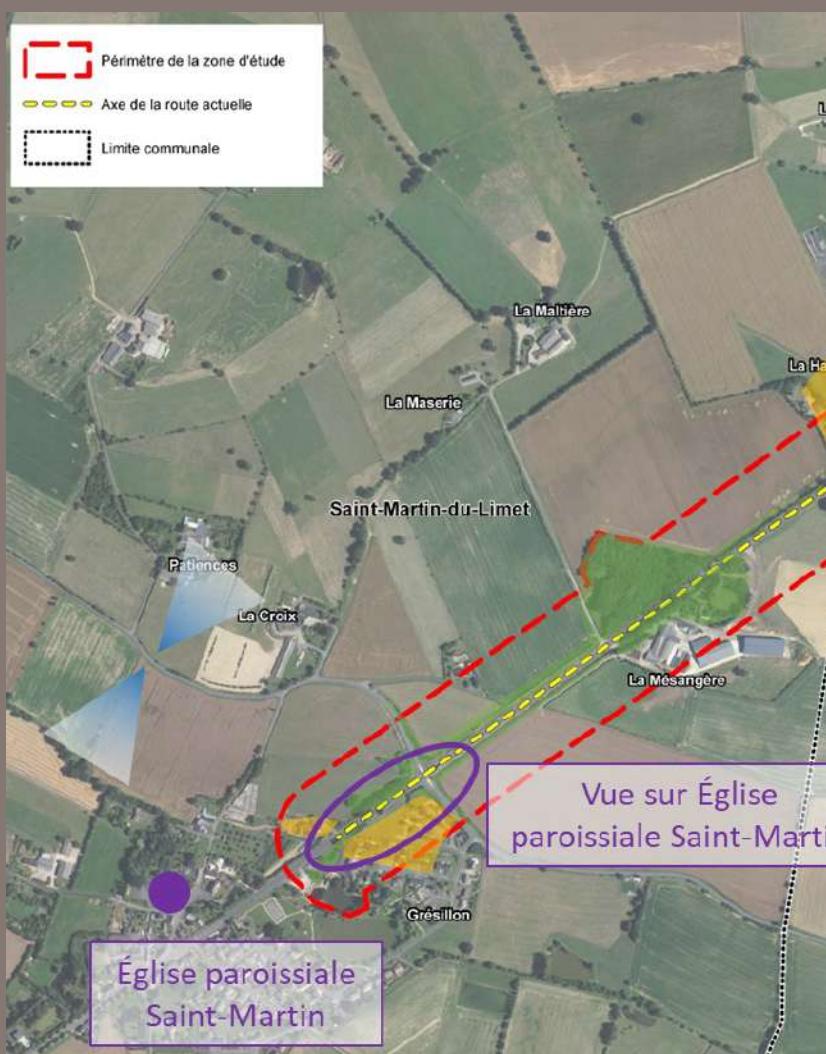


# PAYSAGE

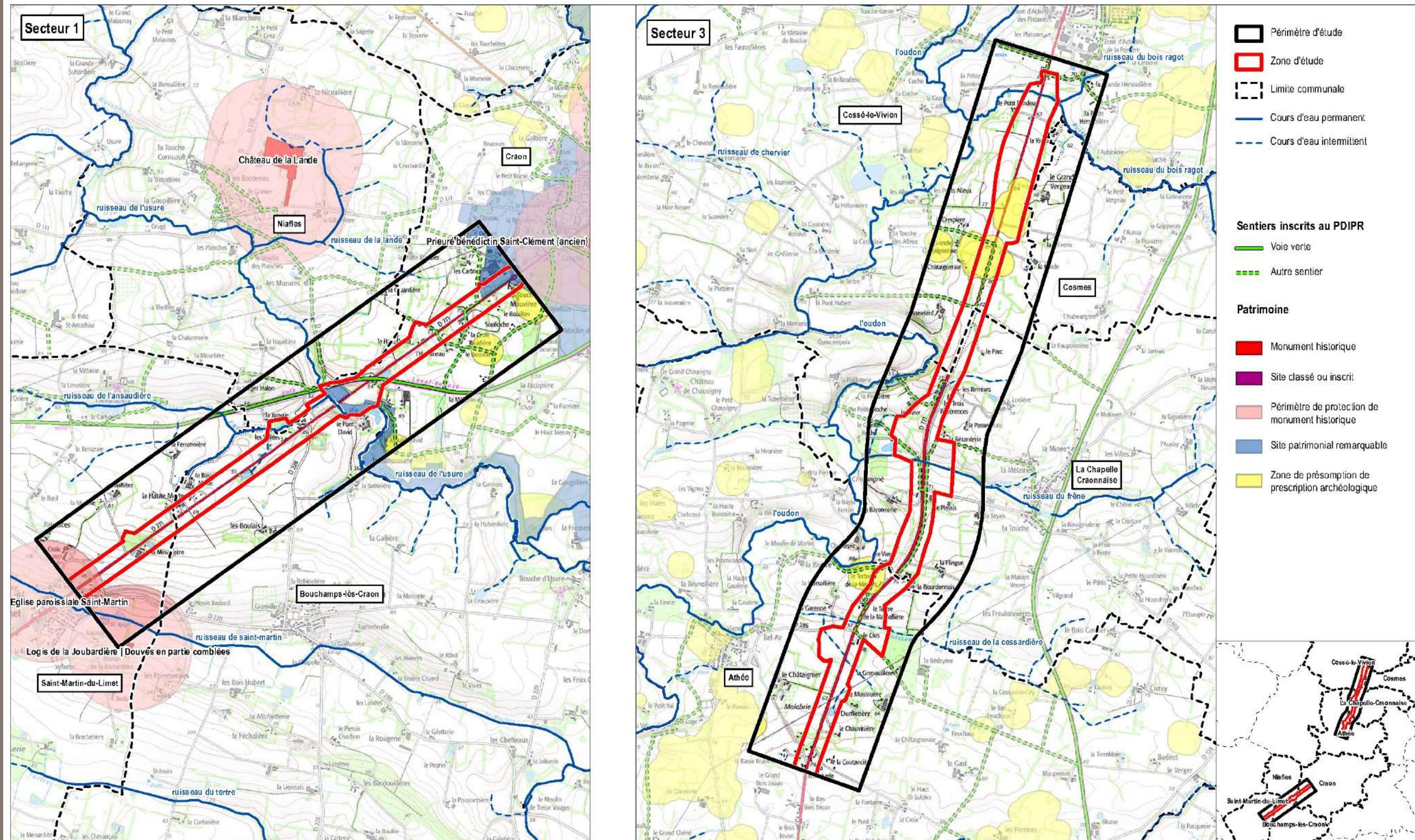


# PAYSAGE

- Extrémité nord de la RD 771 : sur le secteur 1, vues sur le château de Craon, situé à 2km au nord-est,*
- Au sud de cette même section, vues sur l'église paroissiale Saint-Martin, classée comme monument historique,*



# Patrimoine



*Le secteur 1 intercepte :*

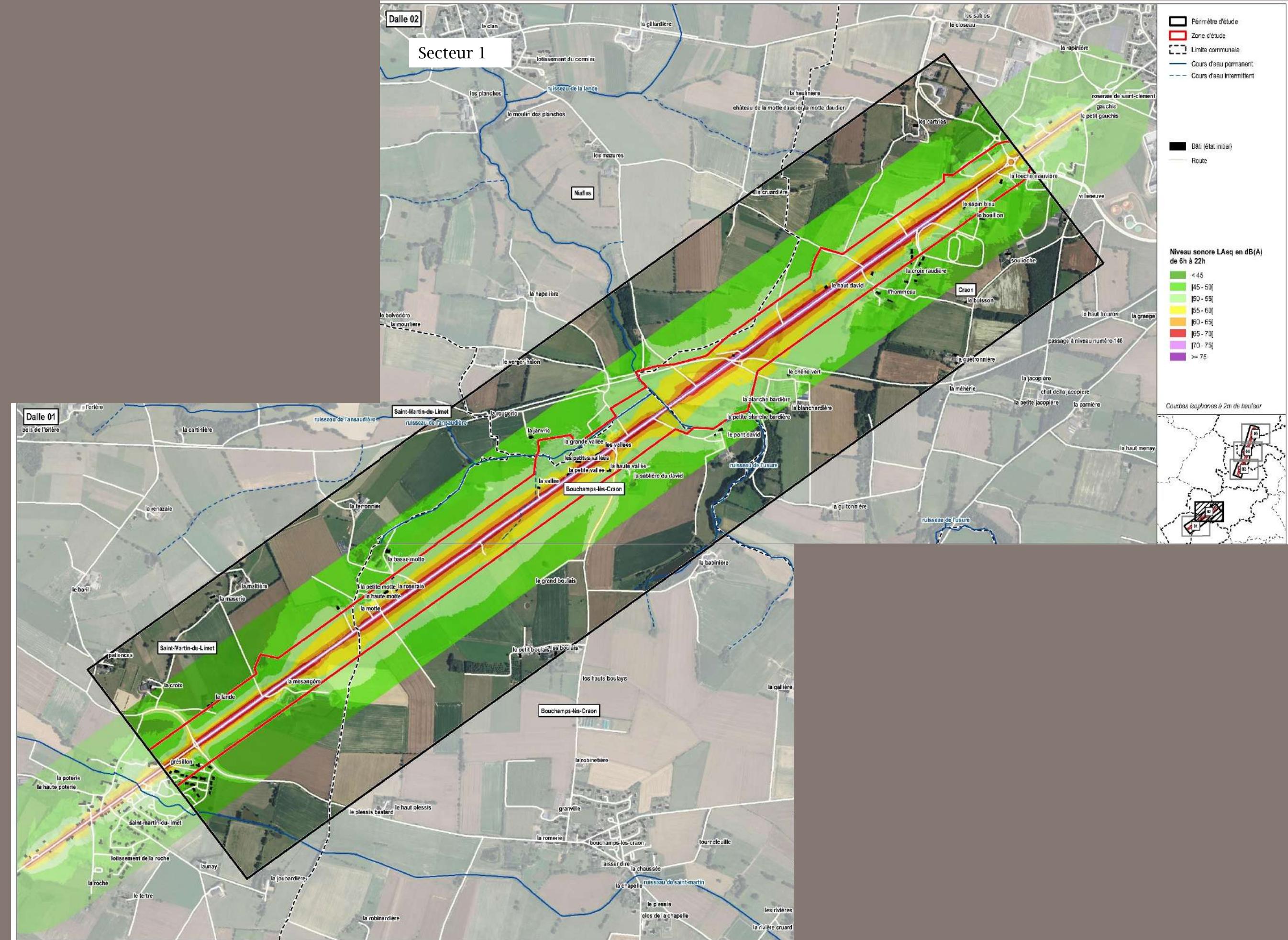
- Le site Patrimonial Remarquable de Craon*
- L'église Saint Martin inscrite Monument Historique*
- le Logis de la Joubardière classé Monument Historique*
- Des zones de présomption de prescription archéologique*

*Le secteur 3 intercepte :*

- Des zones de présomption de prescription archéologique*

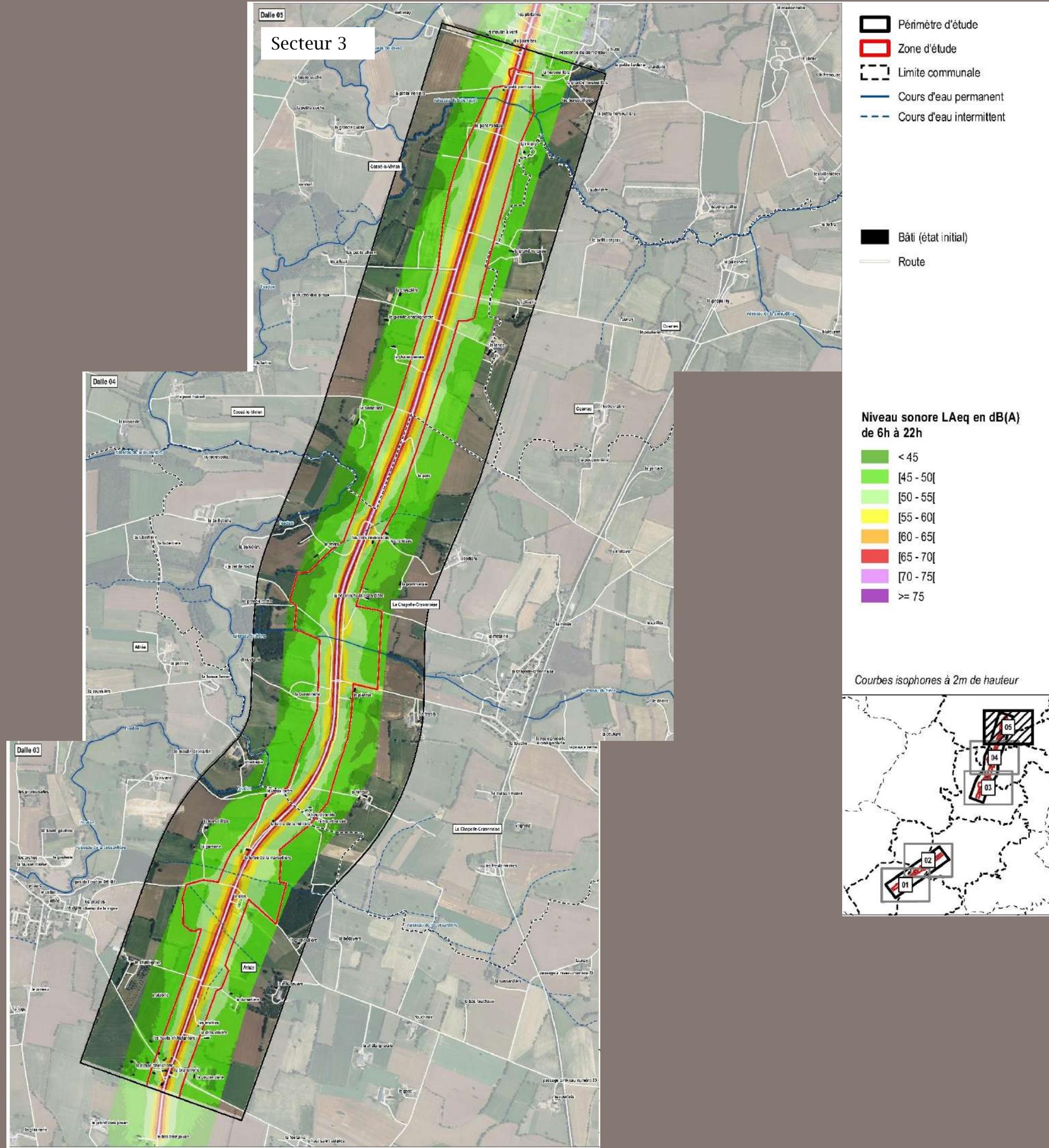
# Ambiance sonore diurne

- Voie classée en catégorie 3 selon le classement sonore du département de la Mayenne,*
- Mesures acoustiques réparties sur les deux périmètres d'étude des secteurs 1 et 3, au droit des zones bâties situées à proximité des routes,*
- Valeur entre 6h et 22h*
- L'environnement varie de « bruyant » (à proximité immédiate de la RD 771) à « calme » (pour les bâtis les plus éloignés de la voie),*



