



X **Cossé-Le-Vivien**
📍 **Renazé** RD771



Bilan de la concertation

Aménagement de la RD771 entre Cossé-le-Vivien et Renazé

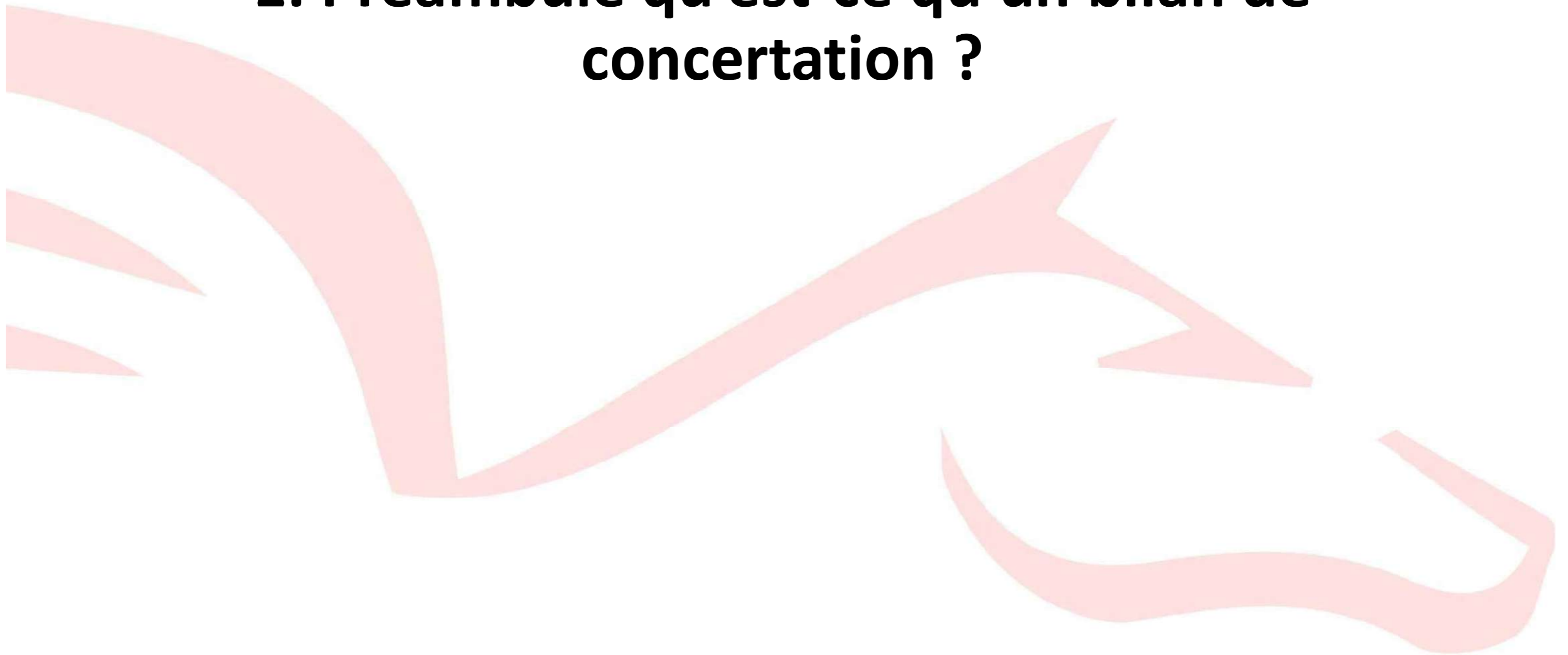
Août 2024

Direction des infrastructures / Service études routières



	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 p17-18
6- Après la concertation p 19-20	
	7- Annexes p 21
	<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 dossier 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 771 est un axe stratégique structurant d'importance régionale permettant notamment les liaisons économiques Laval/Saint-Nazaire et Laval/Nantes.

Ainsi, le Département a déjà aménagé la sortie sud-ouest de Laval entre 2009 et 2011 et le contournement de Cossé-le-Vivien a été mis en service en 2022.

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 le sécuriser et de faciliter les dépassements au regard d'un trafic soutenu.

Au regard d'un trafic important compris entre 5 000 et 6 000 véhicules par jour, cette départementale doit répondre à des enjeux majeurs :

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

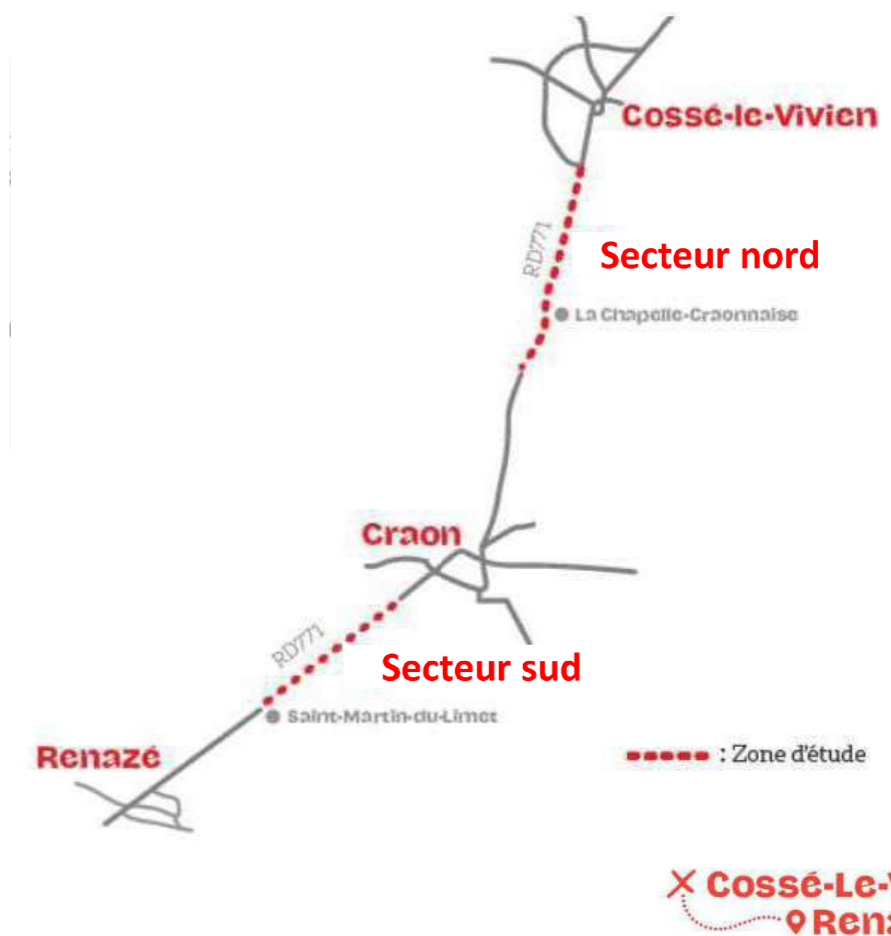
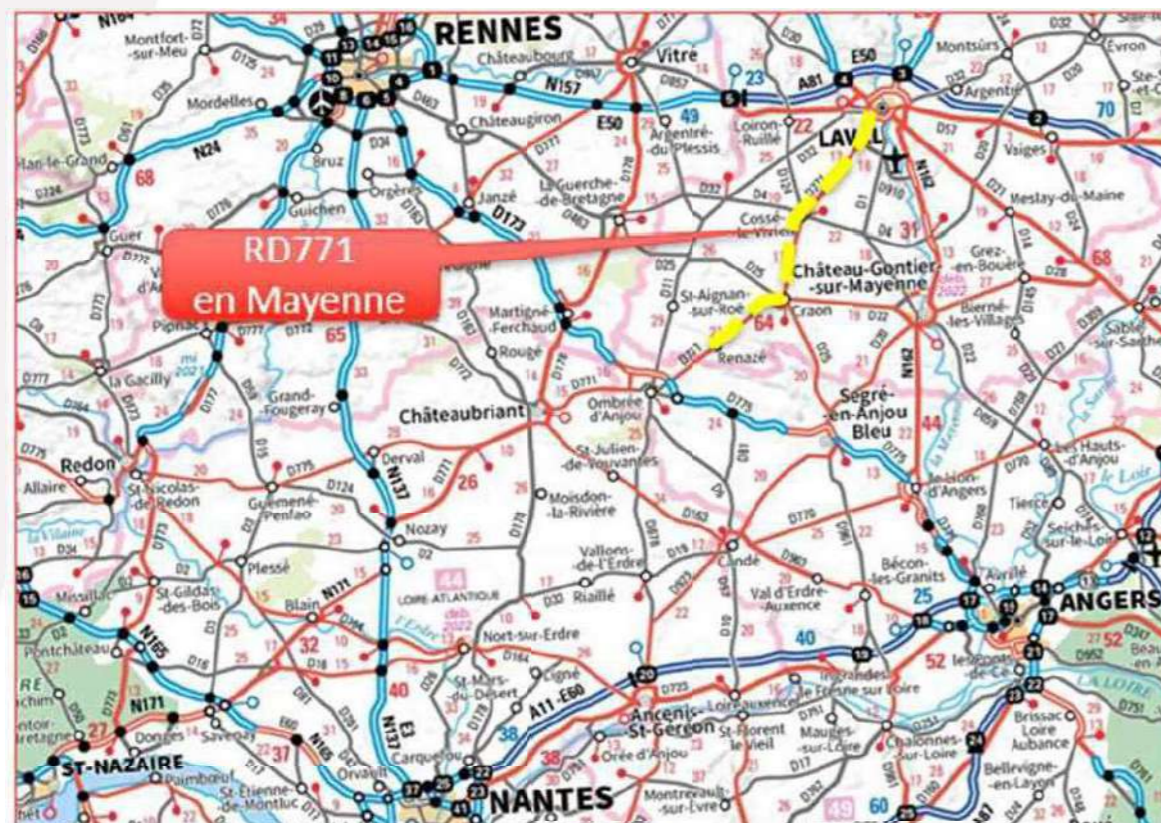
Le réaménagement de la RD771 entre Cossé-le-Vivien et Renazé a pour objectifs :

- ➔ de sécuriser les conditions de circulation ;
- ➔ de renforcer les échanges économiques à l'échelle 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.

Le présent projet concerne deux secteurs :

- **Le secteur nord** : Depuis la sortie sud de Cossé-le-Vivien jusqu'à la *Brancherie* sur la commune d'Athée avec un trafic de 5 800 véhicules/jours (2021);
- **Le secteur sud** : Depuis la sortie sud de Craon jusqu'à Saint-Martin-du-Limet avec un trafic de 5 050 véhicules/jours (2021).



Localisation des deux secteurs concernés par le projet de réaménagement de la RD771 entre Laval et Renazé

3. Déroulement de la concertation



3. Déroulement de la concertation

3.1. Cadre réglementaire

La concertation préalable pour le projet d'aménagement de la RD771 sur la section Cossé-le-Vivien/Renazé a été décidée par le maître d'ouvrage afin de partager le projet avec les acteurs locaux, les riverains et les usagers de la RD771. Elle est effectuée en application des articles L. 121-16 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 consultables sur le site internet dédié <https://may-dialogue.lamayenne.fr/processes/RD771> 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.



3. Déroulement de la concertation



3.4 Réunion publique

Une **réunion publique** ouverte à toutes et tous a été organisée le 18 avril 2024 à 20h à Craon à l'Hippodrome de la Touche (Pavillon Jean-Louis Cousin). 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, 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 19 avril au 31 mai 2024.

À la suite de la réunion publique du 18 avril 2024, **les moyens d'expression sur ce dossier ont été :**

- **Le registre dématérialisé** disponible à l'adresse suivante : <http://www.registredemat.fr/rd771-cosse-renaze> ouvert du 19 avril au 31 mai 2024 ;
- **Les registres papiers** disponibles en mairie (Cossé-le-Vivien, Cosmes, La Chapelle Craonnaise, Athée, Craon, Niaffles, Bouchamps-lès-Craon, Saint-Martin-du-Limet et Renazé), à la Communauté de communes du Pays de Craon et à l'hôtel du Département.




X Cossé-Le-Vivien
9 Renazé RD771



18 avril 2024
Aménagement de la RD771 entre
Cossé-le-Vivien et Renazé

Réunion publique

 Direction des infrastructures / Service études routières


sce
Aménagement
& environnement



X Cossé-Le-Vivien
9 Renazé RD771

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 771 étaient présents.

Les interventions des participants ont principalement porté sur les sujets suivants :

- La nécessité de sécuriser la route ;
- L'incompréhension sur le maintien de la variante D dans les propositions d'aménagement ;
- Le développement économique et la nécessité d'aménager la route pour maintenir les emplois ;
- Le Zéro Artificialisation Nette ;
- La pollution de l'air ;
- Le coût du projet ;
- La concertation avec les départements voisins sur les projets routiers.

La sécurisation de la route

- Comment apprécier la nécessité de sécuriser la RD771 ?

→ Réponse : Les études menées ont permis d'identifier et de localiser les enjeux de sécurité entre Cossé-le-Vivien et Renazé. Ces informations sont disponibles dans le dossier de concertation.

- Questionnement sur les moyens de limiter et de contrôler la vitesse et notamment l'éventuelle possibilité de mettre en place des radars pour diminuer le risque d'accidents.

→ Réponse : Le Département n'a pas la maîtrise de ce levier d'action. C'est la préfète qui en a la compétence.

Le développement économique

- Questionnement sur la possibilité d'investir dans d'autres domaines que le routier pour favoriser le développement économique.

→ Réponse : La RD 771 est un axe stratégique essentiel pour permettre des échanges privilégiés vers Nantes et Saint Nazaire et bénéficier de leur développement. Si aucun aménagement n'est réalisé, les entreprises ne choisiront plus le pays de Craon pour s'implanter.

L'utilité du maintien des variantes C et D

- Questionnement sur le pourquoi du maintien des variantes C et D au vu de leurs impacts plus élevés et de leur rejet lors des ateliers.

→ Réponse : Les impacts pour les variantes C et D sont effectivement plus forts. Toutefois l'intégralité des variantes doit être conservée pour permettre un vrai débat pour tous et non seulement celui des ateliers, limités en termes de représentation. En effet, des usagers peuvent être favorables à ces deux propositions et il faut donc respecter ce choix. Par ailleurs, le maître d'ouvrage a souhaité conserver toutes les variantes pouvant répondre aux objectifs fixés dans son Plan routier départemental jusqu'au choix de la solution retenue.

De plus, la solution retenue pourra être composée d'éléments de plusieurs variantes.

Les impacts sur l'environnement

- Questionnement sur le sujet de la ZAN, sur les surfaces prélevées sur l'agriculture et les zones humides, sur la pollution de l'air.

→ Réponse : La concertation permet de définir les priorités mises en avant par les riverains et les usagers de la RD771. La variante retenue constituera un compromis entre les enjeux de biodiversité, de qualité de vie, de consommation de terres agricoles, du paysage face à la volonté du Département de rendre son territoire compétitif et dans le respect d'une certaine sobriété financière.

Les projets routiers et la concertation avec les départements voisins

- Questionnement sur la stratégie d'aménagement des axes routiers en Mayenne et en lien avec les autres départements.

→ Réponse : Des échanges ont lieu avec les Départements limitrophes de Loire-Atlantique et du Maine-et-Loire afin d'assurer une cohérence des aménagements routiers. A ce titre, le CD49 a la volonté de poursuivre en 2x2 voies le tronçon Pouancé - Martigné-Ferchaud (RD775).

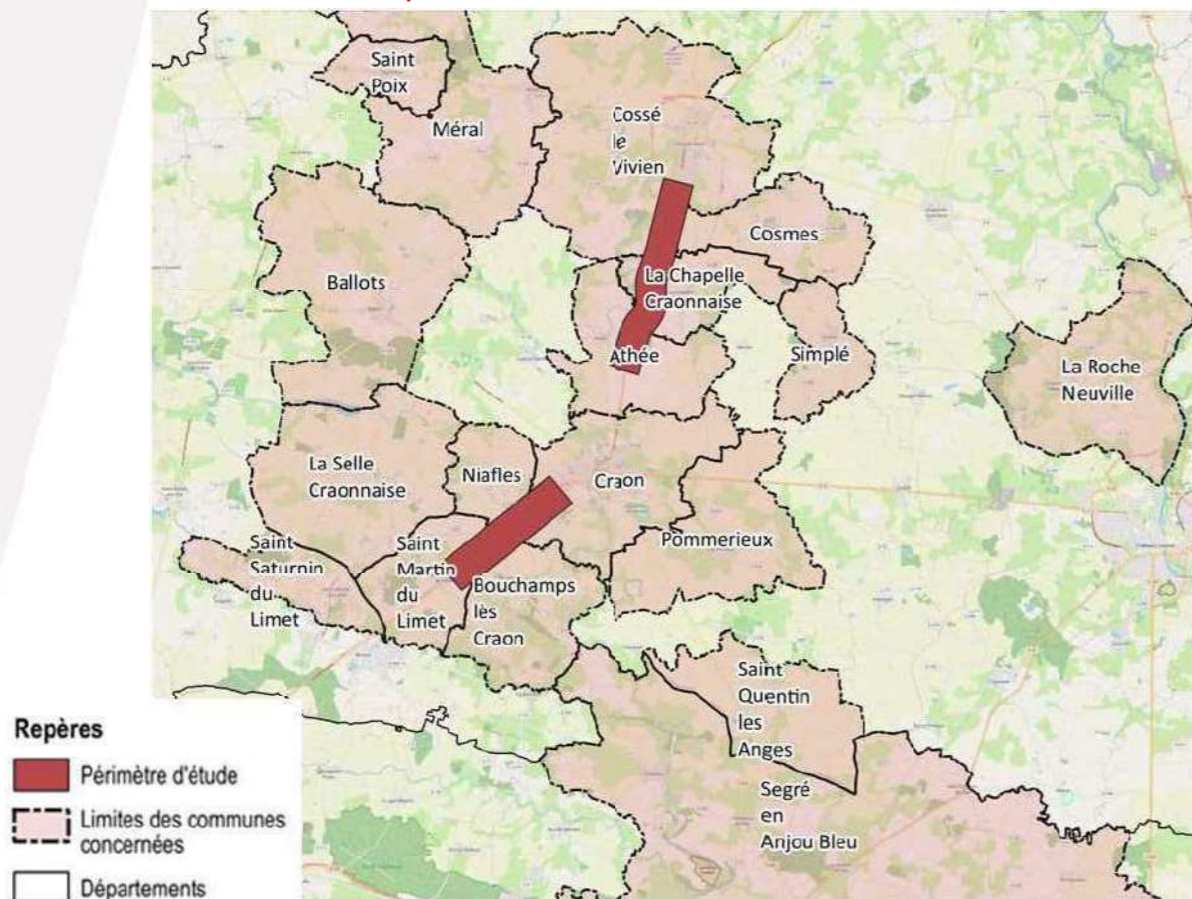
4. Le bilan de la concertation

4.2 Registres dématérialisé et papier

Plus de 150 contributions (158) ont été reçues entre le 19 avril 2024 et le 31 mai 2024:

- 106 sur le registre dématérialisé dont 4 doublons et une contribution sans rapport avec la concertation
- 52 contributions sur les registres papiers
 - 11 pour Craon
 - 6 pour Cosmes
 - 5 pour la Chapelle-Craonnaise
 - 13 pour d'Athée
 - 2 pour Saint-Martin du Limet
 - 6 pour Bouchamps-les-Craon
 - 7 pour Cossé-le-Vivien
 - 1 pour Niafles
 - 1 pour la communauté de communes du Pays de Craon

→ Soit 153 contributions exploitables

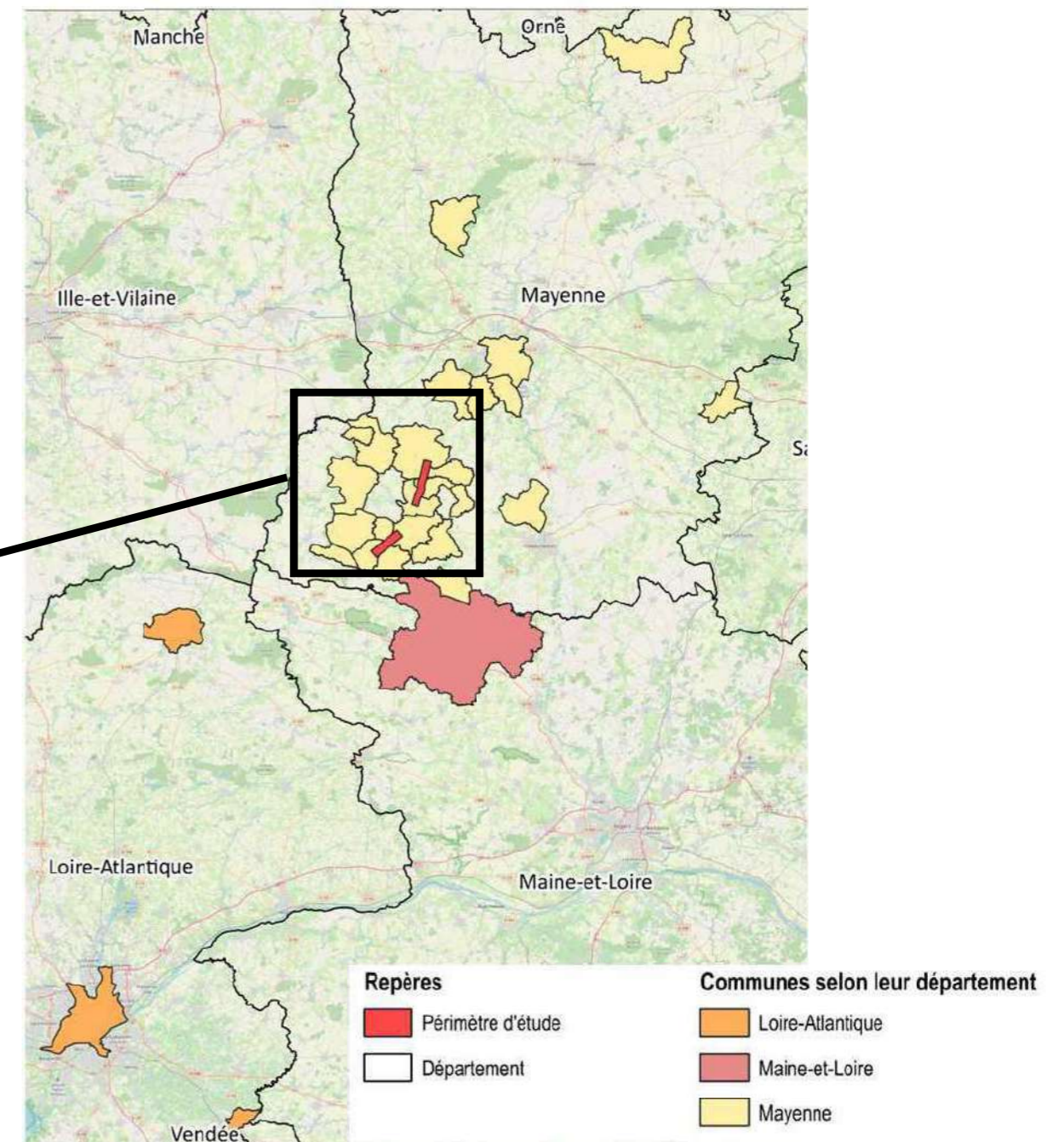


4.2.1 Analyse géographique des contributions

Une analyse géographique des contributions a révélé une mobilisation plus importante pour le secteur nord :

- 83 avis en provenance du secteur nord (Cossé-le-Vivien, Cosmes, la Chapelle-Craonnaise, Athée) soit 54 % ;
- 34 contributions pour les communes du secteur Sud (Craon, Niafles, Bouchamps-Les-Craon et Saint-Martin du Limet), soit 22 % ;
- 36 observations en provenance d'autres communes du département et de la Région, soit 24 %.

Les cartes ci-dessous localisent les communes d'origine de ces contributions.



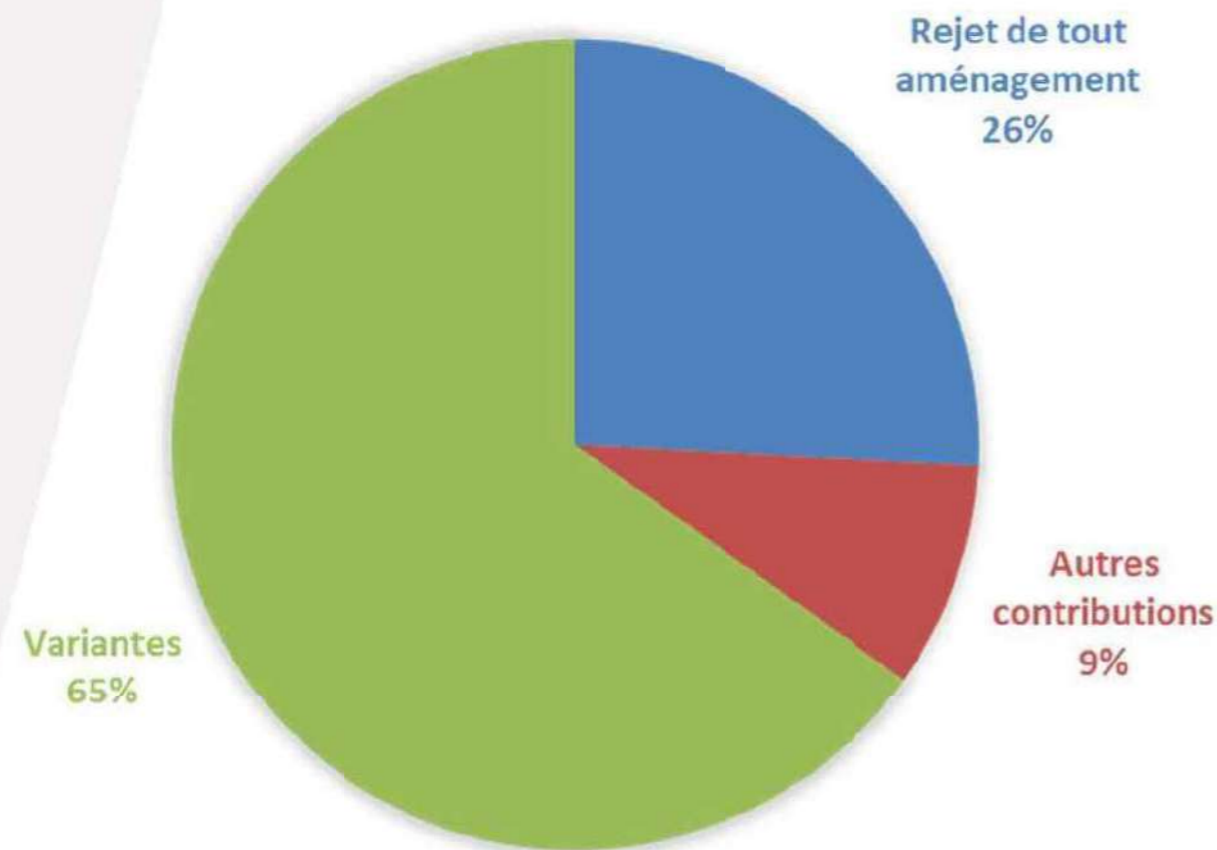
4. Le bilan de la concertation

4.2.2 Analyse des contributions

Les contributions ont majoritairement porté sur le choix d'une des variantes présentées lors de la réunion publique du 18 avril 2024 ainsi que sur des remarques diverses concernant les impacts et nuisances des différentes variantes. Le questionnement sur l'utilité et le coût du projet est évoqué dans de nombreuses observations.

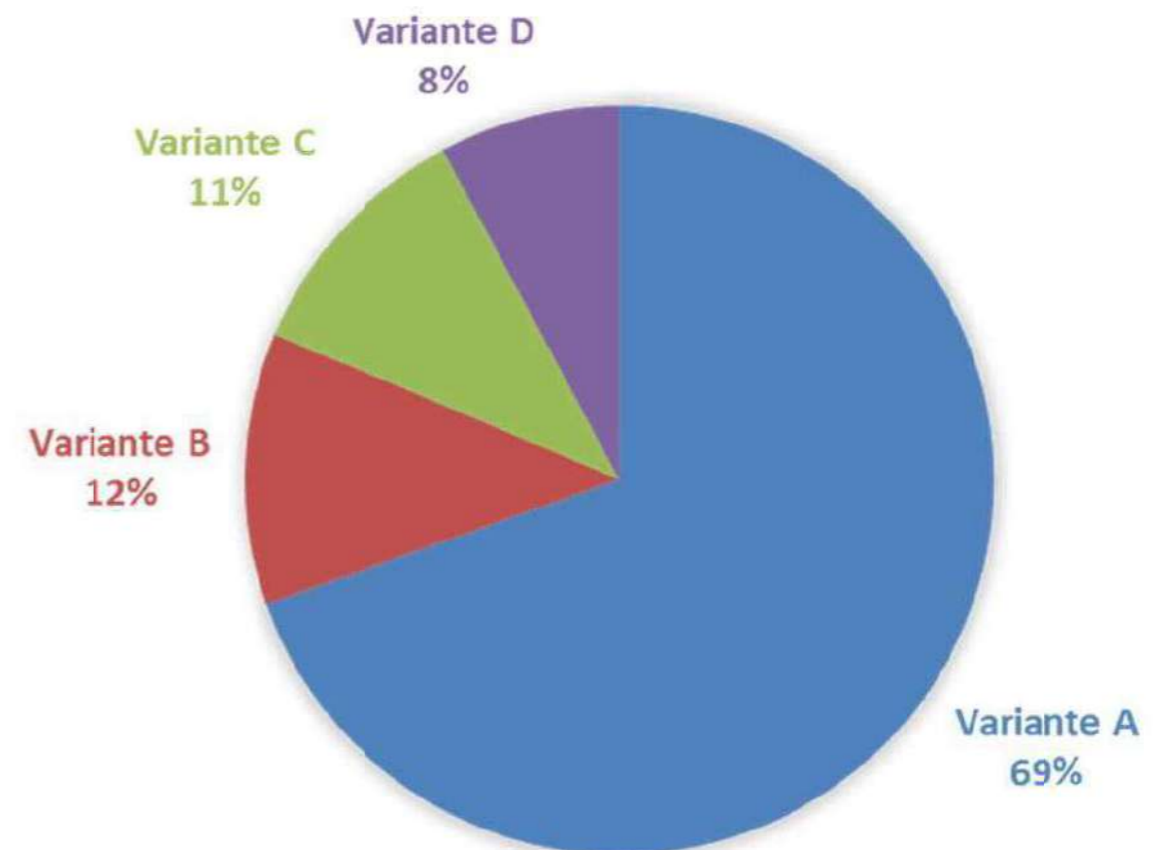
Quelques chiffres à retenir :

- Choix d'une des variantes présentées lors de la réunion publique du 18 avril 2024 = **65 %** ;
- Expression du rejet de tout projet routier pour des raisons sociétales = **26 %** ;
- Impacts et nuisances des différentes variantes = **9 %**.



Sur les 100 avis qui se sont exprimés sur les variantes:

- la variante A est plébiscitée par une majorité de personnes soit **69 %** ;
- La variante B par **12 %** des avis ;
- La variante C par **11 %** des avis ;
- La variante D par **8 %** des avis.



- **81 %** des avis sont favorables à la sécurisation (A + B)
- **19 %** des avis sont favorables à l'aménagement de créneaux (C + D)

4. Le bilan de la concertation



4.2.3 Variante A

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

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

« La variante A est la plus acceptable pour plusieurs raisons : moins néfaste pour les riverains et la nature, elle assure la sécurité des usagers et minimise l'empiètement sur les terres agricoles et les habitations, y compris les jardins. Elle est moins onéreuse pour le contribuable et la Région. »

« Seule la variante A est acceptable et légitime à voir le jour. »

Des points de vigilance ont toutefois été mentionnés sur certains sujets :

- **La limitation et le contrôle de la vitesse à 70km/h**, en particulier au niveau des zones d'intersection» ;
- **La sécurisation des accès et la limitation de la vitesse à 70km/h au niveau de La Brancherie (Athée) ;**
- **Difficultés à s'insérer aux Vallées (Bouchamps-les-Craon).**

4.2.4 Variante B

Une seule personne s'est positionnée favorablement pour la variante B qu'elle juge **importante pour le développement et le maintien de l'activité économique** sur le territoire.

Onze autres avis se sont exprimés en faveur de la variante A ou B , qu'elles jugent moins impactantes et suffisantes pour améliorer la sécurité et les circulations douces.

4.2.5 Variante C

Onze personnes se sont positionnées en faveur de la variante C.

« Nous soutenons la variante C pour que de vies soient épargnées.... ».

« L'aménagement de la RD771 est essentiel. La variante C me paraît être un bon compromis. ».

Des demandes spécifiques ont été émises en faveur :

- **De créneaux de dépassement suffisamment longs ;**
- **D'une vitesse autorisée fixée à 110 km/h.**

4. Le bilan de la concertation



4.2.6 Variante D

Les 8 personnes qui se sont positionnées favorablement pour la variante D ont identifié les avantages suivants :

- La priorité donnée à la création d'un axe de transit ;
- Le désenclavement du territoire.
- La sécurité routière.

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

- **Sur le coût engendré** (le plus élevé des 4 variantes présentées) au regard des gains escomptés en termes de temps de trajet ;
- Sur la **consommation de terres agricoles et naturelles**, dommageables pour l'environnement ;
- **Sur le cadre de vie des riverains** (nuisances sonores) et la **propriété privée**.

« Nous sommes pour les variantes C et D. Nous pensons à la sécurité routière, au devenir de nos emplois, de nos entreprises, de nos commerces, les écoles, le milieu médical. »

« Le projet impacte négativement sur l'environnement, la vie familiale et sociale des habitants touchés. En cette époque de réchauffement climatique, protégeons ce qu'il nous reste ! Nous sommes contre la variante D »

4.2.7 Autres thématiques abordées

Parmi les avis collectés, outre l'indication d'une variante préférée détaillée dans les chapitres précédents et le rejet de tout aménagement, les principaux sujets mis en avant concernent :

- **La nécessité de protéger le cadre de vie des riverains** (nuisances sonores) et **l'environnement** ;
- **Des propositions d'aménagement pour les voies douces sécurisées et la connexion vers la voie verte** ;
- **Des alternatives localisées aux propositions des quatre variantes**.

4. Le bilan de la concertation



4.2.8 Expressions des organismes

Parmi les contributions, six organismes se sont exprimés :

- Assemblée Citoyenne du Pays de Craon ;
- FE53 (Fédération pour l'environnement en Mayenne) ;
- Collectif RD771 ;
- Cyclocoop (association pour faciliter l'usage du vélo du quotidien) ;
- Association régionale des usagers des Transports (FNAUT) ;
- Transport Gillois.

→ **Assemblée Citoyenne du Pays de Craon** (association créée en 2013 souhaitant impliquer les citoyens dans la démocratie participative) : Favorable à la **variante A** avec l'aménagement de tourne à gauche, giratoire et de pistes cyclables – Limitation de l'impact écologique ;

→ **FE53 (Fédération pour l'environnement en Mayenne)** : **Questionnement sur l'intérêt du projet**, son coût, la replantation de haies ;

→ **Collectif RD771 (collectif de riverains et non riverains)** : Demande pour l'abandon de la variante D, reconnaissance de la nécessité de sécuriser certains endroits et d'offrir des pistes cyclables. **La variante A répond à ces besoins** ;

→ **Cyclocoop** : Proposition de **l'adoption d'une variante sobre**, adaptée de quelques points concernant les franchissements de vélos, piétons, engins agricoles...;

→ **FNAUT (fédération nationale des associations d'usagers des transports)** : **Aucune variante à valider** – Pas de prise en compte des transports collectifs – Aucune prise en compte des objectifs de baisse des GES ;

→ **Transport Gillois** : Seul axe structurant dont dispose à ce jour la ville de Craon - Même si d'autres routes la traversant mériteraient des aménagements, il est vital de saisir aujourd'hui l'opportunité de rendre la RD771 plus sûre. Craon a besoin d'attirer des hommes pour y travailler, des entreprises pour permettre son développement. **Les transports Gillois soutiennent la variante C** pour que des vies soient épargnées : créneaux de dépassement suffisamment longs et à 110 km/h – Vigilance sur les ronds-points (surconsommation et pollution).

4.2.9 Expressions des élus

Contributions de 7 collectivités locales :

- **Saint Quentin Les Anges (maire)** : Avis favorable au projet d'aménagement de la RD771 ;
- **La Chapelle-Craonnaise (maire)** : Favorable aux aménagements C et D
- **Cosmes (Conseil municipal)** : Besoin de sécuriser les carrefours au regard de l'axe structurant que représente la RD771 pour la Pays de Craon ;
- **Niafles (Conseil municipal)** : 2 x 2 voies entre Cossé et Craon – 2 + 1 voies dans le sens « montant » vers la Mésangère d'une part et vers le Haut David d'autre part - Rond-point au droit de la Vallée et voie douce continue ;
- **Athée (maire)** : Favorable aux variantes C et D ;
- **Bouchamps-lès-Craon (maire)** : Maintien en l'état de la RD771 – Rond-point au droit de la Vallée ;
- **Cossé-le-Vivien (maire)** : Favorable au projet.

3 avis pour la Communauté de Communes du Pays de Craon :

- **Président** : Favorable aux variantes C et D ;
- **Vice-président en charge de l'économie** : Favorable aux variantes C et D ;
- **Vice-président en charge de la voirie** : Favorable aux variantes A avec des sections à 2x2 voies.

5. Enseignements de la concertation



5.1 Enseignements issus de la concertation

Le niveau de participation est plutôt soutenu pour ce type de concertation.

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

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

- Un aménagement raisonné au regard du contexte environnemental actuel
- La préservation de la biodiversité et du maillage bocager ;
- Le respect du cadre de vie des riverains, acoustique et visuel ;
- La modération pour la consommation des espaces agricoles et naturels ;
- Une voie douce sécurisée implantée majoritairement le long de la RD771 ;
- La sécurité à renforcer au niveau de *la Brancherie* (Athée) et vigilance au droit des « Vallées » (Bouchamps-Les-Craon).

5.2. Enseignements post-concertation

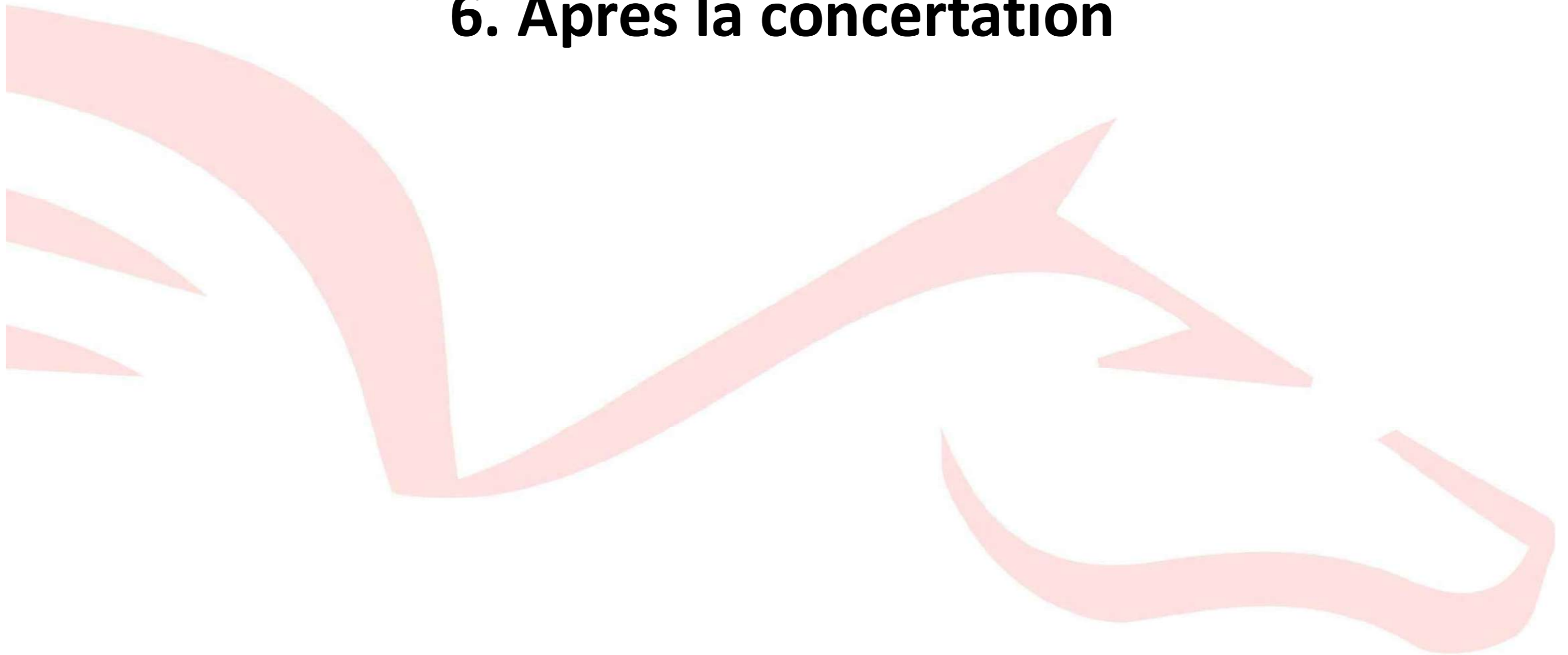
5.2.1 Comment choisir ?

Le choix de la variante qui sera proposée à l'enquête publique pour l'aménagement de la RD771 entre Cossé-le-Vivien et Renazé 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 des sites traversés 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).

La solution privilégiée à l'issue de cette phase de concertation fera l'objet de nouveaux ateliers au 1^{er} trimestre 2025 pour optimiser la variante qui aura été retenue.

6. Après la concertation



Les prochaines étapes du projet



L'aménagement de la RD771 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



Etablissement des dossiers réglementaires



**Enquête publique
Arrêté DUP + AE**



Démarrage des travaux

2025

2025/2026

2027

2030

La variante retenue sur chacun des secteurs nord et sud 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 à la suite de 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, la Préfète, 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 la Préfète si les conditions de préservation de l'environnement naturel sont assurées. 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 19 avril au 31 mai 2024, donnez votre avis :

- Soit sur le registre papier en mairie (Cossé-le-Vivien, Cosmes, La Chapelle Craonnaise, Athée, Craon, Niaflès, Bouchamps-lès-Craon, Saint-Martin-du-Limet et Renazé), à la Communauté de communes du Pays de Craon et à l'hôtel du Département
- Soit par voie électronique via <http://www.registredemat.fr/rd771-cosse-renaze>



Dossier de concertation

Aménagement de la RD771 entre Cossé-le-Vivien et Renazé

Direction des infrastructures / Service études routières



Introduction p. 3

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.11-28

- 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 (secteur nord et sud) p.35- 54

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

7- Les prochaines étapes du projet p. 73-74

Annexes et Glossaire p.77-86

* Les mots repérés par une astérisque sont expliqués dans le glossaire

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

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

4- Le processus d'élaboration des variantes p.29-34

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

6- L'analyse comparative des variantes p.55 -72

- La méthode de travail utilisée
- Analyse comparative
- La synthèse comparative

8- Comment participer au projet ? p.75-76

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 RD771 entre Laval et Renazé y figure et constitue une des priorités du Département. Avant toute prise de décision, le Département a piloté 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.



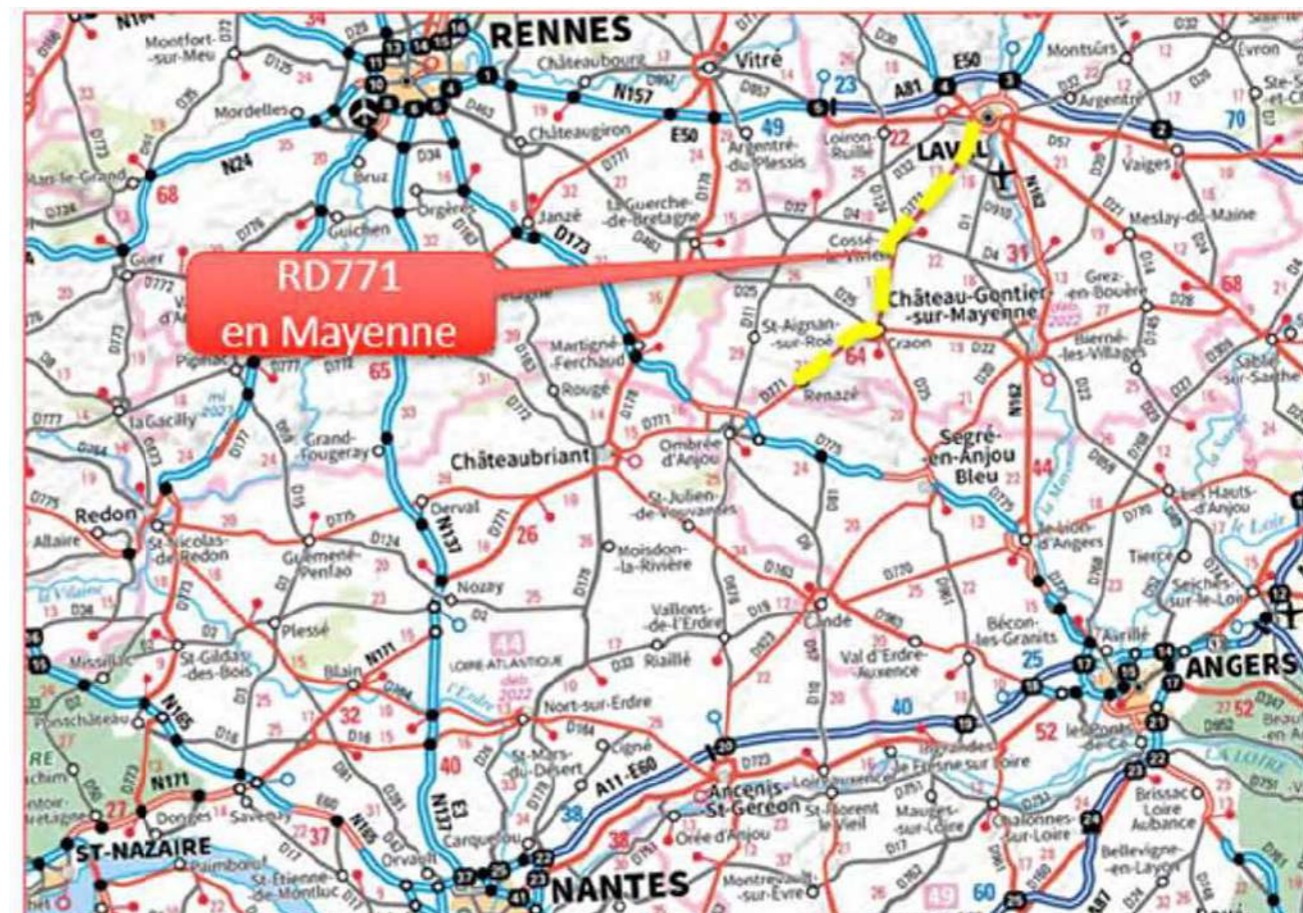
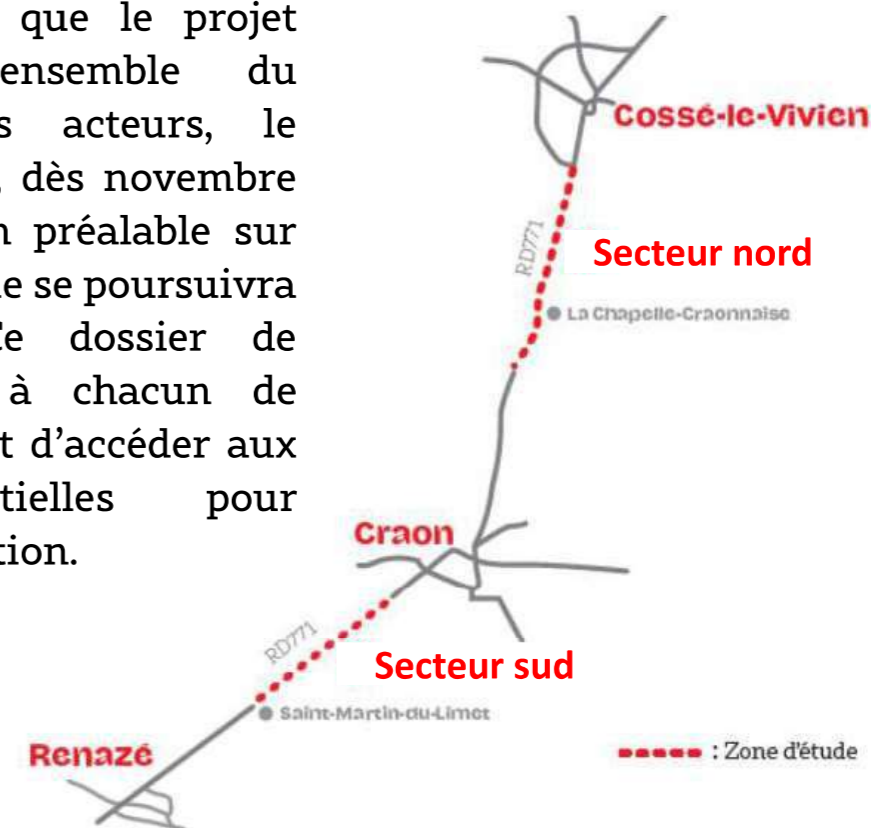
Le réaménagement de la RD771 entre Cossé-le-Vivien et Renazé a pour objectif de sécuriser les conditions de circulation, de renforcer les échanges économiques à l'échelle départementale et régionale et d'améliorer la desserte locale du territoire pour tous les usagers et riverains de la route. Les réflexions mises en œuvre ont intégré les enjeux de liaisons cyclables et de plateforme de covoiturage

Le présent projet concerne deux secteurs :

- Le secteur nord : de Cossé-le-Vivien à la Brancherie sur la commune de Athée – ce secteur supporte un trafic de 5800 véhicules/jours (trafic 2021)
- Le secteur sud : de Craon à Saint-Martin du Limet – Ce secteur supporte un trafic de 5050 véhicules/jours (trafic 2021)

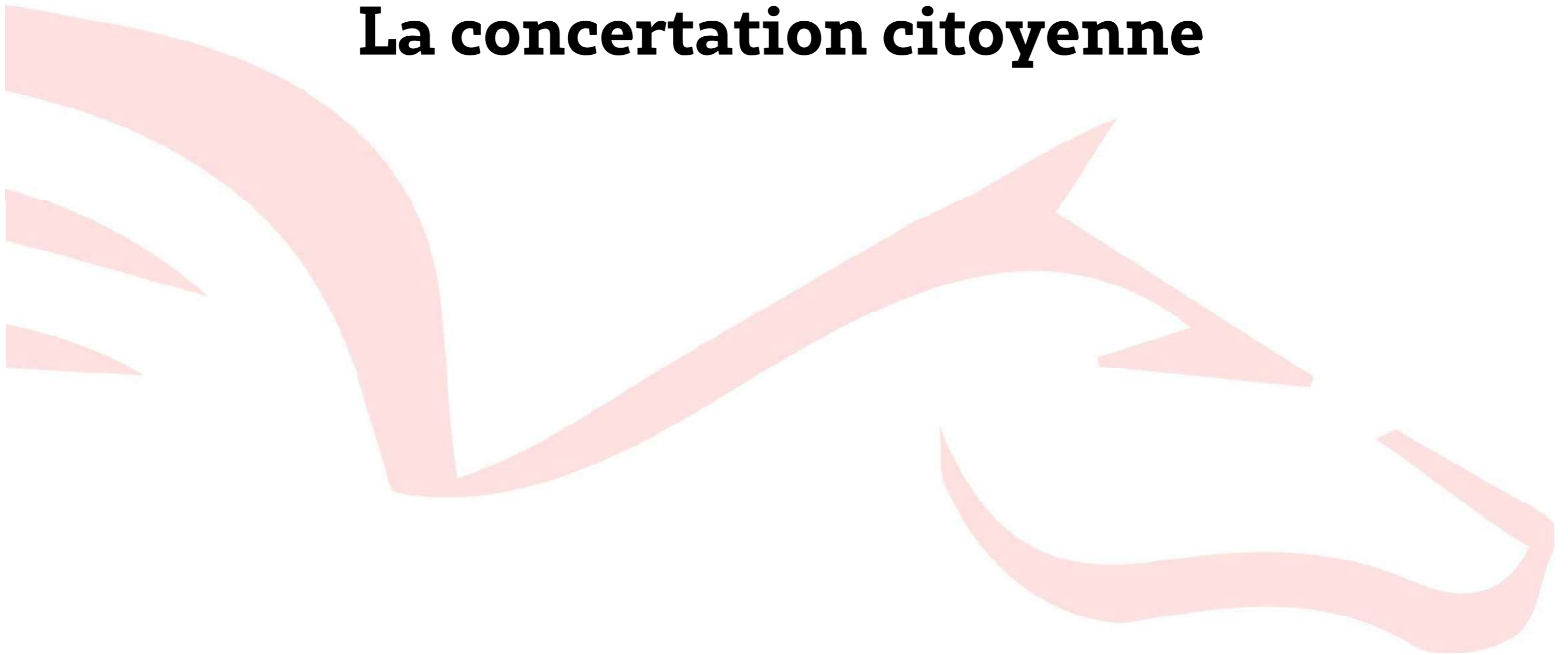


Conscient des enjeux que le projet représente pour l'ensemble du territoire et de ses acteurs, le Département a engagé, dès novembre 2022, une concertation préalable sur chacun des secteurs. Elle se poursuivra jusqu'à fin 2026. Ce dossier de concertation permet à chacun de comprendre le projet et d'accéder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



Localisation des deux secteurs concernés par le projet de réaménagement de la RD771 entre Laval et Renazé

La concertation citoyenne



La concertation citoyenne

Une concertation pour quoi faire ?

La concertation préalable pour le projet d'aménagement de la RD771 entre Cossé-le-Vivien et Renazé a été décidée en application des articles L. 121-15 et suivants 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 de l'ensemble des parties prenantes
- Impulser une dynamique entre les acteurs du territoire
- Interroger l'opportunité du projet
- Analyser les solutions envisagées de façon multithématique
- 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 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'information.