# Ambiance sonore diurne

- Voie classée en catégorie 3 selon le classement sonore du département de la Mayenne,*
- Mesures acoustiques réparties sur les deux périmètres d'étude des secteurs 1 et 3, au droit des zones bâties situées à proximité des routes,*
- Valeur entre 6h et 22h*
- L'environnement varie de « bruyant » (à proximité immédiate de la RD 771) à « calme » (pour les bâtis les plus éloignés de la voie),*



# Qualité de l'air

- Un total de 40 points de mesure dont 16 points de mesure pour le secteur 1,*
- 2 Campagnes Février / mars 2022 et Septembre 2022,*
- Faible pollution en dioxyde d'azote également : sur les périodes de mesures, valeur inférieure à 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ,*

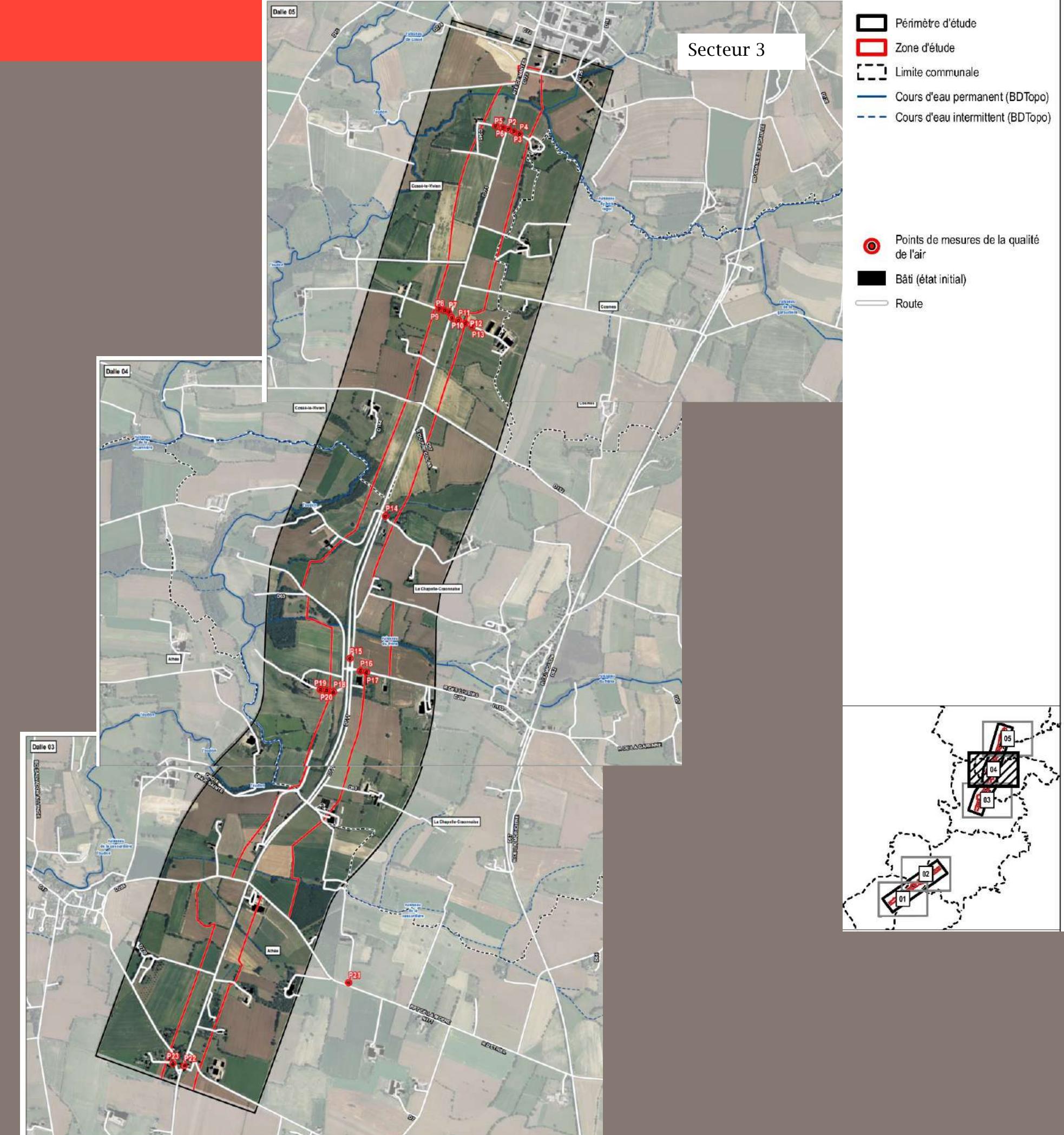
*Bonne qualité de l'air, caractéristique d'un environnement rural*



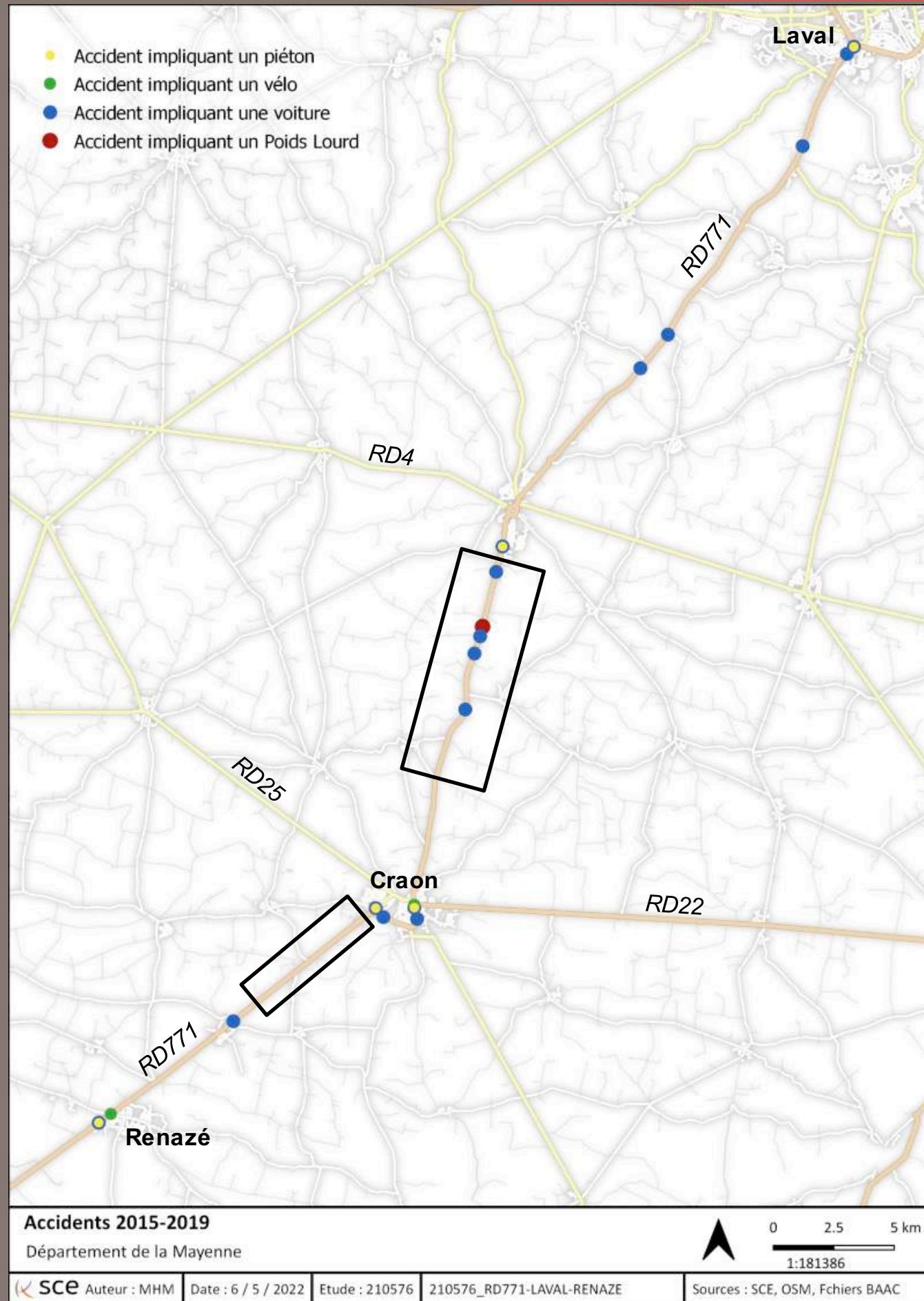
# Qualité de l'air

- Un total de 40 points de mesure dont 24 points de mesure pour le secteur 3,*
- 2 Campagnes Février / mars 2022 et Septembre 2022,*
- Faible pollution en dioxyde d'azote également : sur les périodes de mesures, valeur inférieure à 40µg/m<sup>3</sup>,*

*Bonne qualité de l'air, caractéristique d'un environnement rural*



# Accidentologie



Secteur 1

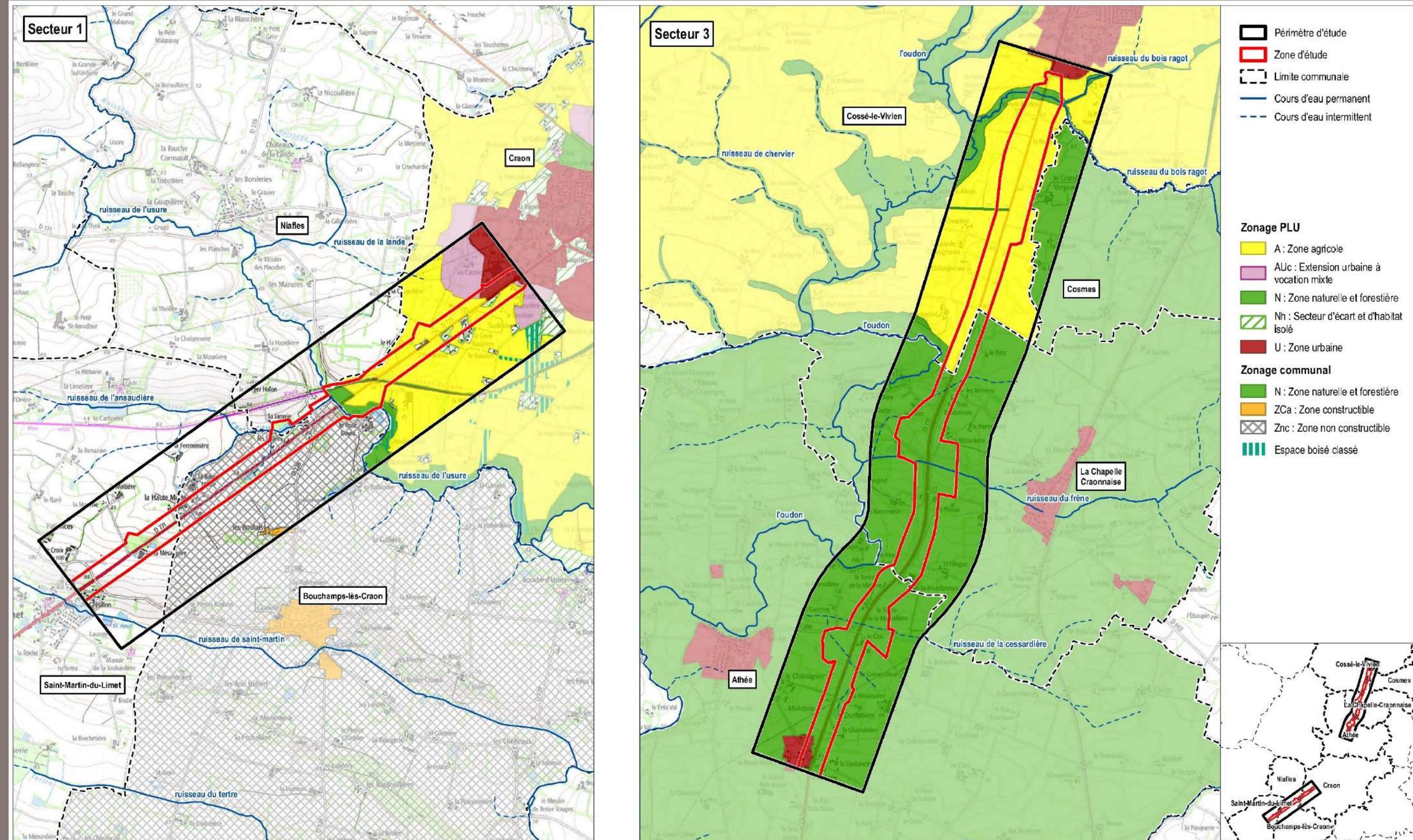


Secteur 3

- *9 Victimes blessées légèrement,*
  - *19 Victimes blessées gravement,*
  - *2 personnes tuées (1 sur la rocade de Craon, 1 entre Craon et Cossé le Vivien)*
- 
- *Accidents (des 5 dernières années) majoritairement produits entre Craon et Cossé le Vivien,*
  - *Sur 19 accidents identifiés : 16 impliquent un automobiliste*