Le dossier de concertation

Ces documents et supports sont consultables sur le site internet dédié <https://may-dialogue.lamayenne.fr/processes/RD771> 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 18 avril, vous pourrez donner votre avis du 19 avril au 31 mai 2024 sur les registres en mairie de Cossé-le-Vivien, Cosmes, La Chapelle Craonnaise, Athée, Craon, Niafles, Bouchamps-lès-Craon, Saint-Martin-du-Limet et Renazé, à la communauté de communes du Pays de Craon et à l'hôtel du département ou sur le site internet <https://www.registredemat.fr/rd771-cosse-renaze>

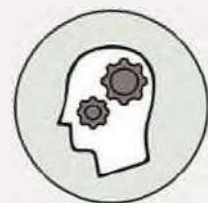


En ce sens, la concertation se doit de donner une information objective, complète, honnête et accessible sur le projet et favoriser l'expression et la participation du public tout en assurant le respect de chacun.

Afin de garantir ce cadre, une médiatrice est présente lors des ateliers.

La concertation citoyenne

Le processus de concertation du projet



Sensibilisation et connaissance du territoire

1

- Trois ateliers de concertation le 30 novembre et le 1^{er} décembre 2022 sur les enjeux identifiés dans l'état initial.
- Une réunion publique le 9 février 2023.



Concertation sur les variantes proposées

2

- Quatre ateliers de concertation les 3 et 4 octobre 2023 (secteur nord), 18 et 19 octobre 2023 (secteur sud) sur les variantes proposées
- Une réunion publique le 18 avril 2024



Concertation sur la variante retenue

3

- Quatre ateliers de concertation sur la « variante retenue »,
- 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.
- Réunion publique commune aux deux secteurs



Enquête publique / bilan de la 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 !

2025

2025/2026

2026/2027

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 une délégation de 4 personnes a rencontré les élus départementaux le 20 juin 2023.

Le 30 novembre et le 1^{er} décembre 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 de mobilités et de sécurité
- Enjeux de cadre de vie, environnementaux et agricoles
- Enjeux socio-économiques

Par la suite, le 09 février 2023 s'est tenue à Craon 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 sur les premiers éléments ressortis des ateliers.



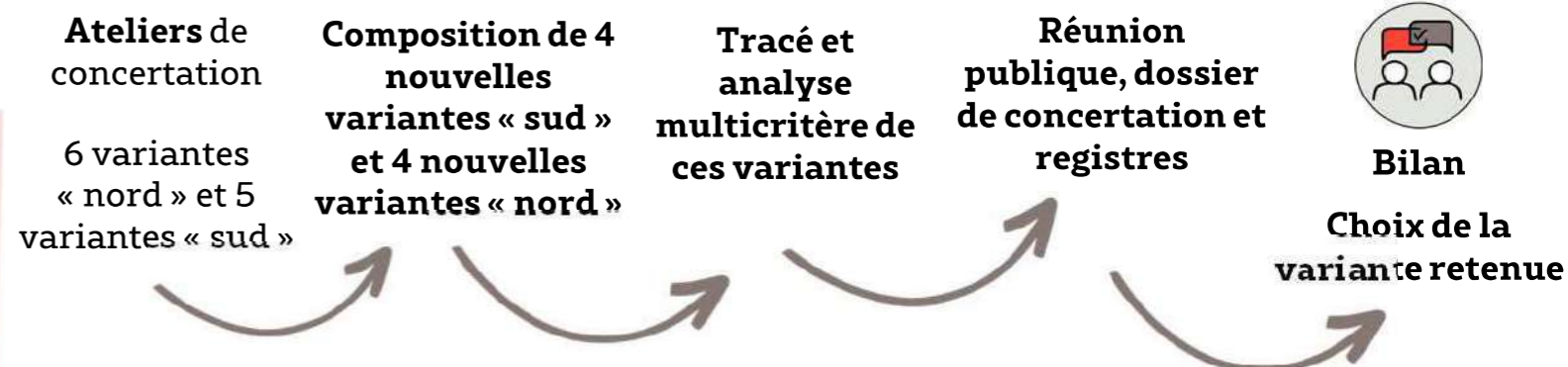
Concertation sur les variantes proposées

Afin de poursuivre la collaboration amorcée lors des premiers ateliers, quatre nouvelles séances de concertation ont eu lieu les 3, 4 et 18 et 19 octobre 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 sur chacun des deux secteurs, ses points forts, ses points faibles et des propositions d'amélioration.

Une réunion publique s'est tenue le 18 avril 2024 afin de proposer les nouvelles variantes définies selon les conclusions des ateliers d'octobre 2023.



Prochaine étape



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 RD771, co-construisent, en petits groupes, le projet à chacune des étapes.

Historique, objectifs et acteurs du projet



Historique, objectifs et acteurs du projet



Historique et contexte

La RD 771 est un axe stratégique d'importance régionale permettant notamment les liaisons Laval/Saint-Nazaire et Laval/Nantes. Il s'agit également d'un axe économique structurant au-delà du territoire concerné.

Ainsi, le Département a déjà aménagé la sortie sud-ouest de Laval entre 2009 et 2011 et le contournement de Cossé-le-Vivien mis en service en 2023.

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

Au regard d'un trafic important compris entre 5 000 et 6 000 véh/j, 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 ...).

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

L'étude d'opportunité de 2019 a également permis de sélectionner deux des 4 secteurs pré-établis en fonction de la pertinence de l'opération au regard de l'intérêt global.

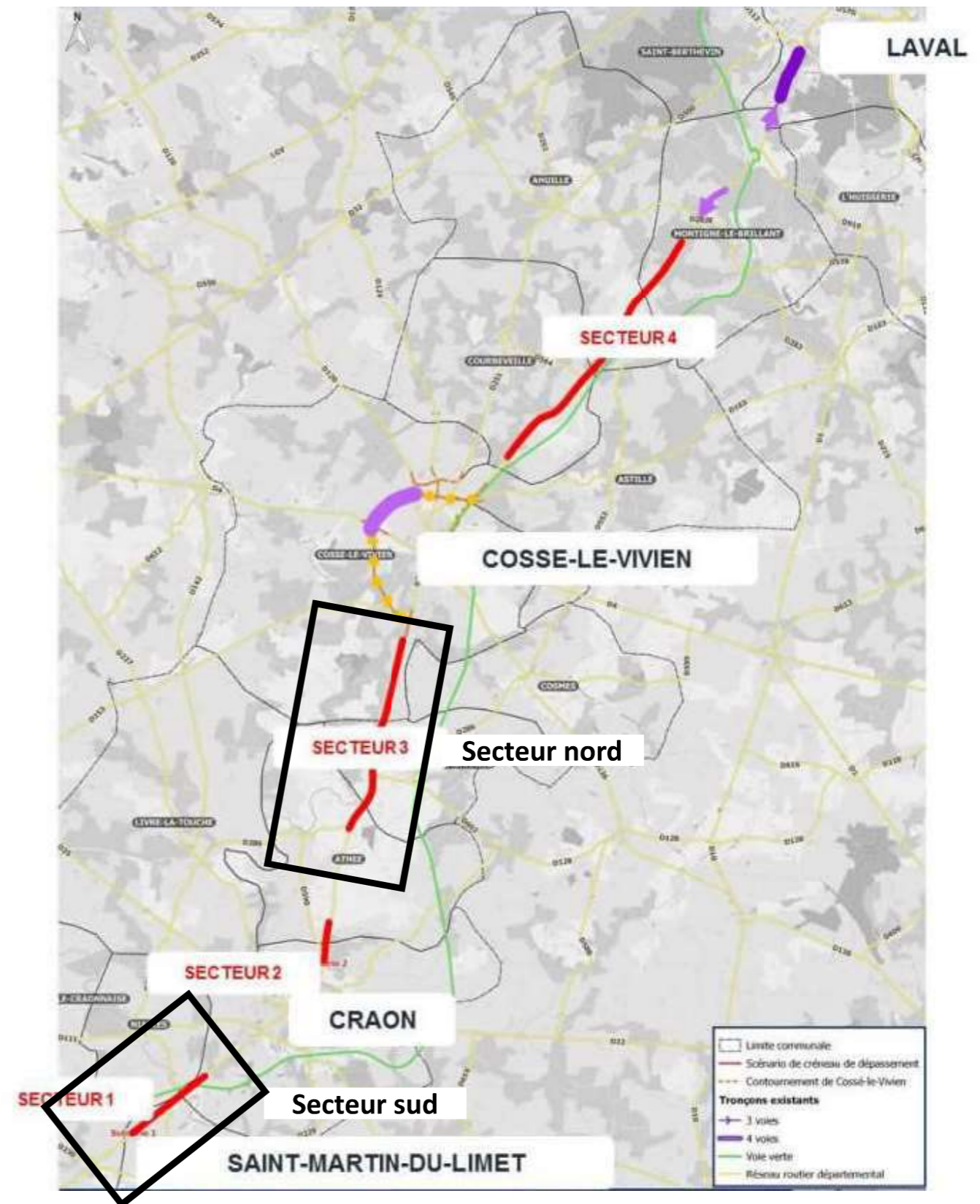
A ce titre, les différentes collectivités territoriales ont intégré le projet d'aménagement de la RD771 dans leurs documents de planification.

Le SRADDET* des Pays de la Loire

Le SCoT du Pays de Craon

La Région des Pays de la Loire

Pays de Craon



Tous considèrent la route départementale 771 comme un **itinéraire routier majeur** qui se doit d'être amélioré et ont donc inscrit la RD771 comme un projet d'aménagement à poursuivre.

Objectifs, enjeux et acteurs du projet

Les objectifs du projet

- 1 Intégrer un projet routier global à l'échelle régionale en cohérence avec les opérations des départements voisins**
 - Promouvoir les échanges économiques entre la Mayenne et Nantes/Saint-Nazaire.
- 2 Intégrer un projet routier global à l'échelle départementale via le plan routier départemental de 2022-2028**
 - Sécuriser l'axe et fluidifier le trafic entre Cossé-le-Vivien et Renazé dans la continuité des aménagements déjà réalisés sur l'itinéraire RD771.
- 3 Intégrer un projet routier global en cohérence avec le Plan de mobilité simplifié et le Schéma directeur des mobilités actives du Pays de Craon**

Les Enjeux du projet



Le porteur du projet

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

Les acteurs du projet



Les partenaires du projet

La Région des Pays de la Loire, les Communes de Cossé-le-Vivien, Cosmes, La Chapelle Craonnaise, Athée, Craon, Niaflès, Bouchamps-lès-Craon, Saint-Martin-du-Limet et Renazé, et la Communauté de communes du Pays de Craon.

Les enjeux du territoire



Les enjeux du territoire



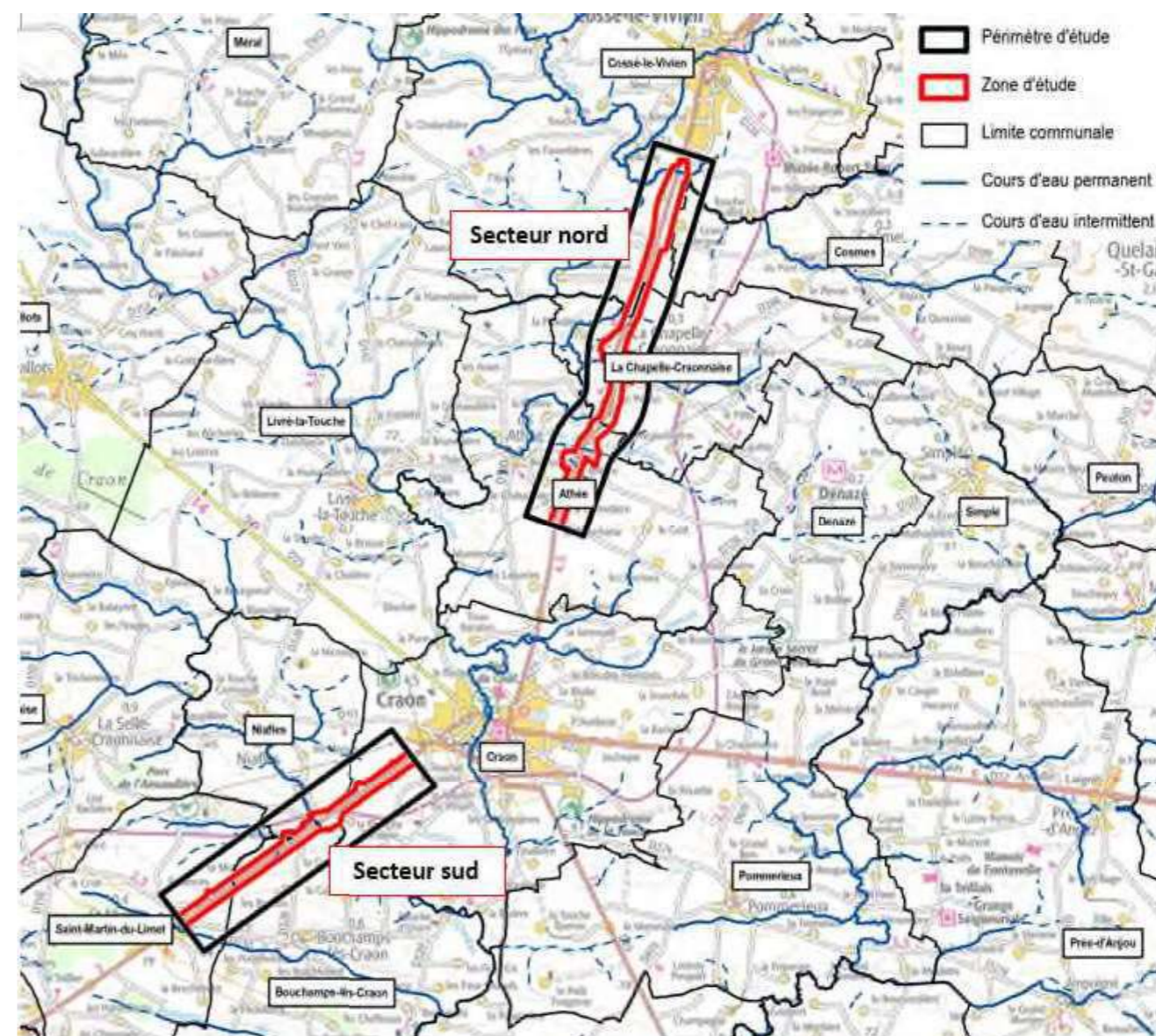
Des expertises ont été menées sur de nombreuses thématiques pour déterminer les enjeux du territoire, définir les caractéristiques des variantes d'aménagement qui y répondraient le mieux et appréhender leurs effets sur le site traversé. Pour chacune des thématiques, ces études vont permettre de qualifier 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 des 30 novembre et 1er décembre 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 RD771 :

- ➔ **Mobilité** : Développer les mobilités douces et les transports en commun. Faciliter un accès à la voie verte existante et aménager une aire de covoiturage
- ➔ **Sécurité** : Réduire la vitesse et sécuriser les carrefours dangereux identifiés
- ➔ **Cadre de vie** : Prendre en compte les nuisances sonores, la pollution atmosphérique ainsi que les impacts de déblais/remblais sur le paysage.
- ➔ **Enjeux agricoles** : Préserver les terres agricoles et prévoir la desserte agricole des parcelles.
- ➔ **Environnement** : Préservation des nombreux plans d'eau, passages à faune et espèces locales faune/flore. Préserver les arbres existants et replanter des haies. Réduire l'imperméabilisation et préserver le fonctionnement hydraulique.



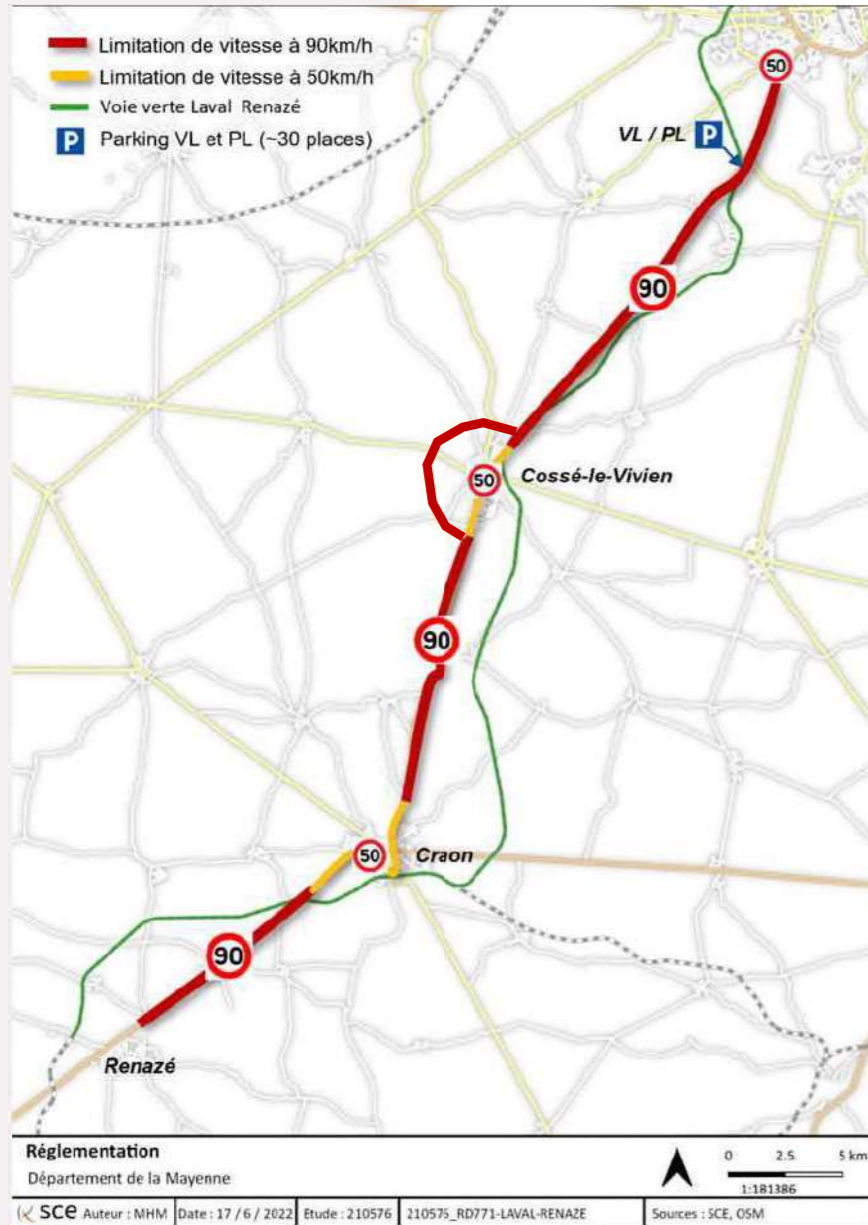
Périmètre d'étude des tronçons nord et sud de la RD771

Les périmètres utilisés

Le diagnostic du site et de son environnement a été réalisé à différentes échelles selon les thématiques. Le périmètre d'étude (cf. Carte dessus), cœur du projet, est décomposé en deux tronçons (secteur nord et secteur sud) s'étendant respectivement sur un linéaire de 6 km et 4 km au droit de la RD771.

Les enjeux du territoire

Mobilités et sécurité



Enjeu **modéré** pour ce projet !



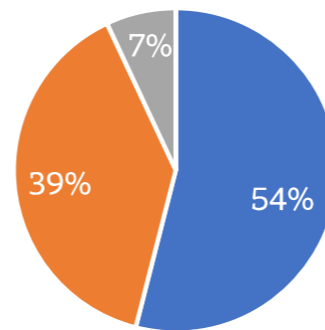
→ La RD771 aujourd'hui

La RD771 permet de relier Laval aux communes de Renazé, Craon et Cossé-le-Vivien. La section étudiée est composée de deux tronçons de 6km et 4km. La vitesse y est limitée à 90 km/h sur la RD771 et 50km/h en agglomération. La RD771 est caractérisée par une chaussée bidirectionnelle et les carrefours y sont plans. La RD771 est empruntée par des convois exceptionnels.

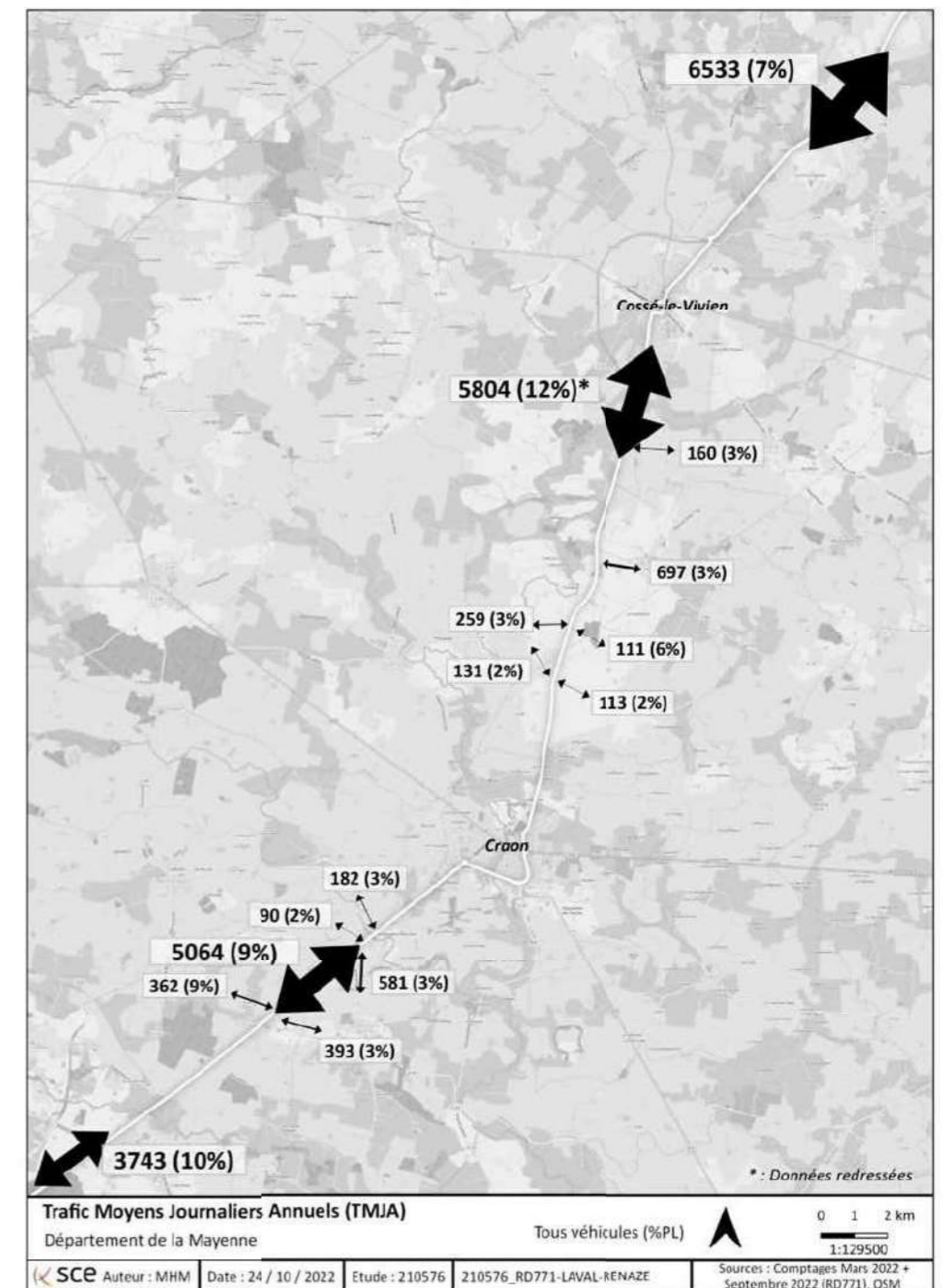
Craon attire des flux provenant de Renazé ou Cossé-le-Vivien qui empruntent majoritairement la RD771. Les distances entre les communes situées dans le corridor Renazé-Laval sont propices à l'usage de la voiture pour l'essentiel des mouvements pendulaires domicile – travail

La RD771 est un axe structurant du territoire et connaît un trafic en augmentation et un pourcentage de poids-lourds non négligeable.

Part des usages de la RD771 (%)



■ Trafic Local ■ Trafic d'échange ■ Trafic de transit



Les chiffres clés

- Les trafics moyens journaliers annuels sont d'environ **5800 véhicules** par jour deux sens confondus pour le secteur nord et **5000 véhicules** par jour deux sens confondus pour le secteur sud.
- En heure de pointe, on recense environ **720 véhicules par heure**, deux sens confondus pour le secteur nord et **430 véhicules par heure** pour le secteur sud.
- La part des poids-lourds est de **10%**.
- Ces dix dernières années, le trafic a augmenté d'environ 11-12% sur les deux tronçons.

Les enjeux du territoire

Mobilités et sécurité

La sécurité est un des objectifs du réaménagement de la section Laval-Renazé de la RD771. Pour cause, l'accidentalité reste significative malgré une légère baisse du nombre d'accidents entre les périodes 2015-2019 et 2019-2022. Du fait de l'inégalité de la période de mesure entre les deux périodes, une légère baisse peut être interprétée comme une stagnation de l'accidentalité entre les deux périodes. Ce résultat est principalement dû à la configuration actuelle de la route (densité de carrefours et d'accès, circulation des engins agricoles, différentiel de vitesse important entre catégories de véhicules, etc.).

Sur la période 2015-2019, les accidents sont principalement répartis sur tout le secteur « nord » ainsi que sur l'agglomération de Craon. Entre 2019 et 2022, les accidents sont principalement centrés sur les centres-bourgs des communes de Craon et de Cossé-le-Vivien. (cf. Carte ci-contre). Concernant Cossé-le-Vivien, le centre-bourg est dévié depuis la mise en service du contournement ouest en septembre 2022.

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

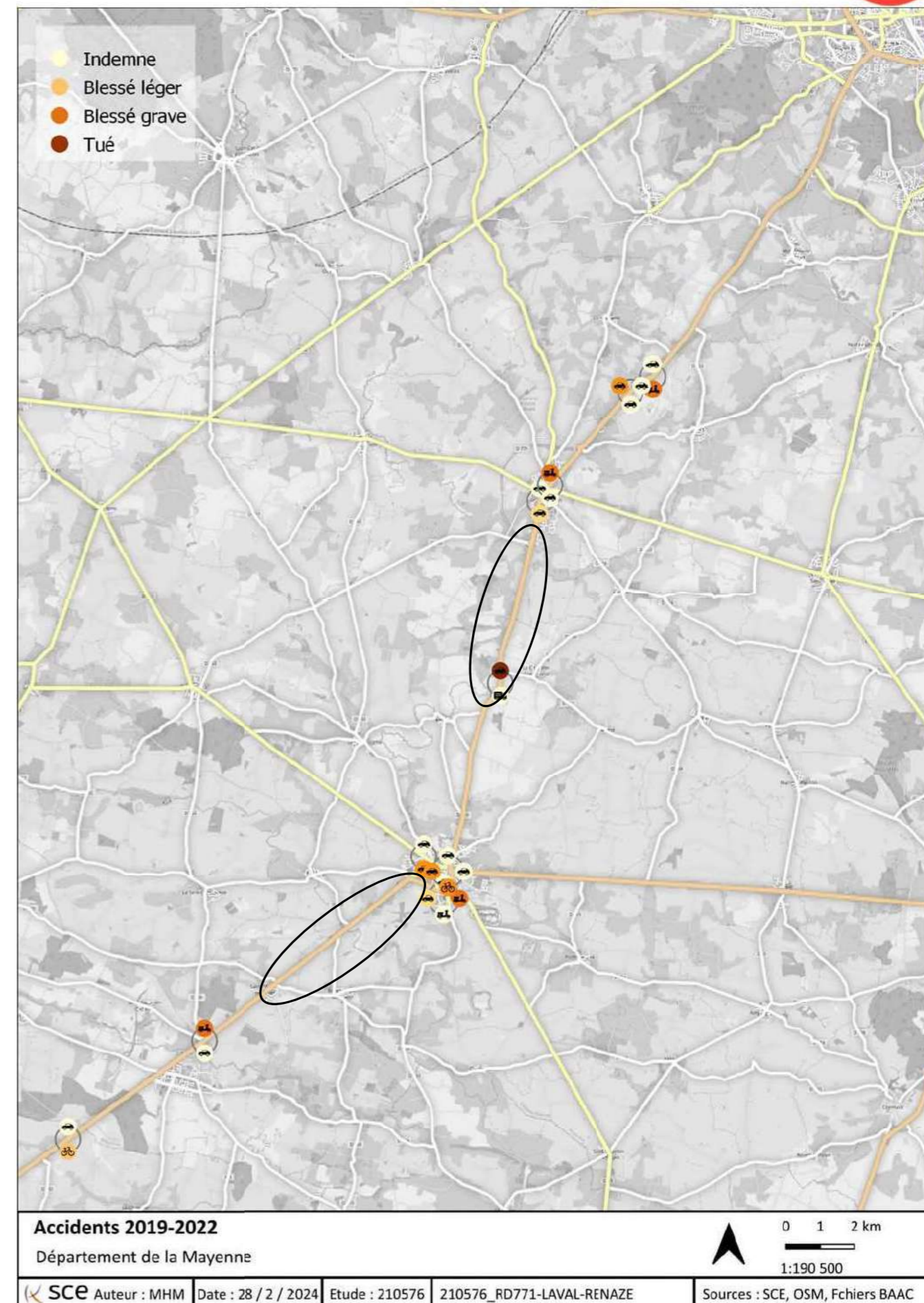


La concertation a recensé certains points de vigilance sur les secteurs :

- Un besoin de limitation de la vitesse pour améliorer la sécurité
- Sécuriser le chemin de la Croix Raudière (2 accidents recensés)
- Sécuriser de façon globale les carrefours et les mobilités douces
- Un besoin de sécurisation du Chemin du Moulin David (en lien avec les exploitations agricoles), de la Brancherie et de l'allée Denazé
- Une signalisation non adaptée problématique au nord de Craon
- Le non-respect des vitesses et incivilités sur le secteur



Enjeu fort pour ce projet !



Les enjeux du territoire

Mobilités et sécurité

Un constat : la voiture, un mode de transport majoritaire

La RD771 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 pour véhicules légers et poids lourds en bordure du giratoire du Port Sec entre Laval et Cossé-le-Vivien. A l'heure actuelle, une aire de stationnement et une aire de covoiturage existent à proximité du périmètre d'étude (respectivement au droit du giratoire du Haut Chêne sur la RD283 et au droit du giratoire de la RD4 Est.

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.

➔ L'axe s'inscrit dans un réseau routier de transports exceptionnels TE120 et constitue un axe de fréquentation non négligeable pour les poids lourds. Ces trafics viennent s'ajouter au flux domicile travail conséquent sur les deux tronçons de route.



*Une départementale concernée par le trafic poids lourds (SCE)
Photographie prise sur le secteur sud au niveau de la route de l'Ansaudière*



Enjeu fort pour ce projet !



*Absence de trottoirs et d'aménagements cyclables (SCE)
Photographie prise sur le secteur sud au niveau du lieu-dit : « l'Hommeau »*

Une volonté forte de développer les mobilités douces

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 :



- Développer les aménagements sécurisés en faveur des mobilités douces
- Aménager une aire de covoiturage
- Promouvoir le transport en commun
- Proposer un accès facilité à la voie verte existante

Les enjeux du territoire

Enjeux socio-économiques



Envie de plus d'informations ?

Rendez-vous en annexe !



Emplois

L'aire d'étude élargie compte environ 66 500 emplois en 2018. Cela équivaut à environ 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 (85% des emplois en 2017) qui est le pôle économique majeur du territoire.

- Le périmètre d'étude est marqué par une dynamique industrielle dominée par un secteur agro-alimentaire et agricole fort.
- La RD 771 doit accompagner la dynamique de l'emploi.



Enjeu **fort** pour ce projet !

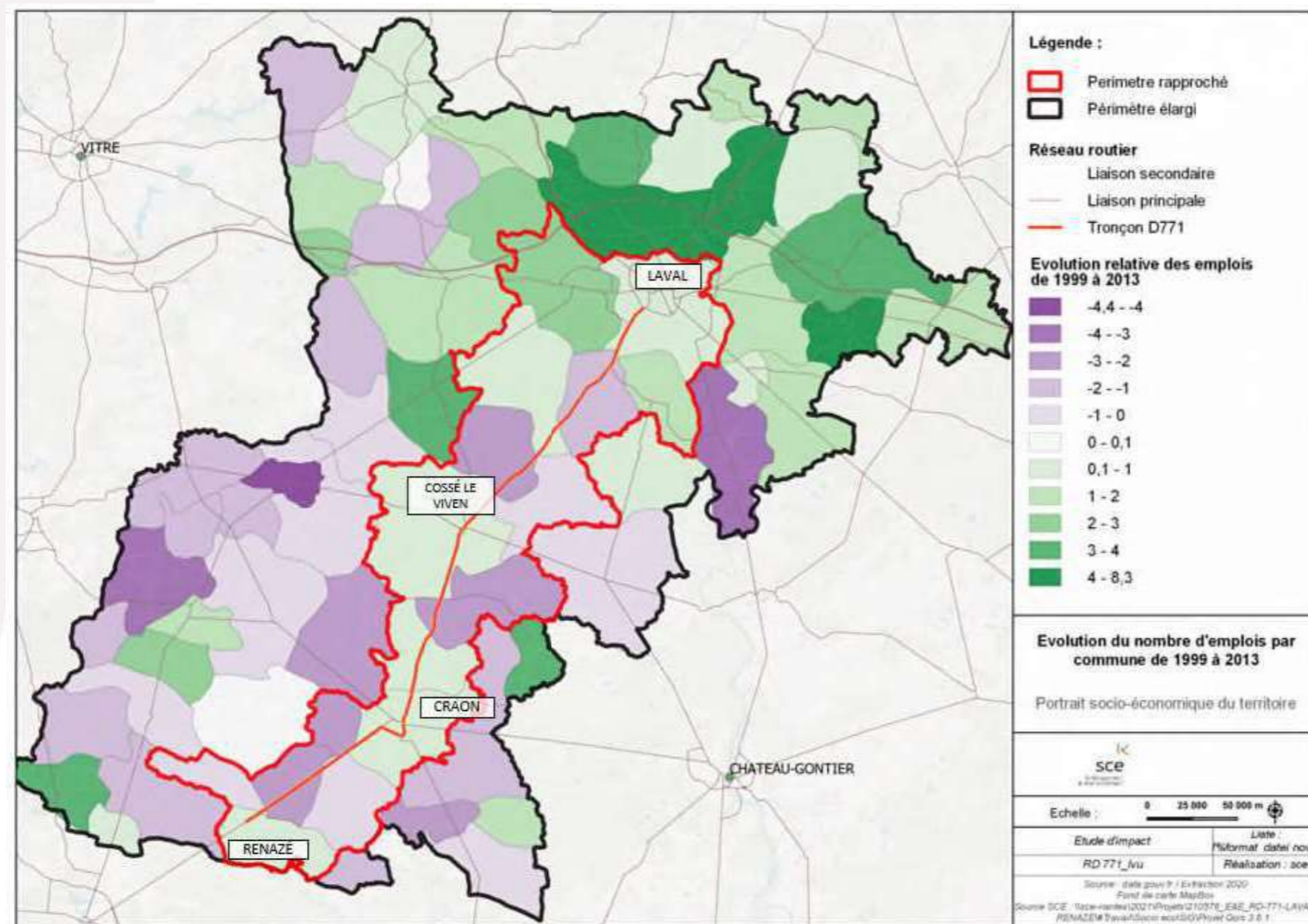
Démographie

La démographie est peu dynamique sur l'aire d'étude notamment du fait d'un phénomène d'exode urbain (pressions foncières croissantes) et de baisse de fécondité.

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



Enjeu **modéré** pour ce projet !



Evolution des emplois de 1999 à 2013 dans le périmètre élargi de la zone d'étude

Habitat/Logement

En 2018, l'aire d'étude élargie compte 154 500 logements, près de 37% sur l'agglomération Lavalloise.

Les dynamiques en termes de logement sont fortement contrastées entre les deux périmètres.

- **Pour la moitié nord du périmètre d'étude élargi**, le parc de logements a connu une croissance particulièrement forte depuis le début des années 1990.
- **A contrario, la CC du Pays de Craon** connaît une évolution de son nombre de logements moins soutenue, comparable aux moyennes départementales.



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 depuis et vers l'extérieur.

L'axe Laval - Craon - Renazé - Pouancé - Chateaubriant est caractérisé par des flux domicile-travail qui augmentent, conformément à la tendance nationale et régionale.

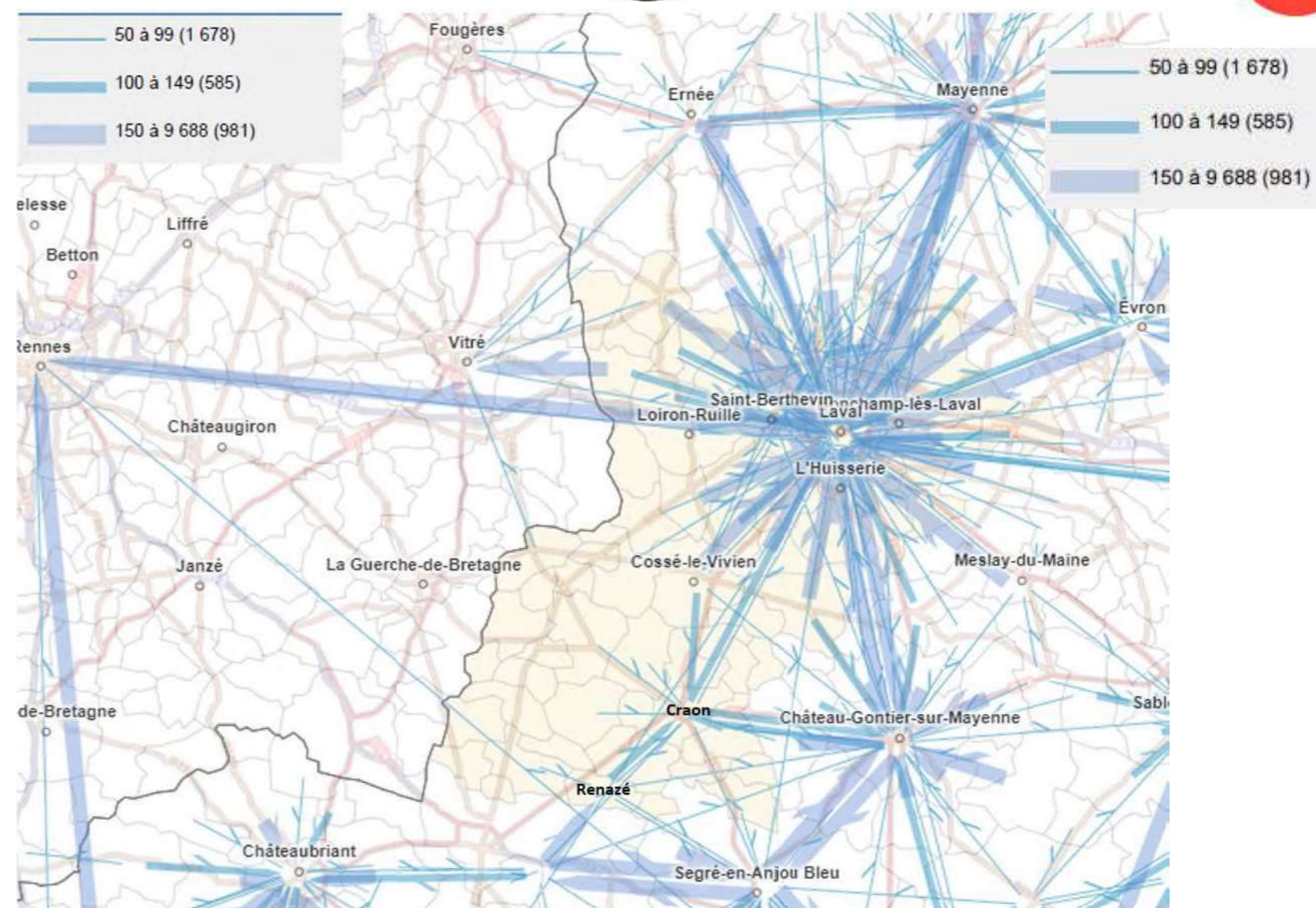
En effet, les déplacements domicile-travail des actifs sont en progression, en raison de la hausse du nombre de navetteurs et des distances parcourues. Ainsi, c'est plus de six actifs sur dix qui quittent leur commune de résidence pour se rendre au travail, généralement en voiture.

Sous l'effet de la périurbanisation et au regard du renforcement des pôles économiques du territoire, la RD771 devrait supporter un trafic grandissant.

Le développement et l'attractivité économiques des territoires desservis par la RD771 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, la concertation a permis de faire remonter quelques demandes :

- Préserver l'économie agricole sans empêcher le développement économique
- Présenter une vision globale des aménagements entre Laval et Saint Nazaire pour en apprécier la cohérence
- Expliciter en quoi la route peut être un vecteur de développement économique

Les enjeux du territoire



Enjeu fort pour ce projet !

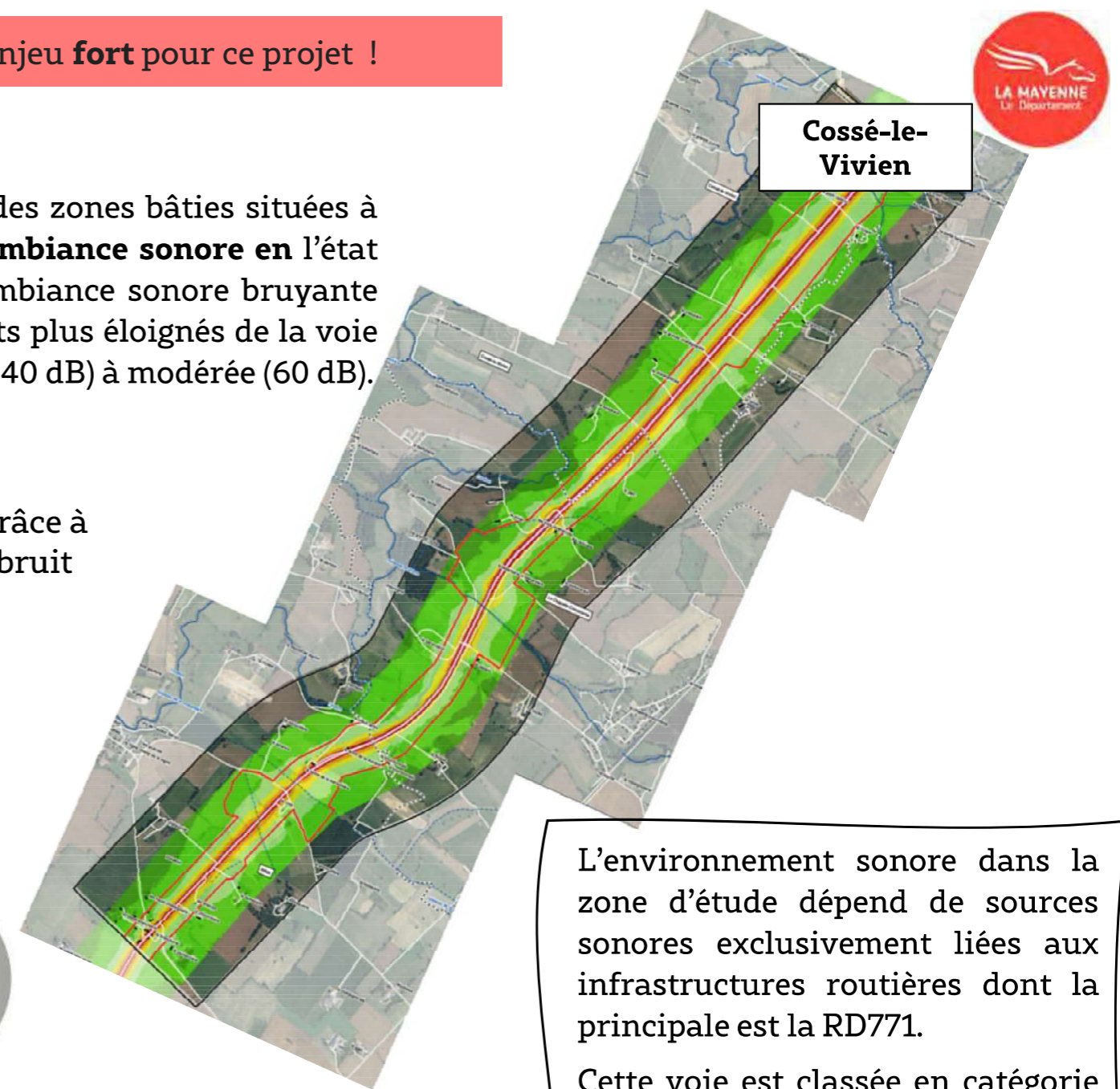
Un cadre de vie à préserver

Vingt mesures acoustiques ont été réalisées dans la zone d'étude au droit des zones bâties situées à proximité de la route départementale (secteurs nord et sud confondus). **L'ambiance sonore en l'état actuel** varie très légèrement selon les deux secteurs qui présentent une ambiance sonore bruyante pour les bâtiments à proximité directe (75-55 dB), à calme pour les bâtiments plus éloignés de la voie (45-50 dB). En période nocturne, l'ambiance acoustique varie de très calme (<40 dB) à modérée (60 dB).

Ambiance sonore	Niveau sonore	Type d'environnement sonore
Excessivement bruyant	80 dB(A)	Autoroute, Périphérique, chantier...
Très bruyant	75 dB(A)	Rue animée, Grand boulevard...
	70 dB(A)	
Bruyant	65 dB(A)	Centre ville, Rue de distribution...
	60 dB(A)	
Modéré	55 dB(A)	Secteur résidentiel, Rue de desserte...
	50 dB(A)	
Relativement calme	45 dB(A)	Intérieur cour, Milieu rural de jour...
	40 dB(A)	
Très calme	35 dB(A)	Milieu rural de nuit.
	30 dB(A)	
Silencieux	20 dB(A)	Désert

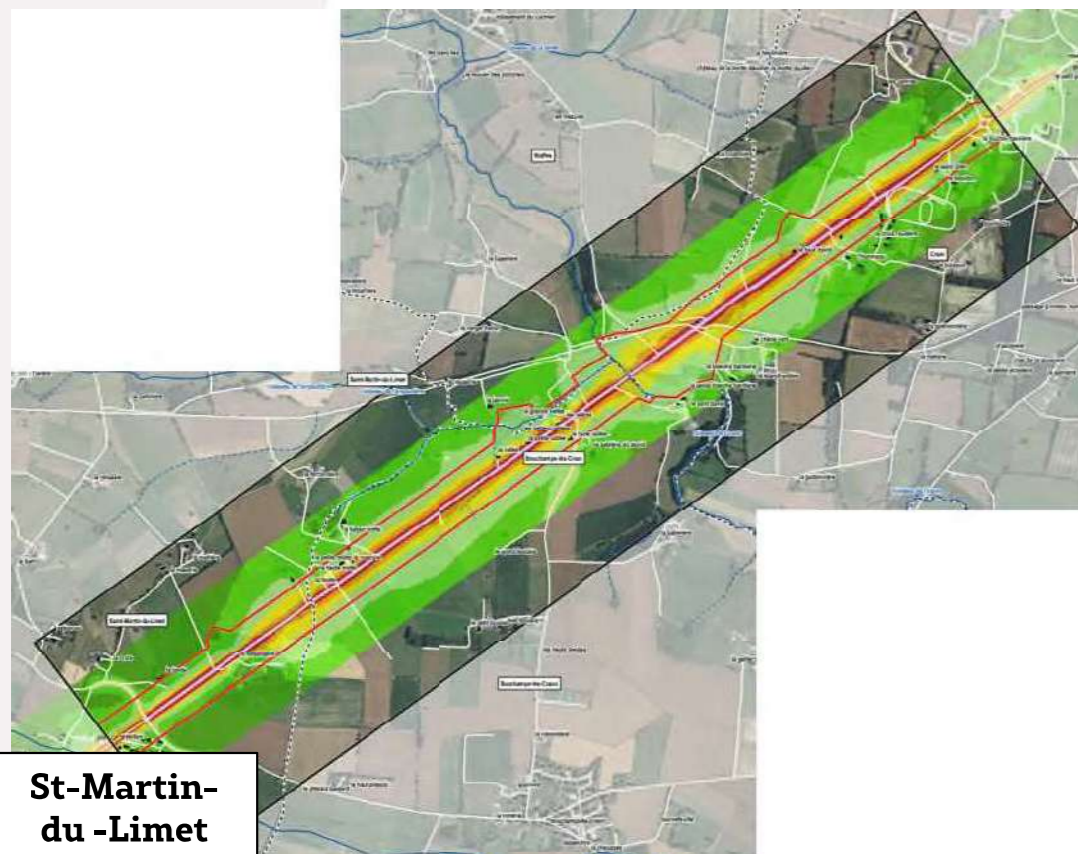
Se repérer grâce à l'échelle du bruit

Craon



L'environnement sonore dans la zone d'étude dépend de sources sonores exclusivement liées aux infrastructures routières dont la principale est la RD771.

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



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 pollution 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 RD771 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 d'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 µg/m³.



Mesure de la qualité de l'air sur le mobilier urbain à proximité de la RD771



Enjeu **faible** pour ce projet.

Les enjeux du territoire

Un cadre de vie à préserver

L'aire d'étude s'insère dans la sous-unité paysagère « Le Bocage du Haut Anjou » avec pour principales caractéristiques : un grand plateau bocager faiblement ondulé et irrigué par un réseau hydrographique autour de la Mayenne et de ses affluents dont l'Oudon.

Etant un élément identitaire, 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 (SCE)

Pour les deux sections nord et sud, des co-visibilités avec la RD 771 sont possibles depuis certaines habitations et activités riveraines.

De plus, des vues depuis le château de Craon sont également possibles sur le secteur nord du périmètre d'étude.



Enjeu **fort** pour ce projet !



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

- Prendre en compte les impacts de déblais/remblais sur le paysage
- Prendre en compte les nuisances sonores et la pollution atmosphérique
- Mettre en place des dispositifs de protection vis-à-vis du bruit sur les secteurs les plus touchés
- Prévoir la compatibilité avec le PLU de Craon révisé dans 3 ans



Des habitations ayant un accès et une vue directe sur la RD771 (Google maps 2023)

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. Seules les communes de Cossé le Vivien et de Craon sont régies par un PLU, les principales informations ressortant de ces PLU sont :

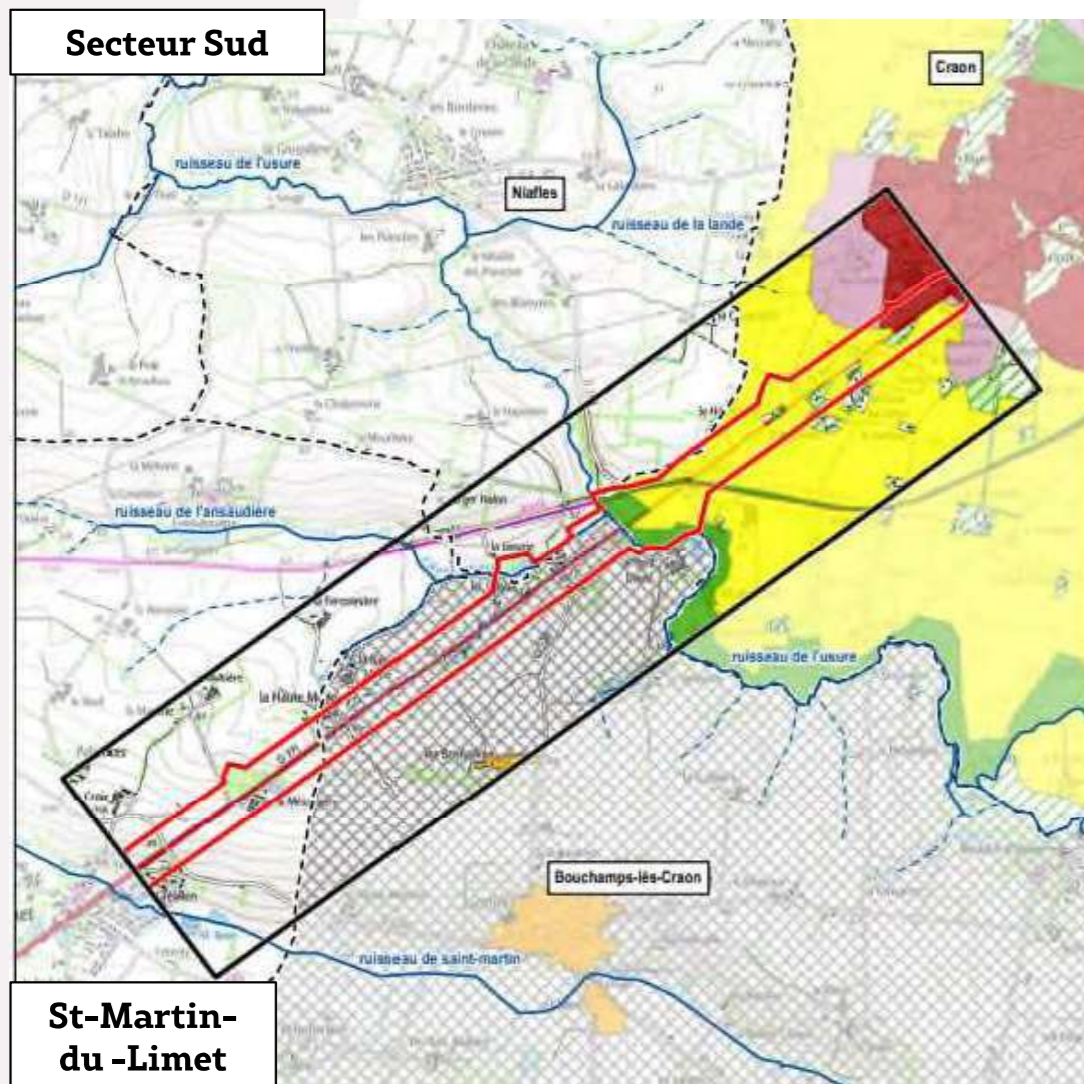
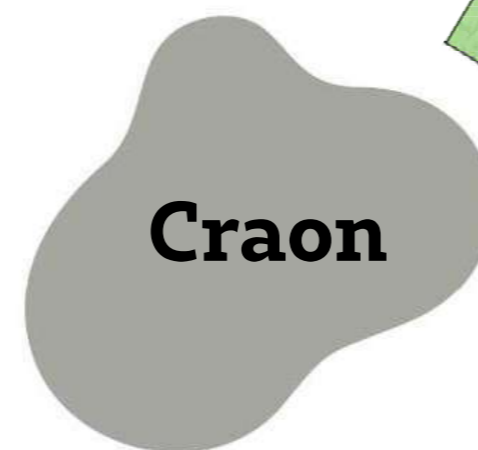
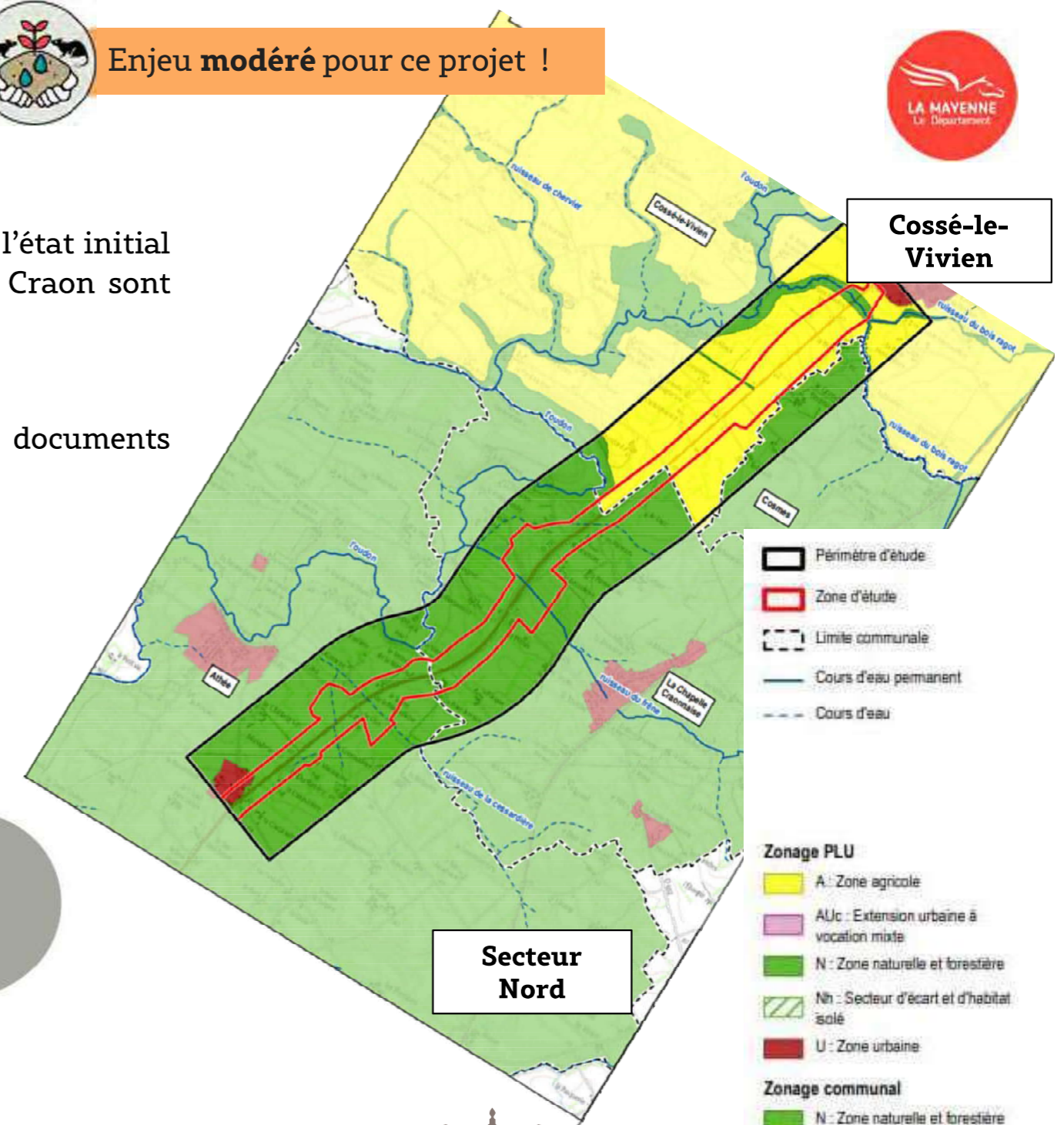
- Il n'existe aucune zone d'urbanisation future aux abords de la RD771.
- Aucun site archéologique connu à ce jour n'est identifié dans les documents d'urbanisme

Le site d'étude est traversé par plusieurs cours d'eau (L'Uzure, les ruisseaux des Perrines, de Denazé, de la Cessardière, du Bois Ragot et du Frêne) qui forment des trames bleues identifiées dans le SCOT du Pays de Craon.

En cas d'impact sur ces cours d'eau, il sera important de conditionner les ouvrages de sorte que ces continuums humides et écologiques ne soient pas rompus.



Enjeu **modéré** pour ce projet !



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 »



L'Uzure depuis la RD771 – Google maps

Les enjeux du territoire

Des enjeux environnementaux variés

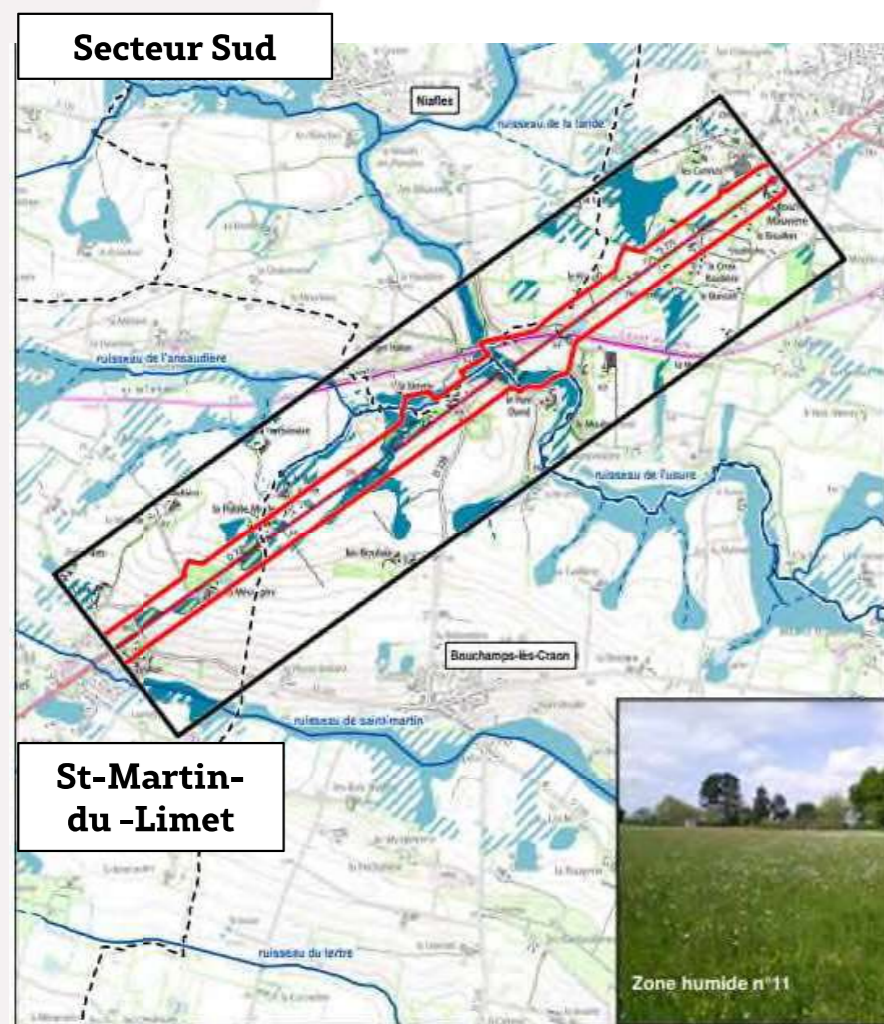
Les zones humides

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...). Même si ces zones humides présentent des fonctionnalités dégradées, elles font l'objet d'une protection réglementaire.

Les chiffres clés

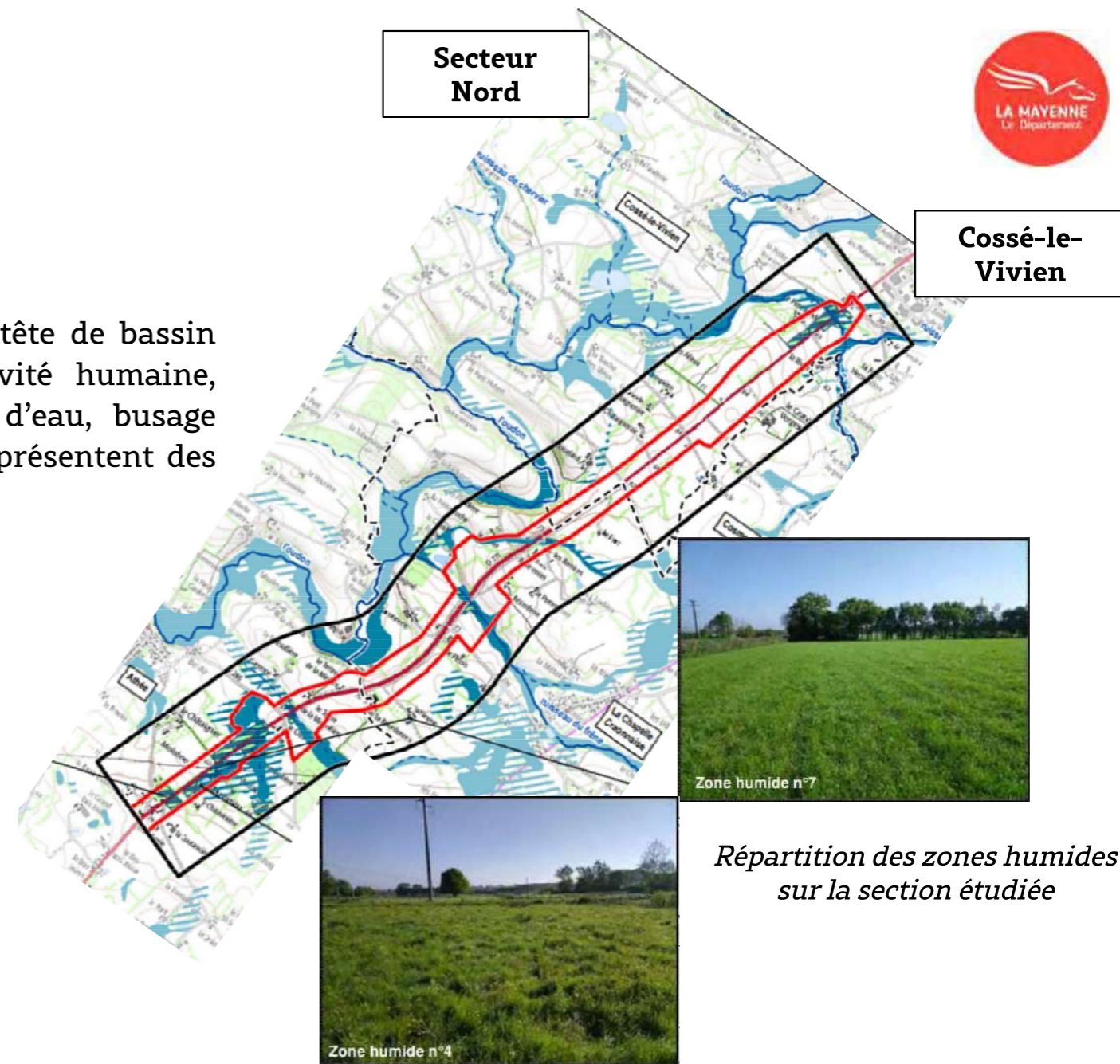
➔ 534 sondages réalisés dont 138 sondages caractéristiques de zones humides

➔ Une surface totale de **26,3 ha** et une quarantaine de zones humides réparties tout le long de la RD771



- Périmètre d'étude
- Zone d'étude
- Limite communale
- Cours d'eau permanent
- Cours d'eau intermittent
- Zones humides avérées délimitées par SCE
- Zones humides avérées (CD53)
- Zones humides probables (CD53) : Hydromorphie à vérifier

Craon



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 préserver les arbres existants et de favoriser la replantation de haies,
- De favoriser le fonctionnement écologique et hydraulique des milieux via des actions de restauration.

Répartition des zones humides sur la section étudiée



Enjeu fort pour ce projet !

Cossé-Le-Vivien
Renazé RD771



Les enjeux du territoire

Des enjeux environnementaux variés

Les espèces présentes sur le territoire ont été inventoriées grâce aux investigations faune-flore réalisées sur un cycle biologique annuel de juillet 2021 à août 2022.

La flore présente

Le site d'étude est principalement constitué de prairies mésophiles (sols frais à sec) et de cultures. Les milieux humides sont représentés par quelques mares, des prairies hygrophiles (sols très humides) ainsi qu'une mégaphorbiaie associée à un réseau de mares. 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'exploitation agricole et habitations.

D'après la réglementation en vigueur, il n'y a pas d'habitat à enjeu fort. Cependant, plusieurs habitats à enjeu modéré ont été identifiés sur le site d'étude : mégaphorbiaies, prairies humides, chênaie-charmaie, boisements humides et haies multistrates.



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



Enjeu **modéré** pour ce projet !



Chardonneret élégant, et Verdier d'Europe
(©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 64 espèces, dont dix représentant un enjeu environnemental modéré ou fort.

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, Alouette Lulu, Chardonneret élégant, Chevêche d'Athéna, Bouscarle de Cetti, Hirondelle rustique, Martin-Pêcheur d'Europe, Tarier pâtre, Verdier d'Europe, Tourterelle des bois.



Enjeu **fort** pour ce projet !

Amphibiens

Les espèces recensées sont toutes protégées en France. Le secteur nord riche de mares et d'habitats favorables, est le plus concerné. 4 espèces sont identifiées (uniquement 2 dans le secteur sud) et représentent des individus à responsabilité régionale modérée-élevée.

Le paysage local, constitué d'un milieu bocager, légèrement boisé, de mares communales et de zones humides, constitue de nombreux habitats favorables pour le développement des amphibiens.

Espèces à enjeu fort ou moyen : Crapaud épineux, Grenouille agile, Grenouille verte et triton palmé



Enjeu **modéré** pour ce projet !

X Cossé-Le-Vivien
9 Renazé RD771

Les enjeux du territoire

Des enjeux environnementaux variés

Reptiles



Enjeu **modéré** pour ce projet !

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

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

Espèces à enjeu moyen :



Couleuvre d'Esculape et Couleuvre helvétique (SCE)

Insectes

40 espèces ont été identifiées sur le site d'étude dont deux remarquables protégées : le Grand Capricorne et le Criquet des Roseaux. Il est recensé sur l'ensemble du site d'étude une quinzaine d'arbres colonisés par le grand capricorne (dont 7 sites accueillant une population active en 2022) et le criquet des roseaux a été aperçu au niveau d'un fossé dans le secteur « nord ».

Espèces à enjeu moyen et fort :



Grand Capricorne et Criquet des Roseaux (SCE, hors site)



Enjeu **fort** pour ce projet !



Enjeu **fort** pour ce projet !

Mammifères « non volants »

Trois espèces sont considérées à enjeu car leur état de conservation n'est pas bon :

- le Campagnol amphibie protégé et menacé d'extinction;
- l'écureuil roux et le hérisson d'Europe, protégés mais non menacés et caractérisés comme "sensibles au réseau routier ».



Deux espèces exotiques envahissantes sont présentes sur le site d'étude : le Ragondin et le Rat Musqué

Espèces à enjeu moyen et fort enjeux :



Hérisson d'Europe (©Pixabay – Trondmyhre4) et Ecureuil Roux / Campagnol amphibie

(©Wikimedia Commons – Peter Trimming, Michael Gäbler & Clément Bardot)

Chiroptères

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

Sur le site ou à proximité directe, 6 gîtes potentiels dans des bâtis et des arbres à cavités ont été recensés.

Espèces à enjeu moyen à fort ou fort : Pipistrelle commune, Barbastelle d'Europe, Grand Murin, Murin de Daubenton, Murin à oreilles échancrées, Sérotine commune.



Enjeu **fort** pour ce projet !



Les enjeux du territoire

Des enjeux environnementaux variés



Enjeu fort pour ce projet !



Sur les secteurs nord et sud, des enjeux environnementaux modérés à forts sont présents. Ils seront à prendre en considération et des mesures d'évitement, de protection, de réduction des impacts et de compensation seront à envisager.

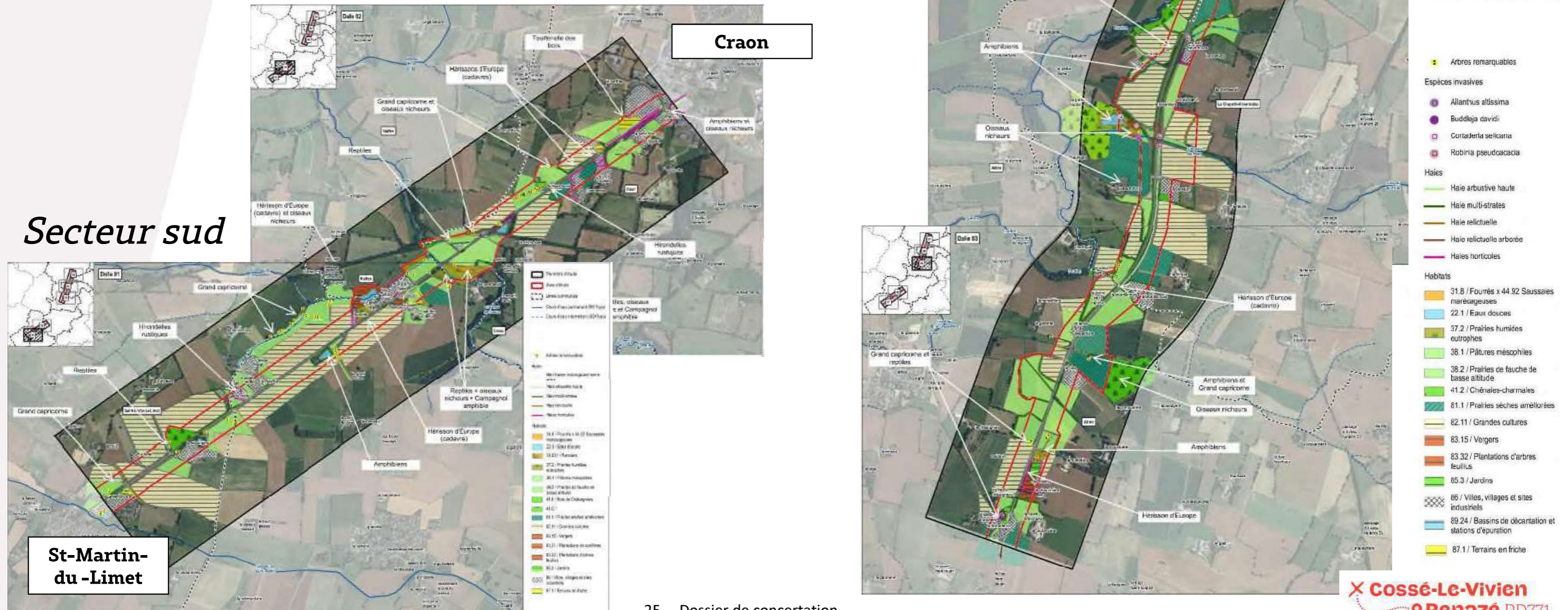
Cossé-le-Vivien

Secteur nord

Craon

Secteur sud

St-Martin-du-Limet



Les enjeux du territoire

Les enjeux agricoles : pilier de l'économie

Le territoire du Pays de Craon a une activité agricole importante, qui avec l'industrie agro-alimentaire, constitue une part prédominante de l'activité économique locale. Le territoire comptait 891 exploitations agricoles en 2020. Plus de 53 000 hectares sont cultivés en céréales, oléagineux ou en prairie (pâturage, fauche ...). On recense également de nombreuses productions laitières, porcines et de volaille.

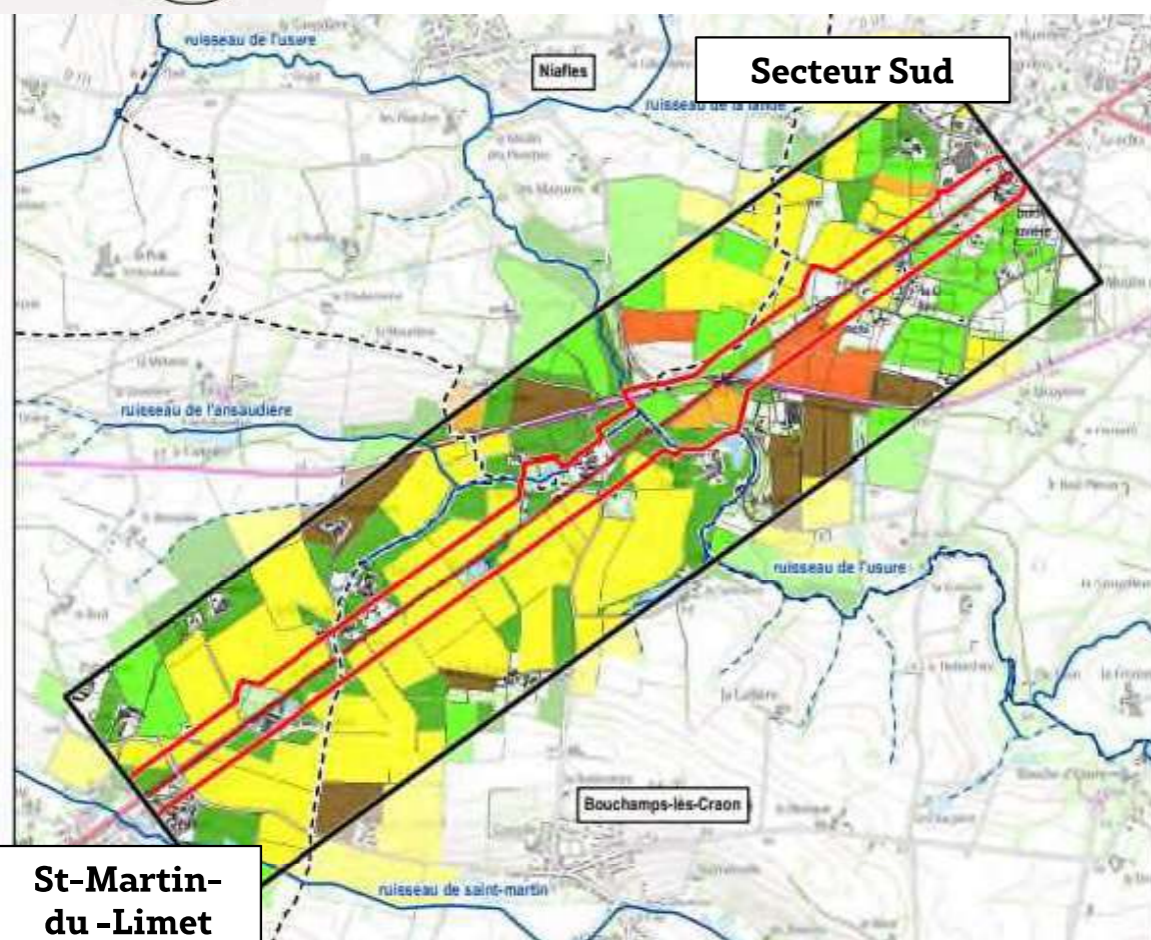


L'élevage bovin est dominant en lien avec l'implantation d'acteurs majeurs de la filière laitière sur le département (Lactalis, Agrial, CLEP&S, etc.).

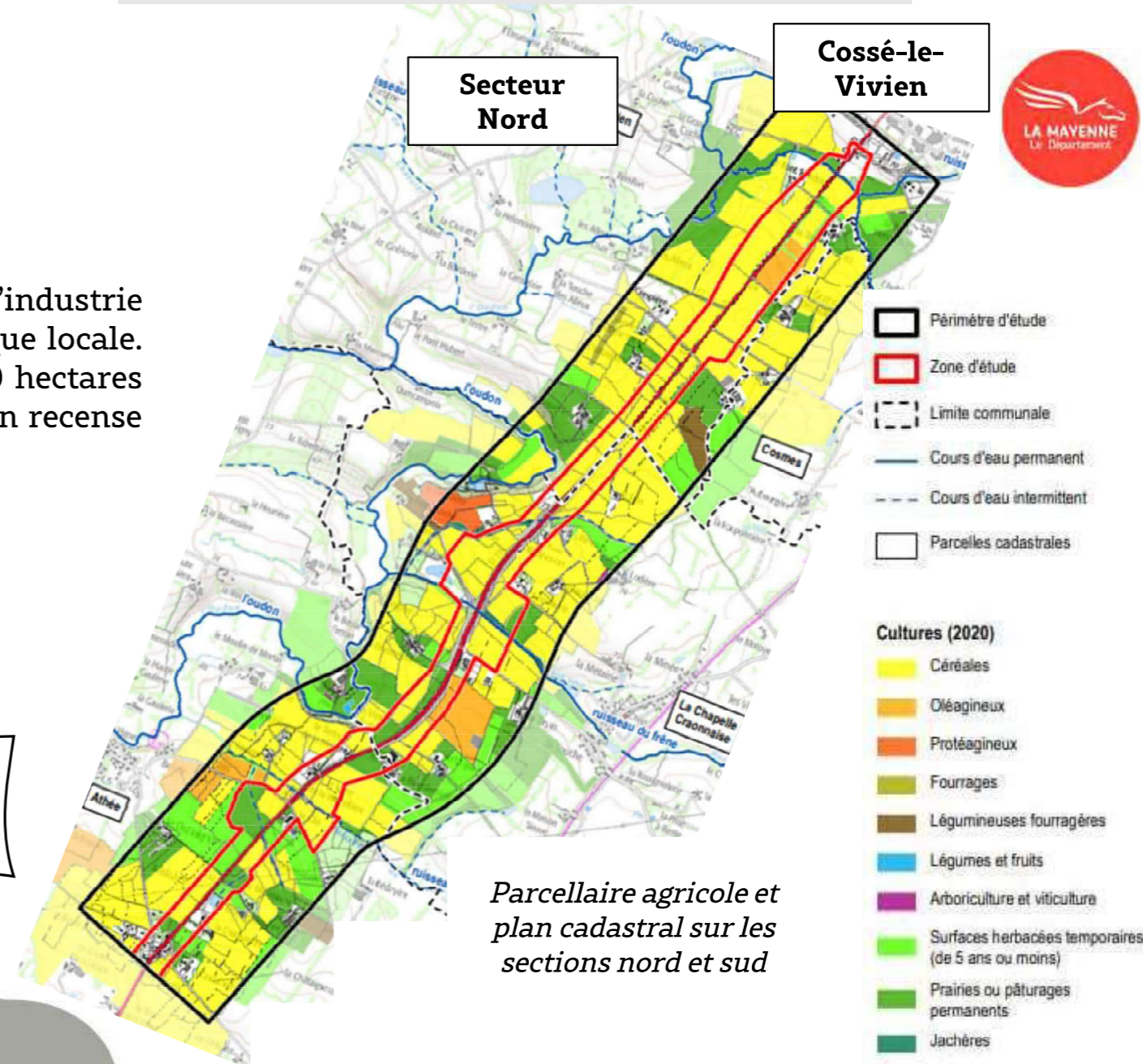
Depuis 2010, on observe une **diminution de nombre d'exploitations agricoles** et une augmentation de la SAU moyenne par exploitation.



Enjeu **fort** pour ce projet !



Craon



Parcelle agricole et plan cadastral sur les sections nord et sud



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

- De faciliter et sécuriser l'accès aux parcelles et entre parcelles pour les exploitants
- De réduire au maximum la consommation de terres agricoles.
- De sécuriser les dépassements des engins agricoles le long du linéaire
- Avoir des dessertes avec des largeurs suffisantes.

Les enjeux du territoire

Les enjeux agricoles : pilier de l'économie

A lui seul, le secteur d'étude comprend :

- 40 exploitations agricoles (20 en secteur « nord » et 20 en secteur « sud »),
- Deux types d'exploitation principaux :
 - La polyculture
 - L'élevage bovin (production laitière et de viande)



La grande majorité des parcelles sont exploitées en grandes cultures et à moindre mesure en prairies permanentes. Les trois grandes catégories de cultures sont le maïs grain et ensilage, le blé tendre d'hiver et les prairies temporaires.



Enjeu **fort** pour ce projet !

Parcelles et agriculteurs exploitants sur les sections nord et sud

Secteur Sud

St-Martin-du-Limet

Cossé-le-Vivien

Secteur Nord

Craon

Agriculture et RD771

Les exploitants sont confrontés aux difficultés de circulation et de desserte avec la traversée et l'emprunt de la RD771. En effet cette dernière a un usage important du fait des parcelles situées de part et d'autre de la RD771, mais également des nombreux accès aux parcelles depuis cette route ou du besoin d'accéder à d'autres parcelles situées sur d'autres communes.

Les enjeux du territoire

Synthèse des principaux enjeux



Mobilités

Le diagnostic identifie la RD771 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 remonter la problématique de quelques carrefours dangereux, la présence de véhicules agricoles sur la voie. Une réduction de la vitesse a été souhaitée.



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 riverains (maintien des masques végétaux, prise en compte des nuisances acoustiques et des impacts des déblais/remblais sur le paysage).

Le diagnostic démontre une volonté de stimuler l'activité économique.



Agriculture

Le diagnostic a mis en évidence les difficultés de circulation et d'accès aux parcelles 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.



Environnementaux Sol, faune, flore et zones humides

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 de la préservation des espèces locales flore/faune et des zones humides. Également la volonté de préserver les arbres existants et de replanter des haies. Les enjeux d'imperméabilisation, de fonctionnement hydraulique et de changement climatique ont été mis en avant.



Economie et société

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

La concertation a permis de mettre un point de vigilance sur l'économie agricole : une dynamique à préserver.

Le processus d'élaboration des variantes



Elaboration des variantes



Le processus d'élaboration des variantes

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, améliorer la fluidité du trafic et l'accessibilité et répondre au développement économique 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, et d'aboutir à l'identification des secteurs à retenir pour l'aménagement de la RD 771.

Première phase de concertation

Suite à la réalisation sur une année de l'état initial, une première phase de concertation s'est tenue le 30 novembre et le 1er décembre 2022. Les principaux axes qui ont été retenus pour la définition des variantes sont les suivants :

- ➔ **Mobilité** : Développer les mobilités douces et les transports en commun. Faciliter un accès facilité à la voie verte existante et aménager une aire de covoiturage.
- ➔ **Sécurité** : Réduire la vitesse et sécuriser les carrefours dangereux identifiés.
- ➔ **Cadre de vie** : Prendre en compte les nuisances sonores, la pollution atmosphérique ainsi que les impacts de déblais/remblais sur le paysage.
- ➔ **Enjeux agricoles** : Préserver les terres agricoles et prévoir la redistribution des terres si l'axe est coupé.
- ➔ **Environnement** : Préservation des nombreux plans d'eau, passages à faune et espèces locales faune/flore. Préserver les arbres existants et replanter des haies. Réduire l'imperméabilisation et préserver le fonctionnement hydraulique.

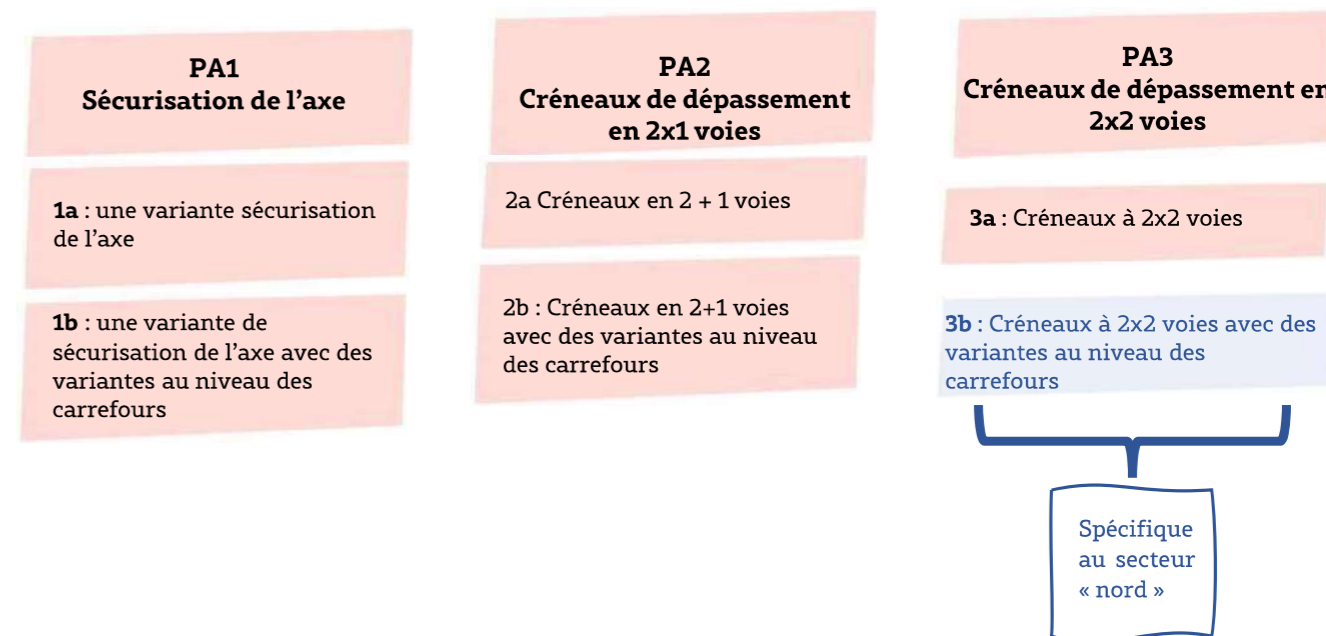
Deuxième phase de concertation

Le deuxième temps a consisté à élaborer des variantes à partir des partis d'aménagements retravaillés suite aux conclusions de l'état initial et à la synthèse de la première phase de concertation le 30 novembre et 1^{er} décembre 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
- PA3- Créneaux de dépassement en 2x2 voies

Au total, il a été retenu **11 variantes (5 sur le secteur sud et 6 sur le secteur nord)** qui ont été soumises à une deuxième phase de concertation toujours sous forme d'ateliers qui se sont déroulés les 3, 4, 18 et 19 octobre 2023.



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

Elaboration des variantes

Zoom sur les partis d'aménagement



PA1 – Sécurisation de l'axe

Il est conservé une **2 voies bidirectionnelle sans séparateur central, 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.



Retour des ateliers

Commentaires relatifs
au secteur « nord »

- Développer le réseau ferré
- Faire une piste cyclable en Site Propre (sécurisé et dédiée) + raccordement vers Athée/la Chapelle Craonnaise (RD286) et plutôt au Sud
- Faire 1 tourne à gauche pour le carrefour le Clos (Athée/Denazé)
- Faire 1 tourne à gauche à la Brancherie au lieu d'1 giratoire (proposition de variantes par les riverains)
- Sécuriser arrêt de car de la Brancherie au carrefour de la Chapelle
- Supprimer le stop au niveau la Grande Châtaigneraie, la Lande et mettre un cédez le passage
- Desserte à prolonger jusqu'au giratoire de Cossé. Sud Rocate de Cossé en liaison avec la route des Hersoullière
- Site de la petite Hersouillère et la rivière à raccorder de façon sécurisée ainsi que les accès aux parcelles le Petit Pont Randou
- Aménager officiellement l'aire de covoiturage carrefour du Plessis

1a : une variante de sécurisation de l'axe

1b : une variante de sécurisation de l'axe avec des variantes au niveau des carrefours



La variante A du scénario PA1 recueille le plus d'avis favorables.

Commentaires relatifs
au secteur « sud »

- Prolonger la voie de desserte entre la Lande et le giratoire à Saint Martin le long de la RD771
- Aménager un tourne-à-gauche à la Motte
- Aménager un itinéraire cyclable plus direct et continu pour inciter son usage
- Prévoir des accotements plus larges pour les engins agricoles sur la RD existante plutôt que des voies parallèles

Elaboration des variantes

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.

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.



Retour des ateliers

Commentaires relatifs
au secteur « nord »

- Faire passer la voie cyclable plutôt à l'Est avec des connexions avec la voie verte
- Faire une traversée vélo par un tunnel au niveau du Clos
- Mettre plutôt des glissières que des terres pleins béton pour la faune (petite)
- Prévoir une aire de covoiturage au niveau du carrefour de la Chapelle
- Prévoir un giratoire au carrefour de la Chapelle
- En sortie du giratoire du contournement de Cossé vers Craon : intégrer un créneau de dépassement pour doubler les PL
- Demande de voie de desserte entre le Vivier et la Chataigneraie
- Demande de préserver le chemin existant entre le vieux Tertre et le Tertre de la Marsollière
- Demande d'une voie de desserte entre Le Clos et la route de la Chapelle

2a : Créneaux en 2 + 1 voies

2b : Créneaux en 2+1 voies avec des variantes au niveau des carrefours



Les deux variantes du scénario d'aménagement PA2 recueillent le plus d'avis défavorables

Commentaires relatifs
au secteur « sud »

- Tourne-à-gauche au niveau de la Vallée suffisant
- Prolonger la voie de desserte entre la Lande et le giratoire à Saint Martin
- Ne pas contourner le bois de la Mésangère : aller tout droit le long de la RD771
- Proposer une piste cyclable plus directe et sécurisée
- Alerte sur le fait que la RD771 est utilisée par les convois exceptionnels (identifié à l'échelle nationale sur l'itinéraire Saint-Nazaire > Normandie)

Elaboration des variantes

Zoom sur les partis d'aménagement

PA3 – Créneaux de dépassement 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 écrêtement ponctuel est réalisé sur le profil en long. Des points d'échange sécurisés sont aménagés via des carrefours giratoires ainsi que des voies de rétablissement de la voirie locale et de desserte du bâti regroupés aux points d'accès sécurisés. Ces changements opèrent une réduction du nombre d'accès directs aux parcelles agricoles.



3a : Créneaux à 2x2 voies

3b : Créneaux à 2x2 voies avec des variantes au niveau des carrefours



Les deux variantes du scénario d'aménagement PA3 recueillent des avis défavorables pour les deux variantes.



Retour des ateliers

Commentaires relatifs
au secteur « nord »

- Accès de la piste cyclable vers la voie verte
- Prolonger la piste cyclable vers Athée et vers la Chapelle Craonnaise
- Tourne à gauche préférable au Clos
- Réinterroger d'autres mobilités : place des transports collectifs entre autres
- Desserte à prolonger jusqu'au Giratoire Sud de Cossé

Commentaires relatifs
au secteur « sud »

- Prolonger la voie de desserte entre la Lande et le giratoire à Saint Martin
- Ne pas contourner le bois de la Mésangère : continuer l'accès direct vers le giratoire de Saint-Martin
- Création d'une piste cyclable plus directe (pas de détour par la voie verte) avec passerelle sur l'Uzure pour permettre une incitation plus forte (temps de parcours plus court)
- Mise en place d'une aire de covoiturage plutôt côté Craon ou Saint-Martin
- Desserte des Transports Collectifs et Scolaires non-représentée : de nombreux enfants dans les principaux lieux-dits.

Elaboration des variantes



Les variantes redessinées

Suite aux ateliers de concertation d'octobre 2023, les variantes présentées dans le présent dossier de concertation ont été retravaillées en liant à la fois les retours faits par les participants aux ateliers, la faisabilité opérationnelle et la volonté politique d'aménager le territoire. Il a alors été imaginé **4 variantes par secteur** nommées A, B, C, D issues des trois premiers partis d'aménagement.

Secteur nord

- Variante A : sécurisation des carrefours
- Variante B : sécurisation des carrefours et regroupement des accès
- Variante C : sécurisation des carrefours, regroupement des accès et créneaux 2+1 voie
- Variante D : sécurisation des carrefours, regroupement des accès et créneaux 2+1 voies + créneau 2x2 voies

Secteur sud

- Variante A : sécurisation des carrefours
- Variante B : sécurisation des carrefours et regroupement des accès
- Variante C : sécurisation des carrefours + suppression des accès directs + créneaux 2+1 voies
- Variante D : sécurisation des carrefours + suppression des accès directs + créneaux 2+1 voies + créneau 2x2 voies

Le processus de choix



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

Ateliers de concertation
11 variantes en octobre 2023
Secteur nord : (1a, 1b, 2a, 2b, 3a, 3b)
Secteur sud : (1a, 1b, 2a, 2b, 3a)

Composition de 4 nouvelles variantes (A, B, C, D) pour chacun des secteurs

**Tracé et analyse multicritère de ces 4 variantes :
Validation en COFIL le 18 mars 2024**

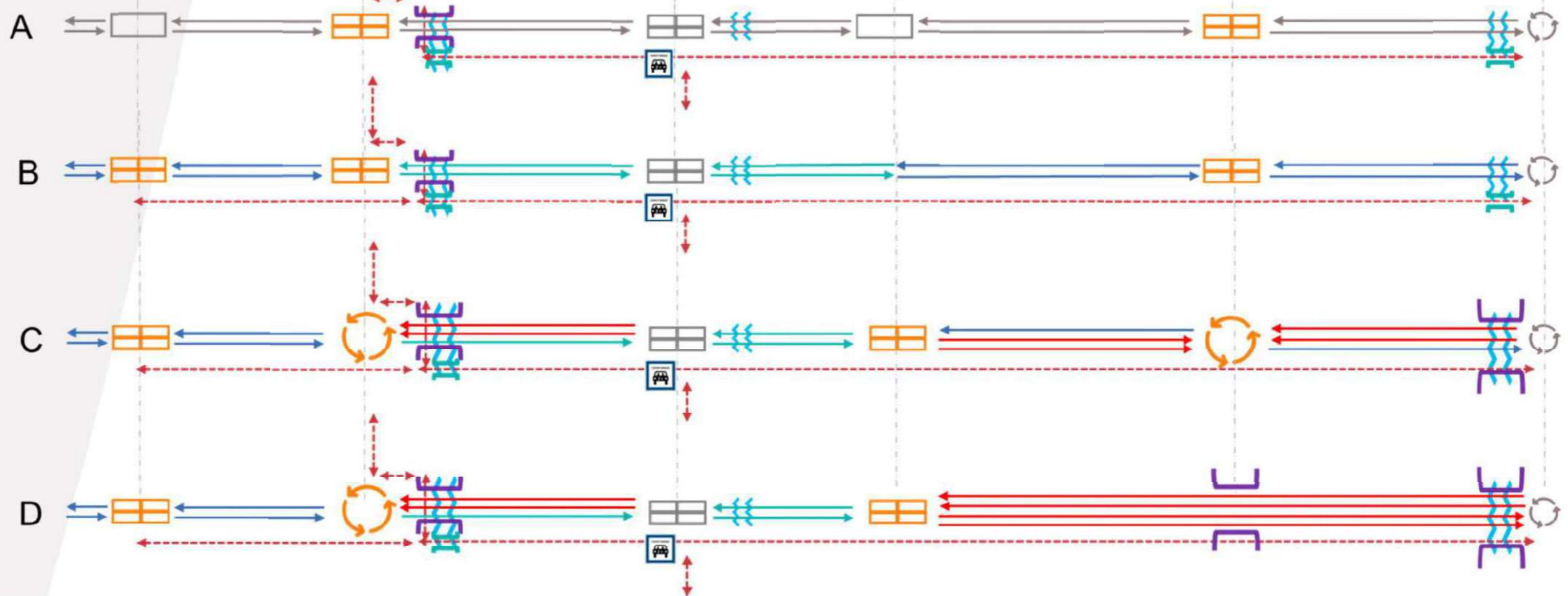
Réunion publique le 18 avril 2024, dossier de concertation et registres

**Bilan
Choix de la variante retenue**

Les variantes soumises à la concertation Secteur Nord

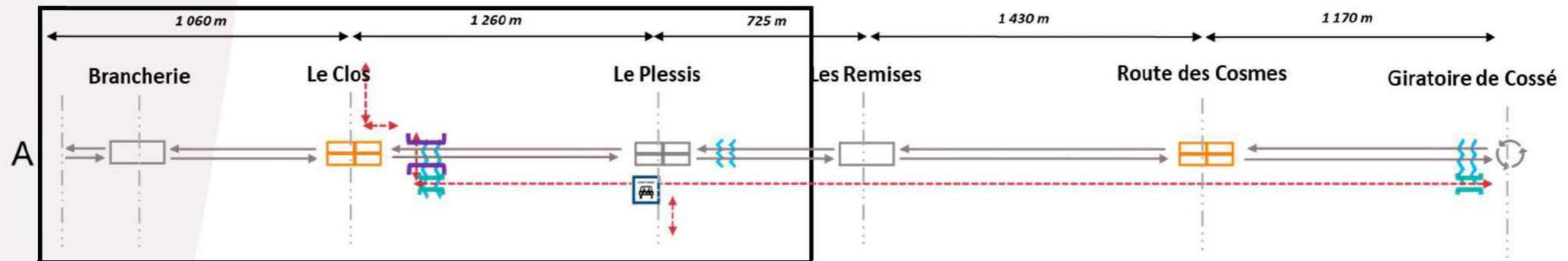


Proposition des variantes retenues suite aux ateliers – Secteur nord



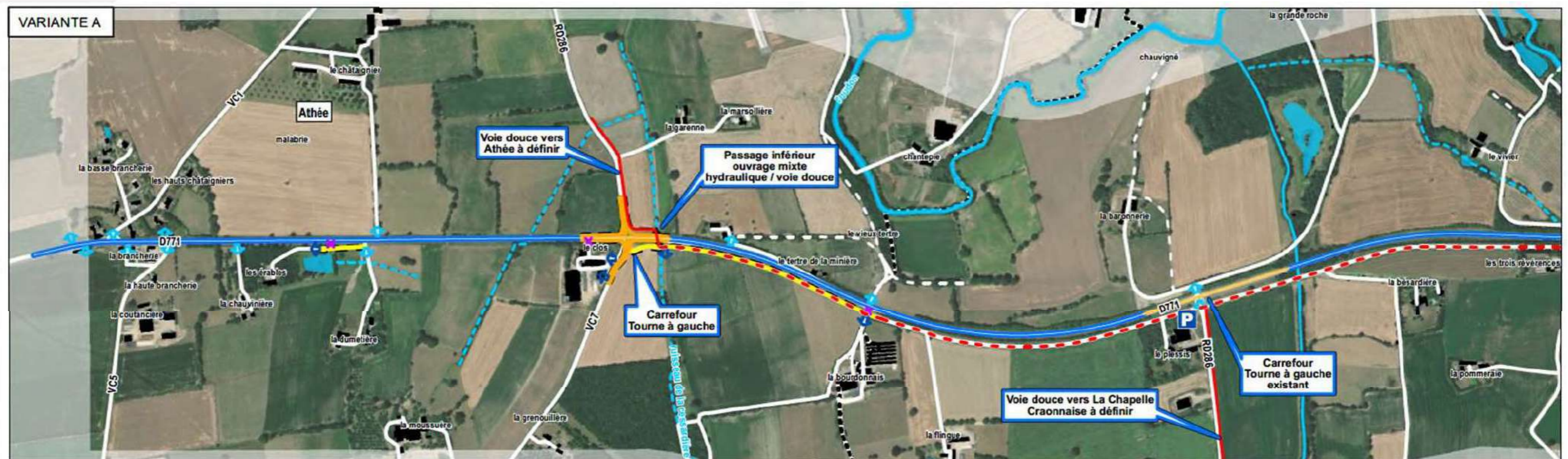
LEGENDE :			
Voie existante avec accès direct	Créneau de dépassement	Carrefour simple aménagé	Carrefour giratoire existant
Voie existante sans accès direct	Voie verte	Tourne à Gauche existant	Carrefour giratoire à créer
Voie avec bande médiane axiale	Itinéraire cyclable	Tourne à Gauche à créer	Passerelle modes doux
			Ouvrage d'art
			Aire de covoiturage

Secteur Nord - Variante A : Bidirectionnelle avec sécurisation des carrefours

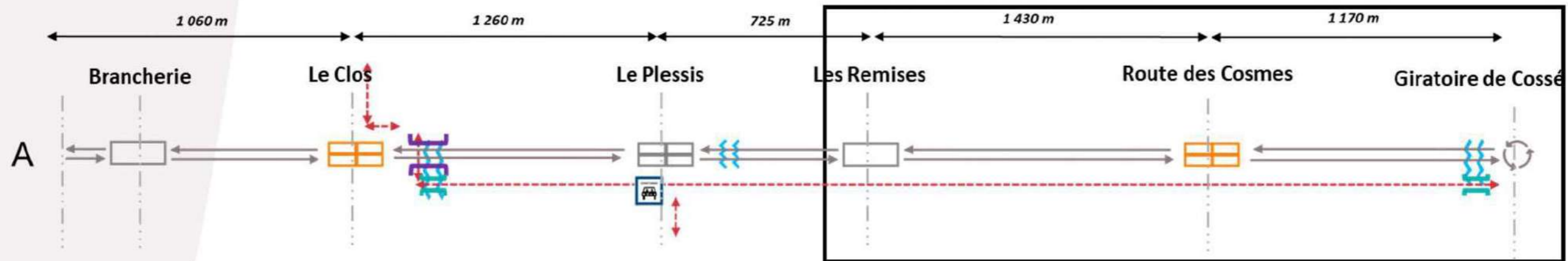


Variante A : sécurisation des carrefours

- **Voies** : voiries existantes maintenues avec écrêtement ponctuel pour améliorer la visibilité
- **Echanges** : sécurisation en **Tourne-à-Gauche**, sauf **Brancherie et Remises conservés**
- **Accès riverains / parcelles** : maintien des accès directs sauf aux abords route de Cosmes
- **Modes doux** : itinéraire cyclable **continu à l'Est** (via ancienne RN171) + connexion vers Chapelle-Craonnaise + connexion vers Athée

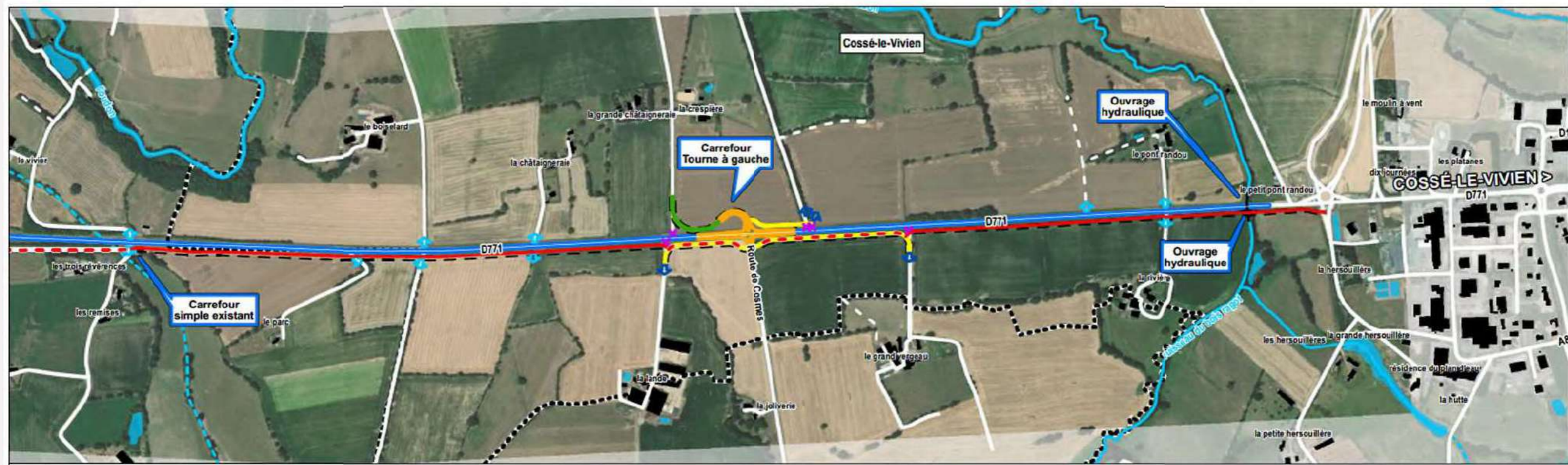


Secteur Nord - Variante A : Bidirectionnelle avec sécurisation des carrefours

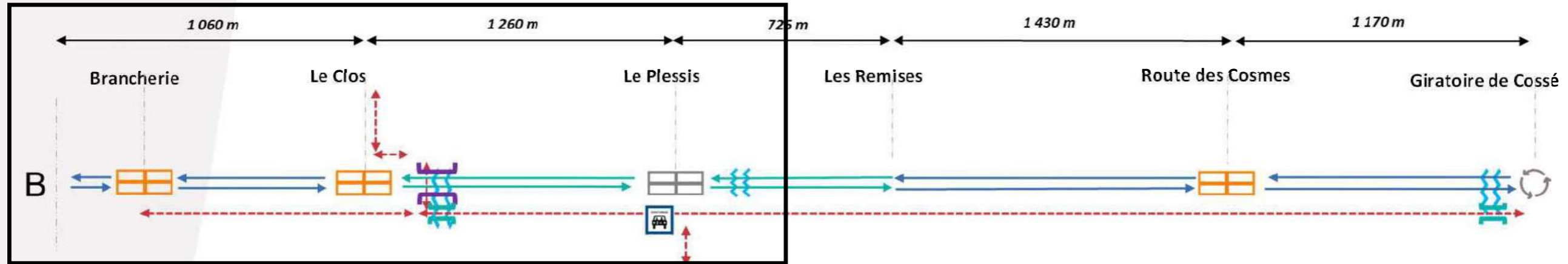


Variante A : sécurisation des carrefours

- **Voies** : voiries existantes maintenues avec écrêtement ponctuel pour améliorer la visibilité
- **Echanges** : sécurisation en **Tourne-à-Gauche**, sauf **Brancherie et Remises conservés**
- **Accès riverains / parcelles** : maintien des accès directs sauf aux abords route de Cosmes
- **Modes doux** : itinéraire cyclable **continu à l'Est** (via ancienne RN171) + connexion vers Chapelle-Craonnaise + connexion vers Athée