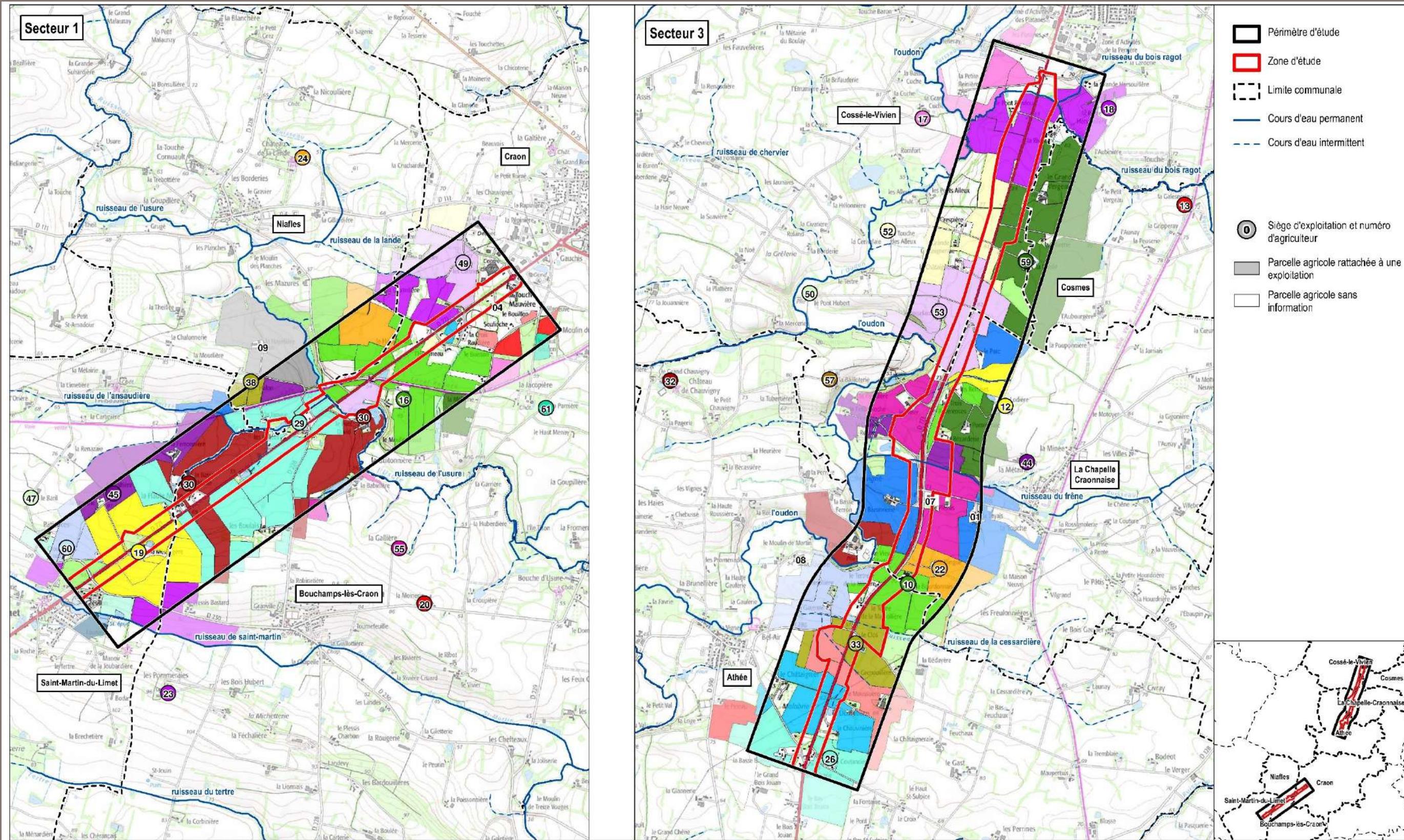
Nota : les accidents n'occasionnant pas de blessures non représentés sur la carte

# Documents d'urbanisme : PLU



- *Seules les communes de Cossé le Vivien et Craon sont régies par un PLU,*
- *Il n'existe aucune zone d'urbanisation future aux abords de la RD 771,*
- *Aucun site archéologique connu à ce jour identifié dans les documents d'urbanisme,*

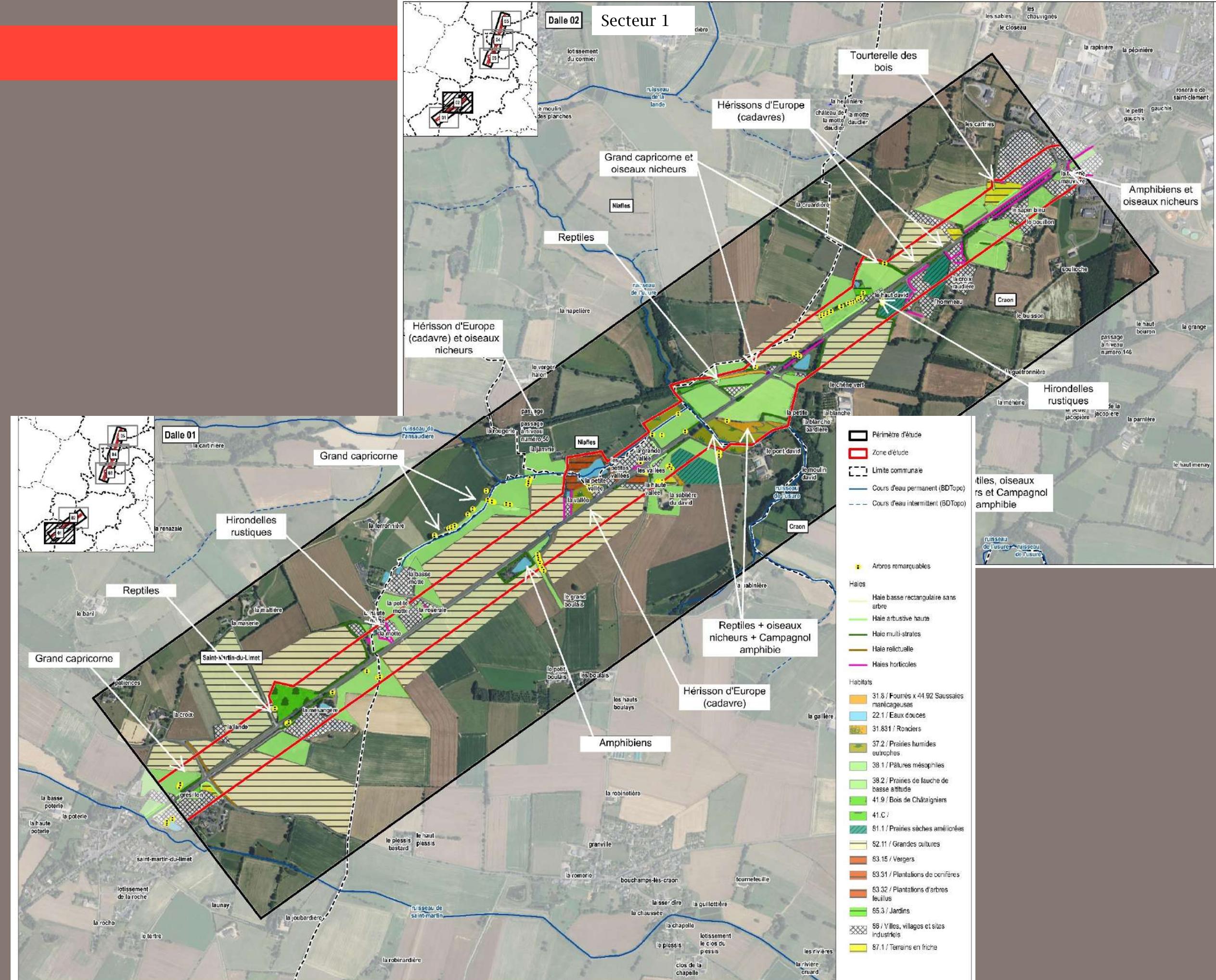
# Agriculture : culture et plan cadastral



- *40 exploitations agricoles concernées dans le périmètre d'étude (20 par secteur),*
- *RD 771 empruntée par de nombreux engins de grand gabarit : enjeu agricole fort,*
- *Certains exploitants sont confrontés aux difficultés de circulation et de desserte avec la traversée et l'emprunt de la RD771 pour relier leurs sièges d'exploitation aux parcelles,*

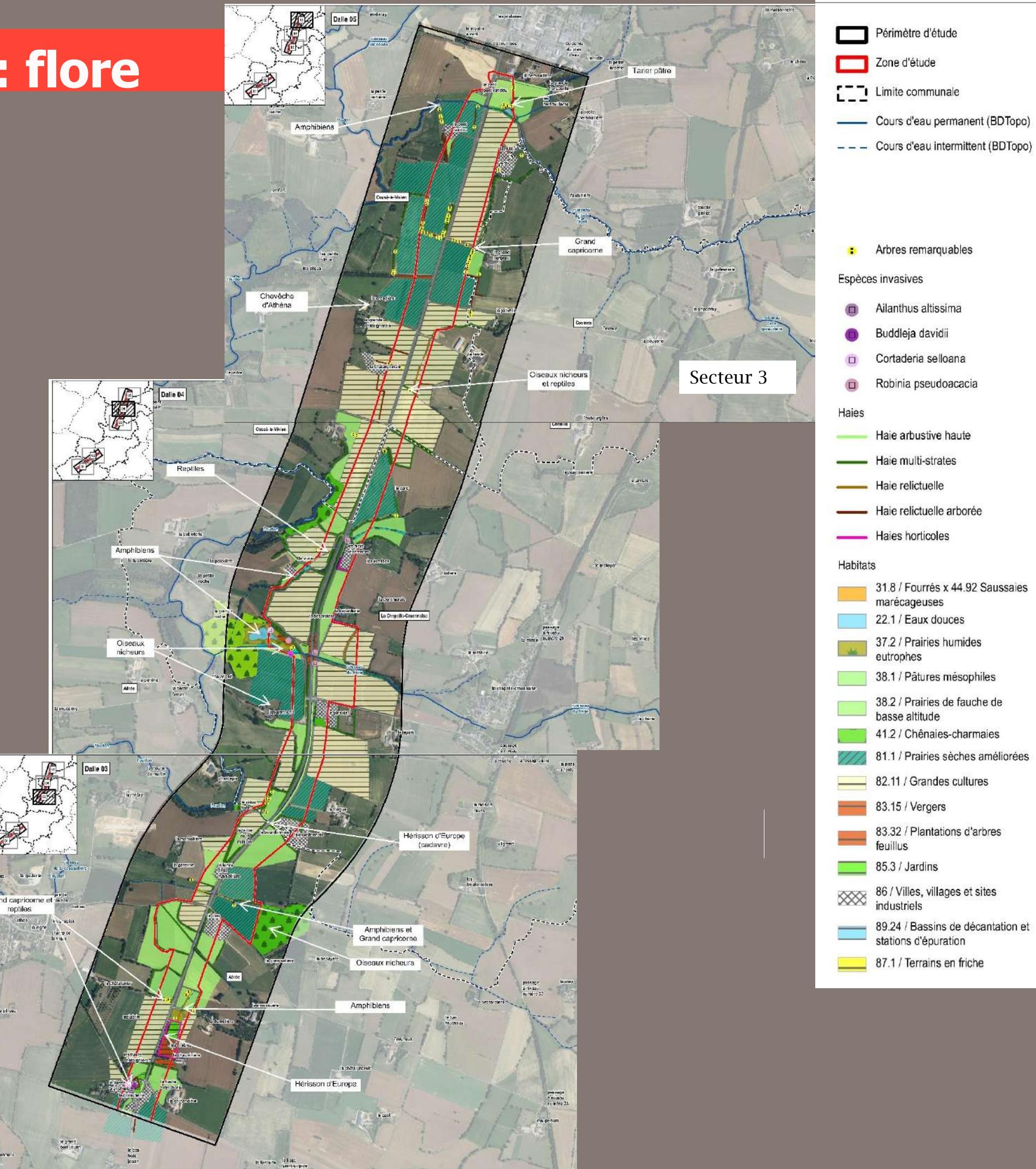
# Milieu naturel : flore

- Site d'étude principalement constitué de prairies mésophiles et de cultures, les milieux humides sont représentés par des prairies hygrophiles et une mégaphorbiaie associées à un réseau de mares,*
- Aucune plante protégée ou menacée n'a été observée sur le site d'étude,*
- 5 espèces invasives présentes dont deux sur les deux secteurs: Robinier faux-acacia et Buddléia du Père David, aucune autre espèce invasive n'est spécifique du secteur 1,*