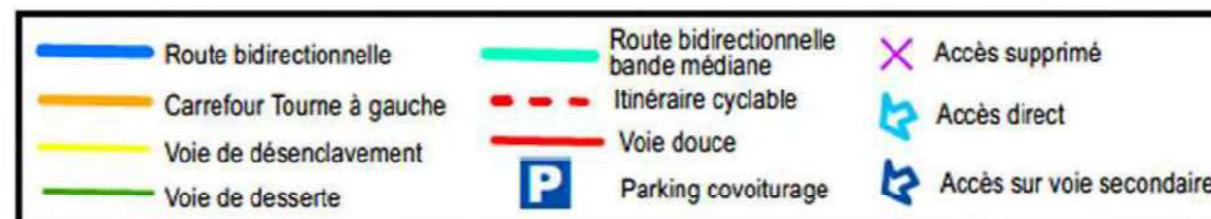
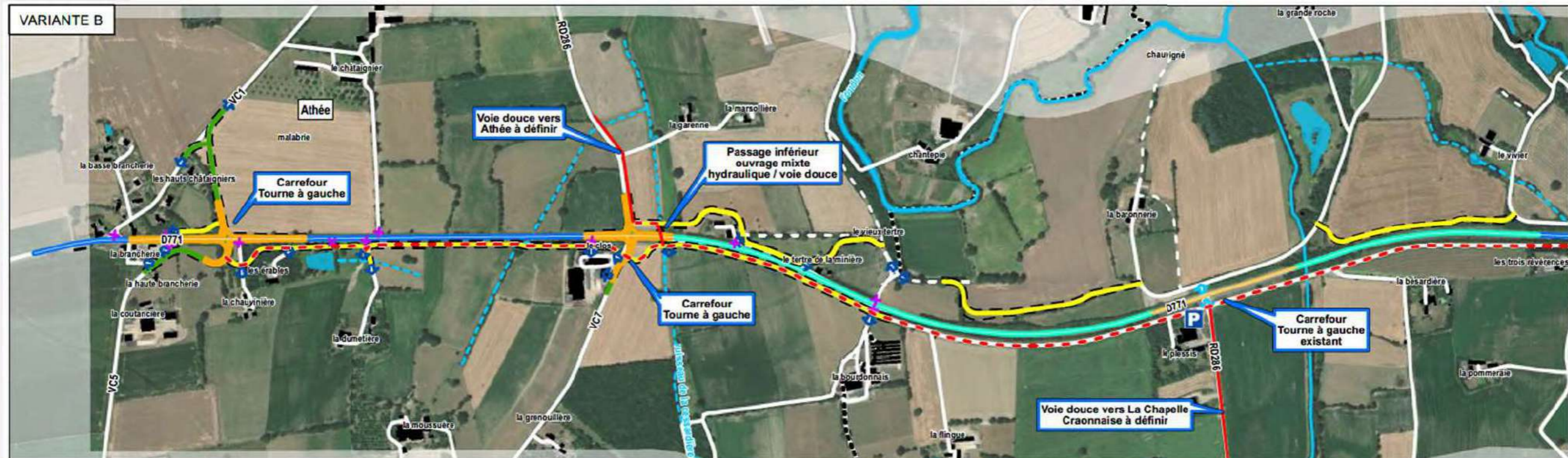


Secteur Nord – variante B : Bidirectionnelle avec suppression des accès directs

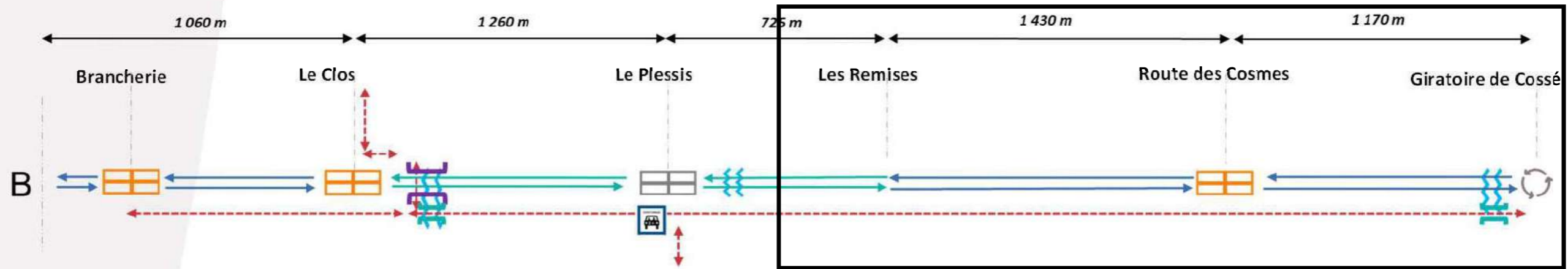


Variante B : sécurisation des carrefours et regroupement des accès

- **Voies** : **bande médiane équipée (BME)** entre Le Clos et les Remises (renforcement de l'interdiction de dépasser) + écrêtement avant et après route de Cosmes
- **Echanges** : sécurisation en **Tourne-à-Gauche**
- **Accès riverains / parcelles** : **suppression de l'ensemble des accès directs**
- **Modes doux** : itinéraire cyclable continu à l'Est (via ancienne RN171) + connexion vers Chapelle-Craonnaise (voie douce en parallèle RD286) + connexion vers Athée

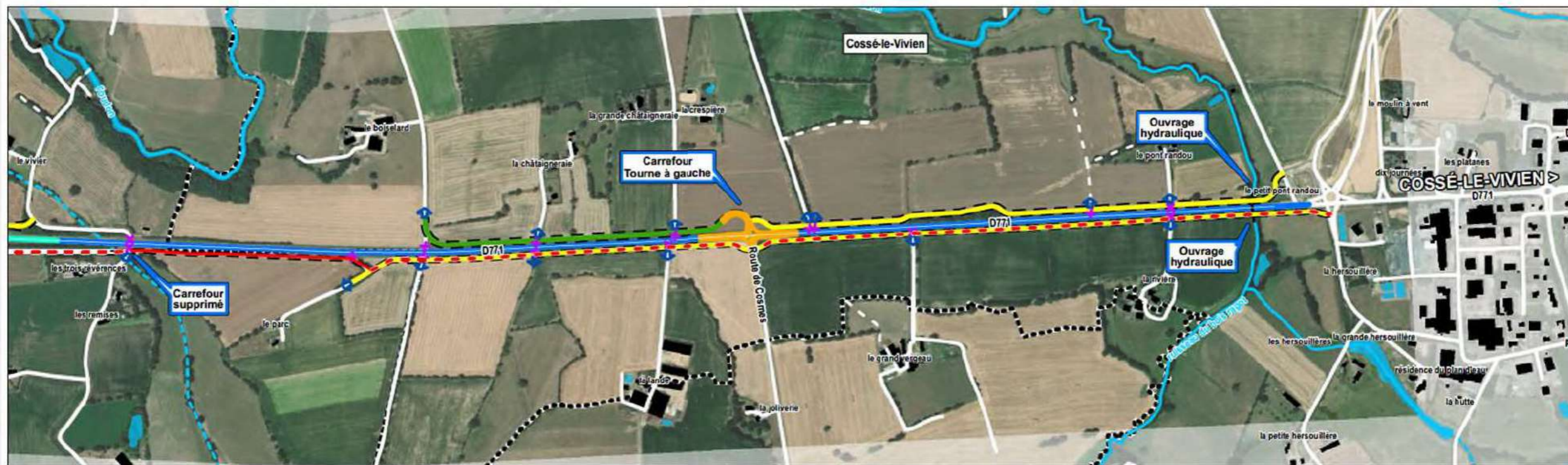


Secteur Nord – variante B : Bidirectionnelle avec suppression des accès directs

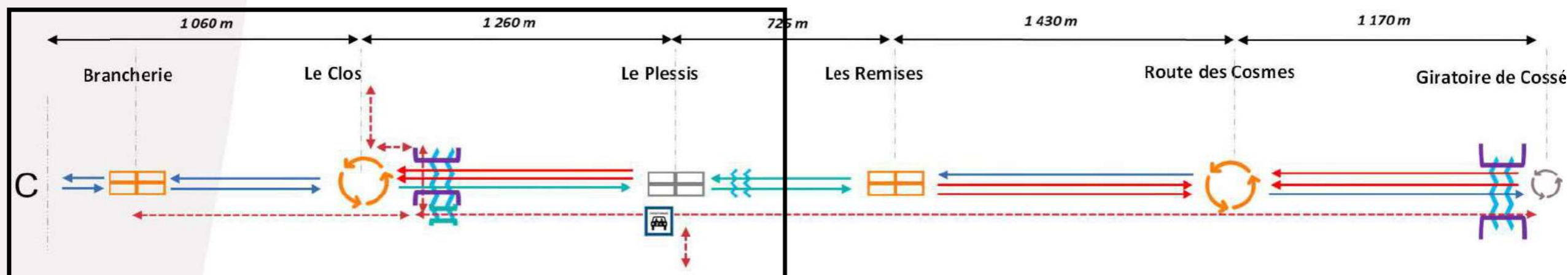


Variante B : sécurisation des carrefours et regroupement des accès

- **Voies** : bande médiane équipée (BME) entre Le Clos et les Remises (renforcement de l'interdiction de dépasser) + écrêtement avant et après route de Cosmes
- **Echanges** : sécurisation en **Tourne-à-Gauche**
- **Accès riverains / parcelles** : suppression de l'ensemble des accès directs
- **Modes doux** : itinéraire cyclable continu à l'Est (via ancienne RN171) + connexion vers Chapelle-Craonnaise (voie douce en parallèle RD286) + connexion vers Athée

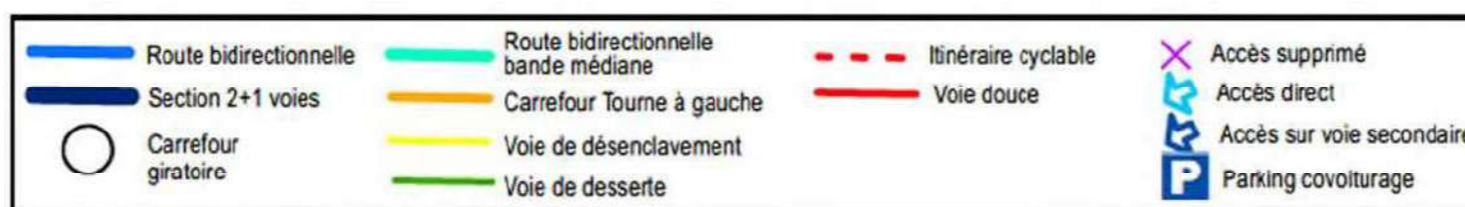


Secteur Nord – variante C : Bidirectionnelle avec créneaux 2+1 voies

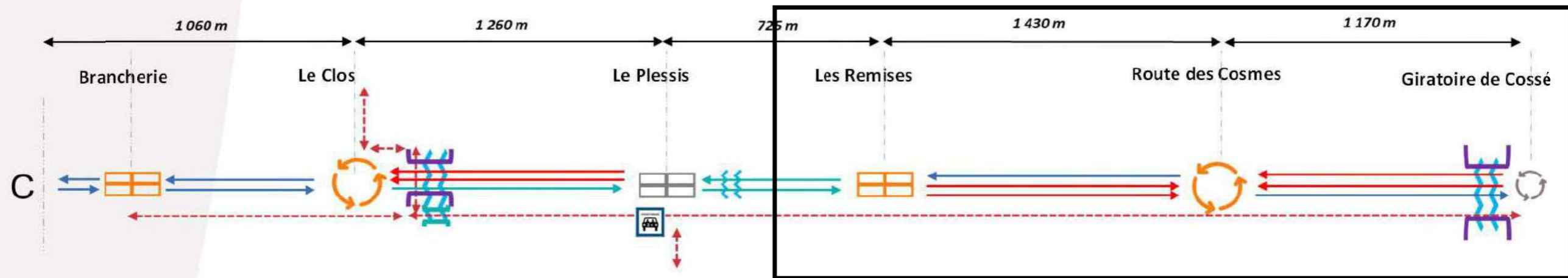


Variante C : sécurisation des carrefours, regroupement des accès et créneaux 2+1 voies

- **Voies** : créneaux 2+1 dans chaque sens entre **Les Remises > Route de Comes** et **Giratoire de Cossé > Rte de Cosmes + Le Plessis > Le Clos** et **BME** entre Le Plessis et les Remises
- **Echanges** : sécurisation en **Tourne-à-Gauche + giratoires au Clos et Route de Cosmes**
- **Accès riverains / parcelles** : **suppression de l'ensemble des accès directs**
- **Modes doux** : itinéraire cyclable continu à l'Est (via ancienne RN171) + connexion vers Chapelle-Craonnaise ((via chemin existant) + connexion vers Athée

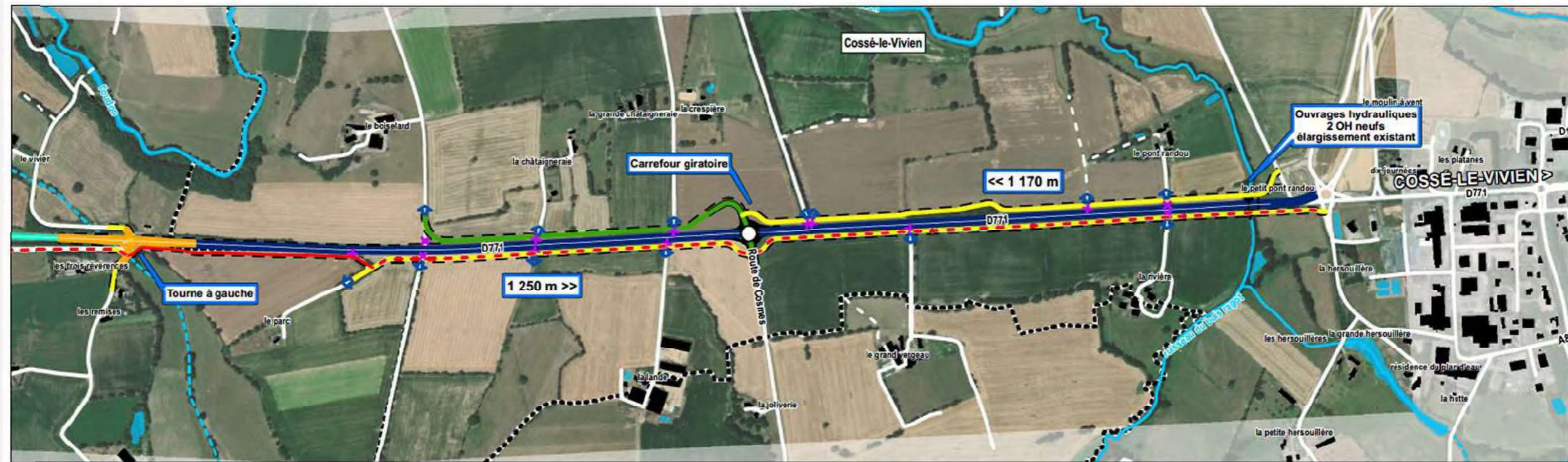


Secteur Nord – variante C : Bidirectionnelle avec créneaux 2+1 voies

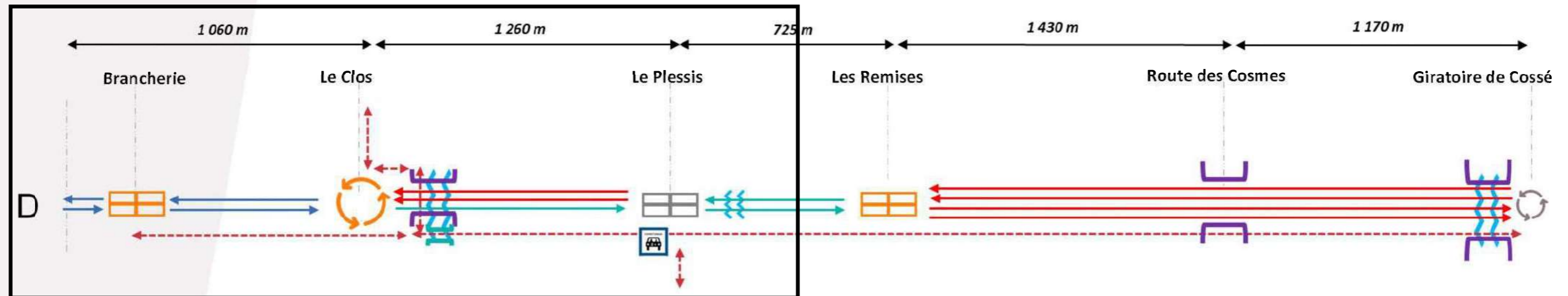


Variante C : sécurisation des carrefours, regroupement des accès et créneaux 2+1 voies

- **Voies** : créneaux 2+1 dans chaque sens entre **Les Remises > Route de Comes** et **Giratoire de Cossé > Rte de Cosmes + Le Plessis > Le Clos** et **BME** entre Le Plessis et les Remises
- **Echanges** : sécurisation en **Tourne-à-Gauche** + **giratoires au Clos et Route de Cosmes**
- **Accès riverains / parcelles** : **suppression de l'ensemble des accès directs**
- **Modes doux** : itinéraire cyclable continu à l'Est (via ancienne RN171) + connexion vers Chapelle-Craonnaise ((via chemin existant) + connexion vers Athée

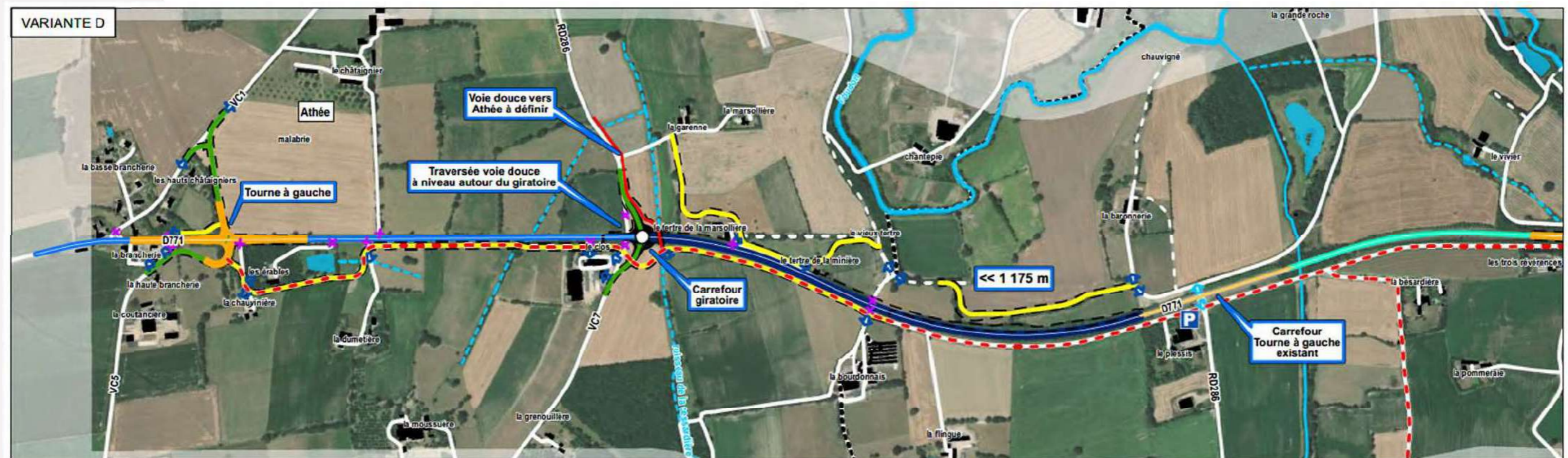


Secteur Nord - variante D : Bidirectionnelle avec créneau 2x2 voies



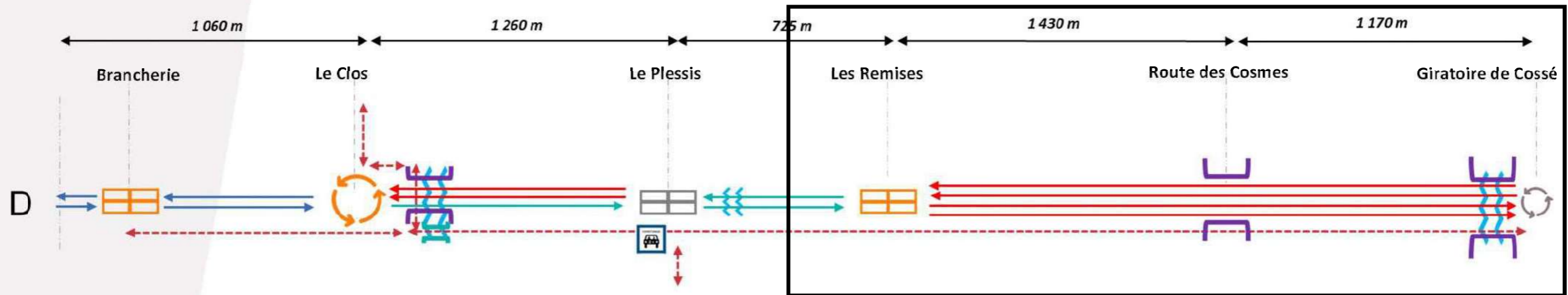
Variante D : sécurisation des carrefours, regroupement des accès et créneaux 2x2 voies

- **Voies** : créneaux 2+1 Le **Plessis > Le Clos**, créneau 2x2 entre les **Remises et de giratoire de Cossé et BME** entre Le Plessis et les Remises
- **Echanges** : sécurisation en **Tourne-à-Gauche** + **giratoires au Clos et Route de Cosmes**
- **Accès riverains / parcelles** : **suppression de l'ensemble des accès directs**
- **Modes doux** : itinéraire cyclable continu à l'Est (via ancienne RN171) + connexion vers Chapelle-Craonnaise ((via chemin existant) + connexion vers Athée



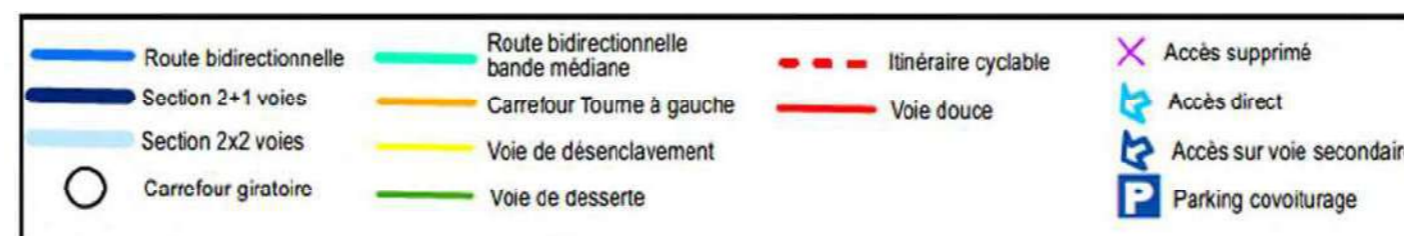
Route bidirectionnelle	Route bidirectionnelle bande médiane	Itinéraire cyclable	Accès supprimé
Section 2+1 voies	Carrefour Tourne à gauche	Voie douce	Accès direct
Section 2x2 voies	Voie de désenclavement		Accès sur voie secondaire
Carrefour giratoire	Voie de desserte		Parking covoiturage

Secteur Nord - variante D : Bidirectionnelle avec créneau 2x2 voies



Variante D : sécurisation des carrefours, regroupement des accès et créneaux 2x2 voies

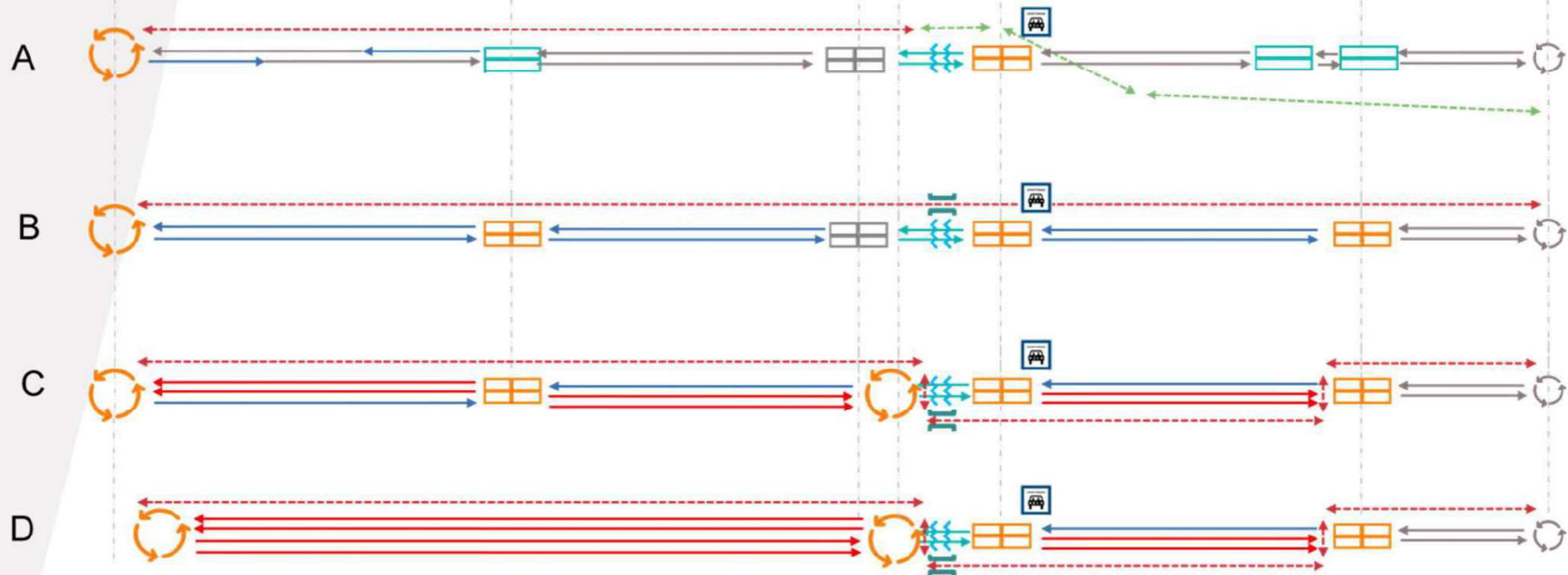
- **Voies :** créneaux 2+1 Le **Plessis > Le Clos**, créneau 2x2 entre les **Remises et de giratoire de Cossé et BME** entre Le Plessis et les Remises
- **Echanges :** sécurisation en **Tourne-à-Gauche + giratoires au Clos et Route de Cosmes**
- **Accès riverains / parcelles :** **suppression de l'ensemble des accès directs**
- **Modes doux :** itinéraire cyclable continu à l'Est (via ancienne RN171) + connexion vers Chapelle-Craonnaise ((via chemin existant) + connexion vers Athée



Les variantes soumises à la concertation Secteur Sud

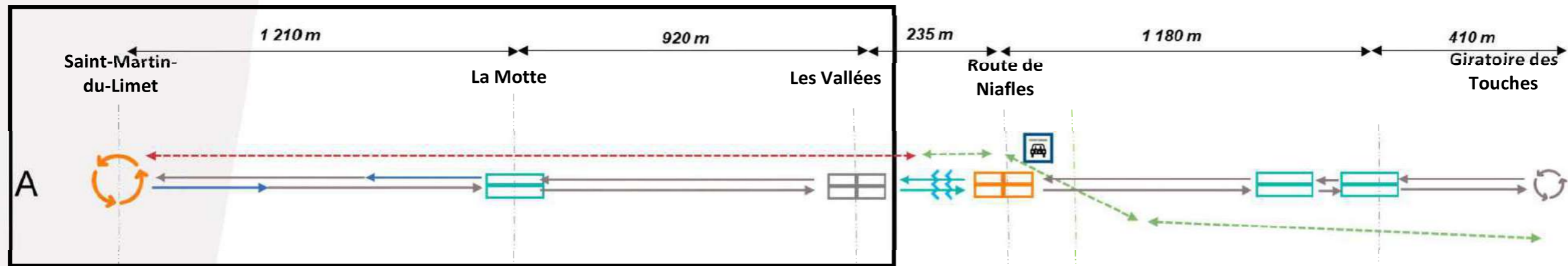


Proposition des variantes retenues suite aux ateliers – Secteur sud



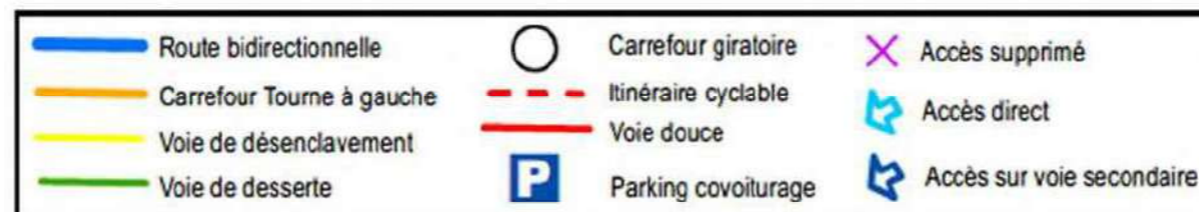
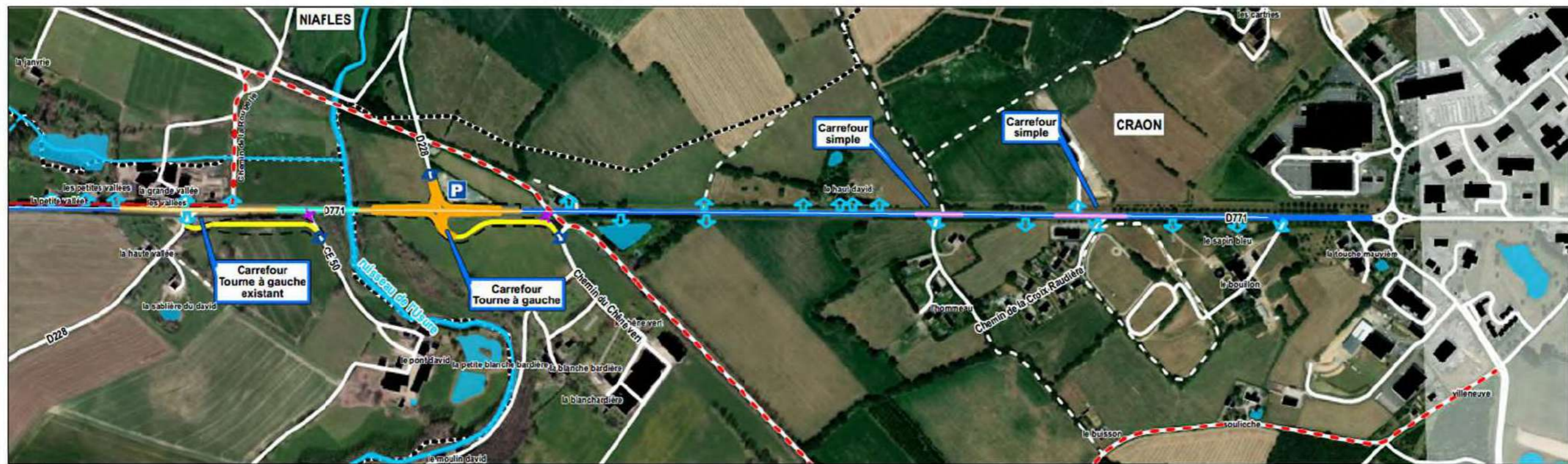
LEGENDE :			
Voie existante avec accès direct	Créneau de dépassement	Carrefour simple aménagé	Carrefour giratoire à créer
Voie existante sans accès direct	Voie verte	Tourne à Gauche existant	Carrefour giratoire existant
Voie avec bande médiane axiale	Itinéraire cyclable	Tourne à Gauche à créer	Aire de covoiturage
			Passerelle modes doux
			Ouvrage d'art

Secteur Sud - variante A : Bidirectionnelle avec échanges sécurisés

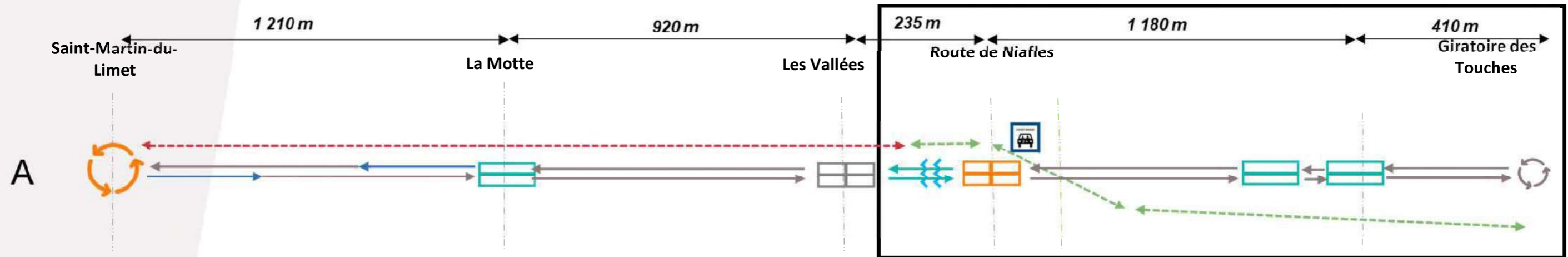


Variante A : sécurisation des carrefours

- **Voies** : voiries existantes maintenues
- **Echanges** : sécurisation en **carrefour simple** + **Tourne-à-Gauche** + **giratoire à Saint-Martin-du-Limet**
- **Accès riverains / parcelles** : maintien en accès direct **sauf La Mésangère** (report vers Saint-Martin-du-Limet) **et La Motte** (report vers carrefour simple) **et Les Vallées** (report vers La Janvrie)
- **Modes doux** : itinéraire cyclable **continu à l'Ouest** jusqu'aux Vallées, puis **utilisation voie verte jusqu'à Craon**

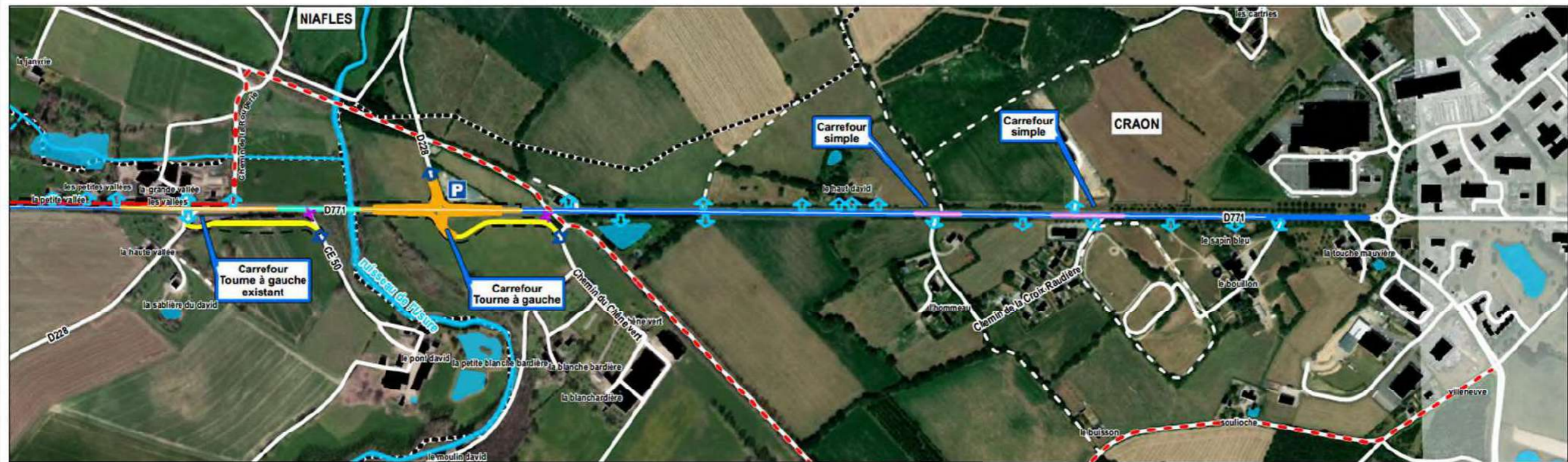


Secteur Sud - variante A : Bidirectionnelle avec échanges sécurisés



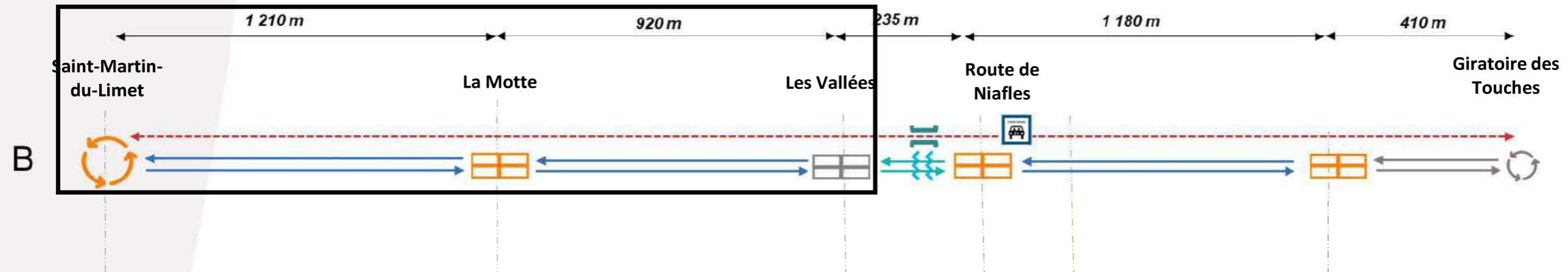
Variante A : sécurisation des carrefours

- **Voies** : voiries existantes maintenues
- **Echanges** : sécurisation en **carrefour simple** + **Tourne-à-Gauche** + **giratoire à Saint-Martin-du-Limet**
- **Accès riverains / parcelles** : maintien en accès direct **sauf La Mésangère** (report vers Saint-Martin-du-Limet) **et La Motte** (report vers carrefour simple) **et Les Vallées** (report vers La Janvrie)
- **Modes doux** : itinéraire cyclable **continu à l'Ouest** jusqu'aux Vallées, puis **utilisation voie verte** jusqu'à Craon



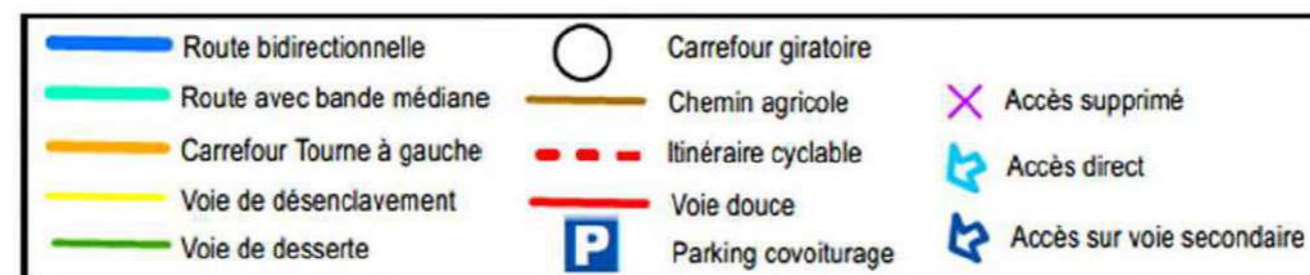
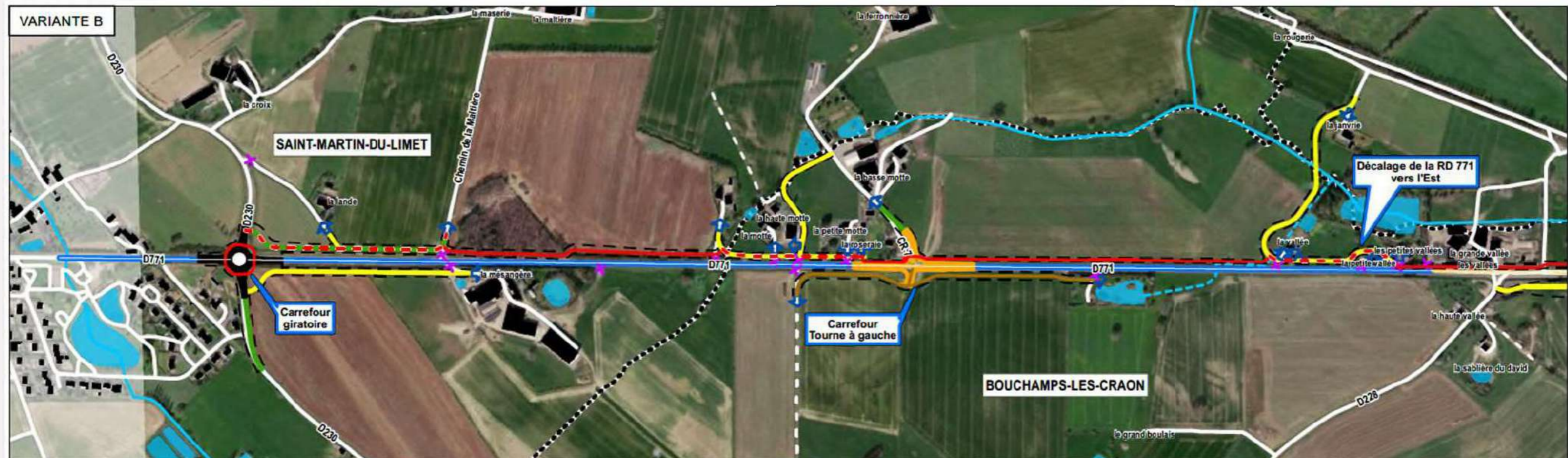
Route bidirectionnelle	Carrefour giratoire	Accès supprimé
Carrefour Tourne à gauche	Itinéraire cyclable	Accès direct
Voie de désenclavement	Voie douce	Accès sur voie secondaire
Voie de desserte	Parking covoiturage	

Secteur Sud – variante B : Bidirectionnelle sans accès direct

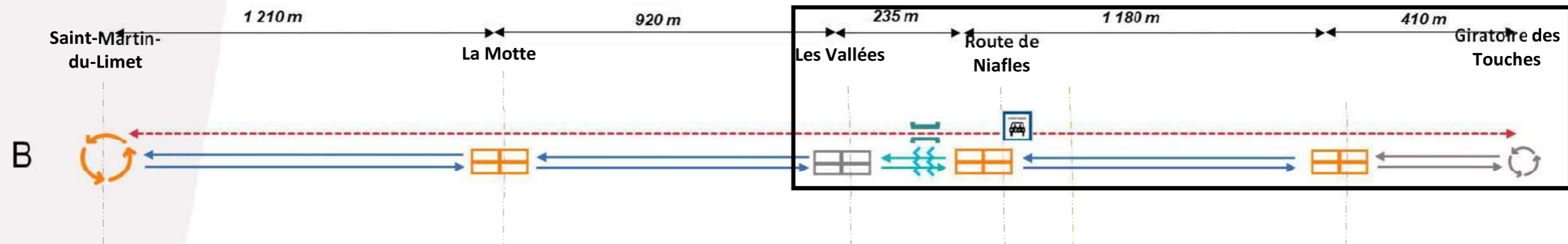


Variante B : sécurisation des carrefours + regroupement des accès directs

- **Voies** : voiries existantes maintenues
- **Echanges** : sécurisation en **Tourne-à-Gauche** + **giratoire à Saint-Martin-du-Limet**
- **Accès riverains / parcelles** : **suppression de tous les accès directs**
- **Modes doux** : itinéraire cyclable **continue à l'Ouest** avec **passerelle sur l'Usure côté Ouest**

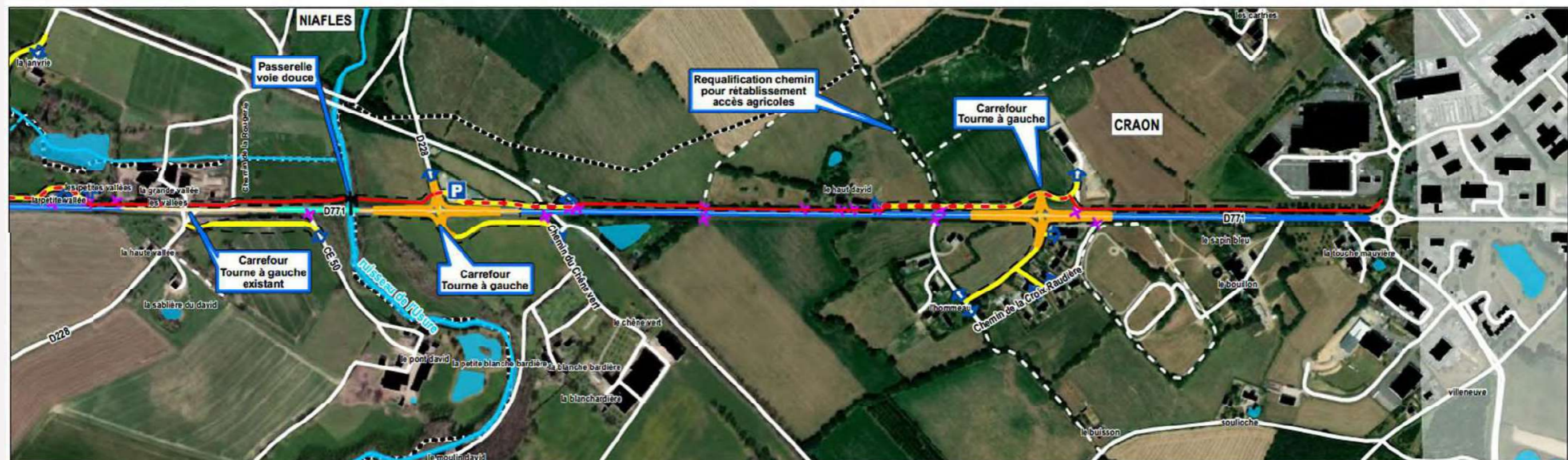


Secteur Sud – variante B : Bidirectionnelle sans accès direct



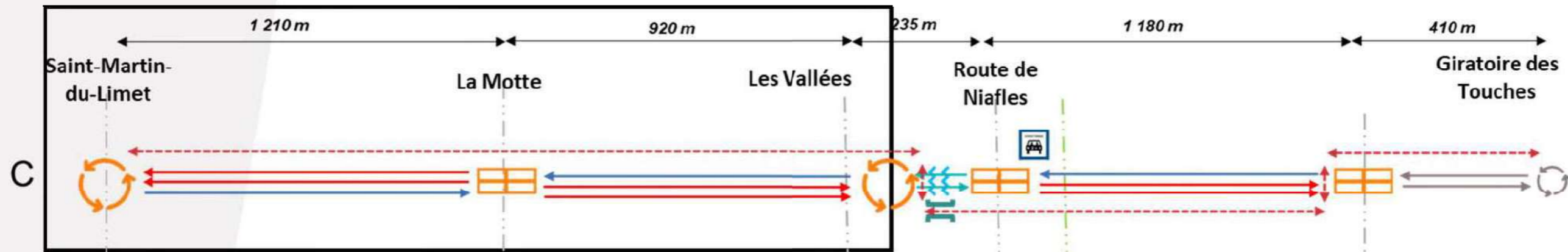
Variante B : sécurisation des carrefours + regroupement des accès directs

- **Voies** : voiries existantes maintenues
- **Echanges** : sécurisation en **Tourne-à-Gauche** + **giratoire à Saint-Martin-du-Limet**
- **Accès riverains / parcelles** : **suppression de tous les accès directs**
- **Modes doux** : itinéraire cyclable **continue à l'Ouest** avec **passerelle sur l'Usure côté Ouest**



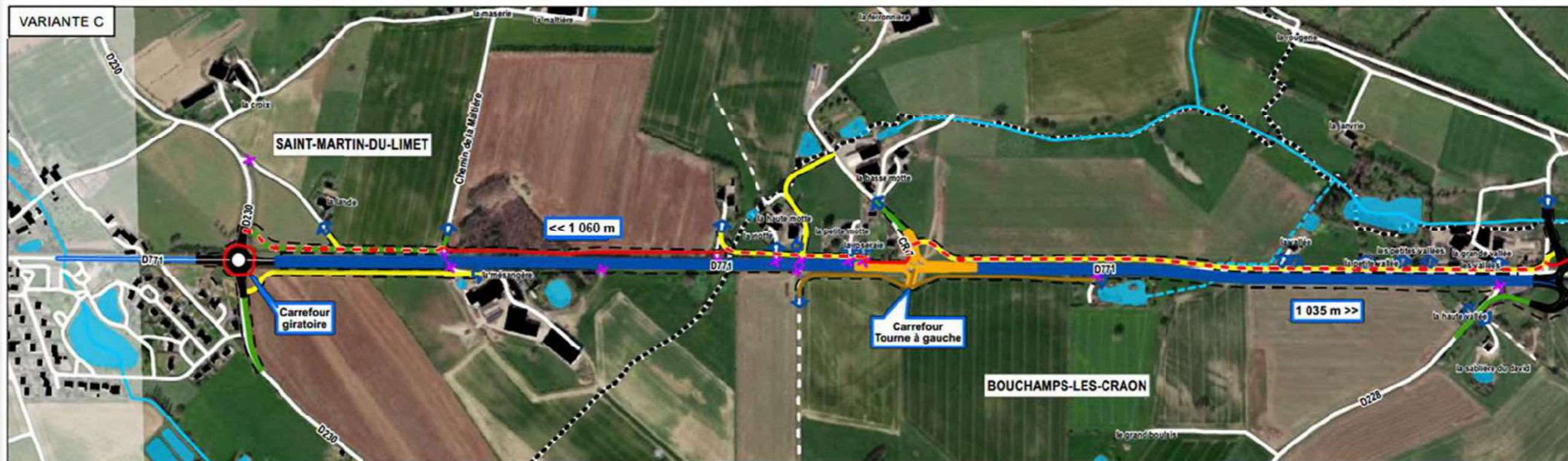
	Route bidirectionnelle		Carrefour giratoire		Accès supprimé
	Route avec bande médiane		Chemin agricole		Accès direct
	Carrefour Tourne à gauche		Itinéraire cyclable		Accès sur voie secondaire
	Voie de désenclavement		Voie douce		
	Voie de desserte		Parking covoiturage		

Secteur Sud - variante C : Bidirectionnelle avec créneaux 2+1 voies

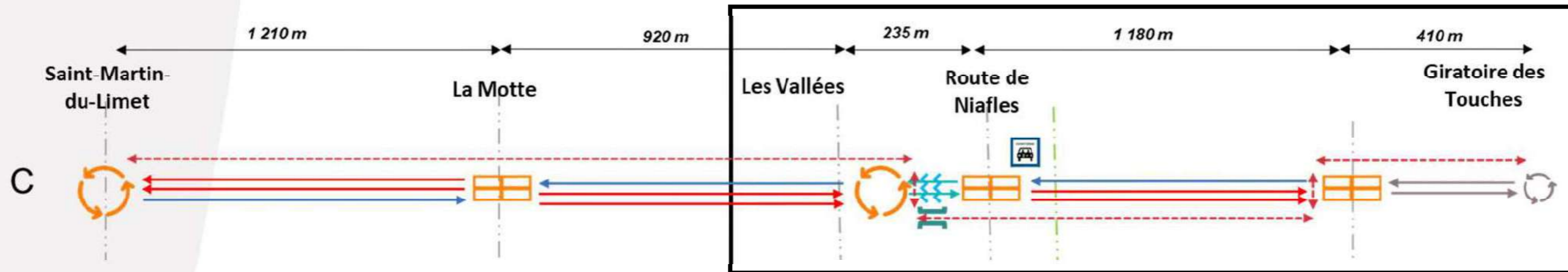


Variante C : sécurisation des carrefours + suppression des accès directs + créneaux 2+1 voies

- **Voies** : créneaux 2+1 dans chaque sens entre **La Motte > Saint-Martin-du-Limet** et **La Motte > Les Vallées**
- **Echanges** : sécurisation en **Tourne-à-Gauche** + **giratoires à Saint-Martin-du-Limet + Les Vallées au droit VC La Mourlière**
- **Accès riverains / parcelles** : **suppression de tous les accès directs**
- **Modes doux** : itinéraire cyclable **continue à l'Ouest** de St-Martin à Les Vallées **puis traversée côté Est** avec **passerelle sur l'Usure côté Est**

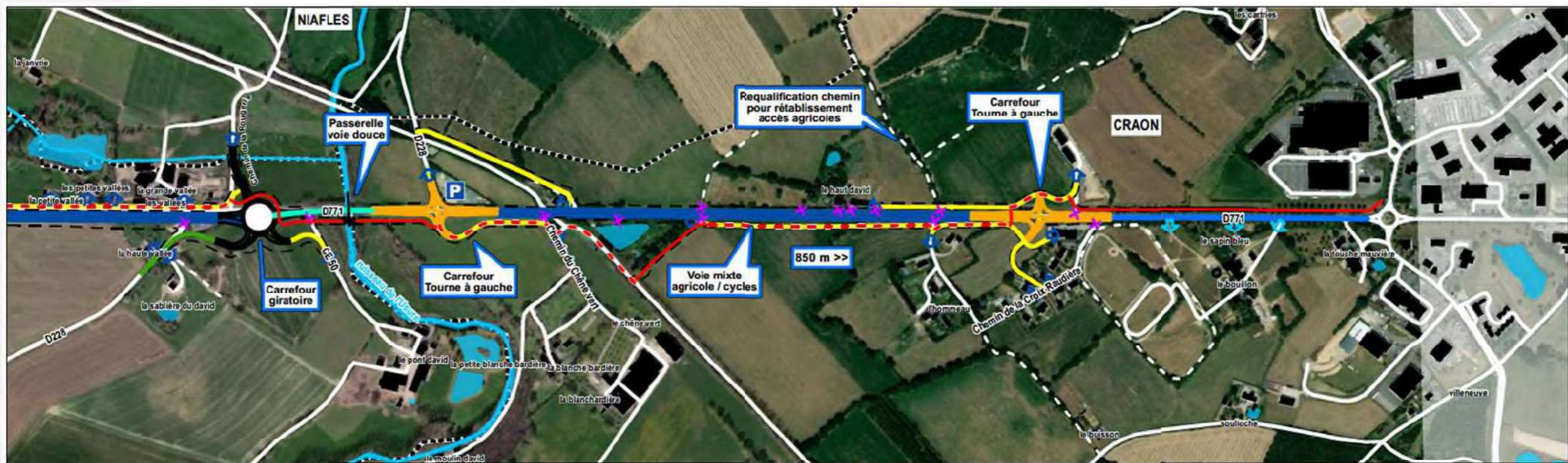


Secteur Sud - variante C : Bidirectionnelle avec créneaux 2+1 voies



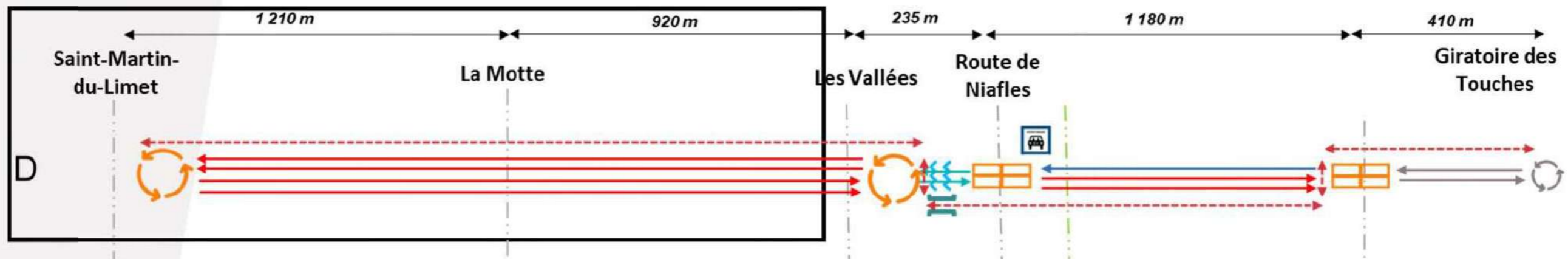
Variante C : sécurisation des carrefours + suppression des accès directs + créneaux 2+1 voies

- **Voies** : créneaux 2+1 dans chaque sens entre **La Motte > Saint-Martin-du-Limet** et **La Motte > Les Vallées**
- **Echanges** : sécurisation en **Tourne-à-Gauche** + **giratoires à Saint-Martin-du-Limet + Les Vallées au droit VC La Mourlière**
- **Accès riverains / parcelles** : **suppression de tous les accès directs**
- **Modes doux** : itinéraire cyclable **continue à l'Ouest** de St-Martin à Les Vallées **puis traversée côté Est** avec **passerelle sur l'Usure côté Est**



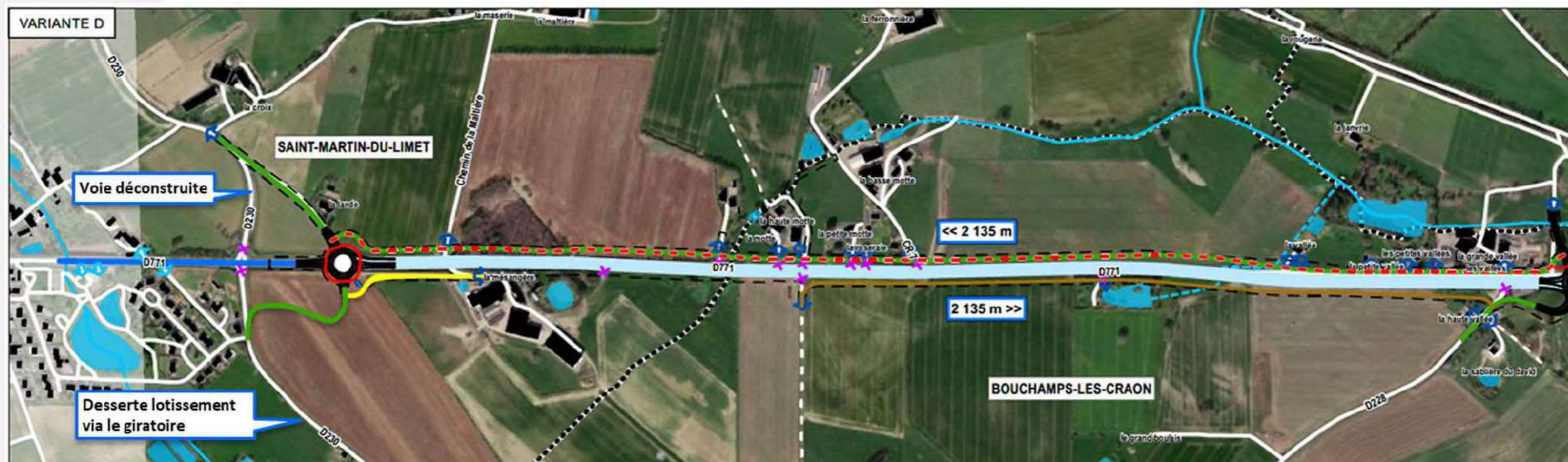
Route bidirectionnelle	Créneau à 2+1 voies	Carrefour giratoire
Route avec bande médiane	Chemin agricole	Accès supprimé
Carrefour Tourne à gauche	Itinéraire cyclable	Accès direct
Voie de désenclavement	Voie douce	Accès sur voie secondaire
Voie de desserte	Parking covoiturage	

Secteur Sud - variante D : Bidirectionnelle avec section 2x2 voies



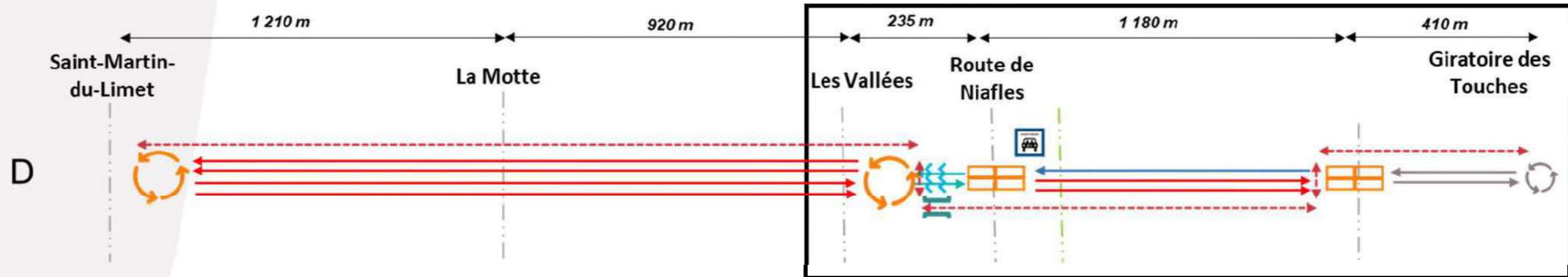
Variante D : sécurisation des carrefours + suppression des accès directs + créneaux 2x2 voies

- **Voies :** créneau 2x2 entre **Saint Martin et les Vallées** et créneau 2+1 **Route de Niafles > Croix Raudière**
- **Echanges :** sécurisation en **Tourne-à-Gauche** + **giratoires à Saint-Martin-du-Limet + Les Vallées au droit VC La Mourlière**
- **Accès riverains / parcelles :** **suppression de tous les accès directs**
- **Modes doux :** itinéraire cyclable **continue à l'Ouest** de St-Martin à Les Vallées **puis traversée côté Est** avec **passerelle sur l'Usure côté Est**



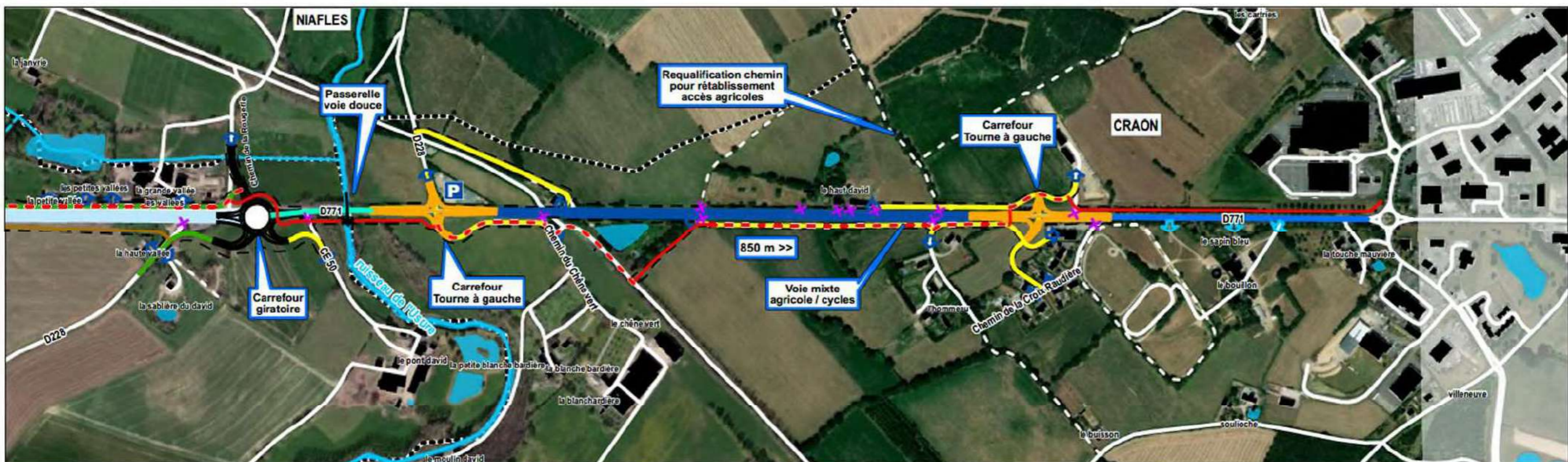
Route bidirectionnelle	Créneau à 2+1 voies	Créneau à 2x2 voies
Route avec bande médiane	Chemin agricole	Carrefour giratoire
Carrefour Tourne à gauche	Itinéraire cyclable	Accès supprimé
Voie de désenclavement	Voie douce	Accès direct
Voie de desserte	Parking covoiturage	Accès sur voie secondaire

Secteur Sud - variante D : Bidirectionnelle avec section 2x2 voies



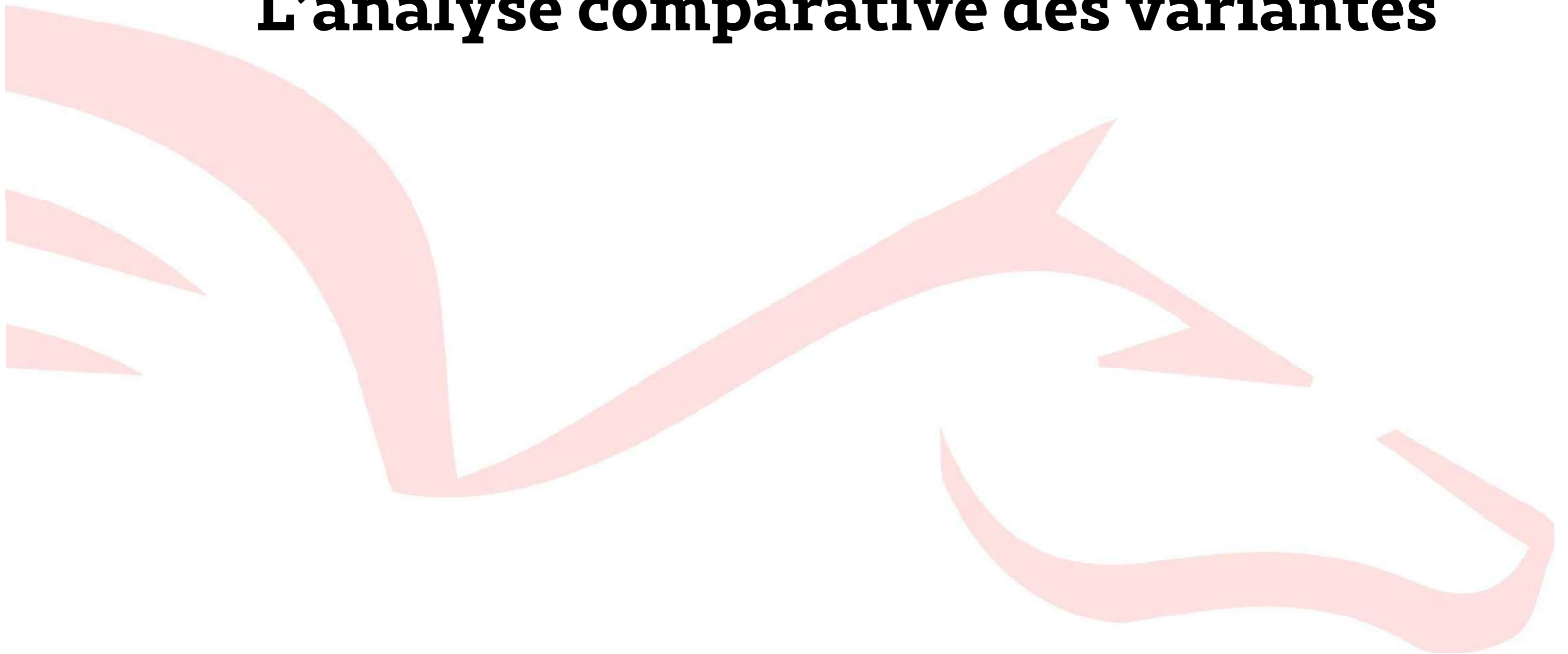
Variante D : sécurisation des carrefours + suppression des accès directs + créneaux 2x2 voies

- **Voies :** créneau 2x2 entre **Saint Martin et les Vallées** et créneau 2+1 **Route de Niaflès > Croix Raudière**
- **Echanges :** sécurisation en **Tourne-à-Gauche** + **giratoires à Saint-Martin-du-Limet + Les Vallées au droit VC La Mourlière**
- **Accès riverains / parcelles :** **suppression de tous les accès directs**
- **Modes doux :** itinéraire cyclable **continue à l'Ouest** de St-Martin à Les Vallées **puis traversée côté Est** avec **passerelle sur l'Usure côté Est**



Route bidirectionnelle	Créneau à 2+1 voies	Créneau à 2x2 voies
Route avec bande médiane	Chemin agricole	Carrefour giratoire
Carrefour Tourne à gauche	Itinéraire cyclable	Accès supprimé
Voie de désenclavement	Voie douce	Accès direct
Voie de desserte	Parking covoiturage	Accès sur voie secondaire

L'analyse comparative des variantes



Analyse comparative des variantes



La méthode de travail utilisée

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

Pour chacun des critères, les valeurs attribuées résultent d'une comparaison des 4 variantes d'aménagement par rapport à la variante V0 qui correspond à l'état actuel.

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. Les impacts sont recoupés avec les informations fournies lors des premiers ateliers de concertation de novembre/décembre 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.



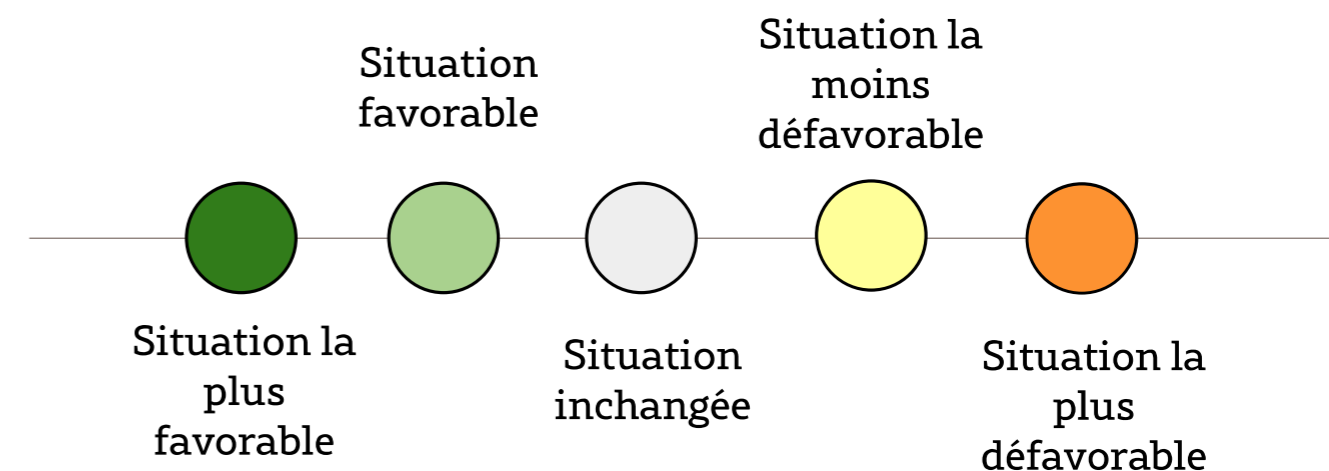
La variante 0 (sans aménagement) est analysée sur l'ensemble des thématiques au même titre que les autres variantes.

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

Le but ? Avoir **une vision globale quantifiée/qualifiée** des impacts de chaque scénario sur chaque thématique.

Attribuer une note

Une note est attribuée pour chaque variante et chaque contrainte/sensibilité analysée, selon les effets du projet sur la contrainte.



Les critères sont appréciés selon les 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 négatif).

Le milieu physique

Critères retenus pour la comparaison des variantes :

- Importance des mouvements de terre, des travaux de terrassement
- Impact sur les zones inondables (surfaces impactées)
- Nouveaux ouvrages de franchissement et leurs caractéristiques techniques
- Protection du milieu lié à l'eau

Déblais/remblais



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

	Déblais (m³)	Remblais (m³)	Total
Variante A	19 500	600	20 100
Variante B	65 600	1200	66 800
Variante C	80 700	5000	85 700
Variante D	88 000	12 300	100 300

La variante D nécessite le plus de déblais/remblais compte tenu des travaux de terrassement plus importants pour les créneaux de dépassement à 2x2 voies et la création des ouvrages. Les volumes de terrassement seront dans tous les cas optimisés dans le cadre des études précises qui seront menées pour la variante qui sera retenue.

Hydraulique



Pour chaque variante, le projet permettra l'amélioration du traitement des eaux de chaussée par la création de bassins.

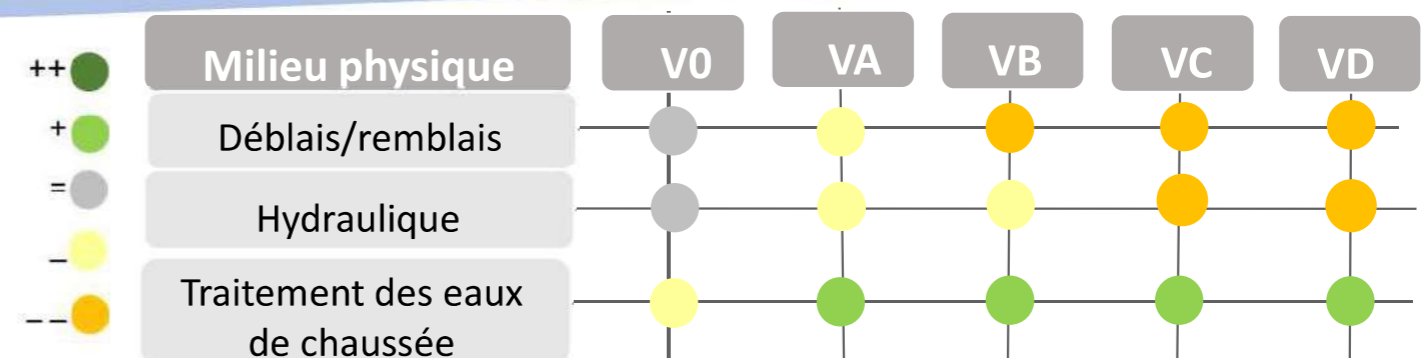
L'impact de la variante A sur l'ensemble des thématiques hydrauliques est relativement faible alors que celui des variantes B, C et D est important.

Pour chacune des variantes, les conditions de franchissement de 5 cours d'eau sont modifiées : le ruisseau de Bois-Ragot, le ruisseau du Frêne et le ruisseau de la Cessardière (et deux petits affluents de ces derniers). Le tableau ci-dessous propose, pour chaque variante, l'allongement des ouvrages nécessaire à l'aménagement.

	Variante 0	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Ruisseau du Bois Ragot	19 m	19 m (+ 0 m)	45 m (+ 26 m)	57 m (+ 38 m)	61 m (+ 42 m)
Affluent ruisseau du Frêne	130 m	130 m (+ 0 m)	130 m (+ 0 m)	130 m (+ 0 m)	130 m (+ 0 m)
Ruisseau du Frêne	110 m	110 m (+ 0 m)	110 m (+ 0 m)	110 m (+ 0 m)	110 m (+ 0 m)
Ruisseau de la Cessardière	50 m	55 m (+ 5 m)	70 m (+ 20 m)	98 m (+ 48 m)	65 m (+ 15 m)
Affluent Cessardière	30 m	30 m (+ 0 m)	68 m (+ 38 m)	68 m (+ 38 m)	68 m (+ 38 m)
Total	339 m	344 m (+ 5 m)	423 m (+ 84 m)	463 m (+ 124 m)	434 m (+ 95 m)

Les impacts sur les zones inondables de chacun des cours d'eau sont estimés pour chaque variante et indiqués ci-dessous.

	Variante 0	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Ruisseau du Bois Ragot	1700 m²	2500 m² (+ 800 m²)	4800 m² (+ 3100 m²)	5700 m² (+ 4000 m²)	6500 m² (+ 4800 m²)
Ruisseau du Frêne	4000 m²	4000 m² (+ 0 m²)	4000 m² (+ 0 m²)	4000 m² (+ 0 m²)	4000 m² (+ 0 m²)
Ruisseau de la Cessardière	1500 m²	1600 m² (+ 100 m²)	2100 m² (+ 600 m²)	2900 m² (+ 1400 m²)	2000 m² (+ 500 m²)
Total	7200 m²	8100 m² (+ 900 m²)	10 900 m² (+ 3700 m²)	12 600 m² (+ 5400 m²)	12 500 m² (+ 5300 m²)



Le milieu humain

Critères retenus pour la comparaison des variantes :

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

Impact sur le bâti



Sur l'ensemble des variantes, **aucune acquisition** d'habitation n'est nécessaire.

Impact sur le développement économique



Pour chaque variante, l'aménagement de la RD771 est favorable au développement du territoire au regard de l'amélioration de la desserte des pôles économiques et de la sécurisation de l'axe. Toutefois, les aménagements proposés pour les variantes C et D offrent de meilleures conditions de déplacement.

Agriculture



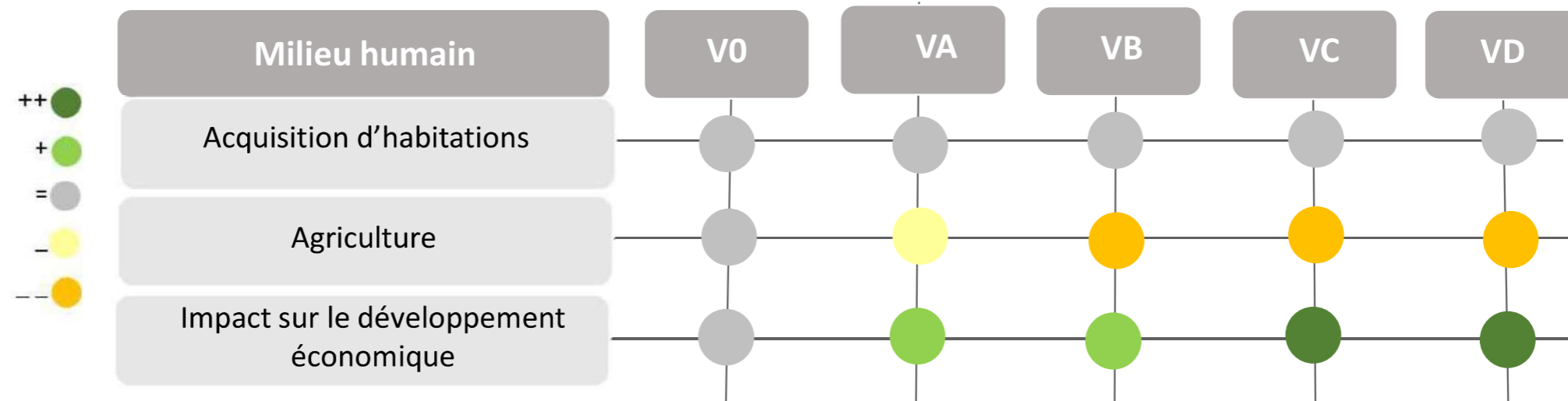
Pour chaque variante, le projet permettra la sécurisation des circulations agricoles.

Tous les aménagements nécessitent **des emprises sur les terres agricoles, majoritairement localisées en bordure de parcelles**, pour les surfaces impactées suivantes :

- Variante A : 4 ha ; répartis sur 8 exploitations agricoles;
 - Variante B : 11 ha ;
 - Variante C : 13,5 ha ;
 - Variante D : 15,5 ha ;
- répartis sur 13 exploitations agricoles

Les parcelles impactées sont en grande majorité exploitées en polyculture élevage (vaches laitières). Aucun bâtiment agricole ou siège d'exploitation n'est directement impacté par l'une des quatre variantes.

Concernant les accès aux parcelles agricoles, la variante A modifie au minimum 8 accès, les trois autres variantes modifient au minimum 16 accès. Ces modifications sécurisent les circulations agricoles mais peuvent engendrer un rallongement plus ou moins important en fonction des exploitations et de la localisation de la parcelle.



Paysage et Patrimoine

Critères retenus pour la comparaison des variantes :

- Modification 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 du nivellement, 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 l'aménagement prévu, les **variantes C et surtout D** étant **les plus impactantes**. Les nouveaux visuels résultant de l'aménagement sont plus ou moins impactants en fonction des volumes de remblais nécessités pour chaque variante.

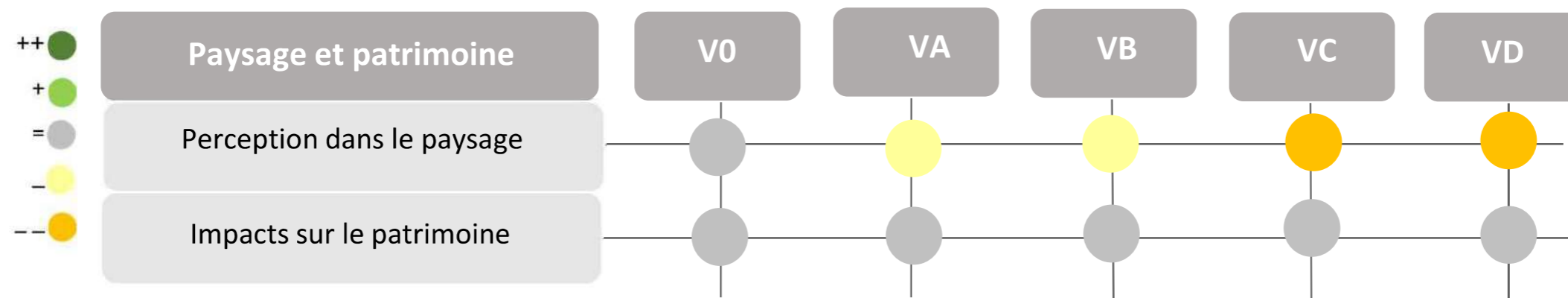
Variante A : La situation reste globalement inchangée, les haies sont dans l'ensemble conservées. Très peu de reprofilage en remblais est prévu ;

- Variante B : La création d'une voie de desserte parallèle aura plus d'impact sur les haies et le bois mais le patrimoine végétal reste globalement conservé. Très peu de reprofilage en remblais est prévu ;
- Variantes C et D : Du fait d'un doublement de la voie pour certains secteurs, un arrachage de haie plus important est prévu, accompagné localement d'un talutage en remblais. La variante D, du fait d'une emprise supérieure, occasionne l'impact visuel le plus fort.

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.**



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 liées au trafic et des consommations en énergie (carburant des engins de chantier pendant les travaux)
- Evolution des émissions lumineuses

Acoustique



Les nuisances acoustiques sont importantes pour la situation sans aménagement au fil de l'eau avec 4 Points Noirs Bruit (PNB) au niveau de la Brancherie.

Selon la variante, les impacts sur l'ambiance sonore sont variables.:

- Pour les variantes A, B et C, 7 PNB sont identifiés. Ces habitations nécessitent des dispositifs de protection, au niveau du Tertre de Rivière et à la Brancherie.
- Pour la variante D, 13 habitations (situées au Pont Randou, aux 3 Révérences, au Tertre de la Rivière, au Tertre de la Marsolière, à l'Erable et à la Brancherie) nécessitent des protections acoustiques dont 7 PNB. Ces habitations seront protégées par la mise en place d'écrans anti-bruit ou d'un renforcement de l'isolation de façade.

Qualité de l'air



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

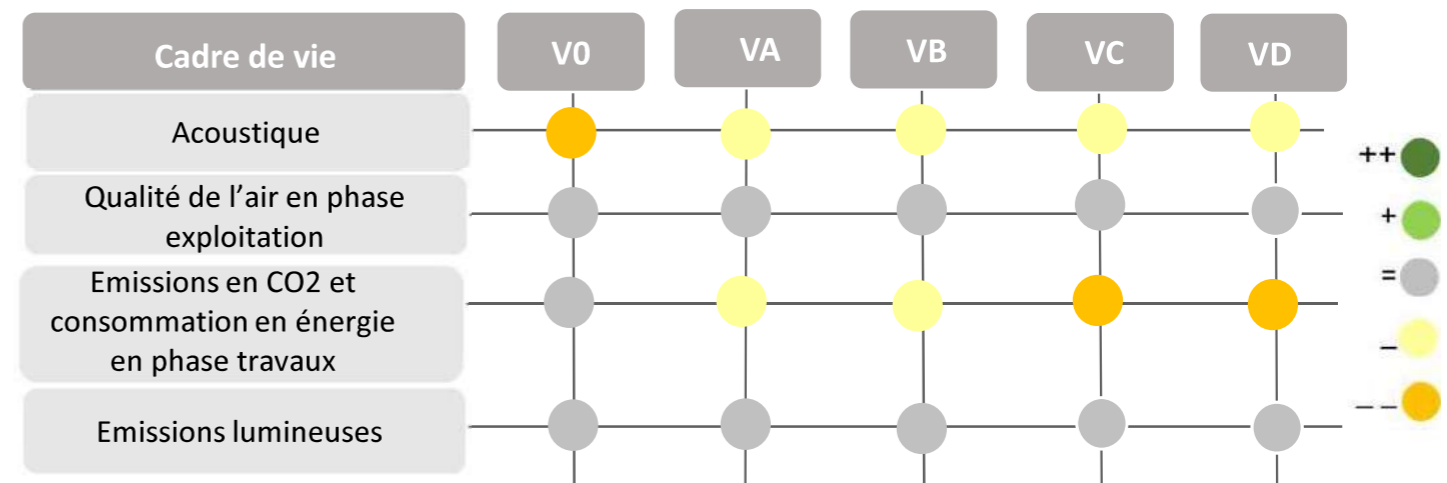
Emissions en CO2 et consommation en énergie en phase travaux

Les variantes A et B présentent une faible émission de CO2 et une faible consommation d'énergie du fait de la quantité modérée de déblais/remblais à mettre en place. À l'inverse, les variantes C et D présentent une quantité plus importante de déblais/remblais et donc des émissions de CO2 et consommation d'énergie supérieures.

Nuisances lumineuses



Pas d'émission lumineuse supplémentaire, situation identique à l'existant.



Analyse comparative des variantes

Milieu naturel



Habitats et faune

Impacts sur les milieux naturels :

- Variante A : 1000 m² d'habitats naturels (fourrés, saussaies marécageuses et prairies humides eutrophes) ainsi que **143 mètres linéaires de haies**.
- Variante B : 1600 m² d'habitats naturels (aulnaies, prairies humides eutrophes, saussaies marécageuses) ainsi que **1670 mètres linéaires de haies**
- Variante C : 1400 m² d'habitats naturels (saussaies marécageuses, prairies humides eutrophes fourrés et aulnaies) ainsi que **2452 mètres linéaires de haies**
- Variante D : 1500 m² d'habitats naturels (saussaies marécageuses, prairies humides eutrophes, fourrés et aulnaies) ainsi que **2570 mètres linéaires de haies**.

L'ensemble des variantes impactent les espèces faunistiques suivantes : tarier pâtre, couleuvre d'esculape, lézard des murailles, hérisson d'europe, écureuil roux et chauves-souris. **Les variantes C et D impactent plus fortement les petits mammifères et les chauves-souris.**

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

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



Les variantes B, C et D présentent les impacts suivants sur les zones humides :

- Impact variante A : 0,31 ha
- Impact variante B : 2,58 ha
- Impact variante C : 2,67 ha
- Impact variante D : 2,62 ha

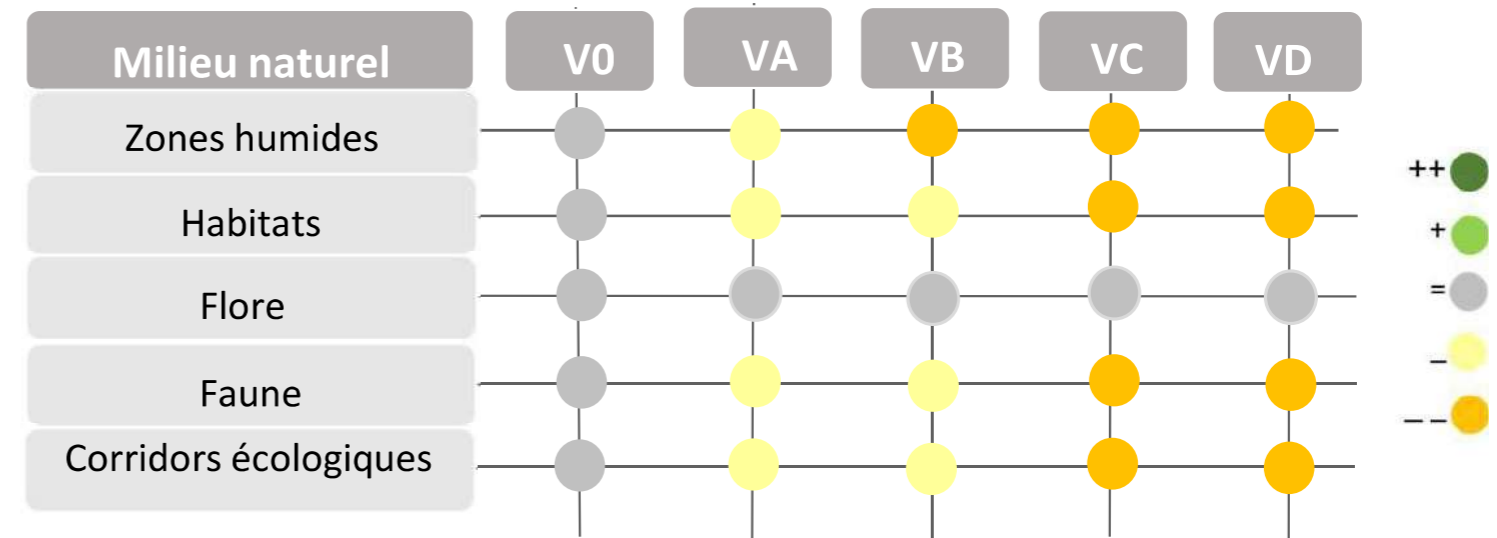
Corridors écologiques



L'élargissement des voiries aura des impacts sur le déplacement des mammifères semi-aquatiques (dont le campagnol amphibie) et des amphibiens du fait de la destruction/dégradation de fossés. Ce constat est identique pour toutes les variantes.

Également, l'élargissement des voiries induira une dégradation de corridors verts le long de l'emprise. Cet impact est modéré pour les variantes A et B et important pour les variantes C et D.

Aucune des variantes n'impacte la flore ou les populations d'insectes.



Fonctionnalités

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 RD771 et allongement de parcours



Trafic

Les aménagements prévus sur la RD771 dans les quatre scénarios ne devraient **a priori pas influencer sur le niveau du trafic de la RD771**. Les trafics aux horizons 2030 (mise en service) et 2050 (+ 20 ans) seront identiques quelle que soit la variante :

- Trafic 2030 : Augmentation annuelle du trafic véhicules légers de 0,1% à l'horizon 2030, soit une hausse journalière de moins de 10 véhicules sur les branchements à la RD771 et moins de 80 véhicules sur la RD771 soit 5 900 v/jour pour 5 800 en 2021.
- Trafic 2050 : Augmentation également très faible équivalente à moins d'une cinquantaine de véhicules par jour sur les branchements par rapport à 2022 et moins de 400 véhicules par jour sur la RD771, soit 6 200 v/jour pour 5 800 en 2021.

Le gain de temps et le volume de trafic captable sont trop faibles pour justifier un report significatif.



Modes actifs

Toutes les variantes proposent la création d'une piste cyclable, **les variantes B, C et D sont les plus avantageuses** du fait de l'aspect direct, en parallèle et continu de la piste cyclable sur le tronçon.

Sécurité routière, confort de l'utilisateur

Les variantes C et D consistant à aménager des créneaux de dépassement à 2 x 2 voies et 2+1 voies, **s'avèrent être les plus avantageuses** en termes de sécurité et de confort pour l'utilisateur avec un itinéraire plus homogène. De plus la sécurisation des carrefours pour l'ensemble des variantes permet de renforcer la sécurité globale de l'itinéraire.

Temps de parcours

Aucune des variantes ne présente une modification significative du temps de parcours.

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

Rétablissement / Allongements de parcours

Plusieurs accès seront supprimés (la zone du « Clos », « la Bourdonnais », « la Lande », « le Grand Vergeau »...) induisant des rétablissements par des voies de desserte et de désenclavement. La variante A conserve les accès direct; les variantes B, C et D sont toutes impactantes mais la variante D constitue l'impact le plus important pour les allongements de parcours.

Emprises et coût du projet

Critères retenus pour la comparaison des variantes :

- Surfaces et coûts nécessaires à la réalisation du projet
- Coûts des études et des travaux

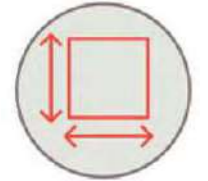
Coût du projet



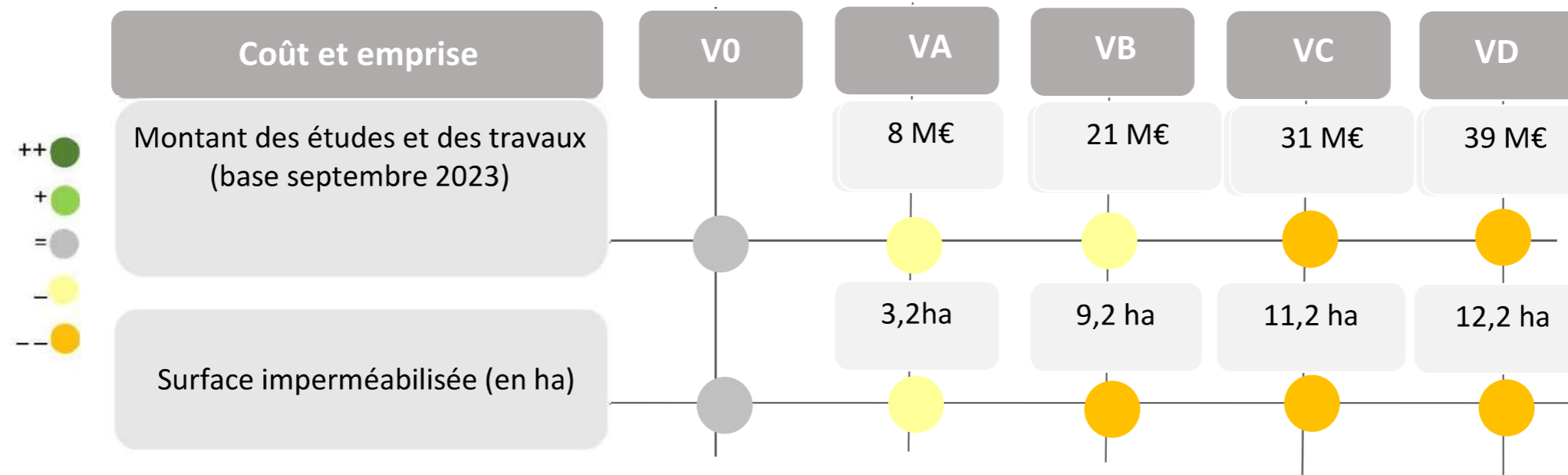
Le coût présenté ci-après prend en compte le montant des études et des travaux (estimation base septembre 2023).

Cette estimation financière ne comprend pas les acquisitions, ni le coût des mesures environnementales.

Emprises du projet



- **Variante A** : consistant à sécuriser l'axe existant, elle nécessite le moins d'emprise (3,2 ha dont 1,5 ha de piste cyclable en site propre) ;
- **Variante B** : consistant à sécuriser les carrefours et regrouper les accès, elle représente une emprise de 9,2 ha.
- **Variante C** : consistant à sécuriser les carrefours, regrouper les accès et créer des créneaux 2+1 voies, elle totalise une emprise de 11,2 ha.
- **Variante D** : consistant à sécuriser les carrefours, regrouper les accès et créer des créneaux 2x2 voies, c'est la solution présentant la plus grande emprise avec 12,2 ha.



Analyse comparative des variantes

Secteur Nord



La synthèse comparative

Enjeux	Critère	Variante 0	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Milieu Physique	Déblais/remblais					
	Hydraulique					
	Traitement des eaux de chaussée					
Milieu Humain	Acquisition d'habitations					
	Agriculture					
	Impact sur le développement économique					
Paysage et patrimoine	Perception dans le paysage					
	Impacts sur le patrimoine					
Cadre de vie	Acoustique					
	Qualité de l'air en phase exploitation					
	Emissions en CO2 et consommation en énergie en phase travaux					
	Emissions lumineuses					
Milieu naturel	Zones humides					
	Habitats					
	Flore					
	Faune					
	Corridors écologiques					
Fonctionnalités	Sécurité routière, confort de l'utilisateur					
	Temps de parcours					
	Trafic journalier					
	Modes actifs					
	Covoiturage					
	Allongement de parcours					
Emprises						
Coût (estimation base janvier 2024)						



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 de confort, contribuant ainsi au développement de l'attractivité du territoire.

Analyse comparative des variantes

Secteur Sud



Le milieu physique

Critères retenus pour la comparaison des variantes :

- Importance des mouvements de terre, des travaux de terrassement
- Impact sur les zones inondables (surfaces impactées)
- Nouveaux ouvrages de franchissement et leurs caractéristiques techniques
- Protection du milieu lié à l'eau

Déblais/remblais



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

	Déblais (m³)	Remblais (m³)	Total
Variante A	40 800	1300	42 100
Variante B	51 500	1400	52 900
Variante C	147 100	2000	149 100
Variante D	143 500	3500	147 000

Les variantes C et D nécessitent le plus de déblais/remblais compte tenu des travaux de terrassement plus importants dont pour les créneaux de dépassement (2x2 ou 2+1 voies) et la création des ouvrages. Les volumes de terrassement seront dans tous les cas optimisés dans le cadre des études précises qui seront menées pour la variante qui sera retenue.

Hydraulique



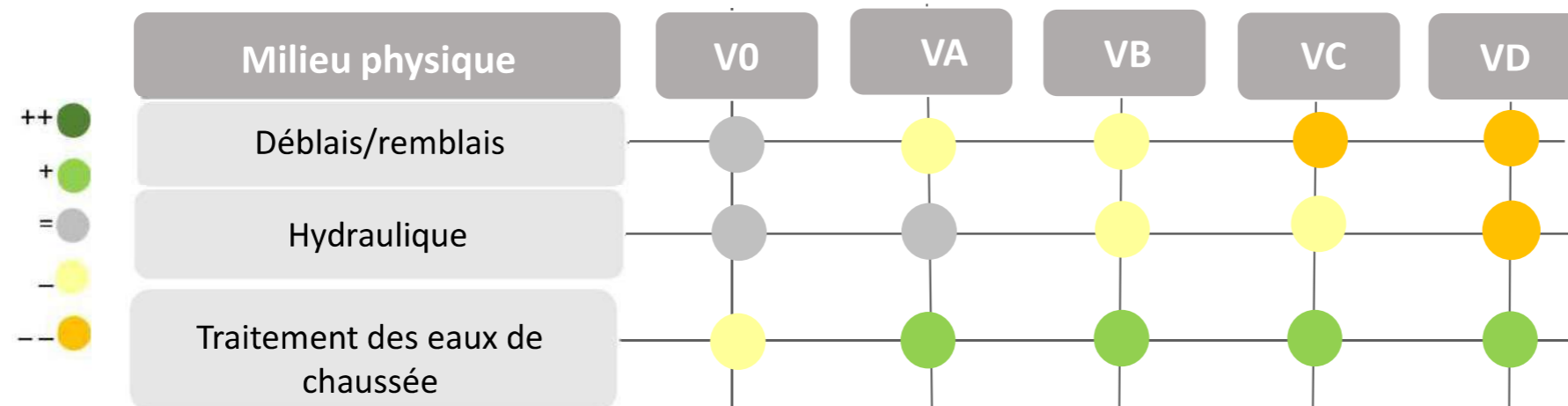
Pour chaque variante, le projet permettra le traitement des eaux de chaussée par la création de bassins. Pour les variantes B, C et D, les conditions de franchissement sont modifiées pour la vallée de l'Uzure, affluent de l'Oudon, ainsi qu'un petit affluent rive droite de l'Uzure. Le tableau ci-dessous propose, pour chaque variante, l'allongement des ouvrages nécessaire à l'aménagement pour le franchissement de l'Uzure et de son affluent.

	Variante 0	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Ruisseau de l'Uzure	15.5 m	15.5 m (+ 0 m)	15.5 m (+ 0 m)	15.5 m (+ 0 m)	15.5 m (+ 0 m)
Affluent ruisseau de l'Uzure	16 m	16 m (+ 0 m)	36 m (+ 20 m)	45 m (+ 29 m)	80 m (+ 64 m)
Total	31.5 m	31.5 m (+ 0 m)	51.5 m (+ 20 m)	60.5 m (+ 29 m)	95.5 m (+ 64 m)

Les impacts sur les zones inondables des deux cours d'eau sont estimés pour chaque variante et sont indiqués ci-dessous.

Variante 0	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
3800 m²	3800 m² (+ 0 m²)	5000 m² (+ 1200 m²)	5300 m² (+ 1500 m²)	5300 m² (+ 1500 m²)

Les variantes B et C présentent des impacts modérés et la variante D est celle qui impacte le plus les cours d'eau et zones inondables.



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

Impact sur le bâti



Sur l'ensemble des variantes, **aucune acquisition** d'habitation n'est prévue.

Impact sur le développement économique



L'impact sur le développement économique est bénéfique sur l'ensemble des variantes, et notamment sur les variantes C et D.

Agriculture



Pour chaque variante, le projet permettra la sécurisation des circulations agricoles.

Tous les aménagements nécessitent **des emprises sur les terres agricoles, majoritairement localisées en bordure de parcelles**, pour les surfaces impactées suivantes :

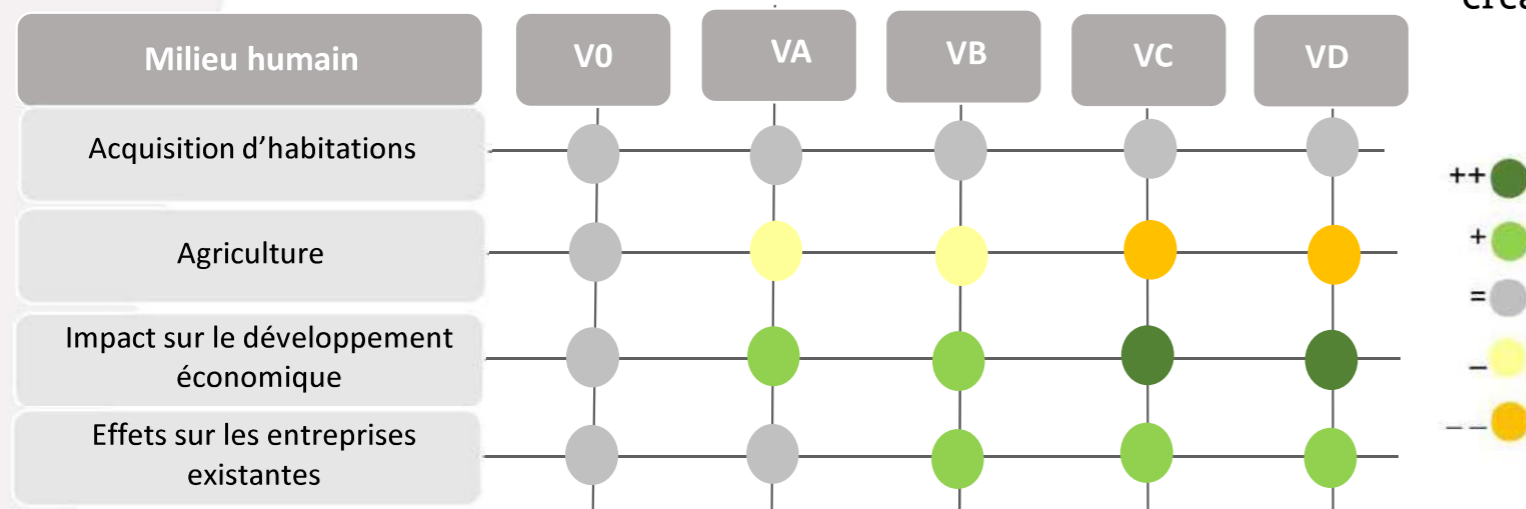
- Variante A : 3,5 ha répartis sur 8 exploitations agricoles;
- Variante B : 6,5 ha répartis sur 10 exploitations agricoles;
- Variante C : 9 ha répartis sur 11 exploitations agricoles;
- Variante D : 10,5 ha répartis sur 11 exploitations agricoles.

Les parcelles impactées sont en grande majorité exploitées en polyculture élevage (vaches laitières et allaitantes). Aucun bâtiment agricole ou siège d'exploitation n'est directement impacté par l'une des quatre variantes. Concernant les accès aux parcelles agricoles, la variante A modifie au minimum 6 accès, les trois autres variantes modifient respectivement 15, 20 et 22 accès.

Effet sur les entreprises existantes



L'accessibilité de l'entreprise « Renvo'At Home » est modifiée par le projet, la variante A ne modifie pas son accès actuel et les variantes B, C et D proposent un aménagement du carrefour en tourne-à-gauche avec création d'une nouvelle voie d'accès.



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 du nivellement, 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**. **Les nouveaux visuels résultant de l'aménagement sont plus ou moins impactants en fonction des volumes de remblais nécessités pour chaque variante.**

- Variante A : La situation reste globalement inchangée, les haies sont dans l'ensemble conservées, seul l'aménagement d'un giratoire nécessitera l'abattage de plusieurs grands arbres. Très peu de reprofilage en remblais est prévu ;

- Variante B : La création de voies de desserte et des deux ouvrages d'art nécessiteront un défrichage plus important que la variante A. La mise en œuvre de remblais reste cependant limitée.
- Variante C : La création d'une voie de dépassement sur la quasi-totalité du tracé occasionne l'abattage d'un très grand linéaire de haie et la mise en œuvre d'un remblai important.
- Variante D : Les impacts sont similaires à ceux de la variante C, mais plus importants du fait de l'élargissement en 2x2 voies pour les créneaux de dépassement.

La variante A ne comprend pas de création d'ouvrages d'art.

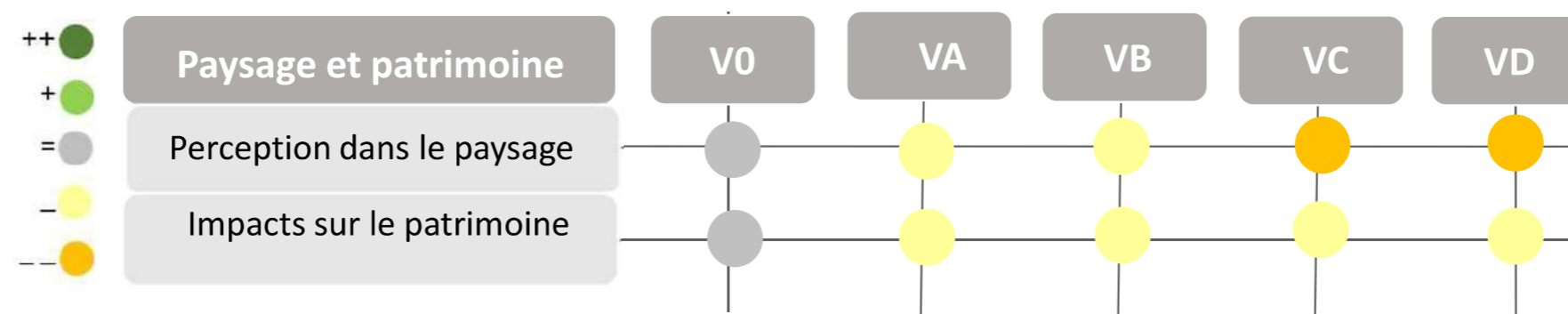
Les variantes B, C et D nécessitent la création d'une passerelle au-dessus du ruisseau de l'Uzure pour la voie verte.

Impacts sur le patrimoine



La variante A n'aura que peu d'impact sur le patrimoine. En effet, la co-visibilité existante avec l'église paroissiale de Saint-Martin sera légèrement accentuée suite à l'abattage d'arbres ;

Les variantes B, C et D présentent un impact plus important car un Site Patrimonial Remarquable (Site de Craon) se situe dans le périmètre des travaux et la vue sur l'église paroissiale Saint-Martin sera accentuée du fait du reprofilage de la voirie en remblais.



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 liées au trafic et des consommations en énergie (carburant des engins de chantier pendant les travaux)
- Evolution des émissions lumineuses

Acoustique



Les nuisances acoustiques sont fortes pour la situation sans aménagement au fil de l'eau avec 3 Points Noirs Bruit (PNB) au niveau du Haut David et des Vallées.

Selon la variante, les impacts sur l'ambiance sonore sont variables.

- Pour les variantes A et B, 3 PNB sont identifiés. Seules ces habitations nécessitent des dispositifs de protection.
- Pour la variante C, 7 habitations nécessitent des protections acoustiques dont 2 PNB. Elles sont situées à La Croix Raudière, Le Haut David, La Motte.
- Pour la variante D, 9 habitations nécessitent des protections acoustiques dont 2 PNB. Elles sont situées à La Croix Raudière, Le Haut David, La Motte et aux Vallées.
- Ces habitations seront protégées par la mise en place d'écrans anti-bruit ou d'un renforcement de l'isolation de façade.