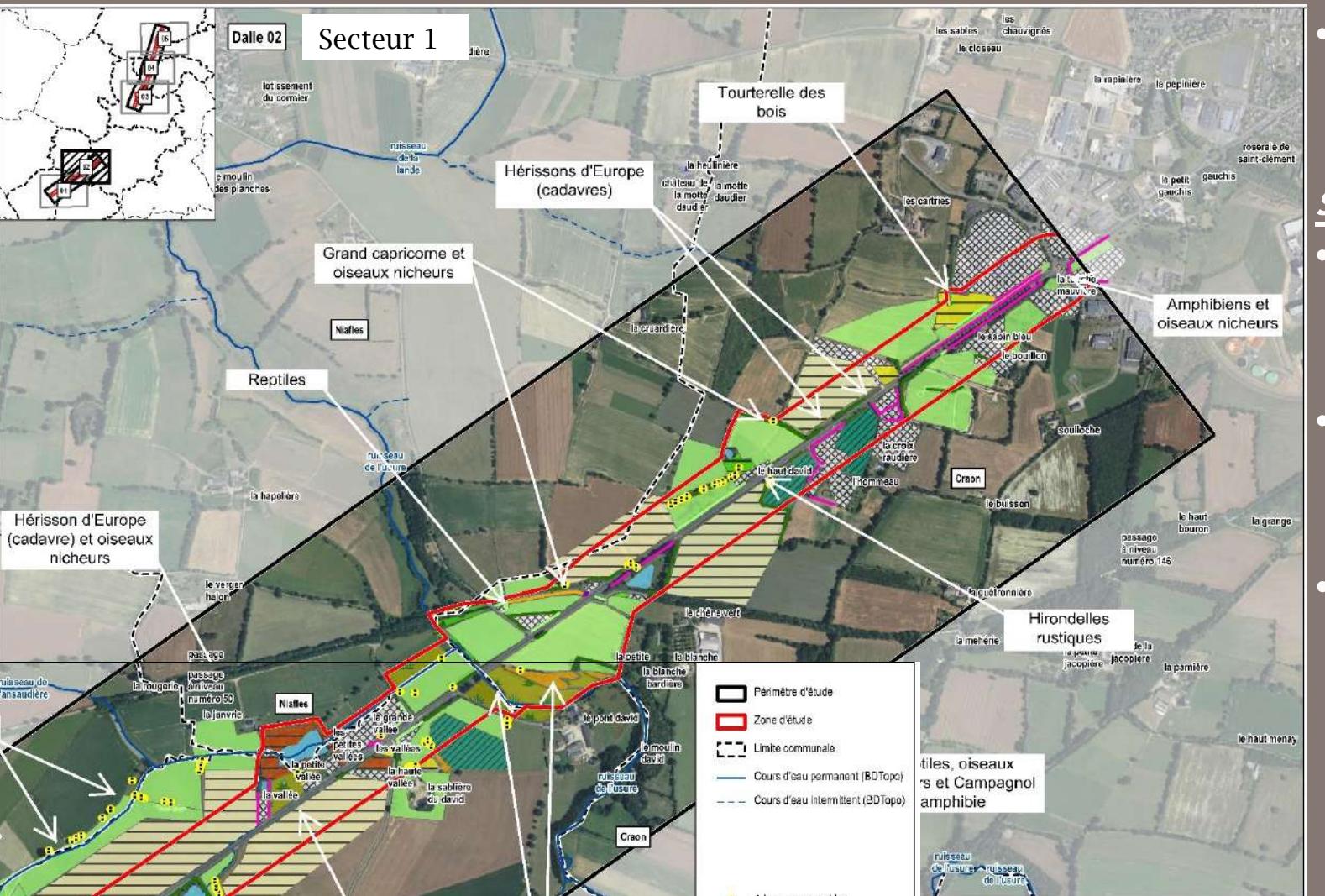
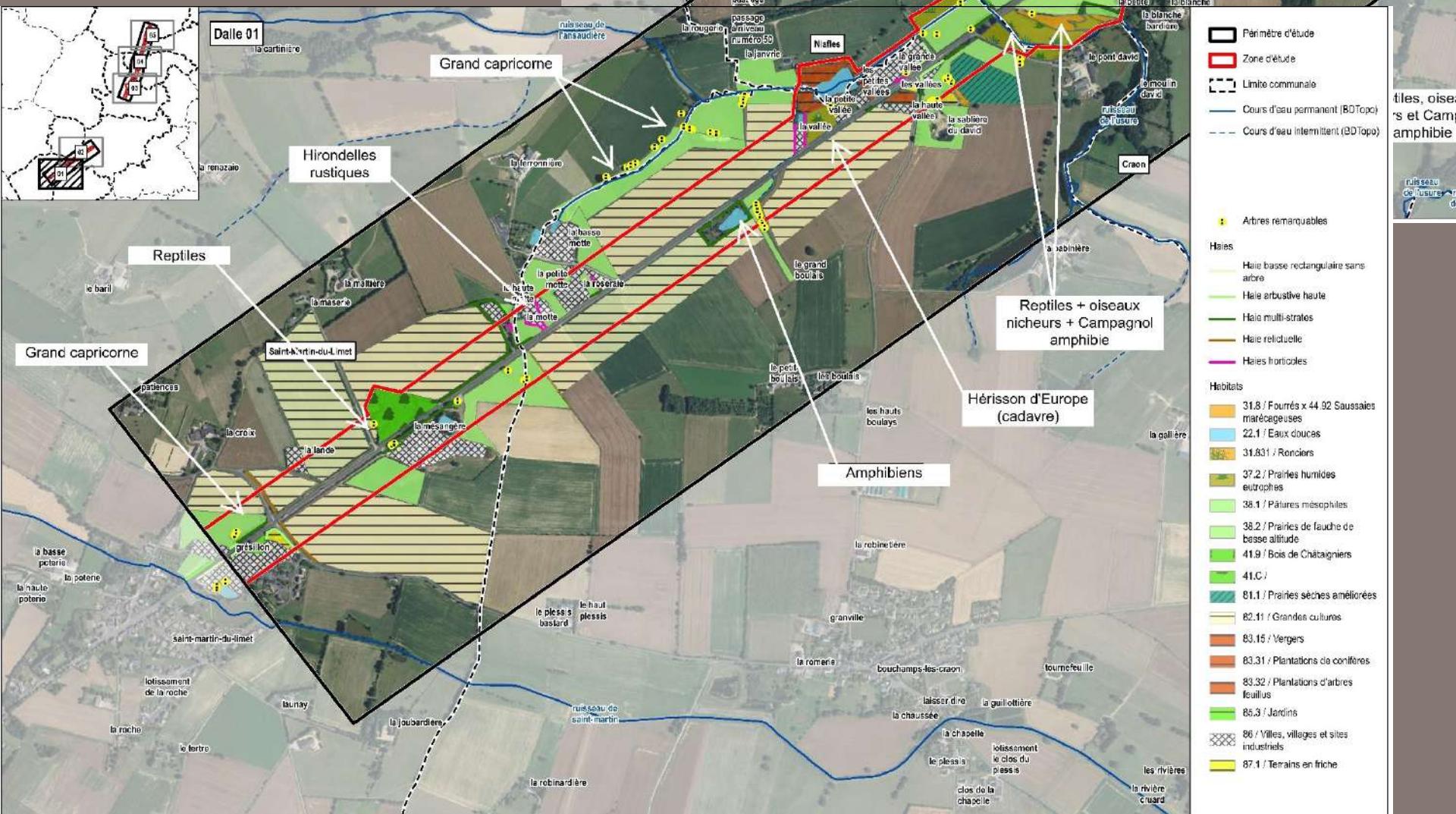


# Milieu naturel : flore

- Site d'étude principalement constitué de prairies mésophiles et de cultures, les milieux humides sont représentés par des prairies hygrophiles et une mégaphorbiaie associées à un réseau de mares,*
- Aucune plante protégée ou menacée n'a été observée sur le site d'étude,*
- 5 espèces invasives présentes dont deux sur les deux secteurs: Robinier faux-acacia et Buddléia du Père David,*
- 3 espèces invasives sont également spécifiques du secteur 3: Ailante ; Bambou feuillu et herbe de la Pampa,*



# Milieu naturel : Faune



- 64 espèces d'oiseaux sur les deux secteurs, parmi elles, 10 représentent un enjeu environnemental moyen à fort

## secteur 1 :

- Bouscarle de Cetti, Hirondelle rustique; Chevêche d'Athéna; Tariet pâtre et Verdier d'Europe
- Alouette des champs, Chardonneret élégant, Martin-pêcheur d'Europe, Tourterelle des Bois,
- 5 espèces d'amphibiens sur les deux sites d'étude, dont une considérée comme une espèce sans enjeux car introduite (Grenouille rieuse, les quatre autres sont protégées en France et avec un enjeu modéré, les amphibiens présents sur les deux secteurs sont les suivants : Grenouille rieuse et Grenouille verte
- 11 espèces de mammifères terrestres et semi-aquatiques dont 3 protégées en France : Campagnol amphibie\*, Hérisson d'Europe et Ecureuil roux ;
- Et 2 espèces exotiques envahissantes : le Ragondin et le Rat musqué
- + 16 espèces de chauves-souris identifiées, toutes protégées en France et dont six pourraient avoir un gîte anthropique ou sylvestre sur site ;
- 2 espèces remarquables d'insectes : Grand Capricorne et Criquet des roseaux

# Milieu naturel : Faune

- 64 espèces d'oiseaux sur les deux secteurs, parmi elles, 10 représentent un enjeu environnemental fort ou modéré

## secteur 3 :

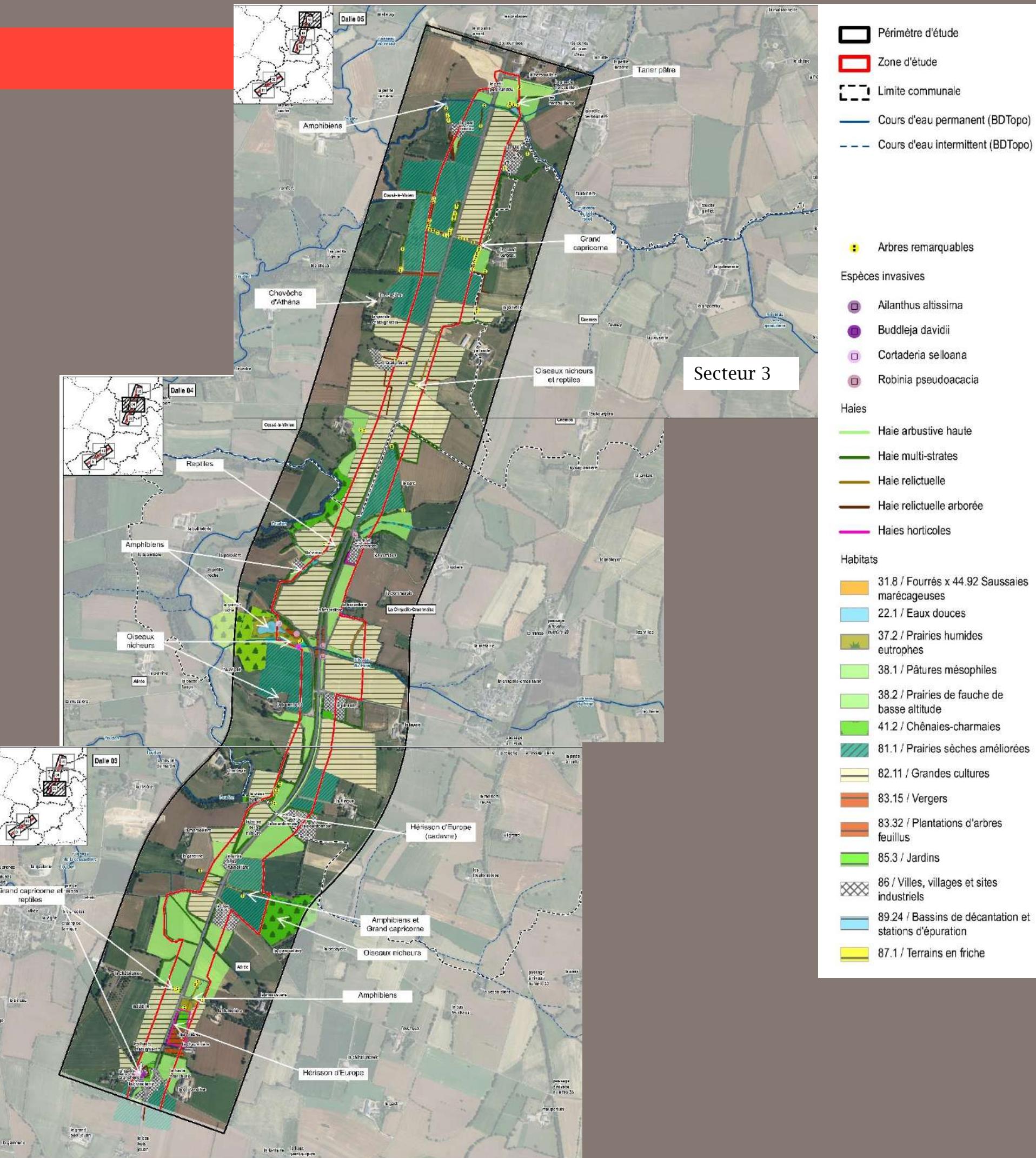
- Bouscarle de Cetti ; Hirondelle rustique; Chevêche d'Athéna; Tarier pâtre et Verdier d'Europe, Alouette lulu\*
- espèces d'amphibiens sur les deux sites d'étude, dont une considérée comme une espèce à enjeux car introduite, les quatre autres sont protégées en France et avec un enjeu modéré, les amphibiens présents sont les deux secteurs sont les suivants : Grenouille rieuse et Grenouille verte

## Secteur 3 :

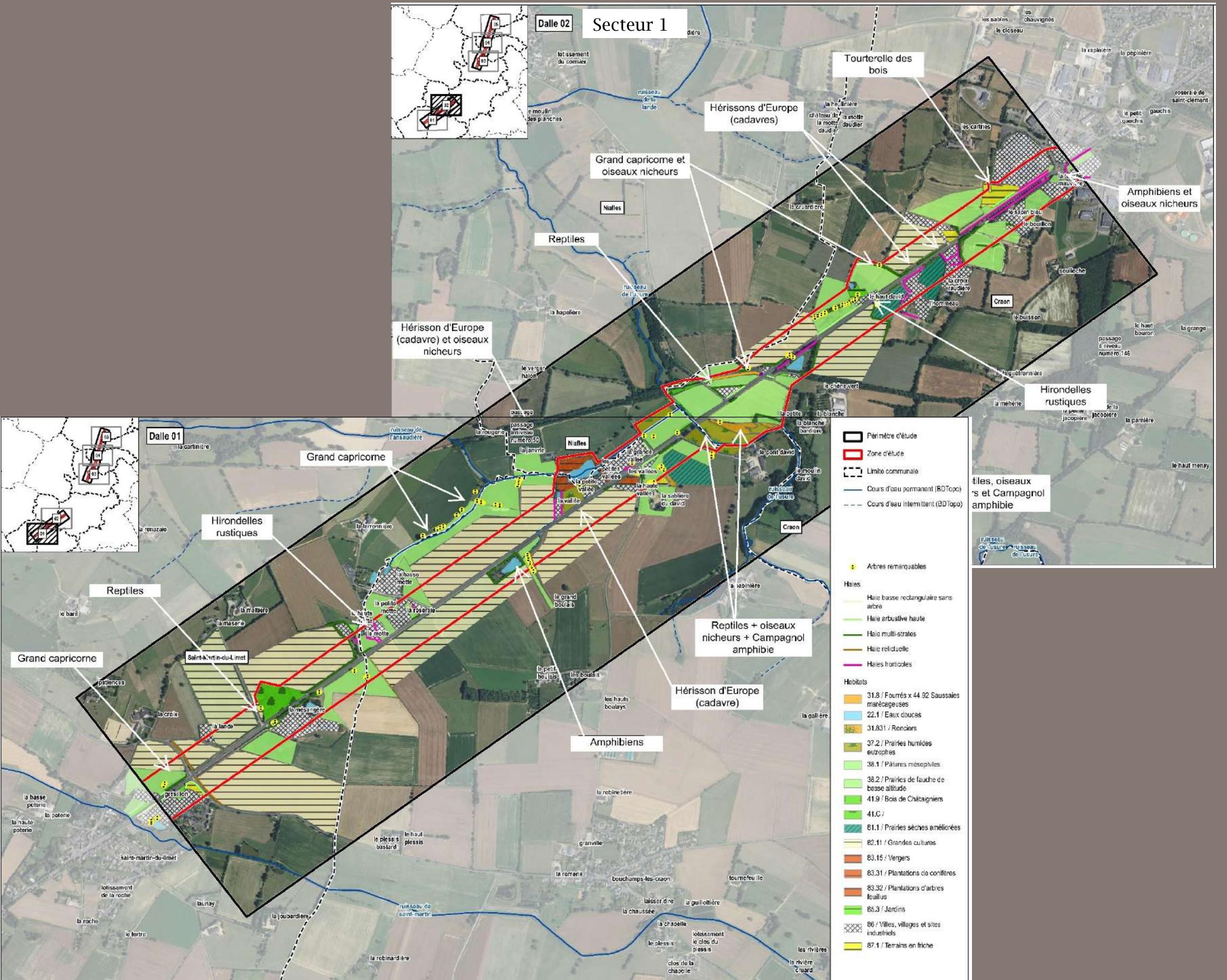
- Grenouille rieuse et Grenouille verte
- Grenouille agile\*; Triton palmé\* et Crapaud épineux\*;

Le secteur 3 comporte plus de mares et autres habitats favorables pour la reproduction des amphibiens

- 11 espèces de mammifères terrestres et semi-aquatiques identifiées dont 3 protégées en France (Campagnol amphibie, Ecureuil roux et Hérisson d'Europe) et deux exotiques envahissantes (Rat musqué et Ragondin)
- + 16 espèces de chauves-souris identifiées, toutes protégées en France et dont six pourraient avoir un gîte anthropique ou sylvestre sur site.



# Milieu naturel : Faune



## Secteur 1 :

- *64 espèces d'oiseaux sur les deux secteurs, parmi elles, 10 représentent un enjeu environnemental moyen à fort, 6 sont présentes dans le secteur 1 : Bouscarle de Cetti, Hirondelle rustique; Chevêche d'Athéna; Tarier pâtre et Verdier d'Europe \*et Alouette lulu ;*
  - *2 espèces d'amphibiens sur ce secteur, dont une introduite (Grenouille rieuse) et une protégée en France ; Grenouille verte ;*
  - *11 espèces de mammifères terrestres et semi-aquatiques dont 2 espèces protégées en France : Hérisson d'Europe et Ecureuil roux*
  - *2 espèces exotiques envahissantes : Ragondin et Rat musqué ;*
  - *+ 16 espèces de chauves-souris identifiées, toutes protégées en France et dont six pourraient avoir un gîte anthropique ou sylvestre sur site ;*
  - *2 espèces remarquables d'insectes : Grand Capricorne (14 arbres colonisés dont 4 actifs en 2022) et Criquet des roseaux.*

# Milieu naturel : Faune

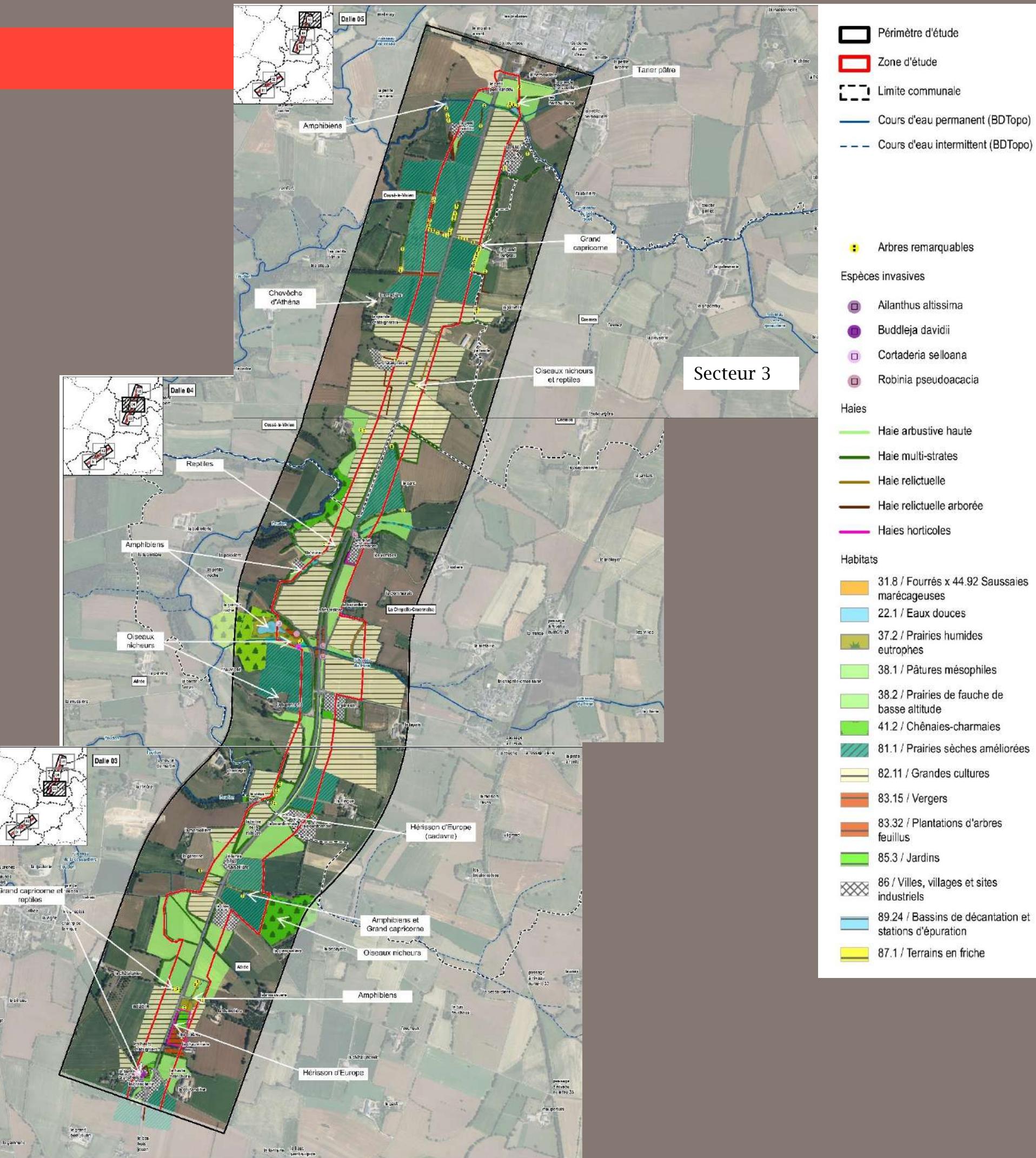
## Secteur 3 :

- **64 espèces d'oiseaux sur les deux secteurs, parmi elles, 10 représentent un enjeu environnemental moyen à fort, ces 10 espèces sont présentes dans le secteur 3 : Bouscarle de Cetti, Hirondelle rustique; Chevêche d'Athéna; Tarier pâtre, Verdier d'Europe\*, Alouette lulu\*, Alouette des champs, Chardonneret élégant, Martin-pêcheur d'Europe et Tourterelle des bois**

- **5 espèces d'amphibiens présentes sur le secteur 3 dont une considérée introduite et donc sans enjeu (Grenouille rieuse) et 4 protégées en France et avec un enjeu modéré : Grenouille verte, Grenouille agile\*, Triton palmé\* et Crapaud épineux\* ;**

*Le secteur 3 comporte plus de mares et autres habitats favorables pour la reproduction des amphibiens*

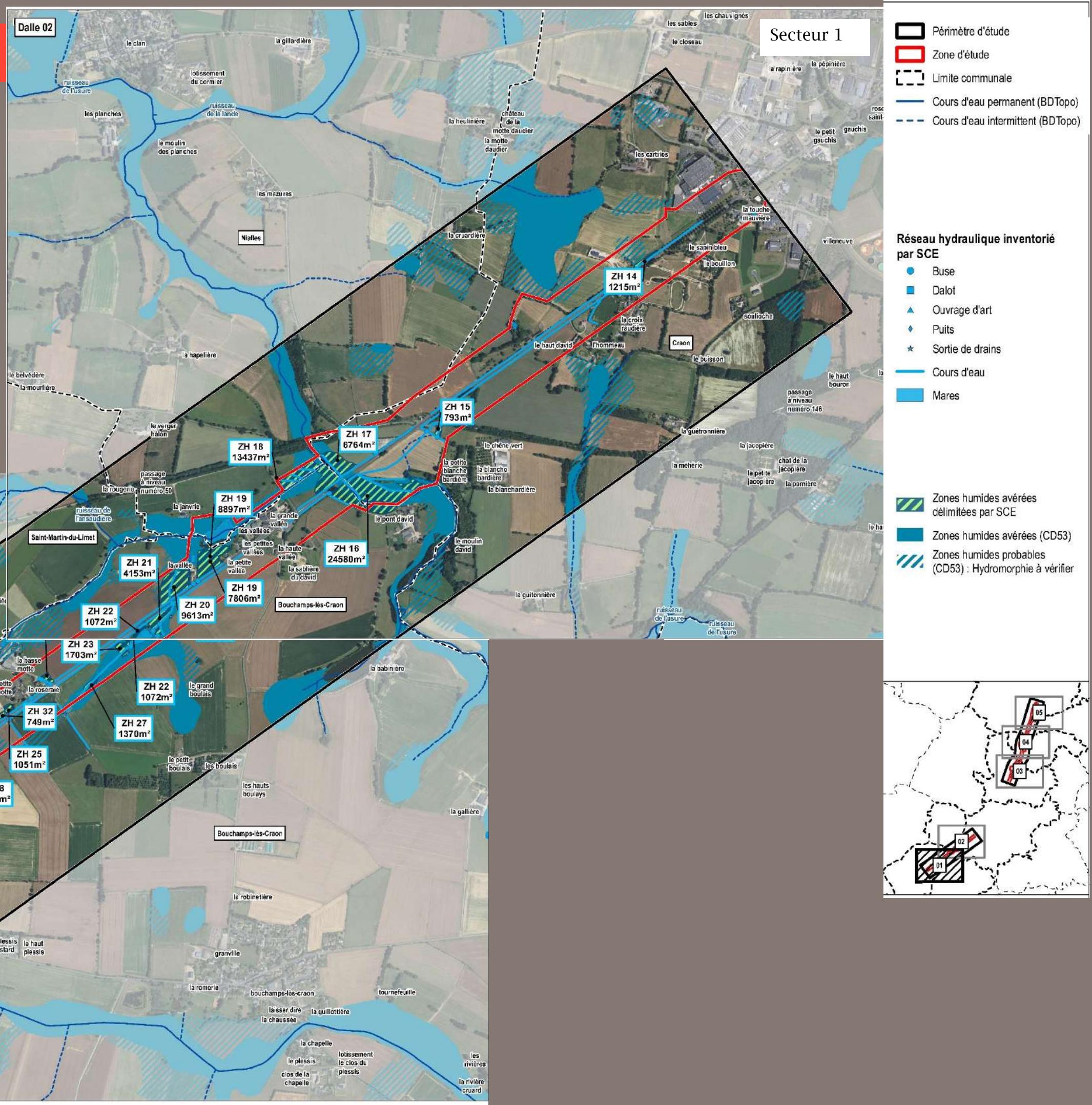
- **11 espèces de mammifères terrestres et semi-aquatiques dont 3 espèces protégées en France : Campagnol amphibie\*, Hérisson d'Europe et Ecureuil roux**
- **2 espèces exotiques envahissantes : Ragondin et Rat musqué ;**
- **+ 16 espèces de chauves-souris identifiées, toutes protégées en France et dont six pourraient avoir un gîte anthropique ou sylvestre sur site ;**
- **1 espèce remarquable d'insecte : Grand Capricorne (7 arbres colonisés dont 3 actifs en 2022)**