Qualité de l'air



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

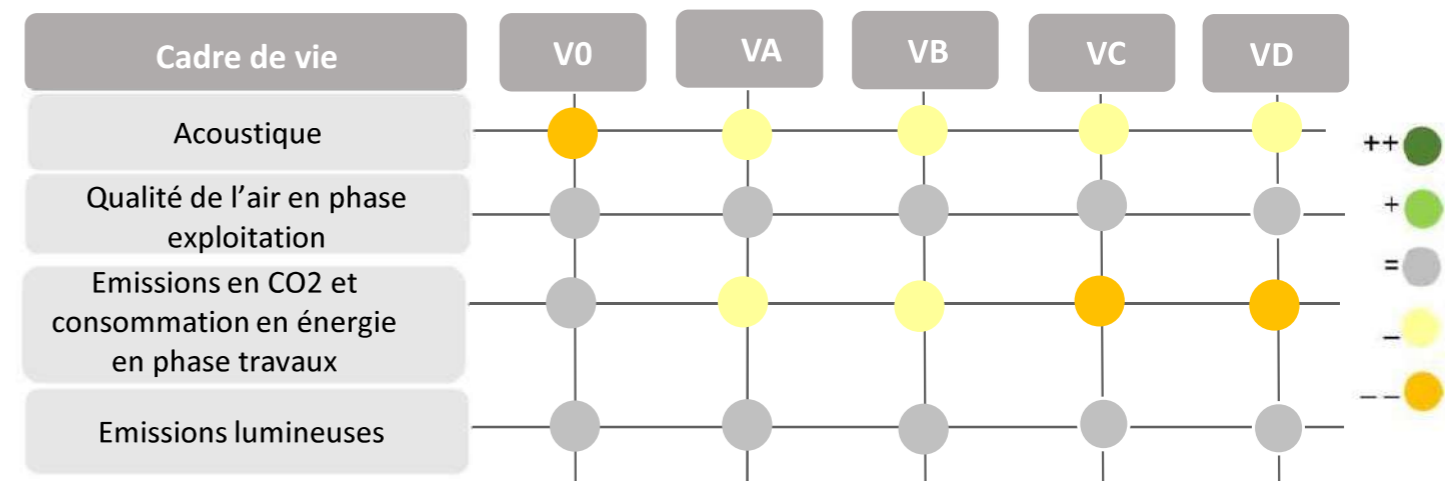
Emissions en CO2 et consommation en énergie en phase travaux

Les variantes A et B présentent une faible émission de CO2 et une faible consommation d'énergie du fait de la quantité modérée de déblais/remblais à mettre en place. À l'inverse, les variantes C et D présentent une quantité plus importante de déblais/remblais et donc des émissions de CO2 et consommation d'énergie supérieures.

Nuisances lumineuses



Pas d'émission lumineuse supplémentaire, situation identique à l'existant.



Analyse comparative des variantes

Milieu naturel

Secteur Sud



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



Habitats et faune

Impacts sur les milieux naturels :

- Variante A : 600 m² d'habitats naturels (prairies humides eutrophes) ainsi que **1170 mètres linéaires de haies**.
- Variante B : 2300 m² d'habitats naturels (aulnaies, prairies humides eutrophes) ainsi que **2650 mètres linéaires de haies**
- Variante C : 1700 m² d'habitats naturels (prairies humides eutrophes) ainsi que **3110 mètres linéaires de haies**
- Variante D : 2300 m² d'habitats naturels (ronciers et prairies humides eutrophes) ainsi que **3110 mètres linéaires de haies**.

L'ensemble des variantes impactent les espèces faunistiques suivantes : couleuvre d'esculape, lézard des murailles, hérisson d'europe, écureuil roux et chauves-souris. **Les variantes C et D impactent plus fortement les petits mammifères et les chauves-souris, de plus elles impactent une zone de nidification d'une espèce d'oiseau : l'alouette lulu.**

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

Zones humides



Les variantes B et D impactent plus fortement les zones humides que les variantes A et C :

- Impact variante A : 0,82 ha
- Impact variante B : 1,70 ha
- Impact variante C : 1,26 ha
- Impact variante D : 1,62 ha

Corridors écologiques



L'élargissement des voiries aura des impacts sur le déplacement des mammifères semi-aquatiques (dont le campagnol amphibie) et des amphibiens du fait de la destruction/dégradation de fossés. Ce constat est identique pour toutes les variantes.

Également, l'élargissement des voiries induira une dégradation de corridors verts le long de l'emprise. Cet impact est modéré pour les variantes A et B et important pour les variantes C et D.

Aucune des variantes n'impacte la flore ou les populations d'insectes.

Milieu naturel	V0	VA	VB	VC	VD	
Zones humides	●	●	●	●	●	
Habitats	●	●	●	●	●	++ ●
Flore	●	●	●	●	●	+ ●
Faune	●	●	●	●	●	= ●
Corridors écologiques	●	●	●	●	●	- ●

Fonctionnalités

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 RD771 et allongement de parcours



Trafic

Les aménagements prévus sur la RD771 dans les quatre scénarios ne devraient **a priori pas influencer sur le niveau du trafic de la RD771**. Les trafics aux horizons 2030 (mise en service) et 2050 (+ 20 ans) seront identiques quelle que soit la variante :

- Trafic 2030 : Augmentation annuelle du trafic véhicules légers de 0,1% à l'horizon 2030, soit une hausse journalière de moins de 10 véhicules sur les branchements à la RD771 et moins de 70 véhicules sur la RD771 soit 5 150 v/jour pour 5 050 en 2021.
- Trafic 2050 : Augmentation également très faible équivalente à moins d'une cinquantaine de véhicules par jour sur les branchements par rapport à 2022 et moins de 400 véhicules par jour sur la RD771 soit 5 400 v/jour pour 5 050 en 2021.

Le gain de temps et le volume de trafic captable sont trop faibles pour justifier un report significatif.



Modes actifs

Toutes les variantes proposent la création d'une piste cyclable, **les variantes B, C et D sont les plus avantageuses** du fait de l'aspect direct, en parallèle et continu de la piste cyclable sur le tronçon.

Rétablissement/allongement de parcours

Les zones de la petite, la haute et la basse Motte voient leurs accès modifiés pour toutes les variantes. La variante A propose un accès par carrefour simple, les variantes B et C proposent la réalisation d'un carrefour en tourne à gauche. Enfin la variante D propose la création d'une voie de désenclavement d'environ 2km, **il s'agit de la variante la plus impactante pour les allongements de parcours.**

Sécurité routière, confort de l'utilisateur



Les variantes C et D consistant à aménager des créneaux de dépassement à 2 x 2 voies et 2+1 voies, **s'avèrent être les plus avantageuses** en termes de sécurité et de confort pour l'utilisateur avec un itinéraire plus homogène. De plus la sécurisation des carrefours pour l'ensemble des variantes permet de renforcer la sécurité globale de l'itinéraire.

Temps de parcours



Aucune des variantes ne présente une modification significative du temps de parcours.

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

Analyse comparative des variantes

Secteur Sud



Emprises et coût du projet

Critères retenus pour la comparaison des variantes :

- Surfaces et coûts nécessaires à la réalisation du projet
- Coûts des études et des travaux

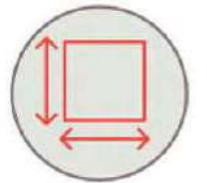
Coût du projet



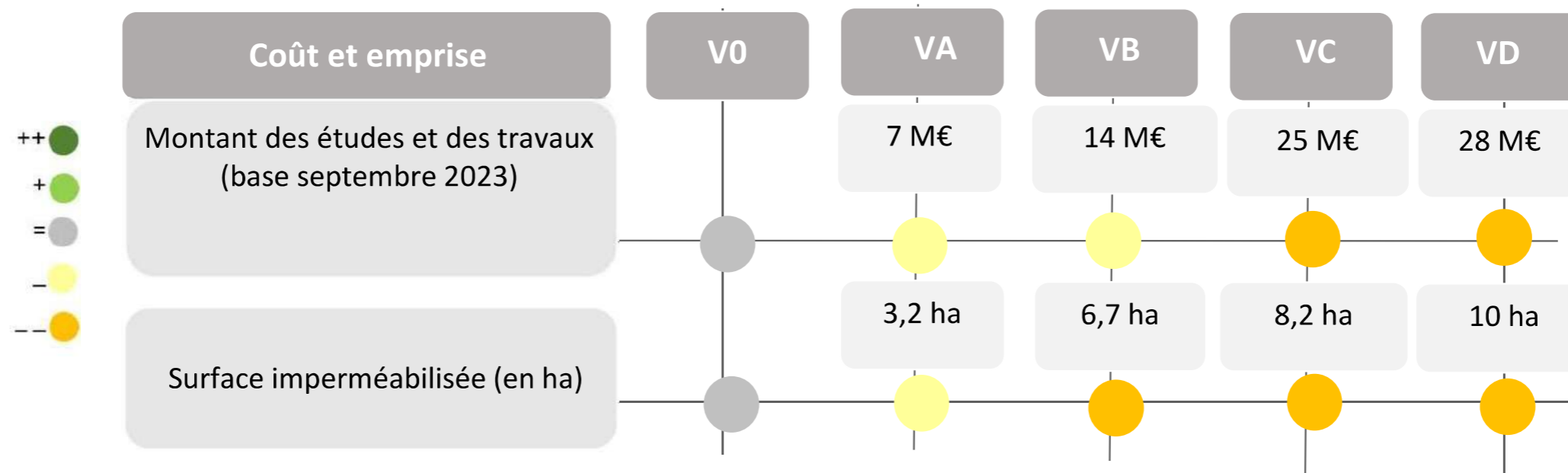
Le coût présenté ci-après prend en compte le montant des études et des travaux (estimation base septembre 2023).

Cette estimation financière ne comprend pas les acquisitions, ni le coût des mesures environnementales.

Emprises du projet



- **Variante A** : consistant à sécuriser l'axe existant, elle nécessite le moins d'emprise (3,2 ha).
- **Variante B** : consistant à sécuriser les carrefours et regrouper les accès, elle représente une emprise de 6,7 ha.
- **Variante C** : consistant à sécuriser les carrefours, regrouper les accès et créer des créneaux 2+1 voies, elle totalise une emprise de 8,2 ha.
- **Variante D** : consistant à sécuriser les carrefours, regrouper les accès et créer des créneaux 2+2 voies, c'est la solution présentant la plus grande emprise avec 10 ha.



Analyse comparative des variantes

Secteur Sud



La synthèse comparative

Enjeux	Critère	Variante 0	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Milieu Physique	Déblais/remblais					
	Hydraulique					
	Traitement des eaux de chaussée					
Milieu Humain	Acquisition d'habitations					
	Agriculture					
	Impact sur le développement économique					
	Effet sur l'environnement local					
Paysage et patrimoine	Perception dans le paysage					
	Impacts sur le patrimoine					
Cadre de vie	Acoustique					
	Qualité de l'air en phase exploitation					
	Emissions en CO2 et consommation en énergie en phase travaux					
	Emissions lumineuses					
Milieu naturel	Zones humides					
	Habitats					
	Flore					
	Faune					
	Corridors écologiques					
Fonctionnalités	Sécurité routière, confort de l'utilisateur					
	Temps de parcours					
	Trafic journalier					
	Modes actifs					
	Covoiturage					
	Allongement de parcours					
Emprises						
Coût (estimation base janvier 2024)						



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 de confort, contribuant ainsi au développement de l'attractivité du territoire.

Les prochaines étapes du projet



Les prochaines étapes du projet



→ L'aménagement de la RD771 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

2024-2025



Etablissement des dossiers réglementaires DUP et AE

2025-2026



Enquête publique et obtention des arrêtés DUP et AE

2026-2027

Démarrage des travaux

2029-2030

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

L'ensemble des effets du projet seront définis 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 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.

Comment participer au projet ?



Comment participer au projet et donner votre avis ?

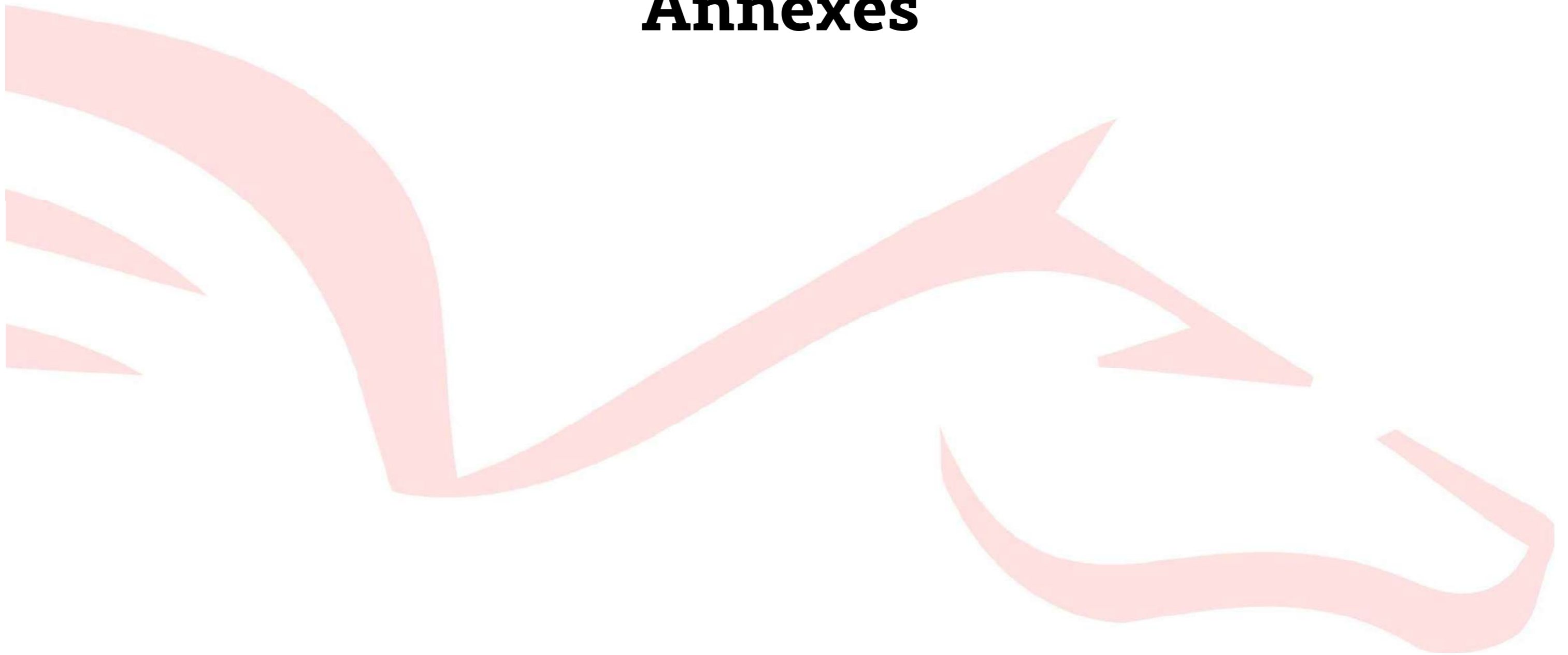


Après la réunion publique :

- Registres en mairies et dématérialisé :
 - Soit sur le registre papier en mairie (Cossé-le-Vivien, Cosmes, La Chapelle Craonnaise, Athée, Craon, Niaflès, Bouchamps-lès-Craon, Saint-Martin-du-Limet et Renazé), à la Communauté de communes du Pays de Craon et à l'hôtel du Département
 - Soit par voie électronique via <http://www.registredemat.fr/rd771-cosse-renaze>
- Vous pourrez retrouver toutes les informations sur le site du Département : <https://lamayenne.fr/page/amenagement-entre-cosse-le-vivien-et-renaze>

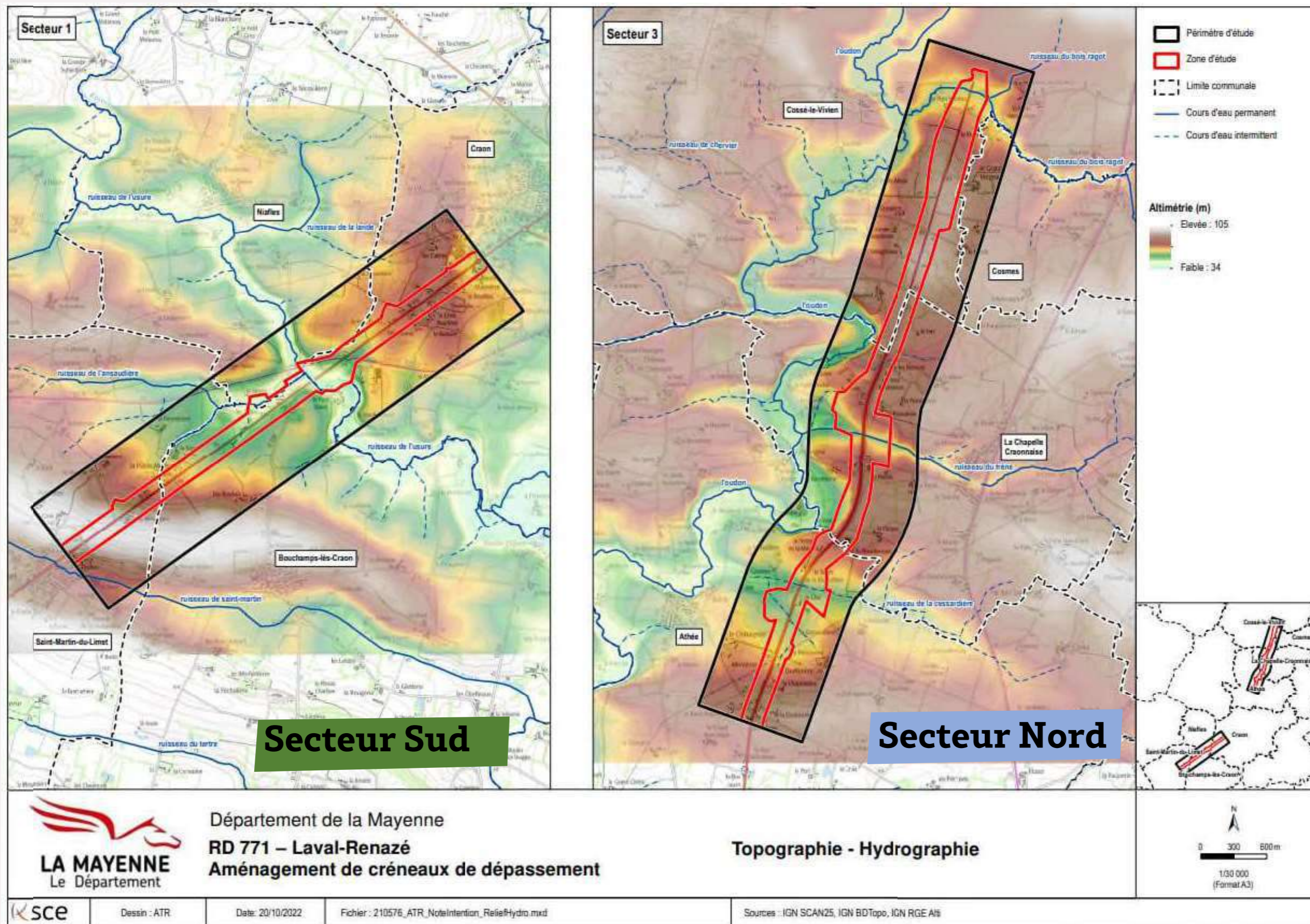


Annexes



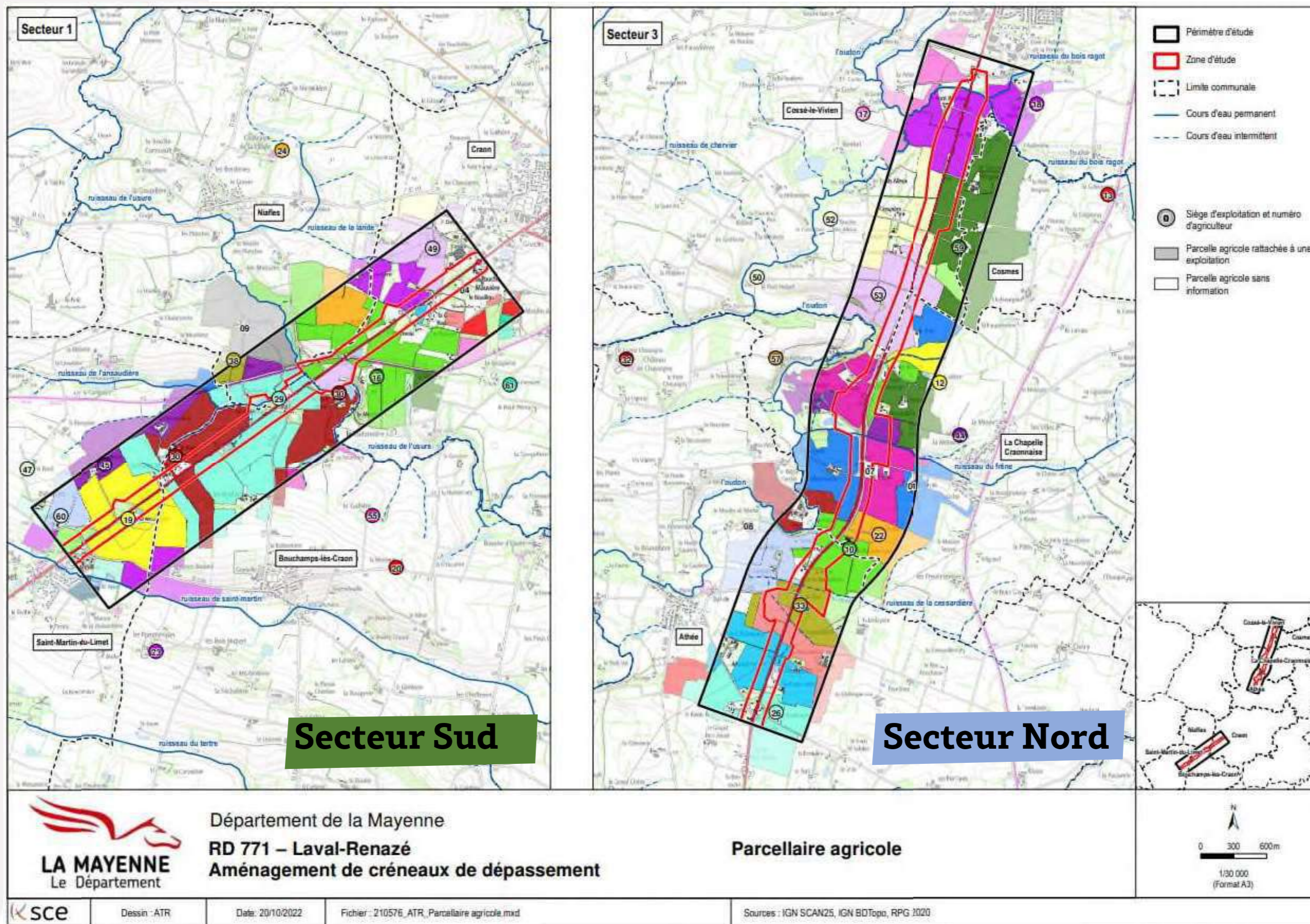
Les enjeux du territoire

Des enjeux environnementaux variés



Les enjeux du territoire

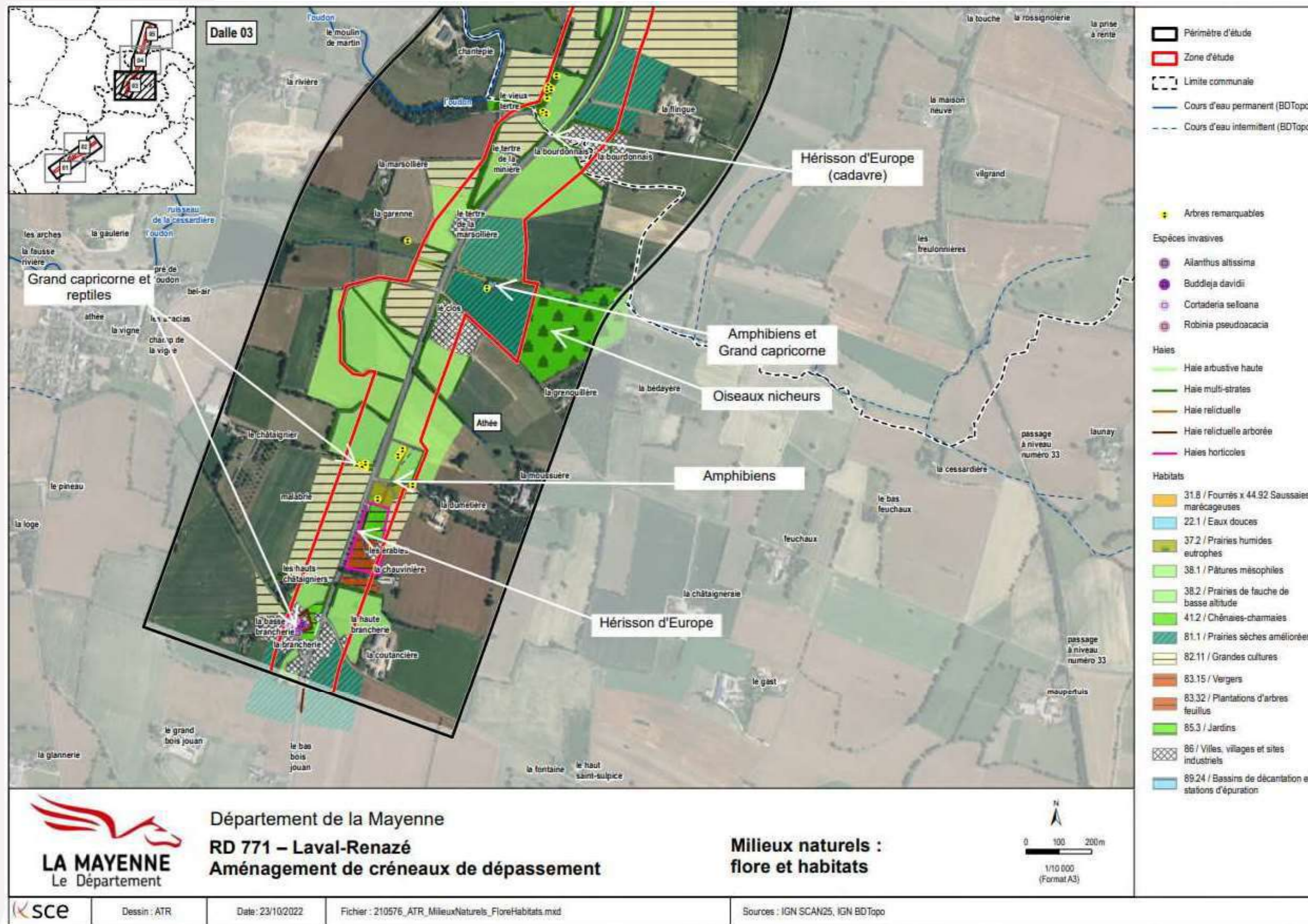
Des enjeux environnementaux variés



Les enjeux du territoire

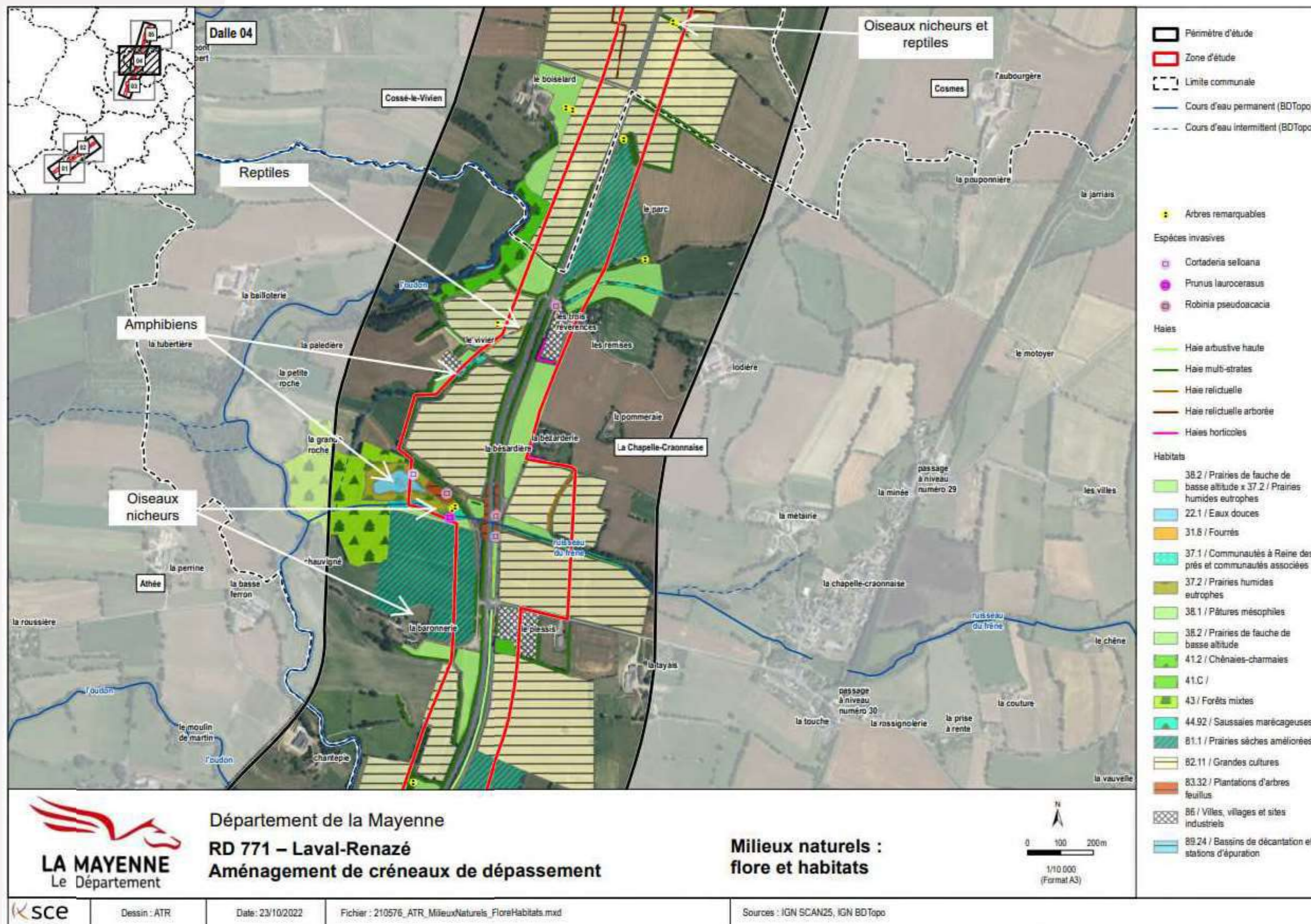


Des enjeux environnementaux variés



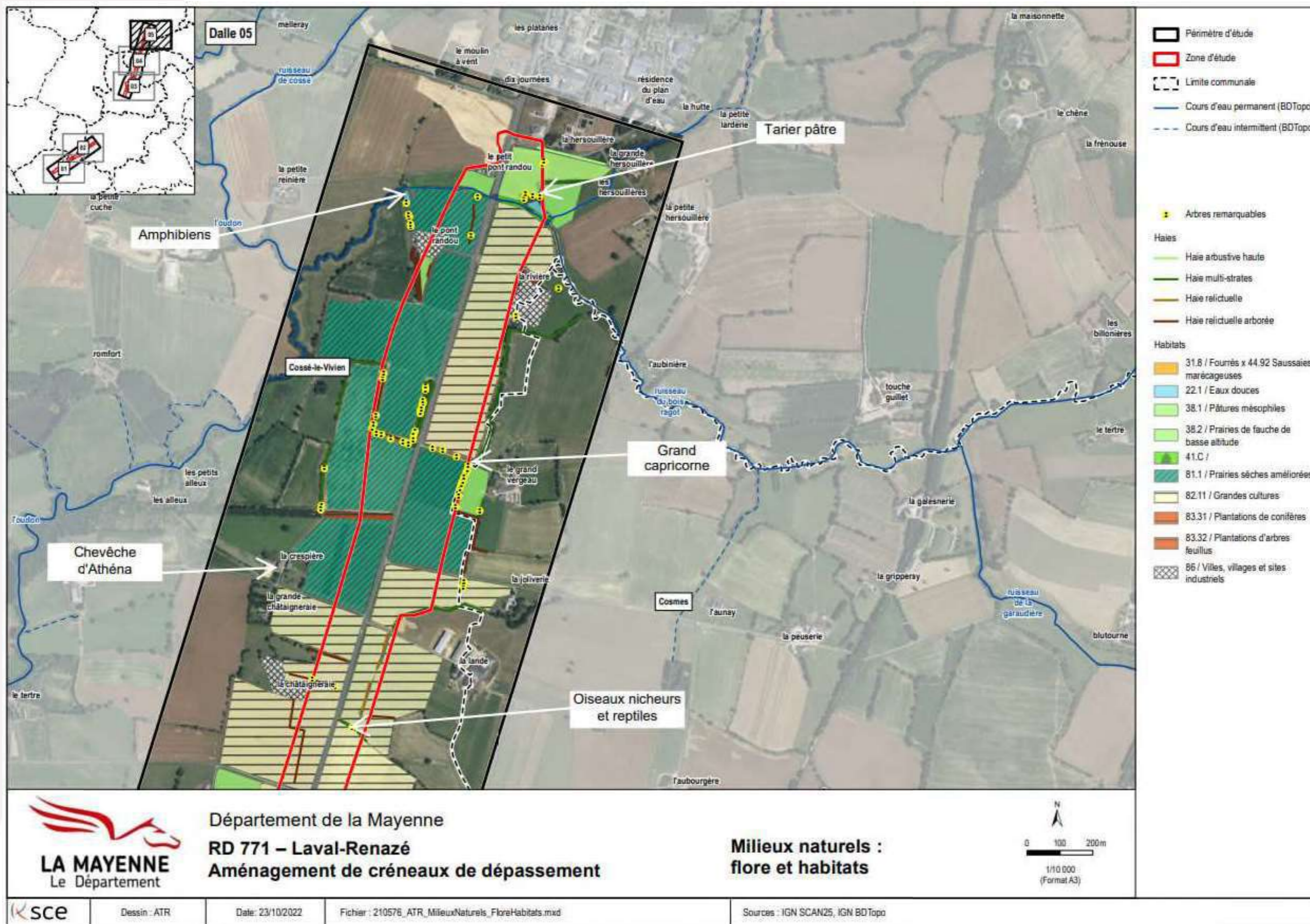
Les enjeux du territoire

Des enjeux environnementaux variés



Les enjeux du territoire

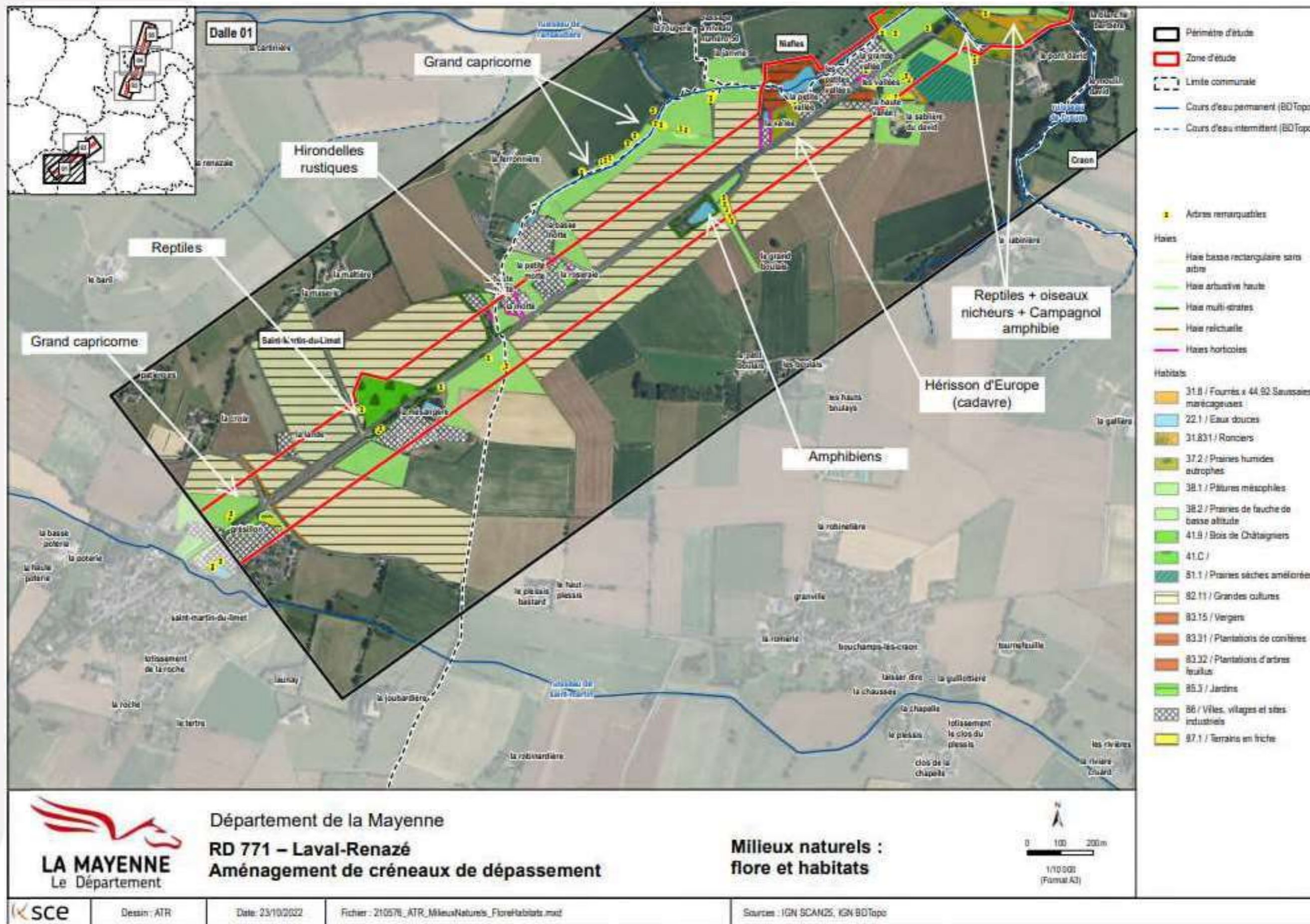
Des enjeux environnementaux variés



Les enjeux du territoire

Des enjeux environnementaux variés

Secteur Sud

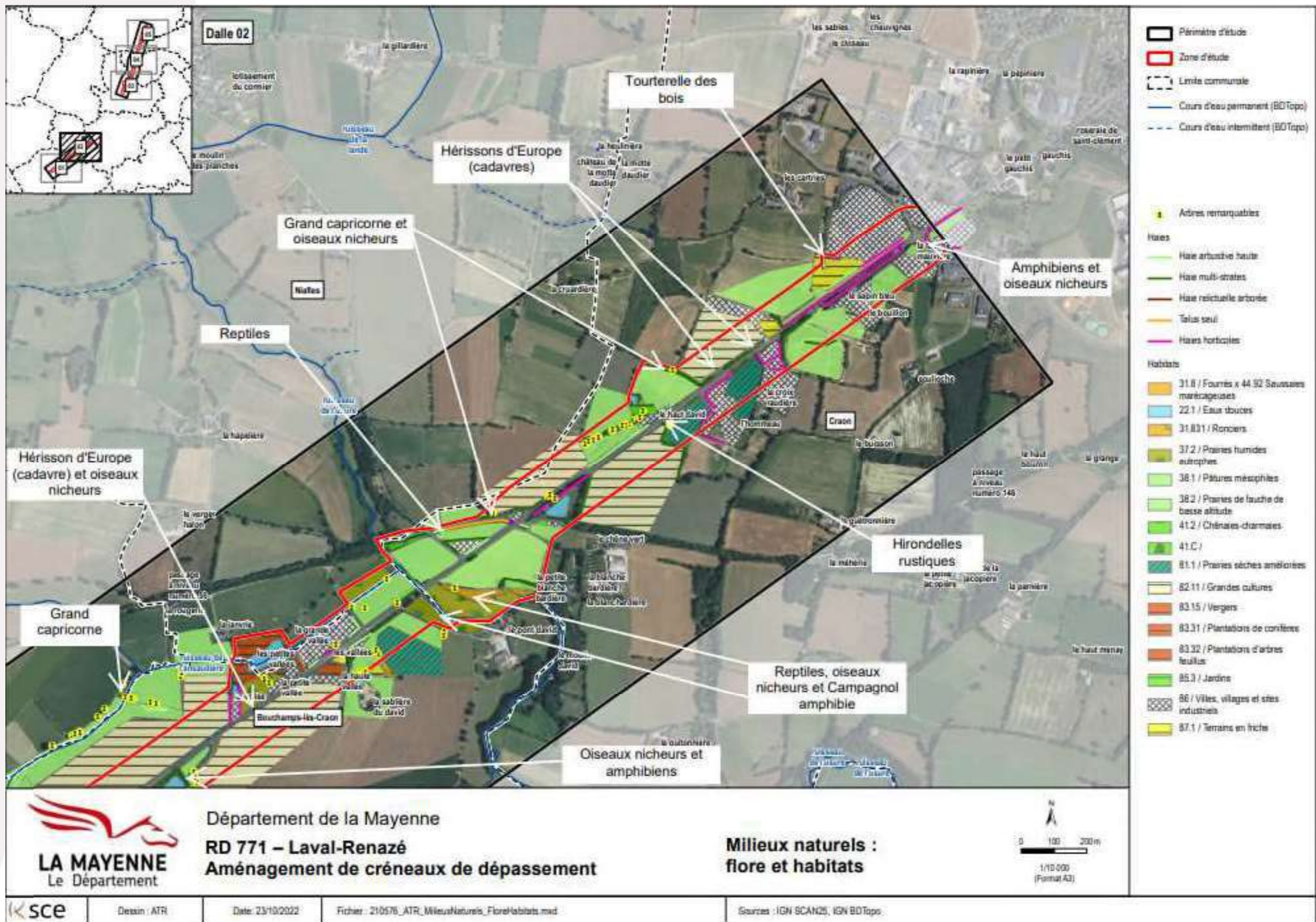


Les enjeux du territoire

Secteur Sud



Des enjeux environnementaux variés



Glossaire



- COVNM : Composés Organiques Volatils Non Méthaniques
- PLU : Plan Local d'Urbanisme
- PM10 : Particules en suspension dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres
- PM2,5 : Particules en suspension dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres
- SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires
- SCOT : Schéma de Cohérence Territorial

Annexe 2 : Ensemble des contributions





REGISTRES MAIRIES – COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE CRAON – HOTEL DU DEPARTEMENT

Projet d'aménagement de la RD771 COSSE RENAZE - LA MAYENNE DEPARTEMENT

Contributions du 19/04/2024 au 31/05/2024

Rapport du 02/07/2024

Date de dépôt : Le 24/04/2024

Nom : Olivier de Bodard – La Jacopière - CRAON

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Ville de Craon

Objet :

Contribution :

Je me prononce comme l'ensemble des riverains pour la variante A, secteur nord et sud.

Remarque : dans le dossier de concertation la variante zéro, c'est-à-dire pas de travaux, n'est pas citée sauf page 72 mais elle n'est pas proposée en option.

Je me permets de faire une remarque complémentaire dans une période d'endettement massif et de paupérisation des services publics, la variante A la moins chère consomme 6 hectares de très bonnes terres agricoles et coûte plus de six millions d'euros !!!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 03/05/2024

Nom : GUIROIS Philippe Anthony et Samuel, 275 et 240 chemin du Chêne Vert – Plan d'eau attenant

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Ville de Craon

Objet :

Contribution :

Afin de sécuriser nos allées et venues sur notre chemin d'exploitation ainsi que pour nos voisins, la variante A nous semble suffisante et adaptée.

Nous sommes très défavorables pour les trois autres variantes (BCD).

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 04/05/2024

Nom : Vincent GUILLET – La Parnière – 53400 CRAON

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Ville de Craon

Objet :

Contribution :

Je suis favorable à la variante B pour le secteur sud permettant d'avoir une piste cyclable tout au long de la route entre St Martin et Craon et favorable à la A sur le secteur nord.

Il faut préserver les terres agricoles : 7 ha variante A et 26 ha variante D car de plus en 2025 nous serons obligés de compenser entièrement les terres prises à l'agriculture et Craon doit prioriser les terres pour construction habitat, voire le développement économique.

Arrêtons pour le climat de supprimer des zones humides (de 1 à 4 ha) et de supprimer des haies (de 1 à 5,5 km). De plus, du point de vue budgétaire de 15 à 67 M€ ; nous devons faire des économies et ne plus dilapider l'argent public.

Stop aux projets inutiles hors sécurisation.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Page 2 / 12.

Projet d'aménagement de la RD771 COSSE RENAZE - LA MAYENNE DEPARTEMENT

Date de dépôt : Le 13/05/2024

Nom : BEUCHARD Cécile et Tanguy – 57 rue du Poirier - Craon

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Ville de Craon

Objet :

Contribution :

Nous sommes pour la variante C et D.

Nous pensons à la sécurité routière, au devenir de nos emplois, de nos entreprises, de nos commerces, les écoles, milieu médical (santé, parasanté).

Certes c'est un budget conséquent qui sera utile et développer notre ville.

D'ailleurs nous avons déjà perdu des grands axes importants qui fait que les entreprises se sont installées sur Château-Gontier, Segré...

Concernant le propos précédent de Monsieur Vincent GUILLET sur les questions économiques de ne plus dilapider l'argent public, je pense qu'une route pour sauver de l'emploi, apporter de l'économie dans nos commerces écoles est plus important et nettement moins coûteux que des JO ou des structures non homologuées ont été construites pour rien, que des entreprises craonnaises ne peuvent plus aller travailler chez leurs clients parisiens et que chaque département paie une fortune pour voir la flamme passer ne rapportera rien. Et pour apporter, je souhaiterais que mes impôts fonciers soient utilisés pour la propreté et l'entretien de tous les espaces verts à Craon. Merci Cécile

Emploi / Sécurité / Ecoles / Jeunesse / Médicaux

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 25/05/2024

Nom : M. et Mme DESMOTS Patrice, 71 rue de la Gare, 53400 CRAON

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Ville de Craon

Objet :

Contribution :

Je suis pour que ce projet ne soit pas retenu malgré l'excellent travail du cabinet privé. La nervure Laval-Saint Nazaire mérite mieux. Nos élus se battent pour l'intérêt économique du secteur, et ne doivent pas dire qu'il n'y aura jamais de 2x2 entre Laval et Saint Nazaire (Port en évolution).

Que Château Gontier ait l'axe Laval-Nantes est normal, mais nous ne devons pas subir la supériorité de ce territoire.

Ce qui concerne l'accidentologie du secteur de la RD25 devrait être prioritaire, élargissement des accotements qui actuellement ne respecte pas les largeurs votés par nos élus mayennais.

Je vous souhaite beaucoup de courage pour que ce projet aboutisse en respectant l'avis des citoyens et que ce soit pas l'intérêt personnel de certains directeurs d'entreprise ou autre. C.D.T.

Nota : Dommage qu'il n'y a pas plus d'artisans et de commerçants qui s'impliquent au projet.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 24/05/2024

Nom : LANVIERGE Quentin, 24 route de Nantes, 53400 CRAON

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la VILLE DE CRAON

Objet :

Contribution :

Pour le développement économique du Pays de Craon, l'aménagement de la RD 771 est essentiel. La variante C me paraît être un bon compromis. J'étais favorable à l'aménagement d'une 2x2 voies sur les 2 secteurs, mais les coûts engendrés et le gain de temps inexistant m'ont fait comprendre que cette option n'est pas la bonne.

En Mayenne, il existe une vraie corrélation entre la dynamique démographique et la qualité des voies de circulation. Ne rien faire pour faciliter l'accès à notre territoire équivaut à assurer sa mort dans 20 ou 30 ans.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 25/05/2024

Nom : Dersoir route de Niaffles, 53400 CRAON

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la VILLE DE CRAON

Objet :

Contribution :

Je suis pas sûr que le projet ne soit pas retenu. Je ne suis pas favorable pour le projet il y a sûrement d'autres priorités avant l'aménagement de la route RD771.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 25/05/2024

Nom : PELLUAU Guy, 40 rue Docteur Simon Faligant, 53400 CRAON

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la VILLE DE CRAON

Objet :

Contribution :

Favorable au aménagement des 2 espace 2x4 voies

CRAON RENAZE

CRAON COSSE

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 27/05/2024

Nom : GENDRY, 20 chemin la croix Raudière, 53400 CRAON

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la VILLE DE CRAON

Objet :

Contribution :

Nous sommes favorables pour la variante A du secteur Sud et très défavorables pour les trois autres variantes B C D.

En ce qui nous concerne ainsi que nos proches voisins nous nous retrouverons enclavés car si l'entrée se fait au niveau de la Croix Raudière les gros camions ne peuvent plus avoir accès chez nous car la largeur de la route permet uniquement le passage d'une voiture.

Le bruit sera amplifié par le passage plus nombreux de véhicules. Aussi nous demandons que des mesures phoniques soient mises en place (panneaux anti-bruit ou merlon).

Le départ des voies de dépassement auraient pu partir de la route de Niaffles mais ça n'est pas prévu dans les variantes.

Domage qu'on ne tienne pas compte de l'avis des riverains.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 30/05/2024

Nom : J.F. BRILLET, Le sauvageon, CRAON

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la VILLE DE CRAON

Objet :

Contribution :

La variante A, pour les 2 secteurs, Cossé-Craon et Craon-Renazé, me paraît de loin la meilleure solution.

Le réchauffement climatique ne nous permet plus des dépenses énergétiques inconsidérées et il doit être regardé comme l'élément essentiel, urgent, premier.

Les « tourne à gauche » sont un bon moyen de sécuriser la circulation sans artificialisation dangereusement les terres agricoles.

Le gain de temps sur des portions aussi courtes n'est même pas à prendre en compte.

Le moment que nous vivons est à la modération, pas à la démesure soyons clairvoyants et vigilants et défendons ensemble ce bien commun qu'est la biodiversité indispensable à la vie.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 30/05/2024

Nom : ROUSSARD Alain

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la VILLE DE CRAON

Objet :

Contribution :

Je viens de faire un aller/retour Cossé-Laval.

Résultat pour l'aller : 11,5 km identiques à la portion Craon/Renazé (pas de 2x2 voies).

Pour le retour : 8,5 km identiques.

Pourquoi aucun aménagement n'est prévu sur ces portions qui sont pas moins ou plus dangereuses que celles retenues dans les variantes. Elles ne sont pas moins ou plus structurantes également. Interrogation !

D'autre part, comment affirmer que la RD771 est une voie structurante alors qu'on développe à Craon une zone de 14 ha qui s'en éloigne ? Et qui ouvre la porte sur la route d'Angé grande oubliée des travaux.

Trop d'incohérences dans ces choix. Néanmoins, je pose une option sur la variante A.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 18/05/2024

Nom : Dominique COUEFFE, maire de la commune de COSMES

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de COSMES

Objet :

Contribution :

L'impact économique et environnemental des variantes a été évalué localement et permet une bonne lecture des contraintes des différents projets au niveau local, mais pas dans un contexte global d'échange si notre région perdait son attractivité sociétale et économique en cas de statu quo.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 25/05/2024

Nom : Florence BEYLICH, conseillère municipale de la commune de COSMES

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de COSMES

Objet :

Contribution :

La variante A du projet semble être la plus judicieuse pour l'amélioration de la RD771 : une sécurisation de certains endroits, pour le reste, la route est déjà bien dessinée et confortable.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 18/05/2024

Nom : Camille BEYLICH, habitante riveraine de Cosmes

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de COSMES

Objet :

Contribution :

Variante A =

- Dépense raisonnable pour les publiques
- Travaux suffisants.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 30/05/2024

Nom : JEGO Séverine, habitante de Cosmes

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de COSMES

Objet :

Contribution :

La variante A me semble raisonnable en prenant en compte des aménagements de carrefours plutôt que des voies de dépassements.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 30/05/2024

Nom : JEGU Michel, habitant de Cosmes

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de COSMES

Objet :

Contribution :

La variante A me semble la solution raisonnable. Les tourne à gauche et carrefours plus sécurisé.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 18/05/2024

Nom : Conseil municipal de Cosmes

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de COSMES

Objet :

Contribution :

La RD 771 est l'axe structurant du Pays de Craon et à ce titre et cette fonction a besoin d'être sécurisée à plusieurs intersections. Pour la commune de Cosmes la route de la Penserie à la nécessité d'avoir un accès sécurisé.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 22/05/2024

Nom : SEBY Jean-Pierre, les Révérences, 131 chemin de l'Odière, 53230 LA CHAPELLE CRAONNAISE

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de LA CHAPELLE CRAONNAISE

Objet :

Contribution :

Seule la variante A est acceptable.

Les accès directs doivent être conservés pour le confort des riverains. La voie verte et douce existe déjà sur l'ancienne voie ferrée, des petits aménagements pour y accéder peuvent être faits en provenance de la RD771.

Tourne à gauche :

- Route de Cosmes
- Les Remises
- Route d'Athée
- La Bourdonnais

Pas de voie de desserte destructrices et impactantes pour les riverains :

- La Brancherie
- Le Vieux Tertre
- Rond point de Cossé

Peu de cyclistes passant par cette route, ils préfèrent les routes secondaires plus tranquilles. Ces routes d'ailleurs devraient bien faire l'objet de votre attention.

Un écrêtement entre les deux chataigneraies pourrait améliorer la visibilité.

Des radars fixes auraient leur utilité, beaucoup de voitures roulent bien plus vite que la vitesse autorisée au niveau des Remises.

Pour ma part, ayant un champs avec des animaux de l'autre côté de la route (chemin du Vivier) je dois nourrir mes animaux, emmener de l'eau (avec tracteur et cuve à eau) sans compter les poulinages qui demandent une intervention rapide : je dois conserver un accès direct obligatoirement. Merci.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 25/05/2024

Nom : BALEME Roselyne

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de LA CHAPELLE CRAONNAISE

Objet : Avis personnel SECTEUR NORD

Contribution :

On veut créer une autoroute à la place de la D771 avec les options C et D ?