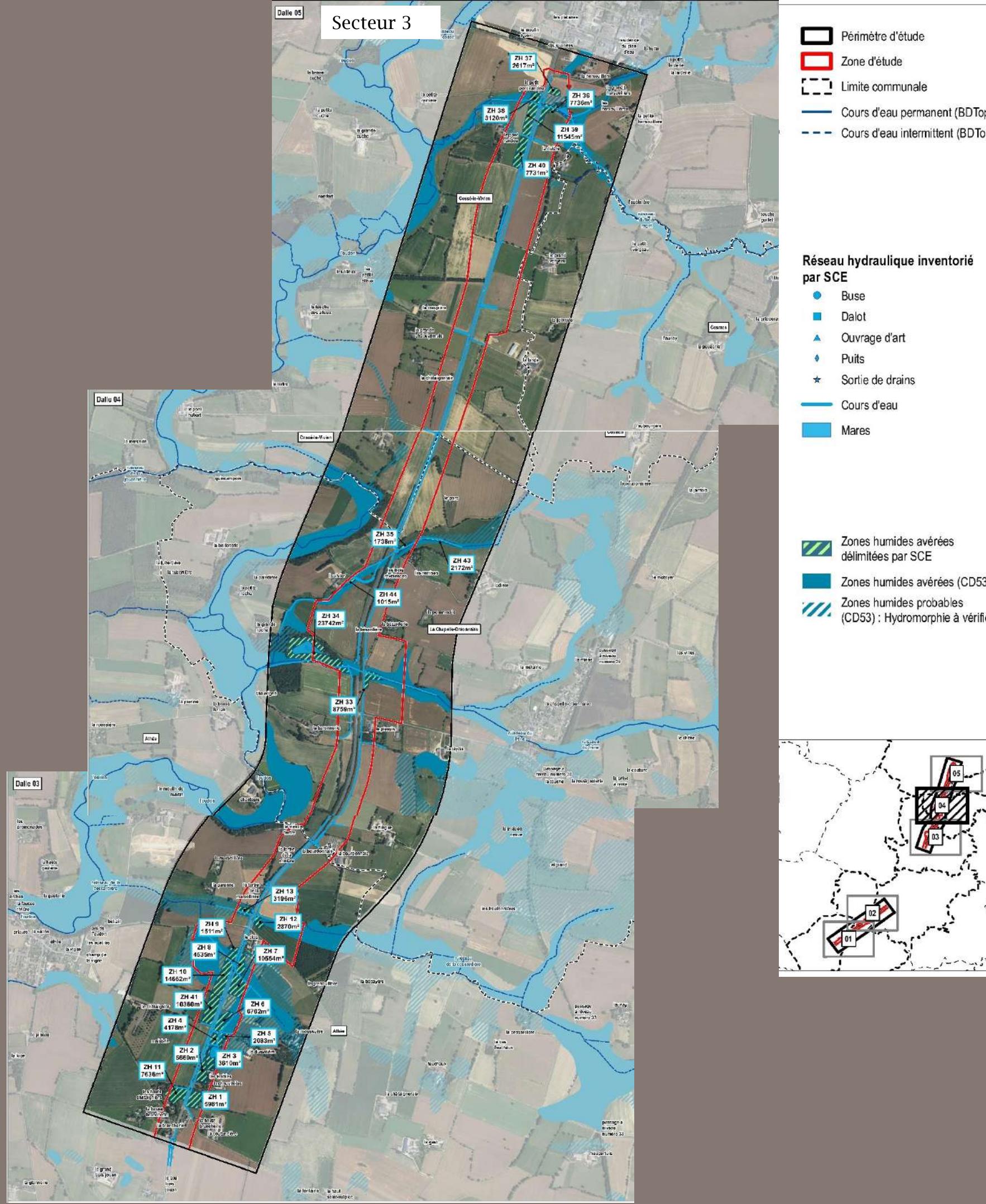


# Zones humides

- Deux séries d'investigations réalisées par SCE (novembre 2021 et avril 2022)*
- Une quarantaine de zones humides dont 6,33 ha pour le secteur 1,*
- Les zones humides relevées sont globalement dégradées par l'activité humaine (notamment l'agriculture de grandes cultures),*

*Enjeu fort car elles font l'objet d'une protection réglementaire qu'il faut de prendre en compte dans un projet routier (Démarche Eviter/Réduire/Compenser)*

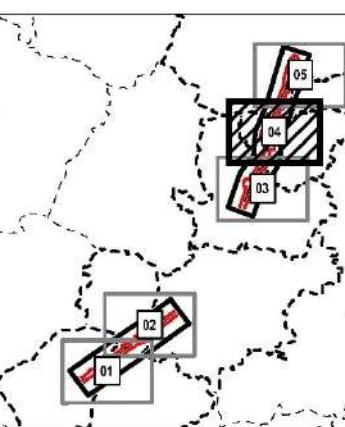




## Zones humides

- Deux séries d'investigations réalisées par SCE (novembre 2021 et avril 2022)*
- Une quarantaine de zones humides dont 15,3 ha pour le secteur 3,*
- Les zones humides relevées sont globalement dégradées par l'activité humaine (notamment l'agriculture de grandes cultures)*

*Enjeu fort car elles font l'objet d'une protection réglementaire qu'il faut de prendre en compte dans un projet routier (Démarche Eviter/Réduire/Compenser)*



## 5- A vous de jouer



Cadre de vie, enjeux environnementaux et agricoles

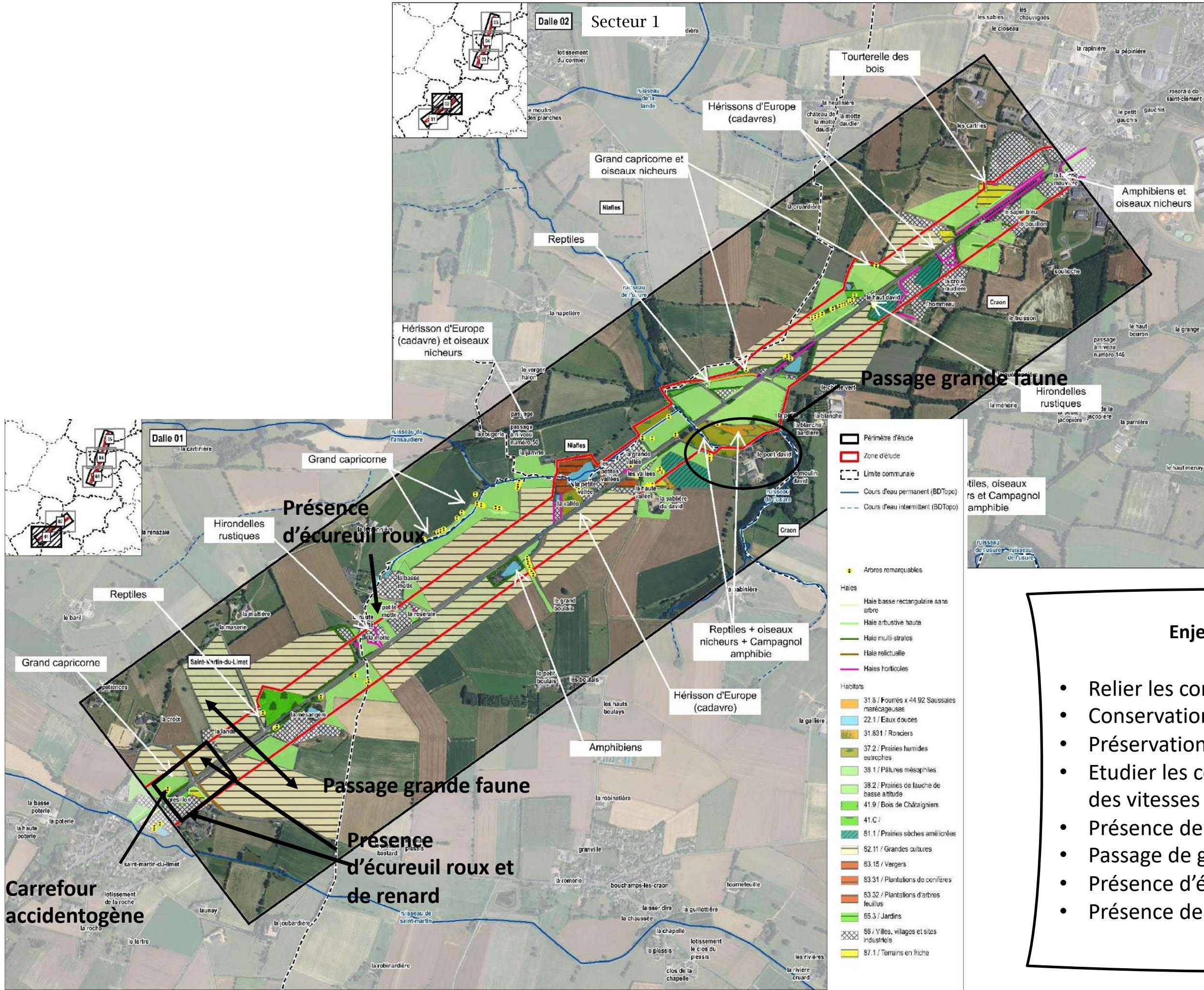


## **6- Retour sur l'atelier du 30/11/22 après-midi**



**Cadre de vie, enjeux environnementaux et agricoles**





### Points de vigilance/remarques particulières

- Prendre en compte les nuisances sonores à l'extérieur mais aussi à l'intérieur des habitations
- Conservation des plans d'eau le long de la route
- En quoi cet aménagement contribue au développement économique?

### Enjeux à retenir

- Relier les communes à Craon, Cossé et Renazé en pistes cyclables
- Conservation des espèces existantes
- Préservation des terres agricoles
- Etudier les conséquences de l'imperméabilisation (augmentation des vitesses des ruissellements dans les cours d'eau)
- Présence de chevreuils
- Passage de grands animaux
- Présence d'écureuils roux, renards, au sud
- Présence de peupleraies le long de l'Usure

# Atelier Secteur 1 du 30 novembre

## Enjeux à retenir

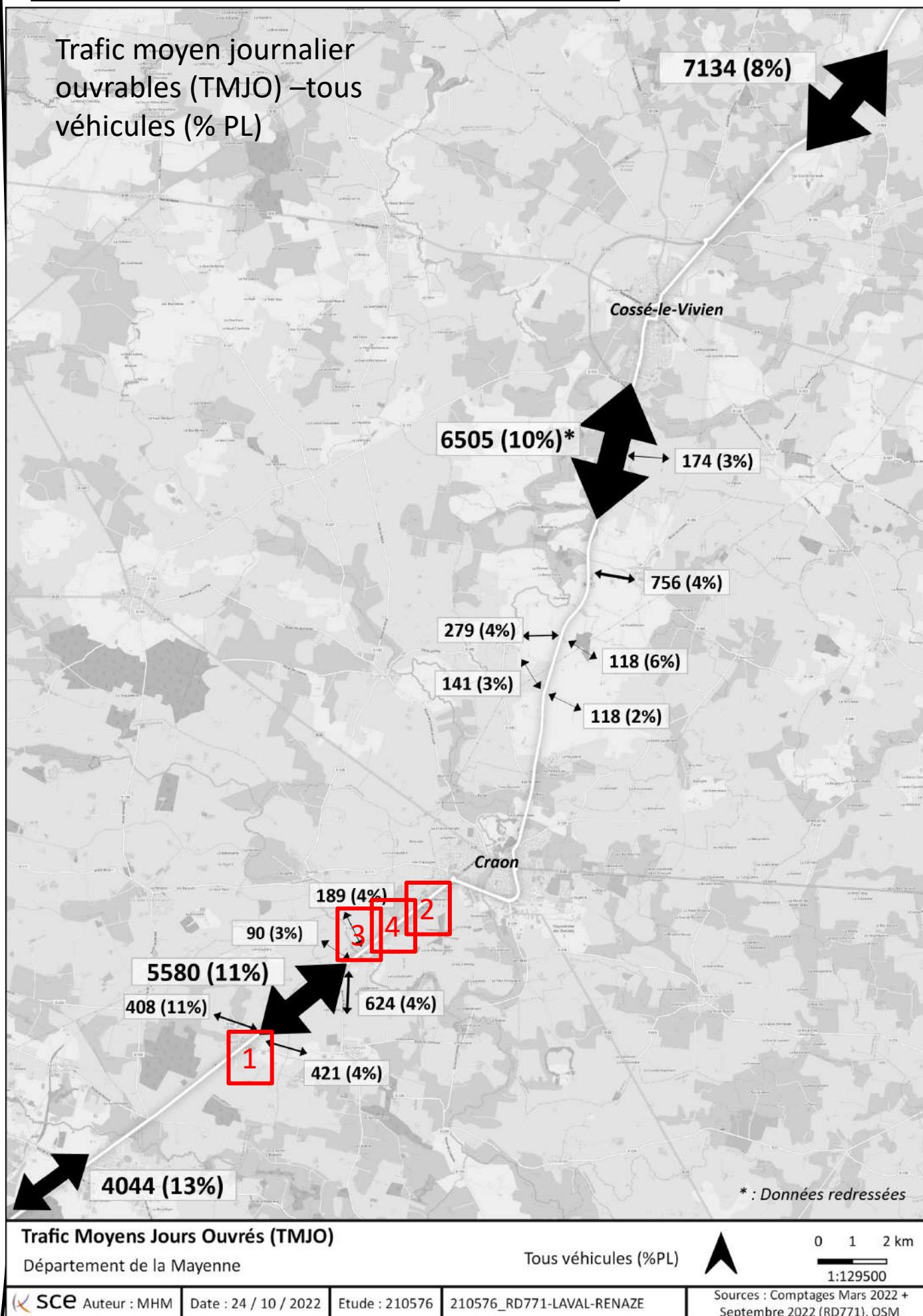
### Groupe 1

- 1 Pas de sécurisation des mouvements tournants
- Lundi matin + vendredi soir trafic max contraignant
- Inquiétude vis-à-vis d'un trafic qui augmente = air et nuisances sonores
- 2 Sécuriser le chemin de la Croix Raudière (2 accidents)
- Pas de besoin de dépassement
- Pas de constat de file de voitures derrière des poids lourds
- Visibilité très correcte sur la section sud
- La route a été rechargée il y a 19 ans avec une diminution de la largeur
- Route de Niafles nécessite une sécurisation
- 3 Demande de rétablir la largeur initiale
- Pas de besoin sauf sécurisation des 3 carrefours
- Restaurer la largeur initiale (2003/2004)
- Pas de sentiment d'insécurité

### Groupe 3

- Revenir à la route à 80 km/h
- Mobilité douce à développer
- Lutte contre le bruit - grande problématique par rapport à la santé

Atelier enjeux cadre de vie, enjeux environnementaux et agricoles



## Points de vigilance/remarques particulières

### Groupe 2

- Bonne visibilité ligne droite
- Carrefours à sécuriser
- Vendredi soir très dense => pas de bouchon
- Difficulté de circulation à 2 roues
- Difficultés pour les piétons
- Perte d'1/4 d'heure vis-à-vis des giratoires
- Inquiétudes pour les niveaux sonores
- Plus de dégagement de CO2 et de particules fines
- Laisser la voie dans son état mais penser à un équipement voie douce
- Sortie de Craon – Aide de covoiturage
- Route droite + dégagement possible
- Pas de soucis pour doubler

### Groupe 4

- 4 Chemin du Moulin David (stabilisation) demande d'une sécurisation car exploitations agricoles
- Satisfait du retour à 90 km/h
- Mobilités douces à sécuriser
- Possibilité d'un radar pour réguler la vitesse
- Nuisances sonores inquiétude vis-à-vis de l'augmentation du trafic

## **6- Retour sur de l'ateliers du 01/12/22**



**Cadre de vie, enjeux environnementaux et agricoles**

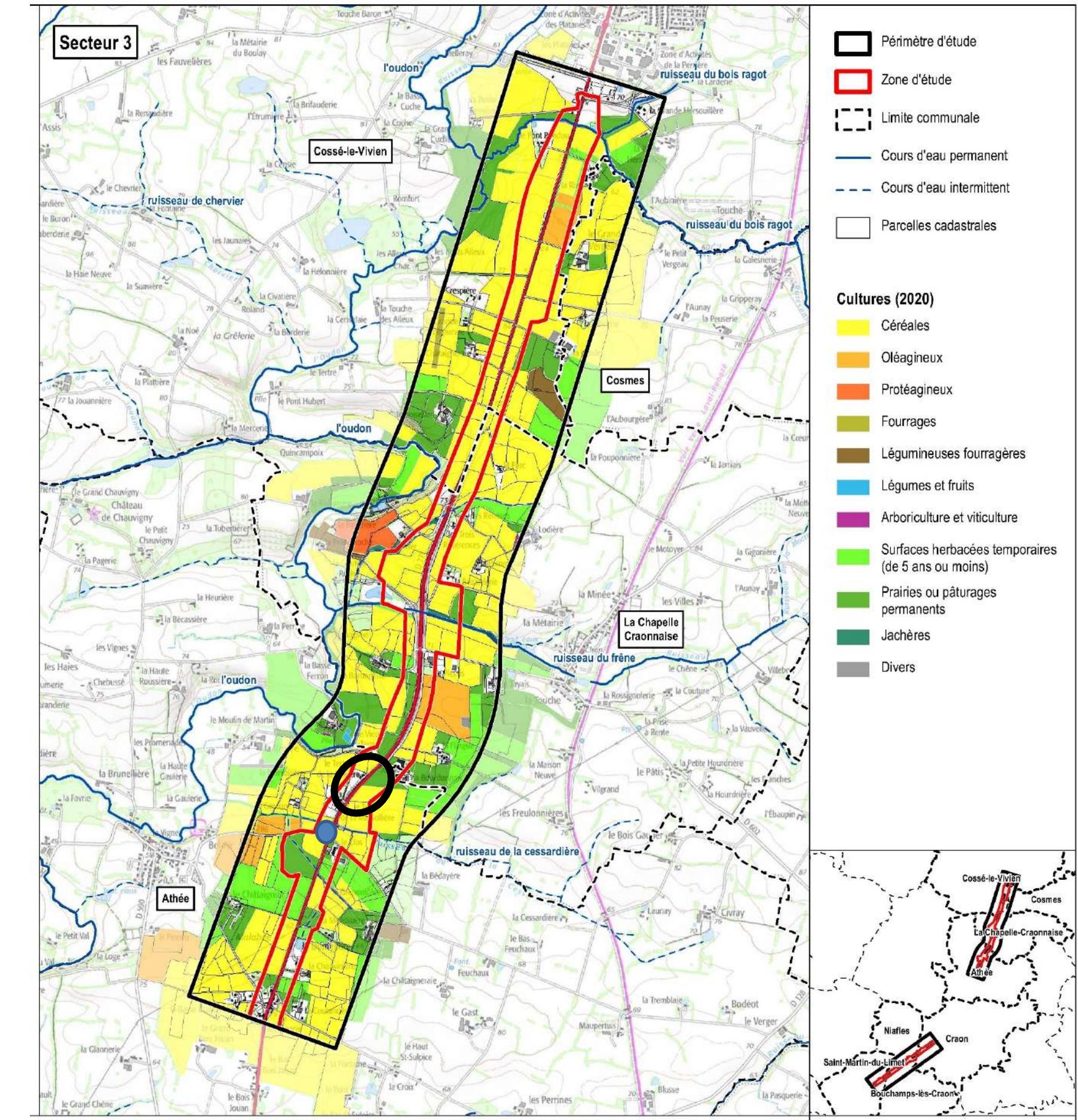


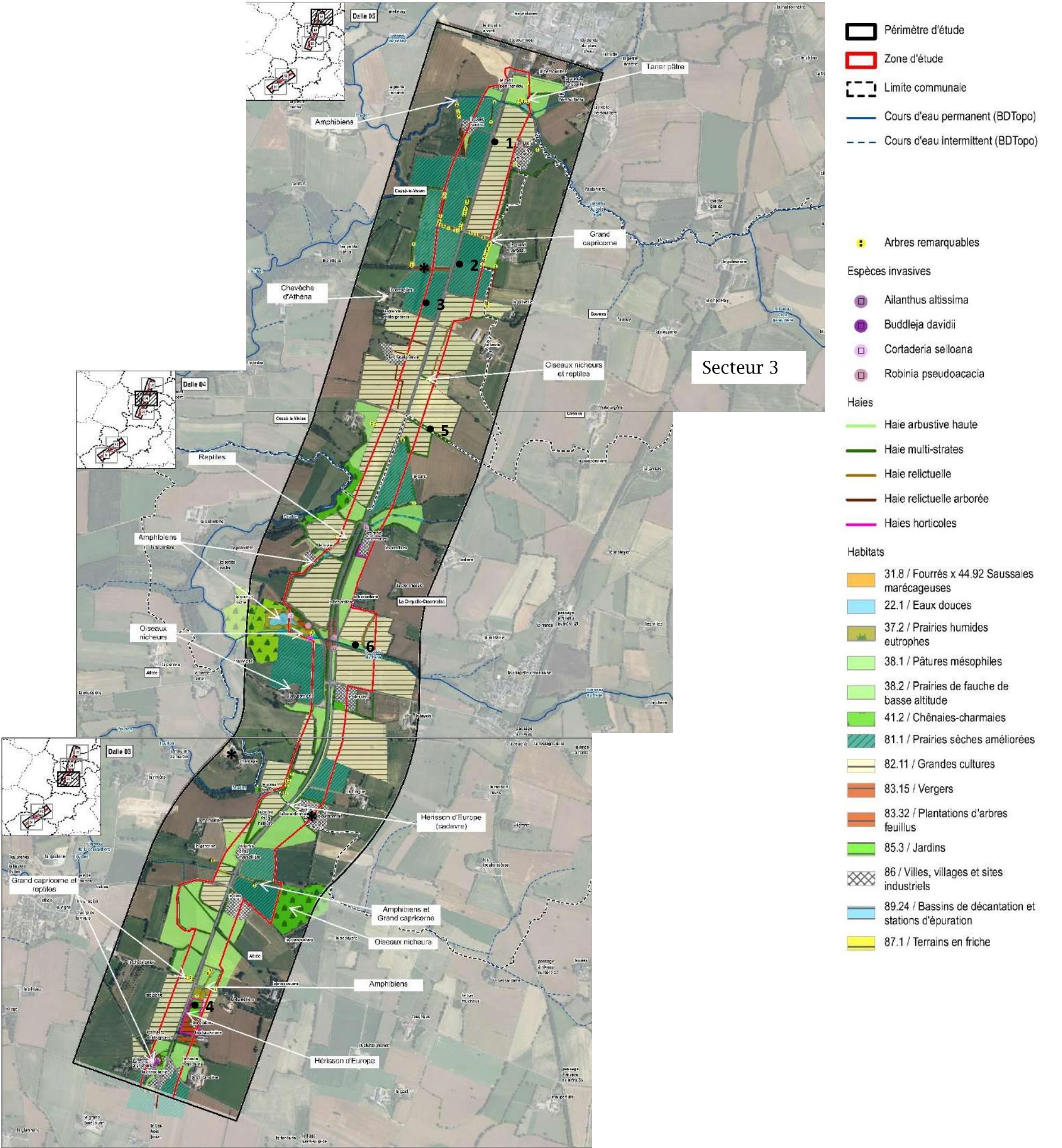
### Enjeux à retenir

- Route très bien comme elle est. Elle est assez large
- Privilégier la départementale existante pour les véhicules en transit et prolonger les voies de desserte existantes pour le trafic local
- Si 2x2 voies, il faut additionner les 2 voies parallèles du local. Cela veut dire 6 voies
- Traitement des eaux à prendre en compte / imperméabilisation

### Points de vigilance/remarques particulières

- Prise de fonciers
- Bande dérasée pas assez large pour engins agricoles
- Traversées de carrefours compliquées pour les engins agricoles => plus la route est large plus le phénomène augmente
- Tournant gauche=> l'Odière/le Vivier – route de Cosmes => RD286 / RC direction Denazé
- rectification du dévers au lieu-dit « Le Tertre de la Marsolière »**
- Trafic agricole important entre Cosmes et la Chapelle Craonnaise
- Prévoir Boviduc
- Prévoir redistribution des terres si coupure de l'axe





## Points de vigilance/remarques particulières

- Une peupleraie n'est pas une zone humide dégradée mais une zone humide arboricole
- Point 1 et 2 Traversée de Gibier (sanglier et chevreuil)
- Réduire la vitesse pour éviter les collisions avec la faune
- Présence de beaucoup de corbeaux
- Impact du ruissellement du nouveau projet sur les cours d'eau
- Point 3 et 4 : présence de buses qui récupèrent les eaux de la route qui arrivent dans des mares ou des plans d'eau privés
- Impact sur des arbres centenaires fonctionnels, compenser par des jeunes arbres bien moins fonctionnels
- Attention à ne pas empêcher la reproduction et l'hibernation des chauves-souris
- Bilan carbone du projet de la route et pollution avec l'augmentation du trafic
- Projet de développement plutôt pour éviter le désert médical
- Pourquoi augmenter les capacités de la route alors que le développement économique va baisser (moins de camions sur les routes)

## Enjeux à retenir

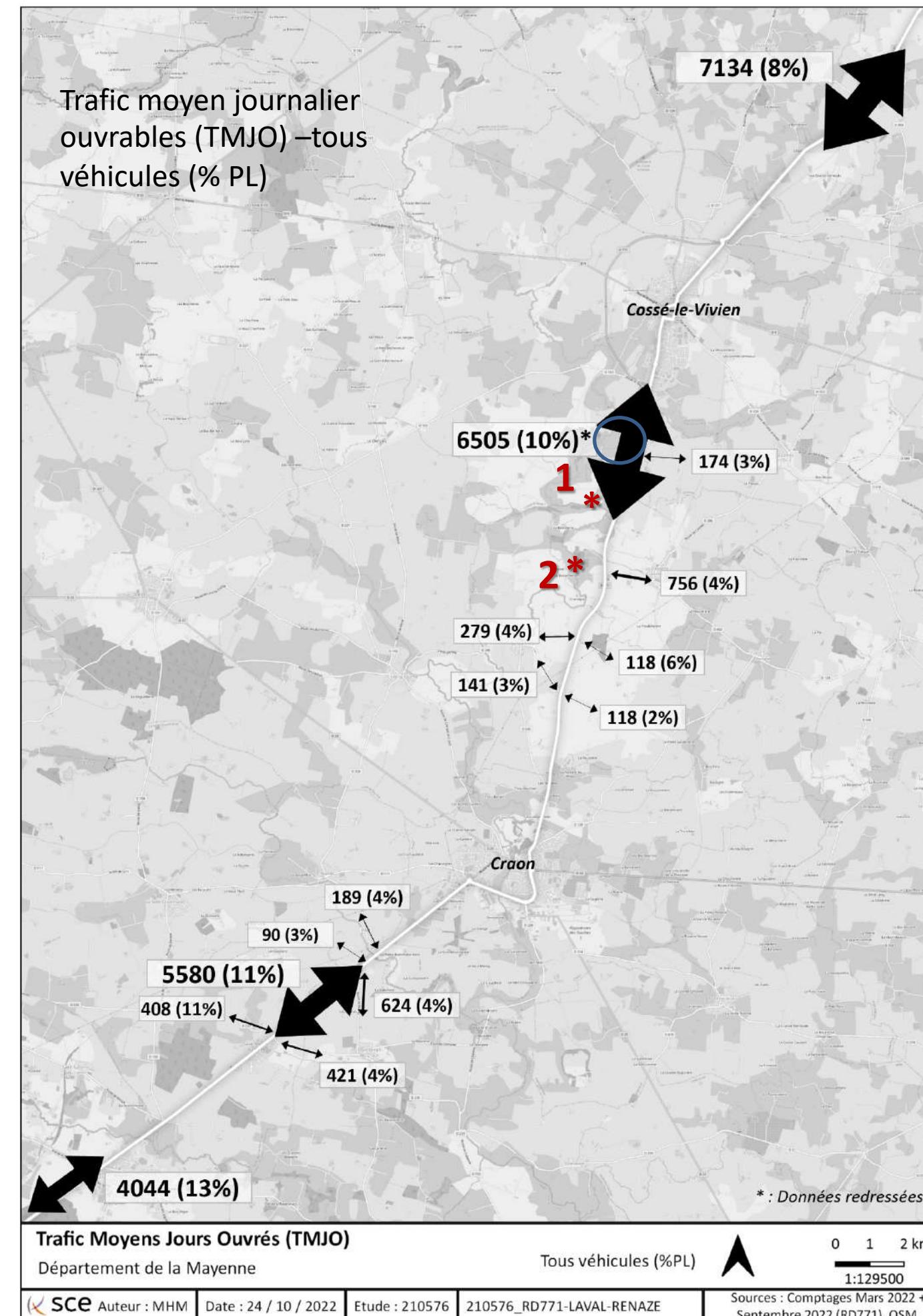
- Préserver les haies existantes et subvention pour planter de nouvelles haies
- Présence de nombreuses chauves souris , attention aux collisions
- Beaucoup de hérons garde-bœuf sur les prairies
- Présence de batraciens et tritons qui vivent dans les mares et qui ont besoin d'autres espaces pour vivre
- Point 5 : présence de Salamandres tachetées et Huppes fasciées au niveau du ruisseau du Frêne
- Point 6 : présence d'orchidées le long des haies
- Urgence climatique: le projet aurait pu être accepté il y a 20 ans mais plus maintenant
- Au Vieux Tertre : problème de visibilité pour s'insérer, demande d'avoir une ligne blanche à cet endroit