L'option B représente encore trop de destructions agricoles et de surfaces naturelles, une aberration écologique et un désastre financier.

Quant à l'option A, elle semble la plus raisonnable pour les riverains avec la durée des travaux et la sécurité renforcée.

Ces projets méritent-ils au final d'être accomplis au détriment des routes secondaires très impactées aux risques de la circulation ? (ex : route de Loiron, très encombrée et dangereuse).

Messieurs les élus, s'il vous plaît, faites preuve de **bon sens et d'exemple** en prenant en considération des mesures adaptées et sensées en vous rapprochant des riverains et de tenir compte de l'avis de vos concitoyens !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 31/05/2024

Nom : LECOT Gérard, maire de la commune de LA CHAPELLE CRAONNAISE

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de LA CHAPELLE CRAONNAISE

Objet :

Contribution :

En tant que maire de la commune de LA CHAPELLE CRAONNAISE, j'apporte mon soutien à l'aménagement de la RD771. Axe Cossé-Renazé.

Ce projet d'aménagement est un des objectifs du STADDET des Pays de la Loire et constitue un atout majeur de communication, de désenclavement pour notre territoire rural. Son développement avec sans nul doute des retombées économiques pour les entreprises et l'emploi en pays de Craon. Qui dit développement de nos entreprises dit aussi attractivité pour faire revenir nos jeunes population sur le territoire.

A mon point de vue, les variantes C ou D proposées sont les plus pertinentes faces à nous habitant du territoire.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 31/05/2024

Nom : COUËTOUX, du Tertre Christophe

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de LA CHAPELLE CRAONNAISE

Objet :

Contribution :

Les plus anciens de notre commune se souviennent de la RN 771... qui elle méritait réellement un aménagement. Ces travaux réalisés il y a environ 25 ans l'avaient très grandement sécurisée.

Certains points restent sans doute à améliorer ! Ces projets proposés sont certes intéressants mais méritent-ils les coûts et travaux envisagés... ? Près de 40 millions pour la variante D ! Quand on connaît l'état des finances de notre pays... et ne parlons pas de l'emprise foncière alors que l'on parle sans cesse de ZAN.

Un bon point pour la qualité de l'étude qui aura néanmoins coûté la modique somme de 750 000€.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 31/05/2024

Nom : Dominique MALHERBE

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de LA CHAPELLE CRAONNAISE

Objet :

Contribution :

Déçue par le manque de dialogue des élus locaux.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 25/04/2024

Nom : AUBRY Olivier et Coralie, Le Vieux Tertre, ATHEE

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune d'ATHEE

Objet :

Contribution :

Nous avons bien pris en compte le dossier de concertation et ses annexes. Nous transmettons notre avis d'ici la fin de la consultation.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 29/04/2024

Nom : Sabine PORTELA, Piter PICK, 12 La Brancherie, ATHEE

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune d'ATHEE

Objet :

Contribution :

Nous avons les grandes réserves contre les variantes proposées. Nous faisons un dossier qui explique et montre que la vue d'import écologique. Dans notre jardin nous avons les espèces de la flore et la faune rare ou protégées dans notre jardin. Nous allons envoyer notre dossier par courriel.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Courriel :

Bonjour Madame Martin-Ferré

Nous avons pris notre jardin comme l'exemple pour décrire l'ampleur de la destruction que ces projets provoqueraient. La population de cette partie de la France - des gens travailleurs, honnêtes et sympathiques - mérite mieux que cela. Nous n'avons pas même un dentiste.

Peut-être que certains problèmes de cette route seraient résolus s'il y avait des limitations de vitesse à différents endroits et/ou si la vitesse existante était contrôlée. Car nous sommes témoins du fait que personne ne respecte la vitesse de 90 km/h et qu'il n'y a pas non plus de volonté de contrôler cela.

Nous souhaitons exprimer notre préoccupation dans les lignes qui suivent.

Cordialement

Sabine Portela et Dr. Peter Pick

Pour toute personne concernée:

D771

Après de longues et laborieuses recherches, j'ai finalement découvert avec beaucoup de difficultés la dernière version des plans proposés pour le réaménagement de la D771, la route sur laquelle ma épouse Sabine Portela et moi-même vivons. Je constate avec inquiétude que tout réaménagement impliquant la construction d'un nouveau rond-point ou d'une virage à gauche juste au nord de La Brancherie implique également la construction d'une route d'accès à notre maison à travers notre jardin.

Bien que nous ayons assisté aux consultations précédentes, nous n'avons pas été informés de ces nouveaux plans, qui nous concernent directement. Si le département avait l'intention de paver notre jardin de la manière suggérée par ces cartes, nous nous attendrions à un niveau très élevé de compensation financière. La raison exacte pour laquelle nous avons acheté cette propriété et les longues heures de travail que nous avons consacrées à sa préservation ont toutes eu pour but de préserver cet environnement.

Lorsque nous avons vu la propriété pour la première fois, nous avons été enchantés par la variété des fleurs sauvages qui y poussaient. Depuis, nous avons découvert dans notre jardin et dans la région affectée par la route de nombreux insectes, reptiles et oiseaux rares et intéressants.

Par exemple, dans notre jardin, à l'endroit exact où les dernières cartes proposent un chemin d'accès d'environ 20 mètres de large (une plus grande précision n'étant apparemment pas nécessaire pour une simple consultation), nichent des pinsons, des mésanges et le chadonneret élégante. Le verdier d'Europe nous visite. J'ai vu la couleuvre aescupélienne à cet endroit, dans le coin le plus au nord-est, ainsi que près de la maison et au sud, dans le fossé qui nous sépare de notre voisin. Je crois qu'elle vit maintenant dans l'une de nos dépendances qui s'est effondrée. Nous avons un autre serpent que je n'ai pas identifié, ainsi que des orvets et des lézards. Nous hébergeons également le lézard vert occidental qui brille comme s'il était émaillé, et nous avons une colonie reproductrice de ce lézard sur le chemin proposé. Nous avons également des écureuils rouges, à deux reprises,

et les hérissons. Cette zone abrite également un verger de poires rares, cinq pêcheurs, des tritons et des chardonnerets, des abeilles solitaires de différentes sortes, des libellules, l'abeille charpentière et l'orchidée abeille. Le jardin dans son ensemble reçoit la visite de huppés fasciés, de pics, de pigeons ramiers, de grives et vols de mésanges. Nous avons le mulot sylvestre en résidence, ainsi que des troglodytes mignons et d'innombrables papillons, chauve-souris, les chouettes et je vu un hibou.

Je suis musicien et vendeur de saxophones. Ma femme est peintre et photographe. Nous ne sommes pas riches, nous sommes retraités et nous ne sommes plus jeunes. Je suis britannique et ma femme allemande. Nous n'avons pas de bons contacts dans le département sur lesquels nous pourrions compter pour défendre nos intérêts. Nous sommes inquiets car notre existence heureuse et notre précieuse oasis de vie sauvage sont désormais menacées.

Les photographies et sous chaque photo les informations:

<https://www.flickr.com/photos/67496784@N00/albums/72177720316530308/>

Date de dépôt : Le 29/04/2024

Nom : Jacqueline LARDEUX, 953 route de la Brancherie, 53400 ATHEE

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune d'ATHEE

Objet :

Contribution :

Merci pour ces documents.

J'ai commencé à étudier le projet et les 4 variantes (secteur nord). Je pense émettre des réserves. Il importe surtout, sur le plan sécuritaire, de limiter la vitesse à la Brancherie à 70 km/h.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 29/04/2024

Nom : BOUVET Roland, BOUVERT Nicole, La Chauvinière, ATHEE

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune d'ATHEE

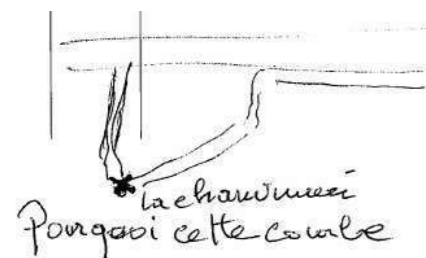
Objet :

Contribution :

En ce qui concerne la variante C et D, habitant à la Chauvinière, nous sommes très déçus du passage voie cyclable passant à moins de 10 mètres du pignon de notre longère.

Je souhaiterais avoir des précisions concernant les travaux sur notre chemin privé. Je voudrais aussi savoir la moins value sur notre propriété pour nous c'est une montagne qui nous tombe sur la tête.

Pièce(s) jointes(s) :



Date de dépôt : Le 02/05/2024

Nom : BARAIS Brigitte et Erwan , 8 impasse de la Brancherie

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune d'ATHEE

Objet :

Contribution :

Nous avons acheté notre maison il y a une dizaine d'années. Nous pensons que la variante A est suffisante, en rajoutant une limitation de vitesse à 70 km/h. La variante B serait acceptable. Mais que de travaux pour détruire la faune et la flore.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 13/05/2024

Nom : GILLOIS Jean Luc, Les Erolles, 53400 ATHEE

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune d'ATHEE

Objet :

Contribution :

Variante A : OK

Variante B : pourquoi faire une courbe sur la voie cyclable et de désenclaver

Variante C et D : je m'oppose formellement à la voie cyclable à l'arrière de mon domicile elle doit obligatoirement passer le long de la RD771.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 27/05/2024

Nom : FOURNIER Colette, La Basse Brancherie, 53400 ATHEE

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune d'ATHEE

Objet :

Contribution :

Variante C : OK

Sécuriser le plus possibles

Ralentir à 70 km/h la Brancherie cause souvent des accidents.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 30/05/2024

Nom : Jérôme BAFFOU, Le château de la rivière, 53400 ATHEE

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune d'ATHEE

Objet :

Contribution :

Variante A OK avec une limitation de vitesse à 70 à la Brancherie.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 30/05/2024

Nom : BOUCHER A, 5 Chemin de la rivière, 53400 ATHEE

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune d'ATHEE

Objet :

Contribution :

Variante A avec limitation et pourquoi pas une tourne à gauche à la Brancherie ?

Trafic fluide donc autres variantes sans objet, gâchis, et massacre écologique.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 30/05/2024

Nom : ROUSSEAU D, 223 chemin des Dumetières, 53400 ATHEE

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune d'ATHEE

Objet :

Contribution :

Variante A S.V.P. avec limitation 70 km/h du Bois Jouan aux dumetières avec RADAR

Tourne à gauche Brancherie et clos

A cet endroit roule et double sans respect, incivilité, imprudent, ne pas élargir la route, ça sert à rien, il y a assez d'accidents mortels.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 30/05/2024

Nom : ROUSSEAU Olivier, La Roussiere, 53400 ATHEE

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune d'ATHEE

Objet :

Contribution :

Les variante A ou B me semble correct car il faut déjà que l'on respecte les signalisation. Comment accéder aux parcelles, herbages de chaque coté de la route (si 4 voies) refaire des parc ou boviduc. Si emprise de foncier, voir les réattributions ???

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 30/05/2024

Nom : BAFFOU G., 53400 ATHEE

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune d'ATHEE

Objet :

Contribution :

Compte tenu du réchauffement climatique avéré, de l'impact sur la dégradation de la nature pour les aménagements, je suis défavorable aux projets BCD. Seul le A pourrait être envisagé avec les radars pédagogiques et limitation à 70 km sur certains points dangereux.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 31/05/2024

Nom : LARDEUX Jacqueline, 953 route de la Brancherie, 53400 ATHEE

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune d'ATHEE

Objet :

Contribution :

La version C qui traverse mon jardin abattrait la ½ de mes arbres fruitiers ! Cela m'inquiète gravement. Désastreux pour ma famille et moi. Voir solution en passant en contrebas de la haie du fond de mon champs exploité par agriculteur et aboutir en dessous de la maison de mes voisins (famille nombreuse). Ne pas passer entre nos 2 maisons !! Préférence solution A.

Pour la sécurisation de ce carrefour, limiter à 70 au Bois Jouan et Brancherie (29 foyers concernés) !

Meilleure signalisation de l'arrivée de ce carrefour, radar pédagogique et + marquage au sol en venant de Laval. Le danger vient des vitesses excessives !

Améliorer vitesse (70) dès maintenant. Merci pour cette concertation.

C'est possible humainement dans le respect de l'environnement et l'avenir de tous, y compris sur le plan économique sera meilleur.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 29/05/2024

Nom : BELSEUR Olivier, La Mésangère, 53800 SAINT MARTIN DU LIMET

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de SAINT MARTIN DU LIMET

Objet :

Contribution :

Travaux d'aménagement nécessaire à la sécurisation et à l'attractivité du territoire.

Les variantes C et D Saint Martin / Craon ont un impact très important sur mes terres avec le giratoire sortie Saint Martin.

Impératif de conserver l'emplacement des giratoires sur RD230 des versions A/B.

Nécessité impérieuse de prévoir des dispositifs anti bruit pour les 2 habitations de la Mésangère.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 29/05/2024

Nom : Kalyne CHAMPION, La Grande Gaudinière, 53400 ATHEE

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de SAINT MARTIN DU LIMET

Objet :

Contribution :

Le carrefour de la Brancherie est dangereux et nécessite un aménagement afin d'éviter les accidents. La sortie de la Haute Brancherie n'a aucune visibilité sur les véhicules circulants sur la D771 en direction de Cossé. De même qu'aucun aménagement n'est prévu pour les usagers venant de Cossé et souhaitant sortir vers la Haute Brancherie. Les usagers doublent sur la droite, empiétant sur la chaussée alors qu'il y a une habitation.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 05/05/2024

Nom : DELANOE Jean Claude, 1733 route de Chatelais, 53800 BOUCHAMPS LES CRAON

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de BOUCHAMPS LES CRAON

Objet :

Contribution :

Partie Craon – Renazé

Sur Bouchamps les Craon faire un mixe des variantes 1a-1b / 2a et 2B

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 26/05/2024

Nom : BELLANGER Elise, rue Haute Savoie, BOUCHAMPS

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de BOUCHAMPS LES CRAON

Objet :

Contribution :

Partie Craon – Renazé

- Utilité d'aller plus vite ??? (variantes C & D)
- Projet à la demande de qui ?
- Utilité d'aménagement carrefour de Niaffles ?
- Giratoire St Martin → pourquoi pas...
- ⚠ consommation terres agricoles, energie, ... (ressources non illimitées !)
- Impact environnemental
- Dépenses supportées par la collectivité // bénéfiques (+++) empochés par des privés...
- A qui profite le + le projet ???

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 28/05/2024

Nom : BESNIER Chantal et Christophe, BOUCHAMPS LES CRAON

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de BOUCHAMPS LES CRAON

Objet :

Contribution :

Accès Craon – Renazé

- Projet non adapté pour le milieu agricole
- Suppression d'accès au terre agricole
- Aménagement des nouveaux accès privé dans des zones très humides (pas adapté)

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 28/05/2024

Nom : BREHIN, La Vallée, BOUCHAMPS

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de BOUCHAMPS LES CRAON

Objet :

Contribution :

Projet non adapté.

Dépenses excessives pour le profit apporté.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 28/05/2024

Nom : GANDON Sylvain, La Basse Motte, Le David, 53800 BOUCHAMPS LES CRAON

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de BOUCHAMPS LES CRAON

Objet :

Contribution :

- Ce projet est inutile et incompréhensible.
- Complètement impacté d'un aspect privé comme professionnel
- Je serais contre tous projet qui empiète sur mes terres agricoles.
Merci de votre compréhension.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 30/05/2024

Nom : HOREL Lionel, La petilet, 53800 BOUCHAMPS LES CRAON

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de BOUCHAMPS LES CRAON

Objet :

Contribution :

Projet non.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 29/05/2024

Nom : O de BODARD, la Jacopière

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Communauté de communes du Pays de Craon

Objet :

Contribution :

Etant que riverain, la variante A semble nettement suffisante.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 02/05/2024

Nom : Raimbault Marc, Les Reinières, Cossé-le-Vivien

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de Cossé-le-Vivien

Objet :

Contribution :

Considérant que la RD771 (de Cossé vers Craon) a été aménagée il y a une vingtaine d'année et donne satisfaction aujourd'hui les nouveaux aménagements ne se justifient pas :

- Coût élevés des travaux (le budget des collectivités n'est pas extensible)
- Emprise sur le terrain agricole

Page 10 / 12.

Projet d'aménagement de la RD771 COSSE RENAZE - LA MAYENNE DEPARTEMENT

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 03/05/2024

Nom : J. LOUAPRE, 13 rue de L'huilerie, Cossé le Vivien

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de Cossé-le-Vivien

Objet :

Contribution :

La RD771 a été bien aménagée et on y roule en sécurité, en respectant 90 km/h. On peut toutefois aménager qqes tronçons en 2x1 voies comme l'a fait le Dpt de la Manche = c'est sûr et on peut y rouler à 110 km sur les tronçons à 2 voies et à 90 quand il n'y a q'une voie.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 21/05/2024

Nom : Mr et Mme MONTAUBAN Anthony, Le Pont Hubert, 53230 Cossé

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de Cossé-le-Vivien

Objet :

Contribution :

Le projet d'une fois 2 voies et 2x2 voies n'est pas justifiable au vu de la circulation aujourd'hui et pour les années à venir les aménagements à certains carrefour pourraient être aménagés pour limiter les risques d'accidents. Cela serait moins couteux et l'impact environnemental sera moindre.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 28/05/2024

Nom : EARL DU PONT HUBERT, Le Pont Hubert, 53230 COSSE LE VIVIEN

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de Cossé-le-Vivien

Objet :

Contribution :

Suite au projet d'aménagement de la DR771 entre Cossé et Craon. Je vous informe que mon exploitation agricole EARL du Pont Hubert qui exploite les terres du lieu dit le Boiselard va être impacté directement en nous prenant des terres d'environ 4 hectare qui sont les parcelles 0,149 – 0,588 – 0,587 – 0,174 – 0,171 – 0,341 – 0,159 et 0,170 et cela représente 4% de notre surface agricole et qui a un impact direct sur notre revenus. Je demande une compensation égal en surface par rapport à la perte de terres que l'on risque de perdre.

D'autant plus que l'on a aussi des terres de l'autre côté de la DR771 qui est de 14 hectares en tout et les parcelles sont 0,170 – 0,169 – 0,168 – 0,167 – 0,162 – 0,163 – 0,164 – 0,002. Nous voulons un accès direct comme aujourd'hui pour y accéder en traversant la route ou pont car un rallongement de trajet pour accéder à nos terres engendrait encore des coûts supplémentaires pour notre exploitation.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.



Cossé-le-Vivien, le 29 mai 2024

Date de dépôt : Le 30/05/2024

Nom : Christophe LANGOUËT, maire de Cossé le Vivien

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de Cossé-le-Vivien

Objet :

Contribution :

Courrier en annexe

Pièce(s) jointes(s) : Courrier ci-joint

OBJET : Enquête publique – Aménagement de la RD 771 entre Cossé-le-Vivien et Renazé

Je soussigné, Christophe LANGOUËT, Maire de Cossé-le-Vivien, indique être personnellement favorable au projet d'aménagement de la RD 771 porté par le Conseil Départemental de la Mayenne et ses partenaires.

Cet aménagement contribuera au développement économique du territoire et à son accessibilité sur la liaison entre Laval et Nantes. Il permettra de fluidifier le trafic et favorisera la sécurité des usagers en facilitant les dépassements.

Il est cependant nécessaire de prendre en considération les demandes des agriculteurs qui exploitent des deux côtés de la RD 771.

Le Maire,
Christophe LANGOUËT

The image shows a handwritten signature in blue ink over a circular official stamp. The stamp contains the text 'MAIRIE DE COSSE-LE-VIVIEN' and 'MAYENNE' around a central emblem.

Date de dépôt : Le 31/05/2024

Nom : Valérie PIAU, Athée

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de Cossé-le-Vivien

Objet :

Contribution :

NON aux projets B C D : coût exorbitant

Oui au projet A

RD771 nécessitant d'être sécurisée uniquement :

- Carrefour de la Brancherie : tourne à gauche et à droite. Limitation à 70 km/h
- Carrefour du Clos : tourne à gauche et à droite
- Installation radar fixe ou mobile (énormément d'excès de vitesse) et de chauffards

STOP à la destruction des terres agricoles. Préservons cette route tellement agréable.

Si je peux me permettre, un axe de priorité serait de réaménager l'entrée de Craon après le Château virage presque à 90° dans lequel les poids lourds et véhicules se déportent très souvent.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 31/05/2024

Nom : Rousseau Alain

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de Cossé-le-Vivien

Objet :

Contribution :

Si projet : impact agricole à protéger concernant les accès

Nuisances sonores importantes du trafic routiers / aux habitations proches.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Date de dépôt : Le 23/05/2024 (réunion du conseil municipal)

Nom : Daniel GENDRY, Maire de Niaflès,

Stephen BONNIER, élu

Jean-Paul GIBOIRE, 1^{er} adjoint

Anne-Lise MOREAU, élue

Patricia BEASSE, élue

Sophie GENDRY, élue

Lieu de dépôt : Sur le registre « papier » de la Commune de Niaflès

Objet :

Contribution :

- Zone Sud. Point positif : dans les 4 scénarios, le tourne à gauche (Renazé → Craon) existe pour la RD228 (→ Niaflès).
- La voie douce ou piste cyclable devra être continue, parallèle à la RD771 située au nord de la RD (version B).
- Le rond point avant Saint Martin est mieux situé en variante A et B (RD230) et est indispensable quelque soit les variantes.
- Pour le nombre de voies (variante C) (2 x 1) en montant à la Mésangère, (2+ 1) en montant au Haut David.
- Le rond-point aux Vallées me paraît intéressant même si il ne faut pas multiplier les rond-points pour fluidifier le trafic. Un tourne à gauche ralentit moins la circulation surtout pour les camions.
- RD771 : axe stratégique pour le Pays de Craon.
- Zone Nord. A la Brancherie, la modification (variantes B C D) plus sécuritaire.
- Entre Craon et Cossé une portion deux fois deux voies nous semblent indispensables, voir du carrefour de La Chapelle Craonnaise jusqu'au haut de la côte (avant route de Cosmes).

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

REGISTRE NUMERIQUE

by PubliLégal

REGISTRE NUMERIQUE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Projet d'aménagement de la RD771 COSSE RENAZE - LA MAYENNE DEPARTEMENT

Contributions du 19/04/2024 au 31/05/2024

Rapport généré le 03/06/2024 à 09:19:48

Nombre d'avis déposés : 106

@1 - Lemerrier Nicolas - La Selle-Craonnaise

Date de dépôt : Le 29/04/2024 à 16:42:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Voie douce cyclable/piétonne paysagère sur l'ensemble des variantes et itinéraires

Contribution :

Les conditions climatiques hivernales et le flux des poids lourds (jours courts, brouillards, pluies, souffle des camions etc ...) doivent inciter à créer une véritable desserte cyclable et piétonne sécurisée et suffisamment isolée/déportée de la voie routière. Elle doit faciliter en outre la création d'un d'un environnement paysager renforcé avec un boisement linéaire continu, large (plantations haies en quinconce, bande boisée) et des connexions paysagères avec les strates arborées existantes (rares). L'effort paysager se doit être à la hauteur des enjeux environnementaux se trouvant sur le parcours et du contexte agricole malmené depuis des décennies par un remembrement foncier très défavorable au bocage mayennais.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@2 - BARRAIS JOEL - Cossé-le-Vivien

Date de dépôt : Le 29/04/2024 à 17:24:07

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projet aménagement RD 771 Cossé Renazé

Contribution :

A l'issue de la présentation du projet auquel j'ai assisté le 19 Avril à Craon, la RN 771 qui n'est pas pour moi une priorité. Incompréhension sur les variantes proposées l'emprise des terres agricoles et le coût pour la variante D devrait faire réfléchir tous les élus du pays et du département. Les travaux qui ont été fait depuis quelques années (tourne à gauche vers La chapelle craonnaise, élargissement des voies, profilage des virages semblent données plus de sécurité et de satisfaction. Si des travaux devaient se réaliser dans quelques années la variante A resterais celle (moins de terre agricole, moindre coût et avec voies de dépassement) qui pourrait satisfaire les usagers et les propriétaires agricoles. Je suis impacté par le projet (variante B C D)

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@3 - Lemerrier Jerome - Saint-Poix

Date de dépôt : Le 30/04/2024 à 08:29:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

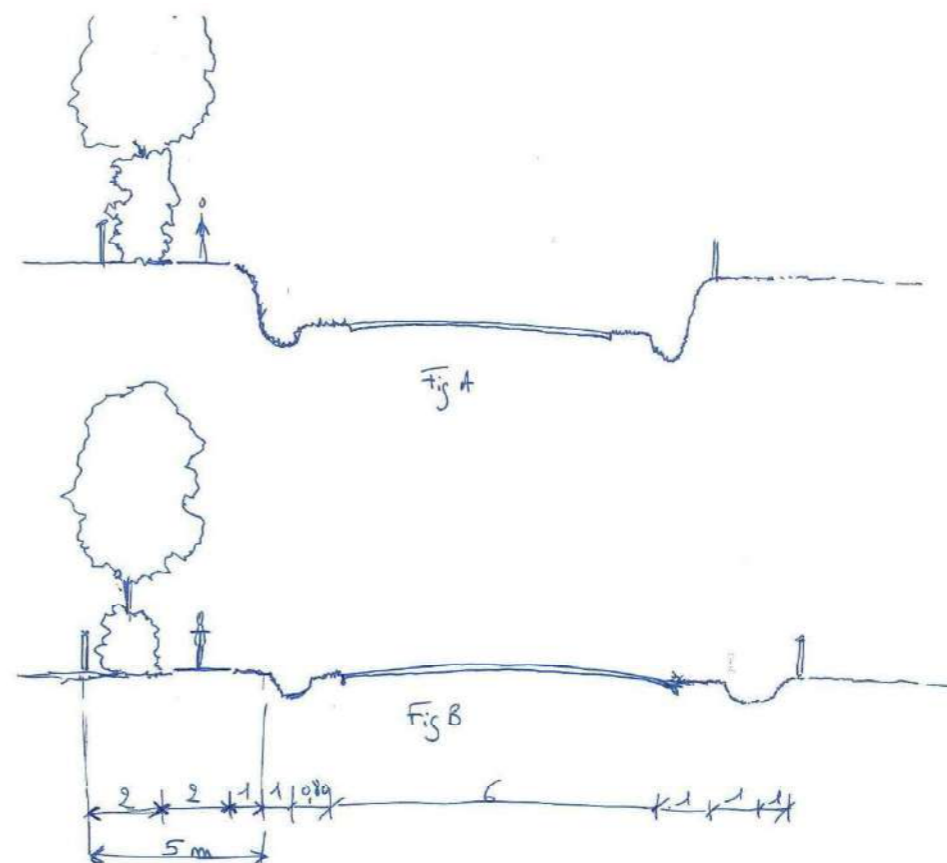
Objet : Voie douce cyclable/piétonne paysagère sur l'ensemble de l'itinéraires vers les Bourgs

Contribution :

Les voies douces sécurisées doivent se connecter directement au centre-bourgs situés à quelques km de la RD771 en étant isolées de la chaussée principale. (voir figure type ci contre). Cela concerne notamment les bourgs de La Chapelle Craonnaise, d'Athée, de Bouchamps les Craon.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : voie cyclepieton.PDF, page 1 sur 1



@4 - GAUBERT Jean-Eudes - Bouchamps-lès-Craon

Date de dépôt : Le 06/05/2024 à 09:15:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : RD771 secteur sud

Contribution :

considérant qu'il n'y a que 1,3 Km d'aménagement 3 ou 4 voies possible entre le lieu dit "la Vallée et la Mésangère, que cet aménagement ne fera pas gagner de temps aux usagers de la route, qu'actuellement il est très facile de doubler sur cet axe en raison de la visibilité, d'un flux de véhicules moins important que sur le secteur nord, il est souhaitable de maintenir la route en état en y apportant quelques aménagements. Au regard de l'ensemble des propositions d'aménagements qui on été faites, je trouverais intéressant de retenir la proposition d'un rond point à la Vallée (pourtant peu favorable à ce type d'aménagement) afin de sécuriser notamment l'entrée de la ferme "La grande Vallée" et permettrait aux habitants, principalement de la Motte qui viennent de Renazé de venir faire le tour du rond point pour rentrer chez eux en toute sécurité.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@5 - JEANNINE - La Chapelle-Craonnaise

Date de dépôt : Le 07/05/2024 à 17:26:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : RD771 SECTEUR NORD

Contribution :

Rencontre avec Lise TATIN le 03/05/2024 Je la cite: ce projet d'aménagement de la RD771 est injustifié et incompréhensible!, vous ne pouvez pas laisser faire ça..Le coût est exorbitant !! il serait préférable d'utiliser l'argent dans d'autres domaines : la santé ou le secteur des personnes âgées qui vont être de plus en plus nombreuses, d'ailleurs entre nous, les personnes vieillissantes qui roulent bien sur la RD771 actuelle n'oseront pas l'emprunter en 3 ou 2x2 voies...Quant à l'essor économique, ça veut dire quoi ??Le musée reçoit chaque année plus de 40000 personnes, de partout, des cars entiers se déplacent sur cette RD771 sans aucun problème car la circulation est fluide. Je remercie LISE TATIN pour sa lucidité, sa clairvoyance, sa proximité près des jeunes générations et son franc- parler.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@6 - Franck - La Chapelle-Craonnaise

Date de dépôt : Le 08/05/2024 à 19:39:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : rd 771 secteur nord

Contribution :

ça me désole aujourd'hui de constater que des projets aussi inutiles que dévastateurs puissent être mis en place ainsi. Pourquoi détruire toute cette végétation, toutes ces haies qui sont d'une utilité évidente pour la biodiversité et l'environnement de nos maisons et de ses occupants. IL serait beaucoup plus humain de diriger ces sommes colossales vers des projets plus humanistes.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@7 - Petit Stéphane - Cossé-le-Vivien

Date de dépôt : Le 09/05/2024 à 11:59:23

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au projet d'aménagement en 4x4 ou 3x3 voies

Contribution :

Nous sommes résolument contre ces projets qui :-Représentent un coût exorbitant pour un gain de temps négligeable.-Participent au changement climatique : consommation accrue de carburant, imperméabilisation des sols, suppression des pièges de carbone (haies-arbres). -Consomment des surfaces agricoles et naturelles.- Occasionnent des gênes très importantes pour les exploitants agricoles, les riverains -acteurs économiques locaux-(allongements de parcours, pollution sonore, cadre de vie). -Détruisent des espaces de vie de la faune et de la flore.-N'intègrent pas la notion de sobriété, argument également mis en avant par plusieurs élus-Cela n'aurait pas d'impact sur la dynamisation de Cossé le Vivien, les véhicules contournant la ville étant juste en transit.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Page 3 / 35.

Projet d'aménagement de la RD771 COSSE RENAZE - LA MAYENNE DEPARTEMENT

@8 - christophe - Cossé-le-Vivien

Date de dépôt : Le 09/05/2024 à 21:06:29

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : projet d aménagement de la rd771

Contribution :

bonjour je trouve ridicule de faire ces travaux par les temps qui courent on nous demandent de faire des économies cette route roule tres bien comme ca l argent de ces travaux serait plus utiles ailleurs merci de votre comprehension

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@9 - SEBY JEANNINE - La Chapelle-Craonnaise

Date de dépôt : Le 10/05/2024 à 11:50:50

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : RD771 SECTEUR NORD

Contribution :

Après analyse des 4 variantes, la variante A est la plus acceptable car:- elle assure la sécurité (aussi le tourne à gauche route de COSMES peut s'avérer utile)- elle prend le moins de terres agricoles, ce qui est fondamental- elle est la moins onéreuse- elle maintient tous les accès A ce titre, nous sommes entièrement concernés, notre habitation étant d'un côté de la RD771 et nos animaux en face de l'autre côté, nous devons impérativement garder notre accès (Révérences/le vivier) pour nourrir chaque jour matin et soir nos animaux et les alimenter régulièrement en eau. Quant aux variantes C et D , elles sont à éviter car comme le montre très bien le tableau : ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES La synthèse comparative SECTEUR NORD montre clairement 23 cases (jaune foncé) très très défavorables contre seulement 8 cases (vert foncé) très très favorables .

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@10 - Petit Catherine - Cossé-le-Vivien

Date de dépôt : Le 11/05/2024 à 17:51:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Précision

Contribution :

A la relecture du dossier, il apparaît que la décision de l'aménagement de la RD soit déjà acté (CF page 5, page 35 et 74) que l'on ne nous donne que le choix d'une variante hors la variante 0. Dans ce cadre, la variante A serait la moins néfaste.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@11 - renaume Audrey - Cossé-le-Vivien

Date de dépôt : Le 14/05/2024 à 18:40:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :aménagement durable

Contribution :

A l'heure de la mobilité douce, du développement durable, un projet routier est il raisonnable et utile

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@12 - SEBY JEAN PIERRE - La Chapelle-Craonnaise

Date de dépôt : Le 15/05/2024 à 18:30:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :RD771 secteur nord

Contribution :

EN PREAMBULE AVANT TOUS TRAVAUX Mesdames, Messieurs les Elus réfléchissons bien avant que vous preniez votre décision. Cette RD771 modifiée avantageusement il y a une vingtaine d'années est tout à fait fonctionnelle pour les circulations en tous genres : transit vers ST NAZAIRE, accès faciles aux villages à proximité et dessertes pour les riverains. Aucune entreprise n'a renoncé à s'installer à Cossé L/V Craon ou Renazé à cause de cette route. Je suis riverain et je n'ai pas observé de problèmes cruciaux de fluidité et selon vos propres études la perspective d'augmentation du trafic dans les 25 ans à venir est très faible. Retenir les jeunes dans les petites villes est impossible s'ils rêvent de grandes métropoles. L'accidentologie provoquée essentiellement par des comportements irresponsables, seront, à mon avis, plus à traiter par la pédagogie et la répression que par des barrières métalliques axiales... La sobriété budgétaire (maître mot des politiques responsables) nous impose de ne pas avoir de projets de « riches », quelques petits aménagements suffiront à améliorer cette route déjà plus performante que beaucoup de routes de France. S'il vous plaît, pas de discours « verdoyants » pour aussitôt, détruire, arracher, bétonner, goudronner... avec quelles conséquences ? Et pour quel bénéfice réel ? Vos décisions vous rattraperont, nos actes aussi, soyez en sûrs. Le courage c'est parfois de renoncer même à une « bonne intention ». La question fondamentale, VITALE c'est : « que seront l'attractivité économique, la fluidité, la vitesse, la sécurité... quand le réchauffement climatique sera de 4°, avec des tempêtes quatre fois par an, des inondations en alternance avec des sécheresses à répétition, les guerres pour l'eau, les famines... la vie presque devenue impossible... ? » mais mais mais avec une belle route de luxe, qui aura un peu participé à tout ça !!! Réfléchissons avant !! MERCI

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E13 - Emmanuel Paillard

Date de dépôt : Le 15/05/2024 à 22:53:14

Lieu de dépôt : Par email

Objet : proposition d'amélioration des variantes sur la partie Nord

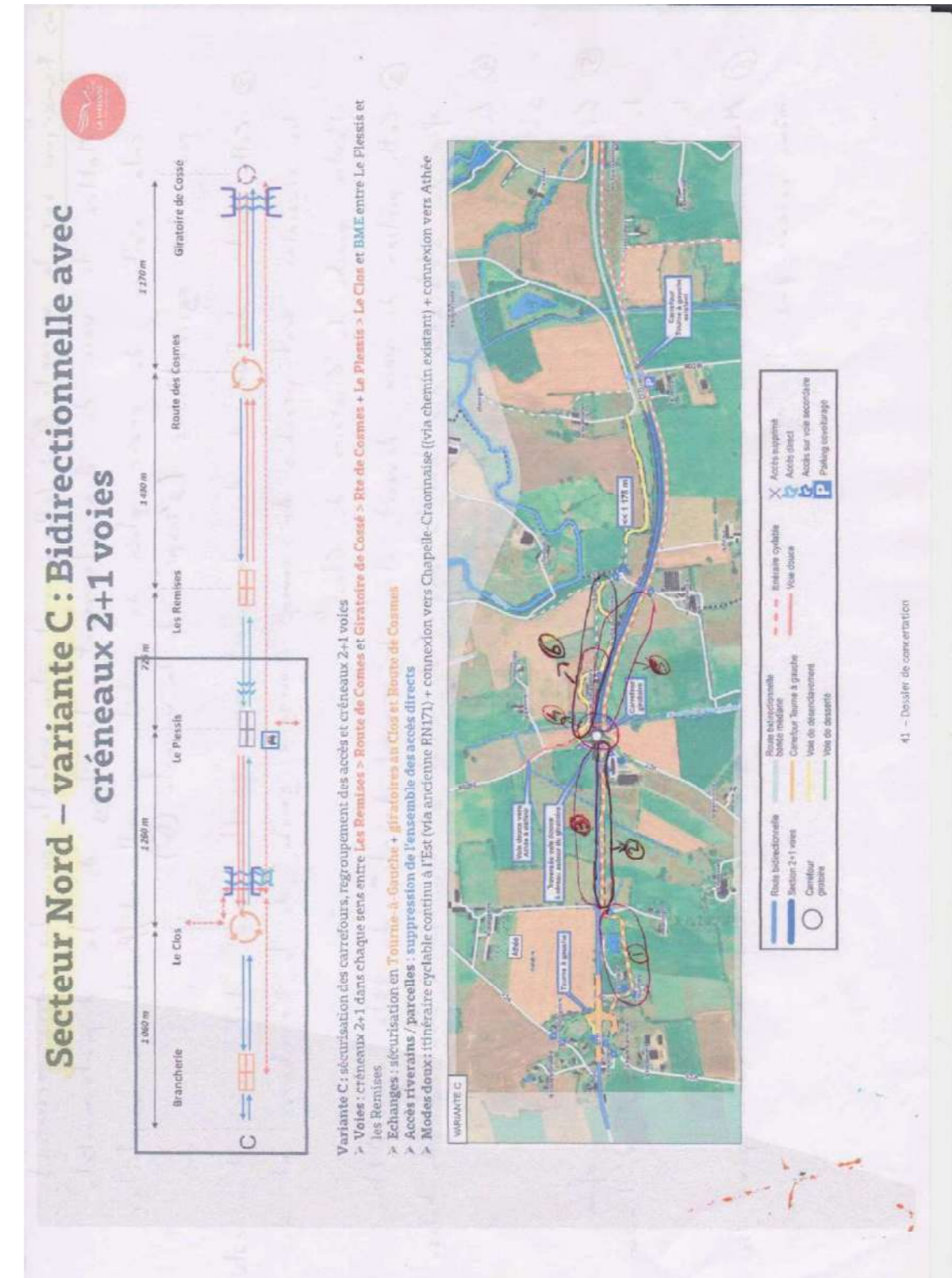
Contribution :

Bonjour, Voici en pièce joint plusieurs pistes d'amélioration des variantes de la partie Nord et plus particulièrement entre "La Brancherie" et "La Bourdonnais". Si besoins d'explication sur mes propositions, n'hésitez pas à me

contacter. Cordialement. Paillard Emmanuel Le Clos 53400 ATHEE Riverain de la route icon-envelope-tick-round-orange-animated-no-repeat-v1.gif Sans virus. www.avast.com #DAB4FAD8-2DD7-40BB-A1B8-4E2AA1F9DFD2

Pièce(s) jointes(s) :

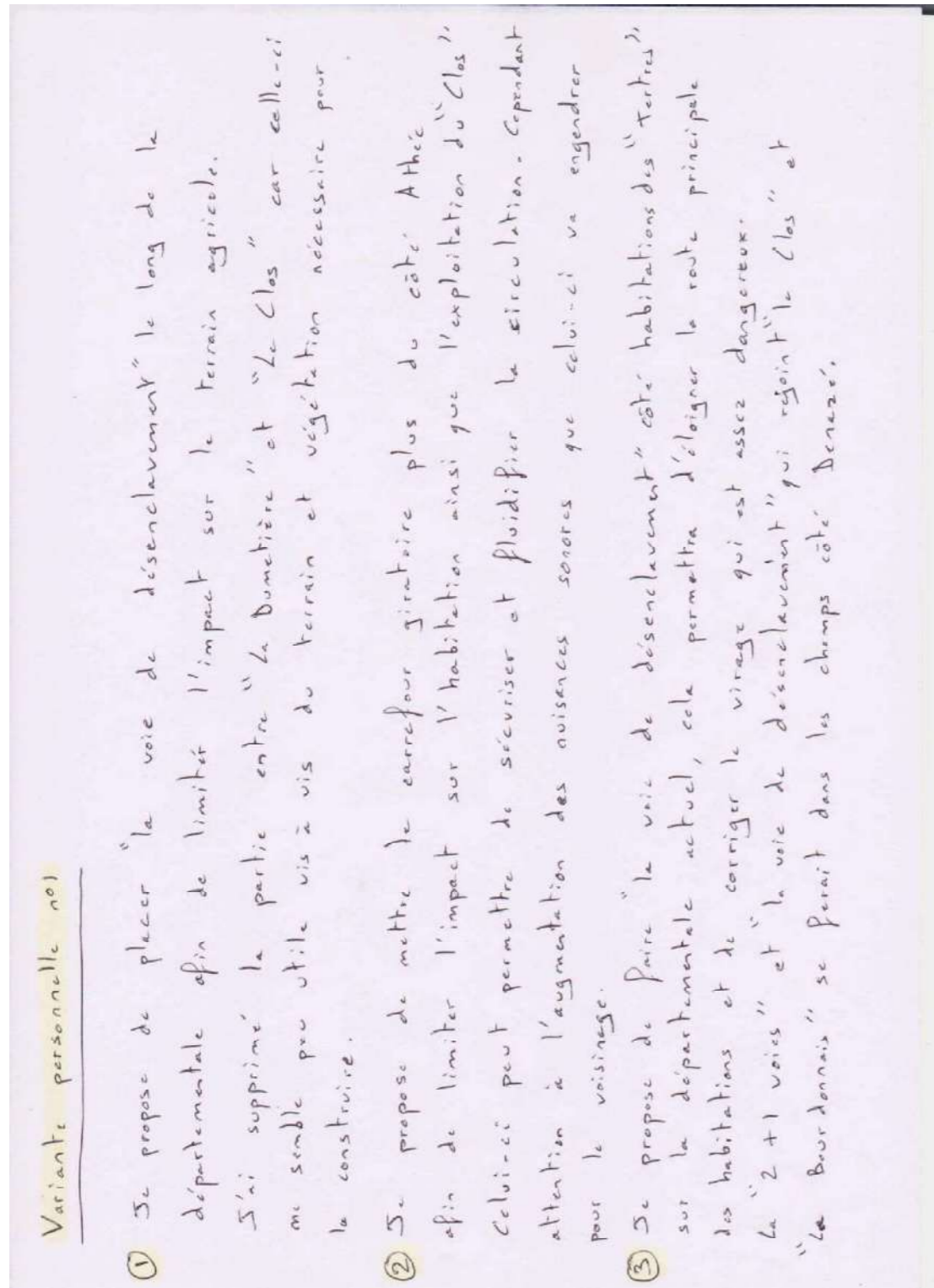
Document : variante départementale.pdf, page 1 sur 6

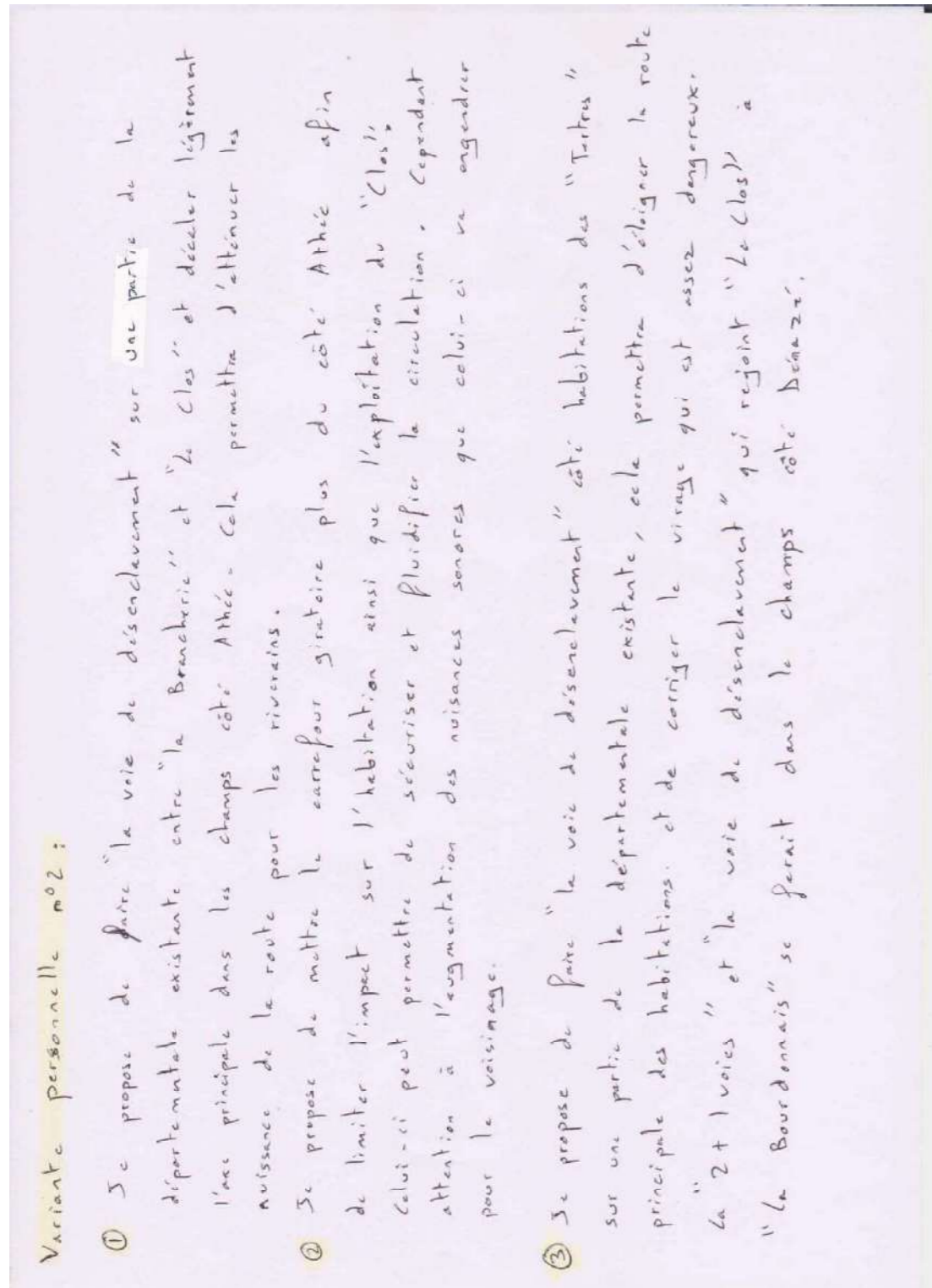


→ Remarques sur la variante (C) : celles peuvent être valable pour les autres variantes).

- ① Mettre la "voie de désenclavement" le long de la départementale cela évitera de créer plein de petite parcelle difficile à exploiter pour les agriculteurs. (s'inspirer de la variante (B)).
- ② Cette partie de "voie de désenclavement" ne semble peu utile car d'un côté les riverains sont proches du "Tourné à gauche" de la Brancherie et de l'autre proche du "Giratoire du Clos".
- ③ Cette portion de voie devrait être légèrement décalé du côté vers Athée afin de s'éloigner des habitations (Le Clos) et limiter l'abattage de haies.
- ④ Le "Giratoire du Clos" peut également être décaler vers Athée afin de s'éloigner de l'habitation "du Clos".
- ⑤ Cette portion de voie devrait être décalé du côté vers Denazé afin de s'éloigner des habitations "Les Tertres". De plus, cela permettrait d'atteindre le virage qui est assez dangereux.
- ⑥ Mettre la "voie de désenclavement" le long de la départementale pour les même raison que le n°1.