## Points de vigilance/remarques particulières

### Groupe 4

- Pertinence de proposer du transport commun de Laval vers Craon: attention à la tarification pour que cela soit attractif
  - Circulation fluide en dehors de 7h\_8h et 18h-20h
  - Très belle route pas de besoin
  - Débat entre les exigences de l'immédiateté de livraison →besoin de trafic/meilleures conditions de circulation et les questions sociétales
  - Sécurisation des carrefours : attention à la consommation des terres agricoles
  - 3 voies? demande de séparation physique dans le cas d'un créneau à 3 voies pour les 2 sens de circulation et non une bande blanche continue
  - Crainte de circulation plus importante sur petites voies annexes si plus de possibilité d'emprunter la RD771
  - Utilité de dépasser? Vitesse 90km/h
  - Construire une route alors que les recommandations de l'état vise une diminution des véhicules en 2040
  - Voie d'accès à Cosme-sécurisation
  - Nord de Craon →Signalisation sol à reprendre , non adaptée  
→Radar tronçon à mettre
  - Sécurité des mobilités douces
  - Elargissement de la route →appel de trafic
- Atelier enjeux environnementaux et agricoles

## Atelier Secteur 3 du 1<sup>er</sup> décembre



## Points de vigilance/remarques particulières

### Groupe 1

- Sentiment de sécurité pour l'aménagement
- Réflexion à mener sur les mobilités douces (voie verte)
- Au regard de la vitesse pas d'intérêt pour doubler
- Aucun intérêt d'engager des coûts sur un aménagement localisé
- Trafic fluide direction Craon
- Appel d'air pour plus de poids lourds
- Attractivité du territoire= tranquillité et calme/confort de vie → pas que attractivité économique
- Ressenti sur le bruit important
- Télétravail donc baisse de trafic : pas de besoin

Attention particulière si aménagement -déserte essentielle

### Groupe 2

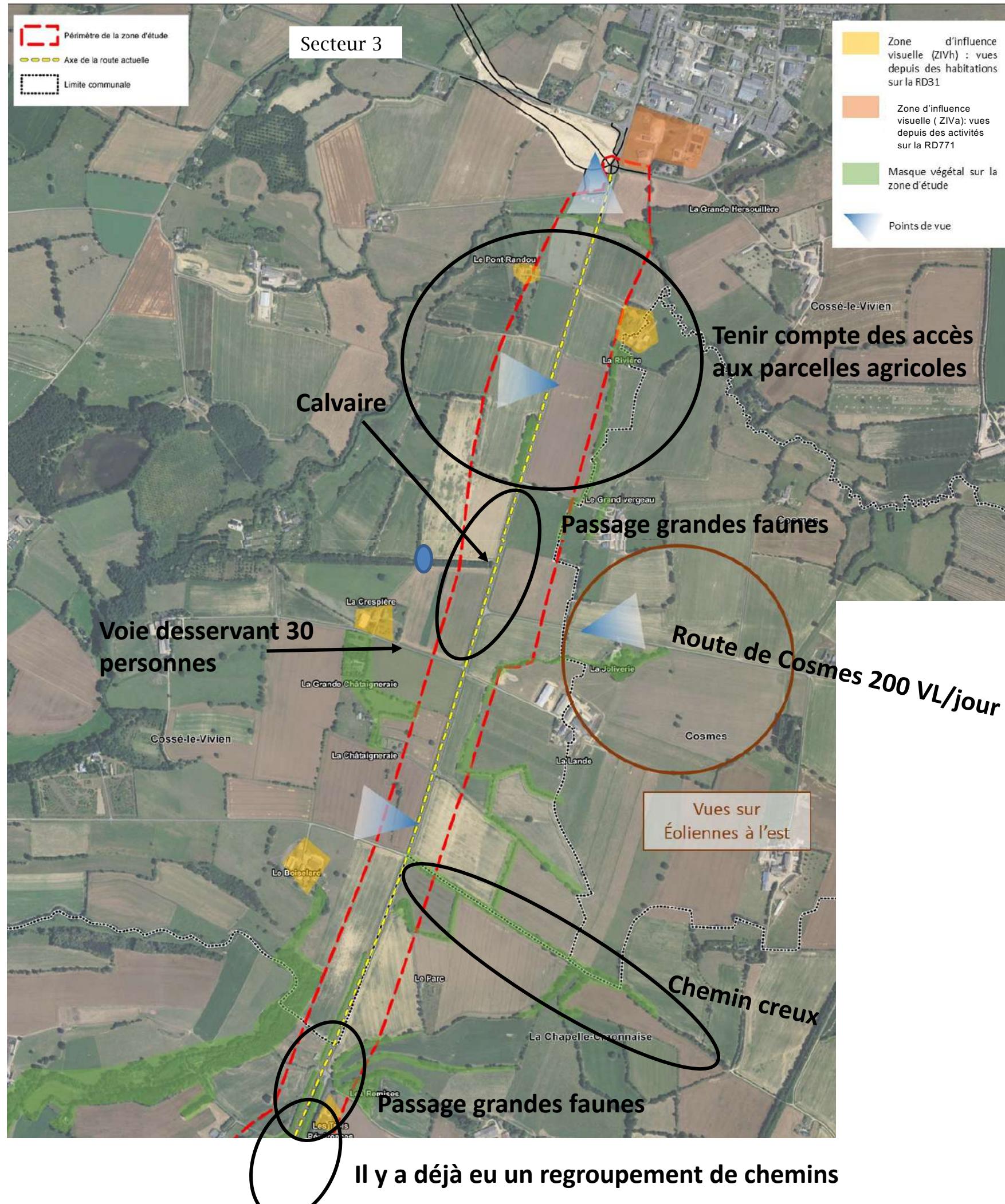
- Point 1 : Allée Denazé-demande de sécurisation
- Point2 : La Brancherie –demande de sécurisation
- Défaut d'entretien sur l'ancienne départementale (Etat)
- Proximité du créneau de dépassement vis-à-vis de Cossé

### Groupe 3

- Parcours de 18 min quelque soit la situation
- Utilité de dépasser? Vitesse 90km/h
- Construire une route alors que les recommandations de l'état visent une diminution des véhicules en 2040
- Voie d'accès à Cosme-sécurisation
- Nord de Craon →Signalisation sol à reprendre , non adaptée

→Radar tronçon à mettre

- Sécurité des mobilités douces
- Elargissement de la route →appel de trafic

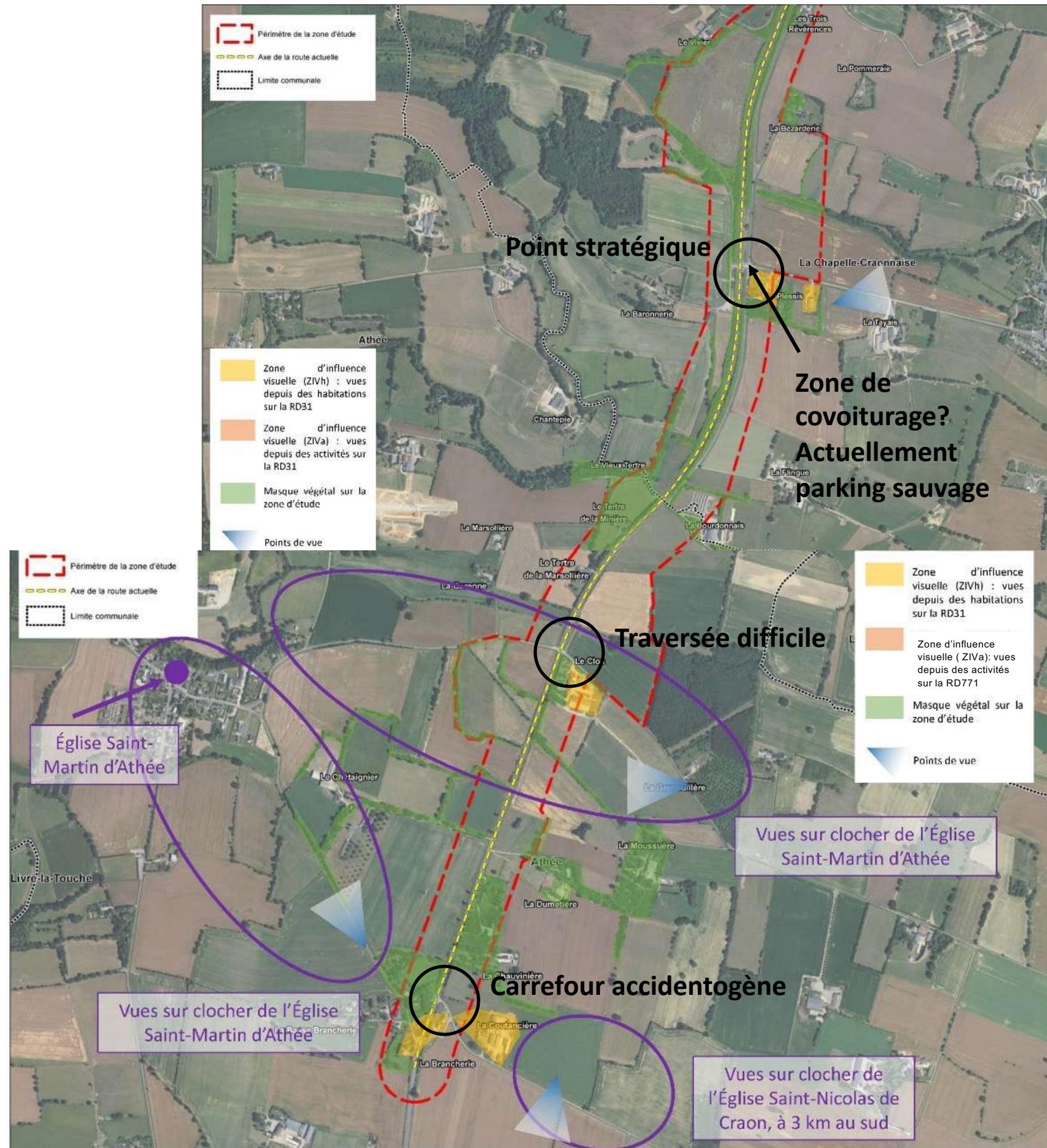


### Points de vigilance/remarques particulières

- Tourne à gauche route de Cosmes (200 VL/jour)
- Accidents liés au comportement des usagers
- Pas de problème de dépassement
- Empreinte carbone (augmentation de la vitesse donc plus de pollution)
- Eviter l'arasement des haies
- Des agriculteurs possèdent des terres de chaque côté de la route => prévoir un remembrement de la SAFER
- Besoin de sécurité pour les 2 roues (vélos)
- Développer les transports en commun
- Optimiser le chargement des camions

### Enjeux à retenir

- Faire des zones de covoiturage
- Étudier une voie douce (vélo, trottinettes)
- Faire attention à la nidification des chauves souris au début de l'Allée des Alleux
- Vigilance pendant les travaux pour l'accès aux riverains
- Bilan carbone du projet
- Pollution sonore à l'intérieur et à l'extérieur
  - ⇒ Sur l'existant mettre des moyens de protections performants et efficaces
  - ⇒ de très nombreux riverains se plaignent et souffrent en silence
  - ⇒ La Grande Roche à la Chapelle Craonnaise : Par vent de Nord, le bruit englobe toute la propriété
  - ⇒ Jusqu'au Nord de l'Oudon situé à 750 m de la RD771 « un mur de bruit »
  - ⇒ À signaler comme Athée; La Mousselière subit le bruit depuis notamment le Sud à une distance de 1 km 400
  - ⇒ Etudier la notion de bruit ressenti
- Les motos : bruit et comportement des conducteurs
- Impacts économiques pour les agriculteurs des rallongements de parcours



## Points de vigilance/remarques particulières

- Ancienne RN non déclassée et non entretenue par l'Etat, utilisée comme voie de desserte
- Nuisances sonores amplifiées par la pluie
- Pas de bouchons remarqués

## Enjeux à retenir