@14 - BARBAZANGES JEAN FRANCOIS - Châteaubriant

Date de dépôt : Le 17/05/2024 à 01:17:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Soutien au projet de création d'un créneau de dépassement

Contribution :

Je laisse au riverain le choix du projet à retenir. L'important est de faciliter la fluidité du trafic en permettant le dépassement en toute sécurité des véhicules lents (Poids lourd transport de matières dangereuses limité à 70km/h, matériel agricole, voiture sans permis, vélomoteur, etc). Nous sommes en zone rurale, la route est notre seul moyen pour de nombreux déplacements. Ce type d'aménagement améliore la sécurité. Il faut intégrer dans la solution retenue des voies sécurisées/protégées pour les vélo et autre moyen de déplacement doux (cf aménagement sur la 171 secteur de Louisfert 44) L'idéal quand c'est possible, est d'éloigner la voie mobilités douces de la 171, ce qui rend cette voie beaucoup plus agréable pour l'usager (moins de bruit et moins exposé aux pollutions des moteurs thermique. L'emprise sur le milieu agricole doit être la plus limitée possible, mais les voies de communications doivent restées prioritaires pour le bien être des populations. On peut faire des économies de terres agricoles en freinant les extensions des zones commerciales ou en supprimant les cultures qui servent à alimenter des méthaniseurs. Le bienfait de ce type d'aménagement fait cruellement défaut entre Châteaubriant et Nozay et Châteaubriant et Pouancé (N171). J'espère que ce projet aboutira contrairement à celui qui a été abandonné entre Saint Vincent des Landes et Treffieux... L'intérêt général doit passer avant tout.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@15 - France Katell - Athée

Date de dépôt : Le 18/05/2024 à 13:30:38

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contestation des travaux d'aménagement de la RD771 affectant le lieu-dit La Brancherie

Contribution :

Je me permets de vous écrire concernant le projet d'aménagement de la RD771, projet dont l'impact sur le lieu-dit La Brancherie, où ma famille a vécu et vit depuis plus de 40 ans, serait significatif. Je déplore ce projet d'envergure dont l'impact économique et sécuritaire ne sera que minime pour la région, mais qui nécessitera des moyens financiers colossaux. Les conséquences négatives sont nombreuses : expropriations de terrains privés, bétonnage, goudronnage, destruction de milieux naturels, nuisances sonores additionnelles, et destruction des cadres de vie des riverains ainsi que de la faune et de la flore locales. Parmi les variantes proposées pour ce projet, je tiens à souligner que seule la variante A semble acceptable pour plusieurs raisons :- Elle est moins néfaste pour les riverains et pour la nature.- Elle assure la sécurité des usagers.- Elle minimise l'empiètement sur les terres agricoles et les habitations, y compris les jardins.- Elle est moins onéreuse pour le contribuable et la région, ce qui est crucial en cette période de sobriété budgétaire prônée par nos élus.- Elle maintient tous les accès existants, ce qui est essentiel pour les résidents. En revanche, les variantes B, C et D doivent être évitées absolument pour les raisons suivantes :- Elles sont très onéreuses par rapport à l'impact économique escompté, ce qui est en complète contradiction avec la sobriété budgétaire, les politiques responsables et le respect dû aux contribuables à qui l'état et les collectivités demandent un effort financier considérable.- Elles empiètent sur les terres agricoles, compromettant ainsi des ressources essentielles.- Elles empiètent sur les terrains des riverains, notamment le terrain et le jardin fruitier de notre maison familiale ainsi que ceux de nos voisins.- Elles occasionnent des gênes importantes pour les riverains, notamment par le biais de gros travaux, des bruits de circulation, et la proximité des routes secondaires.- Elles détruisent la biodiversité existante et remplacent ces zones par des surfaces très goudronnées, alors que les axes existants pourraient être utilisés de manière plus judicieuse. Ce projet, dans ses variantes les plus destructrices, manque totalement de bon sens. Il est essentiel de privilégier une solution plus respectueuse de l'environnement, des riverains, et des finances publiques. Je vous

demande donc instamment de reconsidérer les variantes proposées et de privilégier la variante A, qui est la seule option raisonnable et équilibrée.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E16 - mlanie gaultier

Date de dépôt : Le 18/05/2024 à 17:22:45

Lieu de dépôt : Par email

Objet :Réfection Route Cosse Craon

Contribution :

Je m oppose à ce nouveau projet qui va au delà de détruire des terres en 2024, là où les scientifiques n ont de cesse de démontrer qu il s agit de projets anachroniques, va abîmer la vie des riverains concernés. Observez le débat autour de l A69 pour comprendre en quoi ces projets sont obsolètes et ne répondent pas aux aspirations écologiques des français et surtout détériorent la nature. Vous n'êtes pas sans savoir que nous devons réduire nos émissions carbone pas les augmenter. Je reste joignable pour échanger et espère que ce projet n aboutira pas et que toutes les parties seront bien entendues. Mme Gaultier Mélanie 0662343546

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@17 - France Jérôme - Athée

Date de dépôt : Le 18/05/2024 à 18:43:29

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contestation du Projet d'Aménagement de la RD771 Affectant les Riverains

Contribution :

Madame, Monsieur,Je souhaite attirer votre attention sur le projet d'aménagement de la RD771 qui affectera directement le lieu-dit La Brancherie, où ma belle-mère et sa famille ont vécu et vivent depuis de très nombreuses années. Ce projet, dans sa forme actuelle, est totalement inacceptable et va la priver d'une partie plus que conséquente de son terrain, fruit de toute une vie de labeur et d'investissement personnel. Il en est de même pour tous les autres riverains impactés par ce projet et qui n'auront pas les moyens de recommencer ailleurs ou la force de subir les multiples et considérables nuisances inhérentes à ces modifications.L'impact environnemental de ce projet est tout simplement désastreux. La construction de nouvelles routes et carrefours dans ce secteur entraînera une destruction massive de la végétation locale, des haies et des espaces naturels essentiels pour la biodiversité. Bétonner et goudronner encore davantage la campagne est une absurdité à l'heure où la protection de notre environnement doit être une priorité absolue.Les conséquences négatives de ce projet ne se limitent pas à l'environnement. Les variantes B, C et D empiètent de manière inacceptable sur les terrains privés des riverains, détruisant des jardins familiaux, des arbres fruitiers, et des havres de paix qui ont été aménagés avec soin au fil des années. Par exemple, le projet C propose la création de deux routes, dont une qui passerait directement dans le jardin de ma belle-mère, anéantissant ainsi des arbres fruitiers précieux et des espaces verts vitaux pour son bien-être.De plus, l'argument économique avancé pour justifier ces travaux ne tient pas la route. Le coût exorbitant de ces aménagements serait bien mieux employé dans des secteurs véritablement nécessaires. Loin de favoriser un quelconque essor économique, ces travaux vont rendre la vie des riverains insupportable, avec des nuisances sonores accrues, une dégradation de la qualité de l'air, et un cadre de vie totalement bouleversé.En termes de sécurité, des solutions beaucoup moins coûteuses et plus respectueuses de l'environnement existent, comme la réduction de la vitesse à 70 km/h à la Brancherie, l'installation de bandes rugueuses ou de chicanes. Ces mesures simples pourraient considérablement améliorer la sécurité des usagers sans pour autant nécessiter des travaux de grande envergure.Je vous demande instamment de reconsidérer les

variantes proposées et de privilégier la variante A, qui est la seule option raisonnable et équilibrée, respectant à la fois les finances publiques, l'environnement, et les droits des riverains.Je compte sur votre sens de la justice et de la responsabilité pour éviter la mise en œuvre d'un projet aussi inutile que destructeur.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@18 - Bouchon Guillaume - Cossé-le-Vivien

Date de dépôt : Le 19/05/2024 à 17:13:27

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :A propos des accidents sur la D771

Contribution :

Bonjour,L'argument de la sécurité routière est souvent avancé par les partisans d'un aménagement lourd de la D 771.J'ai été témoin il y a quelques années d'un accident frontal sur cette route, accident qui a causé la mort d'une femme. Le responsable de cet accident m'avait dépassé de façon dangereuse quelques instants auparavant. Quelques jours plus tard, j'ai déposé mon témoignage à la gendarmerie de Craon, j'y ai appris que cet homme était habitué à ce type de conduite.Faut-il adapter nos routes aux chauffards ? Faut-il consacrer une grosse part de nos budgets départementaux à cela ? Faut-il saccager un peu plus le bocage pour leur permettre de continuer ? Jusqu'où ira-t-on dans cette logique ?J'emprunte la RD771 très régulièrement pour me rendre sur mon lieu de travail, et cela fait des années que je ne vois aucun radar sur la portion Cossé/Craon.Alors, oui à des travaux de sécurisation des accès, oui à la mise en place de radars, mais non à la destruction et au gaspillage.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@19 - Hélène - Thorigné-en-Charnie

Date de dépôt : Le 20/05/2024 à 00:00:24

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Choix du projet A

Contribution :

Bonjour, Après étude il me semble que le projet A serait plus respectueux des habitations existantes. En tout cas les projets B, C et D sont à proscrire.Cordialement, H.B.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@20 - Pottier Xavier - Montigné-le-Brillant

Date de dépôt : Le 20/05/2024 à 13:56:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis sur les projets proposés

Contribution :

Je suis favorable au projet nord A qui me semble suffisant, probablement moins coûteux et certainement moins perturbant pour les habitants proches. Je suis en revanche défavorable aux projets nord B,C et D. Très cordialement Xavier Pottier

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@21 - Beaulieu Raphaël - Méral

Date de dépôt : Le 20/05/2024 à 17:16:22

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : avis sur le projet

Contribution :

A propos du projet en question, en tant qu'usager, artisan, et simple citoyen mon avis sur la question est le suivant : après avoir participé à une réunion de "concertation", avoir écouté les arguments officiels en faveur de cet aménagement et après avoir échangé avec différentes personnes, il m'apparaît très clairement que ce projet est ABERRANT. Sans rentrer dans les détails de ce qui pourrait à la limite être amélioré pour la sécurité des usagers de la route, ce projet s'oppose à une réelle vision écologique et durable de nos besoins de mobilités. Ce projet est d'un autre temps, celui où le tout-voiture ou le tout-camion est privilégié. Nous savons qu'il ne faut plus artificialiser les sols ou le moins possible, qu'il faut privilégier les mobilités douces, réhabiliter les voies ferrées, réduire nos besoins de transports, bref privilégier une véritable économie relocalisée... Non pas pour une décroissance mais une meilleure croissance, plus vertueuse, plus sobre. Ce projet symbolise l'impasse dans laquelle notre société consumériste persiste à évoluer. Toute la communication du Département, de la Région ou de l'Etat en faveur d'un développement durable ou tout autre vocable soi-disant bienveillant vis-à-vis des générations futures et de la préservation de la nature n'est malheureusement que du vent si l'on considère cohérent ce genre de projet. Du "greenwashing", devenu récurrent. Donc, le fait de s'opposer à ce projet ne doit pas être considéré comme l'éternel rejet du progrès par des "baba-cool" chevelus mais plutôt être animé par le bon sens même et la volonté d'un sage changement de paradigme. Nous sommes en 2024, ce projet verrait le jour vers 2030... Il est urgent de ralentir notre saccage environnemental pour le bien de tous. Merci de votre attention.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@22 - Pottier Marie-Catherine - Montigné-le-Brillant

Date de dépôt : Le 20/05/2024 à 17:46:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Mon avis sur les projets proposés

Contribution :

Je pratique régulièrement cette route. Elle circule très bien. Le beau projet minimum me semble largement suffisant. J'approuve donc le projet Nord A, mais je désapprouve totalement les projets Nord B,C et D. Et en particulier pour minimiser les désagréments pour les propriétaires concernés. Cordialement Marie-Catherine Pottier

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E23 - Coralie Aubry

Date de dépôt : Le 20/05/2024 à 21:35:45

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Concertation aménagement RD 771 - Partie nord

Contribution :

Madame, Monsieur, Nous sommes directement impactés par les différentes propositions d'aménagements de la RD 771. Nous vous transmettons notre avis sur plusieurs points de l'aménagement de la RD mais également quelques interrogations. Nous sommes favorables à un aménagement pour une sécurisation de notre accès. Il est actuellement dangereux, et ce pour plusieurs raisons :- typologie de la route : accès situé entre 2 courbes- manque d'entretien : * haies et bernes pas assez entretenues. Ses travaux sont régulièrement effectués par nos soins au printemps. *graviers non balayés au carrefour après des travaux réalisés en 2023 par les services du Département. Nous sommes opposés à la création de créneaux 2+1 voies et 2x2 voies. Si la vitesse autorisée est de 110km/h, elle engendrera des nuisances sonores pour les riverains. Pour parvenir à doubler, un conducteur doit circuler à une vitesse supérieure à 20-30km/h à celle du véhicule qu'il s'apprête à dépasser. Nous pouvons donc compter sur une circulation à 130km/h... A cela s'ajoutera les nuisances liées aux accélérations/freinages avec la création d'un rond-point au carrefour d'Athée-Denazé. Tous ces aménagements sont-ils utiles ? A première vue, non, car il n'y a aucun gain de temps, une dégradation du cadre de vie pour les riverains et une destruction de la biodiversité locale. Depuis l'ouverture du contournement de Cossé-le-Vivien, nous avons l'impression d'une meilleure fluidité de la circulation en direction de Craon, même aux heures de pointes. Est-il nécessaire de créer des axes pour chauffards alors qu'une amélioration du marquage au sol est suffisante ? Actuellement, le marquage au sol au niveau du lieu-dit du Parc à la Chapelle-Craonnaise, indique la possibilité de dépassement alors qu'il n'y a aucune visibilité. Régulièrement, nous sommes témoins de tentatives hasardeuses de dépassement. Les axes secondaires tels que Cossé-Ballots / Cossé-Loiron ou Cossé/Quelaines mériteraient un travail de réflexion pour une sécurisation de ces routes. Concernant les voies de dessertes, nous y sommes également opposés. Elles passeront à moins de 15 mètres de notre habitation et morcelleront de petites parcelles. Actuellement, les cultures de ces parcelles nous protègent des nuisances de la RD. Qui acceptera de cultiver ces parcelles ? Sur les variantes B, C et D, nous subissons les nuisances de la RD771 ainsi que celles des voies de dessertes, utilisées par les engins agricoles. A noter que ces derniers ne sont limités par aucune réglementation routière (conducteurs parfois très jeunes, chargements lourds, engins de plus en plus large). Ces futures voies seront-elles réellement adaptées à ce type d'engins ? Pourquoi ces voies ne sont pas étudiées en concertation étroite avec les riverains ? Lors des ateliers, nous n'avons qu'une demi-heure pour analyser plusieurs plans... Concernant les voies douces, celles-ci desservent Athée, La Chapelle-Craonnaise, Cossé. Pourquoi pas Craon ? Le traitement des eaux de chaussées sera fait sur les 4 variantes. Où seront installés ces bassins ? Le Conseil Départemental souhaite réaménager cet axe pour favoriser l'emploi sur le Pays de Craon. D'où notre incompréhension de voir la SAFER préempter pour le Conseil Départemental une exploitation agricole (maison, bâtiments et terres) au détriment d'une société spécialisée dans les domaines de l'aménagement paysager et de la restauration des ressources par les plantes avec potentiellement l'embauche de plusieurs salariés agricoles. Nous restons à disposition des services du Département pour tout échange. Olivier et Coralie Aubry icon-envelope-tick-round-orange-animated-no-repeat-v1.gif Sans virus. www.avast.com #DAB4FAD8-2DD7-40BB-A1B8-4E2AA1F9DFD2

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@24 - Cribier Élisabeth - La Roche-Neuville

Date de dépôt : Le 20/05/2024 à 21:40:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Mon avis sur le projet d'aménagement de la RD771.

Contribution :

Mon avis serait d'aller vers le projet A. Et d'un point de vue sécurité, il est possible de réduire la vitesse à 70 km/h avant, pendant et après la Brancherie, avec quelques simples aménagements à moindres coûts (ex. petites bandes rugueuses).

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E25 - Robert CRIBIER

Date de dépôt : Le 20/05/2024 à 21:44:51

Lieu de dépôt : Par email

Objet : RD 771, Non aux projets B, C et D

Contribution :

Bonjour, en tant qu'usager de la RD 771, je ne comprend pas bien la logique des projets B, C et D prévus au niveau de la Brancherie, entre Cossé-le Vivien et Craon. Coûteux et très impactants sur l'environnement, ces 3 projets comportent à mon sens plus d'inconvénients que d'avantages. Le projet A, plus simple et plus raisonnable, me semble beaucoup plus adapté. Une limitation de la vitesse à 70 km/h permettrait de responsabiliser les automobilistes. Cordialement R. Cribier

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@26 - Restif Vincent - Pommerieux

Date de dépôt : Le 20/05/2024 à 21:49:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis sur l'aménagement de la RD 771

Contribution :

Afin de sécuriser la RD 771, les aménagements doivent être limités. Cette affirmation repose sur des considérations environnementales afin qu'il y ait cohérence avec les problématiques actuelles (limitation de l'artificialisation des sols, maintien des haies et stockage du carbone...). Elle est liée également aux priorités budgétaires que doit se donner le Département. En effet, il est nécessaire de consolider par exemple l'aide aux EHPAD et de diriger davantage de financement vers l'aide sociale à l'enfance où la situation est à bien des égards dramatique. La sobriété économique dans les projets routiers doit contribuer à renforcer le rôle premier du département : la solidarité.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@27 - DUBREUIL MARIE JOSE - Laval

Date de dépôt : Le 20/05/2024 à 21:59:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Aménagement RD771 cosse renaze

Contribution :

Je viens de prendre connaissance du projet d'aménagement de la RD 771. J'emprunte régulièrement cette route pour me rendre à Athée où résident certains de mes amis. J'avoue être sidérée par ces projets d'envergure. Pour quels motifs? Favoriser la liaison stratégique avec la façade atlantique? Permettre à des véhicules de circuler de façon plus sécurisée mais dans quel but? En quoi ces propositions vont améliorer la qualité de vie des habitants riverains qui empruntent quotidiennement cette route? Pour des raisons économiques et des temps de circulation de plus en plus courts, le côté humain et environnemental n'est pas pris en compte de façon prioritaire. En tant que citoyenne, j'aimerais que les dépenses publiques soient consacrées à des domaines plus prioritaires à mon avis : Education, Santé. Si un projet devait être choisi, il me semble que celui impactant le moins possible les habitants et la nature environnante devrait être privilégié. C'est apparemment le projet Nord A qui serait le plus respectueux.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@28 - Quentin - Athée

Date de dépôt : Le 21/05/2024 à 05:09:09

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition aux projets B, C et D de l'aménagement de la RD771, soutien à la variante A

Contribution :

Madame, Monsieur, Je souhaite exprimer mon opposition aux projets B, C et D de l'aménagement de la RD771 et souligner l'importance de choisir la variante A. Ce projet a un impact direct sur la qualité de vie de ma famille et de nos voisins. Le projet C, en particulier, introduit une intersection supplémentaire, augmentant les risques liés aux arrêts et redémarrages des véhicules, y compris des engins agricoles. Cela provoquerait des ralentissements et augmenterait les nuisances pour les résidents. Bien que les projets B et D soient moins intrusifs que le C, ils continuent de porter atteinte à la tranquillité des riverains et d'empiéter sur des terrains privés sans apporter de bénéfices significatifs. Les projets B, C et D nécessitent des investissements financiers considérables qui ne sont pas justifiés par les avantages escomptés. Les ressources publiques devraient être allouées à des initiatives plus respectueuses de l'environnement et des besoins des résidents. Parmi les options proposées, la variante A, bien que coûteuse, est celle qui respecte le mieux les riverains et leur environnement. Les projets B, C et D entraîneraient des conséquences environnementales graves, notamment la destruction de zones naturelles précieuses, incluant des arbres fruitiers et des haies essentielles à la biodiversité locale. La préservation de ces espaces est cruciale pour notre communauté et notre écosystème. De plus, ces projets empiètent sur des propriétés privées, détruisant des jardins familiaux et perturbant la vie des résidents. Les nuisances sonores et la pollution de l'air qui en résulteraient détérioreraient considérablement la qualité de vie des habitants, compromettant nos espaces verts et notre tranquillité. En conclusion, la variante A est la seule option qui respecte les riverains et l'environnement. Elle minimise les impacts négatifs tout en offrant une solution sûre et moins dispendieuse. Il est impératif de soutenir cette variante et de rejeter fermement les projets B, C et D. Je vous encourage tous à exprimer votre soutien à la variante A et à contribuer à préserver notre cadre de vie et notre environnement. Cordialement, Quentin France

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@29 - Carole - Nantes

Date de dépôt : Le 21/05/2024 à 11:08:18

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contestation

Contribution :

Bonjour, je me joins aux courriers que vous avez déjà reçus concernant le projet d'aménagements et la RD771. En effet, je refuse et rejette les projets B, C et D qui détruiront l'environnement familial de familles. L'impact humain est énorme et ne peut pas être ignoré. Merci de prendre en compte le cadre de vie des riverains concernés. Des solutions peuvent forcément être trouvées pour éviter que des familles perdent leur cadre de vie actuel. Merci

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@30 - Mélina - Cossé-le-Vivien

Date de dépôt : Le 21/05/2024 à 11:29:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre les projets B, C et D

Contribution :

Seul le projet A semble acceptable

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@31 - Portela - Athée

Date de dépôt : Le 21/05/2024 à 21:02:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet Nord - Cossé le Vivien a Craon

Contribution :

Je suis riverain de la RD 771, nous avons acheté cette maison pendant la période où la vitesse était limitée à 80km/h.Le 15 janvier 2020, une circulaire émanant du gouvernement a été envoyée à tous les préfets de France. Elle définit les conditions qui permettent de relever la vitesse maximale sur les routes à 90 km/h: la circulaire indique que les tronçons de route concernés doivent au moins faire 10 km et qu'un avis défavorable sera systématiquement donné dans les cas suivants : S'il existe des arrêts de transports en commun sur le tronçon en questionSi des véhicules agricoles y circulentSi des riverains circulent aux abords de la routeSi la route est traversée de chemins de grande randonnéeSi la route est traversée par une ou des pistes cyclables de moyenne ou courte distance (véloroutes).Pour repasser à une vitesse maximale de 90 km/h, les élus devaient également transmettre un « projet d'arrêt motivé » au préfet. Celui-ci doit être basé sur une étude d'accidentalité remontant la fréquence des accidents sur le tronçon concerné.(Selon Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la sécurité routière d'avril 2015 à février 2020 , « cela n'est pas une contrainte juridique. Ce sont des recommandations pour expliquer dans quelles conditions repasser à 90 km/h ne présente pas un risque majeur »).Lorsque 90 km/h a été à nouveau autorisé, l'installation des nouveaux panneaux (90 km/h), a été si rapide que je n'en croyais pas mes yeux. Au début (environ 14 jours), nous ne pouvions guère constater de différence. Mais en l'absence de tout contrôle cette section s'est transformée en quelque chose comme le "Far West". Chacun se comporte comme il

l'entend.Il y avait un motard qui passait devant notre maison comme une fusée pendant des mois, toujours à la même heure. Il n'y a pas eu de contrôle, je pense.Le 13 au 14 avril 2024 les gendarmes ont stoppé un homme. Il roulait à 165 km/h, sur la route départementale 771 au sud de Cossé-le-Vivien, limitée à 90km. Aujourd'hui encore un accident. Les responsables vont-ils enfin limiter la vitesse? Une éducation routière serait également nécessaire pour de nombreux conducteurs, qui p.e. téléphonent en conduisant. Nous n'avons pas besoin une "nouveau route". Nous avons besoin d'une limitation de vitesse qui soit également contrôlée, et aussi les travaux qui rendent cette route plus sûre, avec l'avis des riverains concernés.Les projets B, C et D représentent un coût trop élevé pour gagner un peu de temps. Nous devons aussi penser au changement climatique, à la destruction des terres cultivées et de notre environnement naturel, les haies et les arbres, à la pollution et la destruction de l'habitat de la faune et de la flore et aussi à la vie des citoyens.Vous trouverez ci-dessous le document que nous avons déjà envoyé à la mairie d'Athée et Craon.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : D771b.odt, page 1 sur 1

Madame/Monsieur

Nous avons pris notre jardin comme l'exemple pour décrire l'ampleur de la destruction que ces projets provoqueraient. La population de cette partie de la France - des gens travailleurs, honnêtes et sympathiques - mérite mieux que cela. Nous n'avons pas même un dentiste.

Peut-être que certains problèmes de cette route seraient résolus s'il y avait des limitations de vitesse à différents endroits et/ou si la vitesse existante était contrôlée. Car nous sommes témoins du fait que personne ne respecte la vitesse de 90 km/h et qu'il n'y a pas non plus de volonté de contrôler cela.

Nous souhaitons exprimer notre préoccupation dans les lignes qui suivent.

Cordialement

Sabine Portela et Dr. Peter Pick

Après de longues et laborieuses recherches, j'ai finalement découvert avec beaucoup de difficultés la dernière version des plans proposés pour le réaménagement de la D771, la route sur laquelle ma épouse Sabine Portela et moi-même vivons. Je constate avec inquiétude que tout réaménagement impliquant la construction d'un nouveau rond-point ou d'une virage à gauche juste au nord de La Brancherie implique également la construction d'une route d'accès à notre maison à travers notre jardin.

Bien que nous ayons assisté aux consultations précédentes, nous n'avons pas été informés de ces nouveaux plans, qui nous concernent directement. Si le département avait l'intention de paver notre jardin de la manière suggérée par ces cartes, nous nous attendrions à un niveau très élevé de compensation financière. La raison exacte pour laquelle nous avons acheté cette propriété et les longues heures de travail que nous avons consacrées à sa préservation ont toutes eu pour but de préserver cet environnement.

Lorsque nous avons vu la propriété pour la première fois, nous avons été enchantés par la variété des fleurs sauvages qui y poussaient. Depuis, nous avons découvert dans notre jardin et dans la région affectée par la route de nombreux insectes, reptiles et oiseaux rares et intéressants.

Par exemple, dans notre jardin, à l'endroit exact où les dernières cartes proposent un chemin d'accès d'environ 20 mètres de large (une plus grande précision n'étant apparemment pas nécessaire pour une simple consultation), nichent des pinsons, des mésanges et le chadonneret élégante. Le verdier d'Europe nous visite. J'ai vu la couleuvre aescupélienne à cet endroit, dans le coin le plus au nord-est, ainsi que près de la maison et au sud, dans le fossé qui nous sépare de notre voisin. Je crois qu'elle vit maintenant dans l'une de nos dépendances qui s'est effondrée. Nous avons un autre serpent que je n'ai pas identifié, ainsi que des orvets et des lézards. Nous hébergeons également le lézard vert occidental qui brille comme s'il était émaillé, et nous avons une colonie reproductrice de ce lézard sur le chemin proposé. Nous avons également des écureuils rouges et, à deux reprises, et les hérissons. Cette zone abrite également un verger de poires rares, cinq pêcheurs, des tritons et des chadonnerets, des abeilles solitaires de différentes sortes, des libellules, l'abeille charpentière et l'orchidée abeille. Le jardin dans son ensemble reçoit la visite de huppés fasciées, de pics, de pigeons ramiers, de grives et vols de mésanges. Nous avons le mulot sylvestre en résidence, ainsi que des troglodytes et d'innombrables papillons.

Je suis musicien et vendeur de saxophones. Ma femme est peintre et photographe. Nous ne sommes pas riches, nous sommes retraités et nous ne sommes plus jeunes. Je suis britannique et ma femme allemande. Nous n'avons pas de bons contacts dans le département sur lesquels nous pourrions compter pour défendre nos intérêts. Nous sommes inquiets car notre existence heureuse et notre précieuse oasis de vie sauvage sont désormais menacées.

Les photos: <https://www.flickr.com/photos/67496784@N00/albums/72177720316530308/>

E32 - Paul Lefillatre

Date de dépôt : Le 21/05/2024 à 21:58:00

Lieu de dépôt : Par email

Objet :Aménagement RD 771

Contribution :

BonjourNous sommes riverain de la route rd 771 sur la partie nord. Par ailleurs je suis jeune agriculteur et j'ai pour projet de reprendre d'une exploitation située sur les deux cotés de la route.Dans le cadre du projet d'aménagement de la RDD 771 vous nous demandez une remontée de nos utilisations, préoccupations et remarques par rapport au projet veuillez trouver ci après une liste non exhaustive de nos interrogations:D'un point de vu professionnel avec la reprise agricole:

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@33 - Félicie - Cossé-le-Vivien

Date de dépôt : Le 22/05/2024 à 20:14:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :RD771 SECTEUR NORD

Contribution :

BonjourJe travaille à Cosse le vivien, je viens d'avoir un accident sur la route Cossé le vivien/Courbeville en me rendant chez un adhérent, ma voiture est inutilisable, heureusement je ne suis pas blessée et mon employeur me fournit une voiture de fonction.Ce que je crains c'est que: vu l'état des petites routes de plus en plus empruntées du fait de travaux et de plus en plus en état désastreux, ce qui m'est arrivé en prenant la berne arrive à d'autres personnes.Donc, je suis contre ce projet d'aménagement de la RD771 qui n'est pas selon moi prioritaire ,je pense qu'au lieu de mettre des sommes colossales dans une route qui est très fonctionnelle , il serait préférable de réparer et mettre en état toutes nos petites routes qui deviennent très dangereuses.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@34 - JOLLIVET LARDEUX Steven - Athée

Date de dépôt : Le 23/05/2024 à 16:32:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contestation

Contribution :

Madame, Monsieur,Je souhaite exprimer mon opposition aux variantes B, C et D du projet nord d'aménagement de la RD771. Plus particulièrement celui lié au lieu-dit "La Brancherie", où ma mère réside depuis 1989, où j'ai moi-même habité 17 ans (1989 à 1996) et où je reviens passer de longue période de l'année avec ma famille.Les variantes B, C et D du projet nord menacent les terrains privés des riverains qui vont perdre une partie de leurs jardins et de leurs arbres fruitiers qui faisait le bonheur des habitants et leur raison d'être. De plus, la construction de nouvelles routes et carrefours entraînerait une destruction d'un écosystème précieux (triton marbré, buse royale, entre autres).Les justifications économiques avancées pour ces travaux ne m'ont pas convaincu. Je propose que le budget soit plutôt dirigé vers la réduction de la vitesse à 70km/h et/ou à l'installation de bandes

Page 12 / 35.

Projet d'aménagement de la RD771 COSSE RENAZE - LA MAYENNE DEPARTEMENT

rugueuses. De plus, les nuisances supplémentaires pour les riverains, telles que le bruit des ralentissements et des redémarrages de véhicules (camions surtout) et les perturbations liées aux travaux, rendront la vie insupportable, alors que la réduction de la vitesse conviendra aux riverains et diminuera les risques d'accidents.La variante A du projet nord me convient mieux (à condition de ne pas faire d'expropriation) et je pense que c'est la seule option raisonnable et équilibrée. Elle minimise les impacts négatifs sur les riverains et sur l'environnement, tout en étant plus respectueuse des finances publiques. Cette solution maintient les accès existants et préserve au mieux les terres agricoles et les habitations.Je vous demande instamment de reconsidérer les variantes proposées et de privilégier la variante A du projet nord de la RD771.Cordialement,Steven JOLLIVET LARDEUX

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@35 - JOLLIVET LARDEUX Miguel - Athée

Date de dépôt : Le 23/05/2024 à 16:54:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contestation des variantes B, C et D du projet nord RD771

Contribution :

Madame, Monsieur,Avec mes 3 enfants, nous voulons vous faire part de notre totale opposition aux variantes B, C et D du projet nord d'aménagement de la route RD771.La grand-mère de mes enfants habite le lieu-dit "La Brancherie", et nous venons très souvent passer nos vacances chez elle.Les raisons qui m'opposent aux propositions B, C et D du projet nord sont qu'elles menacent les jardins privés et les arbres fruitiers qui ont mis tant d'années à en arriver là. Ces parcelles privées sont la raison d'être des habitants qui ont choisi de vivre ici. Par ailleurs, la construction des nouvelles routes va entraîner la destruction de l'écosystème en place et faire partir les espèces rares d'animaux qui y avaient élu domicile, dont le triton marbré et la buse royale. Enfin, les nuisances sonores liées aux travaux, aux ralentissements et redémarrage des voitures et camions, vont rendre cet endroit invivable.À la place, je propose que la vitesse soit réduite à 70km/h afin de baisser les nuisances sonores et rendre la zone plus sécurisée.En conclusions, la variante A du projet nord semble répondre à mes attentes si aucun propriétaire n'est exproprié. Cette variante a le plus bas budget et elle minimise les impacts négatifs pour les riverains et pour l'environnement.Je vous demande de prendre en compte ma contestation et de privilégier la variante A du projet nord de la route RD771.Cordialement,Miguel JOLLIVET LARDEUX

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@36 - Amelie - Craon

Date de dépôt : Le 23/05/2024 à 22:15:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre projet nord B. C. D

Contribution :

Ce projet impacte négativement sur l'environnement, la vie familiale et sociale des habitants touchés. En cette époque de réchauffement climatique, protégeons ce qu'il nous reste!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@37 - malherbe dominique - La Chapelle-Craonnaise

Date de dépôt : Le 23/05/2024 à 22:23:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : AMENAGEMENT RD 771 SECTEUR NORD

Contribution :

Incompréhension pour ce projet routier dans un contexte de restriction budgétaire. Est-il justifié ? est-il prioritaire ? est-il en corrélation avec les projets routiers de la Loire Atlantique ? En privilégiant le trafic de transit les usagers locaux et riverains auront leur quotidien dégradé. Les travaux effectués depuis les 20 dernières années ont permis d'améliorer la sécurité et la fluidité. Lors des ateliers en 2023 la variante A était largement plébiscitée avec coût moindre, impact sur l'environnement raisonnable, moins de terre agricole détruite, tout en renforçant la sécurité sur les points faibles avec la création de tourne à gauche et de voies douces. Nous tenons à garder notre cadre de vie, et notre bocage " ambassadeur " de la Mayenne. Trop de déconnexion par rapport à notre environnement, haies supprimées (pourtant considérées comme forêt linéaire), biodiversité : la faune et la flore ne sont pas suffisamment pris en compte de nombreuses espèces protégées et menacées sont présentes. Les corridors sur cette portion seront obligatoirement impactés. Les scientifiques alertent depuis des décennies toutes les études le confirment. Des catastrophes climatiques se succèdent dans le monde, des espèces disparaissent (faune et flore) dans l'indifférence totale. Sur la décennie précédente 24 000 hectares d'espaces naturels agricoles et forestiers ont été consommés chaque année en moyenne en France, tous les territoires sont concernés, mais en particulier : 61 % de la consommation d'espace est constatée dans les territoires sans tension immobilière : indique le Ministère de la Transition Ecologique Restons optimiste ! ayons des priorités à la hauteur de notre avenir, sans cupidité. Gouverner c'est prévoir " oui pas facile ! " alors Mesdames Messieurs les Elus SVP en toute neutralité, sobriété et modestie faites le (les) bon choix. Economie et environnement ne vont pas l'un sans l'autre. MERCI La variante A est la seule acceptable en prenant en compte des observations et souhaits des usagers et riverains. - la voie douce prévue sur cette variante en parallèle de la RD 286 est souhaitable elle permettrait entre autre de faire en toute sécurité une boucle avec le chemin existant : la Métairie/la Bézarderie Ce chemin vert non imperméabilisé : est à conserver absolument en l'état. Sa vocation première étant de permettre l'accès aux champs de trois propriétaires différents. Utilisé et apprécié des randonneurs à pied à vélo VTC et VTT à cheval, bordé de haies bocagères et bien évidemment le chant des oiseaux !! Merci de prendre en considération nos inquiétudes individuelles (il s'agit de notre lieu de vis)

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@38 - Tassin Danielle - La Chapelle-Craonnaise

Date de dépôt : Le 24/05/2024 à 14:19:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Aménagement nord cossé rd771

Contribution :

Bonjour, Nous habitons depuis 50 ans près de cette route. Les aménagements qui ont été faits ces dernières années ont permis une amélioration notable. Je ne comprends pas la nécessité d'entreprendre des travaux lourds sur cette portion. (Projets B C D) C'est, à notre avis, une erreur qui aura des conséquences écologiques sur la faune et la flore, sur la pollution, sur le bruit sans compter le coût financier pour ces travaux inutiles. Le projet A peut être envisagé pour sécuriser quelques accès. Tenez compte de l'avis des habitants qui empruntent cette route tous les jours !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@39 - GENDRY Daniel - Niaffles

Date de dépôt : Le 24/05/2024 à 19:11:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : RD771 SECTEURS SUD et NORD

Contribution :

CONTRIBUTION DU CONSEIL MUNICIPAL DE NIAFFLES EN DATE DU 23 MAI 2024 SECTEUR SUD Points positifs : dans les 4 variantes, le tourne à gauche (Renazé Craon) vers Niaffles existe pour la RD228. La voie douce ou piste cyclable située au nord de la RD devra être continue, parallèle à la RD771 (version B). Le rond-point avant St Martin du Limet est mieux situé sur les variantes A et B et est indispensable quelque soit les variantes. En ce qui concerne, le nombre de voies (variante C), 2+1 en montant à La Mésangère et 2+1 en montant au Haut David. Le rond point aux Vallées paraît intéressant même s'il ne faut pas multiplier les ronds-points pour fluidifier le trafic. Un tourne à gauche ralentit moins la circulation surtout pour les camions. RD771 axe stratégique pour le Pays de Craon. SECTEUR NORDA La Brancherie, la modification (Variantes B,C et D) paraît plus sécuritaire. Entre Craon et Cossé, une portion deux fois deux voies nous semble indispensable du carrefour de la Chapelle-Craonnaise jusqu'au haut de la côte avant route de Cosmes.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@40 - LEA - Saint-Poix

Date de dépôt : Le 24/05/2024 à 22:12:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : RD771 SECTEUR NORD

Contribution :

Je connais très bien la RD771 et je la prends régulièrement, depuis qu'elle a été refaite elle est très fonctionnelle et elle peut rester comme elle est. (variante 0) S'il faut faire un choix, seule la variante A peut être envisagée. Je suis maman de 4 jeunes enfants, je suis responsable et je leur dois : - la sécurité - le respect de l'environnement et de la biodiversité - la non aggravation de la dette qui dépasse les 3000 Milliards d'euros La variante A répond à ces 3 critères.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@41 - Cointet Michel - Saint-Martin-du-Limet

Date de dépôt : Le 25/05/2024 à 15:33:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Cointet Michel st martin du limet

Contribution :

D'accord avec le projet de la variante Avoir B avec quelques aménagements (à discuter lors de prochaine réunion) Pour les autres variantes, cela n'a aucun sens. Trop d'impact sur les terres agricoles et sur l'environnement. J'ai remarqué lors des réunions que les personnes pour ces variantes n'étaient pas riverains de cette fameuse 771.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@42 - Christine - Athée

Date de dépôt : Le 25/05/2024 à 16:52:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition à l'aménagement de la RD771

Contribution :

Aménagement totalement inutile en 2024 alors que l'on ne cesse d'alerter sur le réchauffement climatique et la nécessité d'en tenir compte dans les aménagements.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@43 - LEFRANCOIS MICHÈLE ET BERNARD - Ahuillé

Date de dépôt : Le 26/05/2024 à 09:47:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : NON aux variantes B,C,D du projet Nord dela RD 771

Contribution :

Empruntant régulièrement, la RD771 pour aller de Cossé à Craon, ou pour se rendre chez des amis au lieu dit La Brancherie, nous avons pris connaissance de ce projet et en sommes très surpris. Au delà du choix d'un tel projet alors que des projets portant sur la santé, l'éducation, l'environnement seraient plus adaptés, celui-ci aurait un impact fort dommageable sur l'environnement, la vie des habitants. En ce qui concerne la sécurité il conviendrait de réduire la vitesse à 70 kms/h pendant et avant la Brancherie avec quelques simples aménagements à moindre coûts (signalisation et bandes rugueuses par exemple). Nous nous opposons donc fermement aux projet Nord dans ses variantes B, C, D. Le projet A serait donc plus respectueux de l'environnement et surtout des conditions de vie des habitants.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@44 - CATHERINE - Saint-Poix

Date de dépôt : Le 26/05/2024 à 10:24:06

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : RD771

Contribution :

Nous empruntons régulièrement cet espace routier et sommes satisfaits de sa configuration actuelle. L'axe est sécurisé, sans doute il peut l'être davantage mais surtout en 1er grâce à la bonne conduite des personnes et respect des règles en vigueur du code de la route ! A l'heure de l'urgence à assurer la protection de l'environnement, la biodiversité, à réduire les dépenses qui ne font qu'accroître la dette qu'on laisse en cadeau aux générations suivantes, seule la variante A peut être légitime à voir le jour !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E45 - Laurence FREY

Date de dépôt : Le 26/05/2024 à 11:13:51

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Attestation de logement

Contribution :

Bonjour Madame Comme convenu après votre appel téléphonique, je vous transmets mon justificatif de logement pour le dossier passeport et carte d identité. Cordialement Laurence Plancher. Envoyé depuis l'application Mail Orange

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@46 - Guillet Christelle - Craon

Date de dépôt : Le 26/05/2024 à 16:42:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : RD771

Contribution :

Bonjour Ce genre de projet n'est plus indispensable aujourd'hui, le réseau de nos routes françaises est suffisamment développé, à mon sens, leur entretien est nécessaire mais suffisamment coûteux pour la collectivité et pour l'environnement. Les missions du Conseil Départemental, à l'origine, sont l'aide à l'enfance et à la personnes âgées : gardons les valeurs humanistes du service public. Ce qui "se voit" n'est pas toujours l'intérêt général. Je suis donc défavorable au scénario C et D de ce projet.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@47 - HERAUD Jean Luc - Laval

Date de dépôt : Le 27/05/2024 à 09:44:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : RD 771 COSSE LE VIVIEN - RENAZE

Contribution :

NON aux variantes B, C et D d'une autre époque. OUI A LA VARIANTE A AVEC DES AMENAGEMENTS A REDEFINIR

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@48 - HORION Xavier - Chailland

Date de dépôt : Le 27/05/2024 à 09:48:15

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : L'association Cyclocoop souhaite des aménagements sobres pour les mayennais du Nord-Ouest qui auront à / devront habiter/travailler sur Renazé / Co

Contribution :

----- DEBUT CONTRIBUTION CYCLOCOOP --- Créée en 2023 Cyclocoop promeut l'usage du vélo du quotidien sur Ernée et le Nord-Ouest Mayennais. L'association a eu l'occasion de contribuer à la concertation de la RD31 (Ernée - Chailland) fin 2023 / début 2024. (sur simple demande, nous tenons à disposition de tous notre contribution sur Ernée-Chailland). Des habitants actuels du Nord-Ouest Mayennais, membre ou non de Cyclocoop, auront sans doute un jour à titre temporaire ou définitif à circuler ou habiter dans les secteurs de Cossé et Renazé. De manière réciproque, des enfants de Renazé ou Cossé auront l'occasion de venir faire un stage ou un apprentissage dans le nord-ouest Mayennais et seront ravis de trouver des itinéraires entre l'arrêt de bus et leur lieu de stage, des box-vélos sécurisé en descendant du co-voiturage, ... C'est pour cela que Cyclocoop se sent légitime de poster la contribution suivante. Bien noté les efforts pour les aménagements cyclables et piétonnier; voire notre contribution de 15 pages sur Ernée-Chailland pour y reprendre quelques principes constructifs (ex : sécurisation de rond-point). 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. 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. Il serait dommage d'envisager des passages dénivelés uniquement dans les variantes avec avec des sections à 2*2 voies. Ces passages dénivelés permettent aux exploitations agricoles de conserver au mieux leur périmètre actuelle, limite l'effet coupure agricole / naturel de l'équipement et offre de la souplesse dans les cas de transmissions pour réduire ou agrandir les exploitations. Sur les cohabitations cyclistes / agriculteurs et bovins, on parcourra utilement les 7 minutes de cette vidéo faite quelque part en Pays de Loire : Pont pour les vaches, maison percée... Bienvenue au paradis du vélo à la campagne - YouTube (<https://www.youtube.com/watch?v=UnRtEDJEFf4>) Cet aménagement 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 Cossé - Renazé le reste du budget soit utilisé en d'autres lieux pour faire des aménagements d'un autre temps. Aussi, comme pour la RD31, nous suggérons l'adoption d'une variante sobre (et non pas forcément "la plus sobre" comme relayé par erreur dans le bilan de la RD31). Cette variante sobre, adaptée de quelques points concernant les franchissements de vélo, piéton, engin agricole... En souhaitant que l'économie de budget fait avec une variante sobre soit affecté à d'autres aménagement de bon sens et que les forces vives des entreprises de BTP / VRD, cabinet d'urbanisme et agent territoriaux sont ré-orientés sur des travaux à des fins de mobilités douces. Nous souhaitons être informé du bilan de la concertation. Le lundi 27 mai 2024, via registre numérique Association Cyclocoopcyclocoop@proton.me 06 64 15 15 17 (merci de conserver les lignes de début et de fin de texte afin de bien identifier les différentes contributions)----- FIN CONTRIBUTION CYCLOCOOP ---

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@49 - Thomas et Johanna - La Chapelle-Craonnaise

Date de dépôt : Le 27/05/2024 à 13:51:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : OPPOSITION À L'AMÉNAGEMENT DE LA RD771

Contribution :

Etant riverain de la RD 771 sur l'axe Cossé-le-vivien/Craon, ils nous semblent complètement impensable en 2024 de prévoir des tels aménagements (variante B, C et D) exorbitant financièrement (vous osez proposer des projets à des millions d'euros en cette période économique compliqué pour la population française !!) et surtout avec une destruction des haies, des bordures, de la faune et de la flore existante alors que les enjeux climatiques sont réels pour notre avenir. Les variantes B, C et D sont un désastre écologique et rien dans vos propositions ne viendra réparer les destructions que vous causerez sur la biodiversité. Le point sécuritaire est largement mis en avant dans vos arguments, mais la route est large, elle est belle (elle a été refaite il y a 2 ans !!). Les accidents qui ont lieu sont majoritairement liée à une irresponsabilité des conducteurs (excès de vitesse, alcool, téléphone au volant) et aucune de vos variantes ne viendra changer la responsabilités des conducteurs. Depuis plusieurs années, nous ne voyons plus le radar mobile et la police surveiller sur cette route, pourtant ces deux systèmes permettaient d'avoir une route beaucoup plus sécurisante. Nous somme conscient que la RD 771 nécessite certaine amélioration comme une piste piétonne/cyclable, des accès plus sécurisant pour les riverains pour accéder à la voie verte ... Mais cela doit se faire dans le respect de la population locale, à moindre cout financier et surtout avec le plus faible impact sur l'environnement existant. A notre sens, seul la variante A peut être acceptable et légitime à voir le jour !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@50 - Paul - Preaux

Date de dépôt : Le 27/05/2024 à 18:33:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis défavorable sur le projet d'aménagement de la route Cossé - Renazé

Contribution :

Bonjour, je me permets d'utiliser cet outil numérique pour manifester mon désaccord vis-à-vis de ce projet d'aménagement de la route Cossé - Renazé. La route actuelle est récente et en parfait état. Selon moi elle remplit amplement son rôle et ne freine en rien l'activité économique locale et régionale, ou alors c'est un faux prétexte. Ce qui me dérange le plus c'est que, encore une fois, comme dans les années 80, on sacrifie des hectares de Surfaces Agricoles Utiles et des haies pour les enfouir sous du goudron. Des cultures nourricières et des plantes fournisseuses d'oxygène qui seront enfouies sous le goudron. Les Jeunes agriculteurs dénonçaient il y a qqes années "l'équivalent d'un département français de surfaces agricoles disparaissent tous les 7ans", on en est encore là ? Et le zéro artificialisation nette, ça va donner quoi ? Vous allez les restituer où les surfaces agricoles ?? Et le projet c'est encore plus de voiture ? Aller plus vite ? C'est vraiment un mauvais signal. Et à contre courant de notre temps. Certes, la Mayenne n'est pas touristique et les gens qui y passent ne font qu'y passer, ce n'est pas une raison pour qu'ils partent plus vite. Et finalement ces 4 voies ou ces 3 voies, ça ne fait que cloisonner les riverains, les habitants locaux. Vous ne pensez pas aux mayennais avec ce type de projet. Vous sacrifiez la terre mayennaise pour faire un projet de plus grosse route, franchement c'est du gaspillage d'argent public, je suis totalement contre ce projet !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@51 - Cathy - Athée

Date de dépôt : Le 27/05/2024 à 22:34:27

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :RD 771

Contribution :

Je suis contre les variantes C et D au projet d'aménagement de la RD 771.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@52 - sabin claude - Ballots

Date de dépôt : Le 27/05/2024 à 23:15:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :ecologie et economie

Contribution :

le pays de Craon a besoin d'un désenclavement routier peut être ,mais mettre 2 ronds points entre Craon et Cossée l'intérêt me paraît peut compatible avec un déplacement plus rapide .De plus la consommation d'espace agricole est exorbitant en plus du coût financier.Le projet nord A me paraît le plus approprié. Ne gaspillons pas l'argent public il y a d'autres secteurs qui ont besoin de financement

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@53 - GUINEHEUX Dominique - Saint-Quentin-les-Anges

Date de dépôt : Le 28/05/2024 à 16:58:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Avis

Contribution :

La Commune de Saint-Quentin-les-Anges, représentée par Dominique GUINEHEUX, maire, émet un avis favorable au projet d'aménagement de la RD771 entre les communes de Cossé-le-Vivien et de Renazé.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@54 - Assemblée Citoyenne du Pays de Craon - Craon

Date de dépôt : Le 28/05/2024 à 19:52:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :RD771

Contribution :

RD771 : DES AMÉNAGEMENTS DIGNES D'UN AUTRE TEMPS Pour l'Assemblée Citoyenne du Pays de Craon, les aménagements proposés pour améliorer la RD771 ne tiennent pas compte de l'urgence climatique. Les variantes C et D proposant des passages en 2 fois 2 voies ou à 3 voies sont destructrices de notre environnement. Surtout quand nous voyons ce que les conséquences vont amener : l'artificialisation de terres agricoles avec 26 ha de consommés, près de 6 km de haies détruites, 4 ha de zones humides appelées à disparaître, cela fait beaucoup trop pour un gain minime. Sachant qu'il faut que chaque commune économise le foncier car à partir de 2025, la compensation de terres agricoles devra être totale. C'est d'ailleurs pour cette raison que les élus du 44 ont abandonné une vingtaine de projets. Il n'est donc pas dans leur intention d'améliorer la RD771 (alors que certaines portions font pâle figure par rapport à notre belle route). La cohérence avec les départements voisins n'est donc pas fondée. Les communes qui auront des terres disponibles seront très recherchées. Oui pour améliorer la sécurité en aménageant des tourne-à-gauche, voire des ronds-points, oui pour créer des voies douces afin de favoriser les déplacements vélo, mais non pour dépenser jusqu'à 67 millions d'euros alors que nous avons des besoins importants dans notre département pour les Éhpad, l'aide sociale à l'enfance... et bien d'autres domaines encore. Pour le développement économique, de grandes entreprises comme le n° 1 mondial des produits laitiers et le champion des clôtures investissent aujourd'hui sur notre secteur sans attendre cet aménagement. Pour toutes ces raisons, l'Assemblée Citoyenne du Pays de Craon estime que le choix de la variante A, limitant l'impact écologique est la plus raisonnable et appelle les élus à respecter le travail proposé dans les ateliers.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@55 - GENDRY Daniel - Niaffles

Date de dépôt : Le 28/05/2024 à 22:45:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :avis sur les scénarios de l'aménagement de la RD771

Contribution :

en ma qualité de vice président de la com com du pays de Craon chargé de l'économie ,l'emploi, l'agriculture et du très haut débit je veux vous faire part de ce qui est dit dans le SCOT 'schéma de cohérence territoriale: le pays de craon est un territoire enclavé ,il est contourné par de grandes infrastructures routières:L'autoroute A81 puis la RN157,la RN 137,la RN162 D775 l'autoroute A11 ou la RN 23 grands axes structurants ;Seule la RD 771 constitue l'axe structurant du Pays de Craon. D'intérêt régional ,elle assure la liaison entre LAVAL et NANTES Via Cossé le Vivien ,Craon et Chateaubriant. elle supporte un trafic de 6400 véhicules /jour dont 10% de poids lourds la RD771 est aujourd'hui un atout de développement à condition que des aménagements continuent à être réalisés en conséquence, afin de permettre qu'elle devienne un axe de transit et non une voie de desserte depuis LAVAL ou Chateaubriant.c'est clair les scénarios A et B sont pour une voie de desserte , et les scénarios C et D sont pour un axe de transit le Pays de Craon a besoin d'un axe de transit important de Laval vers NANTES ou le futur grand aéroport de saint Nazaire et donc je choisis les scénarios C ou D ou un mixte des deux

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@56 - FE53 Fédération - Laval

Date de dépôt : Le 28/05/2024 à 23:40:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :RD771

Contribution :

RD771 – Où est l'intérêt d'aménager cette route ? « La route a un avenir, même si elle a un impact environnemental. » déclarait en 2022 un Conseiller départemental lors de la présentation du plan routier 2022-2028. Les moyens que les élus sont prêts à mettre dans l'aménagement de cette route qui n'enregistre que très peu d'accidents prouve que l'enjeu climatique n'est pas en tête de leurs préoccupations. Ce qui contraste avec celles des citoyens qui, lors des ateliers, ont mis de nombreuses fois en avant le respect de la nature. Il est intéressant de les relire dans le document qui fait le compte rendu des ateliers d'octobre 2023 (en PJ). Alors, personne ne pourra désormais dire qu'on ne savait pas. En analysant les arguments avancés, on est surpris et déçus par leur faiblesse (soulignée par d'autres). Si certaines portions méritent une attention particulière en termes de sécurité, si l'idée de construire des pistes cyclables partout est judicieuse, la version A peut se justifier. Encore que ! La somme de 15 millions est choquante. Sommes-nous vraiment dans le pays surendetté qui n'a même plus les moyens d'assurer correctement des services aussi vitaux que ceux de la santé ou de l'éducation ? Il y a un sujet très peu évoqué : Éviter, réduire compenser. La Fédération dénonce depuis longtemps ce triptyque qui est trop souvent un permis de détruire. On rassure les gens en disant qu'à chaque fois qu'on détruit un km de haie (6 pour la variante D), on en replante deux... Or, replanter une haie relève d'un pari. Trop souvent, il n'y a pas de suivi et comme aucune sanction n'est prévue au cas où... C'est d'ailleurs ce qu'a déploré le CNPN (Conseil national de la protection de la nature) à propos des compensations liées à la rocade de Cossé-le-Vivien. Étonnons-nous du résultat. Dans le secteur de Meslay-Grez, la replantation de haies suite à la création de la ligne LGV est une catastrophe, 7 ans après. Sachant que les personnes du métier affirment qu'une haie nouvelle ne pourra dans le meilleur des cas commencer à rendre les mêmes services fonctionnels qu'au bout d'une quinzaine d'années. C'est encore pire pour les zones humides. Pas un scientifique ne cautionnera l'idée qu'on puisse créer ailleurs 4 ha de zone humide fonctionnelle, tellement il faudrait réunir de paramètres. L'habitant du Craonnais peut s'interroger légitimement sur l'intérêt d'avoir un axe de transit allant de Laval vers Saint-Nazaire si impactant, s'il n'a même pas, ne serait-ce qu'entre autres, un dentiste dans sa ville principale. Quid du goulet que risque de représenter la traversée de Craon ? Tout ceci explique peut-être pourquoi l'acceptabilité sociétale n'est pas au rendez-vous. La Fédération pour l'environnement en Mayenne (FE53), Fédération disposant d'une habilitation et d'un agrément.

Pièce(s) jointes(s) :

@57 - COLLECTIF 771 RD - La Chapelle-Craonnaise

Date de dépôt : Le 29/05/2024 à 10:19:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :RD771 SECTEUR NORD

Contribution :

D771 Un projet aux conséquences environnementales et financières qui interpellentLe collectif 771 a analysé les différents domaines en lien avec l'aménagement de la RD771Titres:- Tiens , revoilà la variante n° 4 !- Cher projet !- Une route dangereuse ?- Aménager la RD771 pour attirer des entreprises ?- En cohérence avec les départements voisins ?- Le bruit ?- Et les particules fines ?- Alors que fait-on ?- Conclusion ?Ces chapitres sont développés dans la pièce jointe -

Pièce(s) jointes(s) :

Document : D771 - un projet aux conséquences environnementales et financières qui interpellent (2).pdf, page 1 sur 4

D771 : un projet aux conséquences environnementales et financières qui interpellent

2022 : le projet voit le jour.

Comme la loi l'y oblige, des ateliers thématiques ont été proposés aux habitants du secteur en novembre et décembre 2022. Une réunion publique était organisée en février 2023 pour rendre compte des observations faites lors des ateliers.

Les élus étaient bien seuls à défendre cet aménagement. Rares sont les personnes (sur la centaine) qui se sont montrés convaincus par ce projet. Même une des entreprises de transport local ne comprenait pas l'intérêt d'aménager cette route correcte, au contraire de celles de Ballots (route de Rennes) ou de Saint-Quentin-les-Anges (route d'Angers) sur lesquelles « *des rétroviseurs se cognent de temps en temps* ».

Une seconde phase de concertation avait lieu en octobre 2023 avec quatre ateliers d'échanges. Ils portaient sur les variantes de tracés possibles. Les porteurs de projet avaient tenu compte des remarques citoyennes au vu de certaines propositions plus modestes. Notre collectif a assisté à tous ces ateliers ouverts au dialogue, même si le temps était trop court pour analyser convenablement les quatre variantes que nous découvrons. Une mention est à adresser aux membres du bureau d'étude pour leur effort de pédagogie. Ces échanges débouchaient sur un consensus : au niveau de la sécurité d'abord (certains points étant à améliorer) et sur l'intérêt à créer tout le long du parcours des pistes cyclables ensuite. La variante A répond au mieux aux attentes des participants. La variante C avec des créniaux de dépassement plus ou moins longs n'a guère eu de succès. Quant à la variante D avec ses créniaux de dépassement en deux fois deux voies, elle a été massivement rejetée.

Une réunion publique a eu lieu en avril pour présenter le profil des variantes issues des échanges dans les ateliers d'octobre et validées en comité de pilotage. 75 personnes ont découvert les variantes retenues, celles qui seront soumises à la concertation publique du 19 avril 2024 au 31 mai 2024.

Tiens, revoilà la variante n°4 !

L'incompréhension, c'est le maintien de la variante 4, celle qui fait la part belle aux deux fois deux voies, celle qui a rallié le maximum de suffrages contre elle dans les ateliers. Incompréhension puisque le Conseil départemental avait clairement annoncé que les ateliers devaient " *permettre une co-construction avec les parties prenantes pour trouver la variante la plus consensuelle répondant aux différents enjeux.* " Mais les élus présents, comme un seul homme (femmes comprises !) ont tenté de justifier la nécessité d'inclure cette quatrième version, rendant potentiellement caduque le choix des participants aux différents ateliers mis en place dans le respect de la législation. Jusqu'à cette annonce, force était de reconnaître que la façon dont la concertation avait été menée ne prêtait guère le flanc à la critique. Patatras ! La démocratie était remise en cause.

Cher projet !

En effet, en faisant le forcing pour que cette fameuse 4^e variante apparaisse dans les choix **et donc qu'elle puisse être retenue**, c'est que nos propres élus locaux sont prêts à mettre la bagatelle de 67 millions d'euros dans une route qui détruira 26 ha de terres (dont 22 d'artificialisés), près de 6 km de haies et plus de 4 ha de zones humides. Un dossier de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées sera aussi nécessaire !

Document : D771 - un projet aux conséquences environnementales et financières qui interpellent (2).pdf, page 2 sur 4

« À la sobriété énergétique doit répondre la sobriété budgétaire, toutes deux imposées par les circonstances autant que par nos devoirs à l'égard de nos enfants et petits-enfants. »
Christelle MORANÇAIS, présidente de la région (lu dans le magazine *Ma région*, dans l'édito de décembre 2022).

Au moment même où la sobriété est demandée aux contribuables par le gouvernement (en baissant son chauffage par exemple) ! La France, c'est plus 10 millions de pauvres, ce sont des communes de plus en plus en difficulté, c'est un État qui doit faire face à une dette colossale.

« Ils vont être contents les pauvres d'apprendre qu'ils habitent un pays riche. » disait Coluche.

Une route dangereuse ?

À de nombreuses reprises, on invoque dans le dossier **la sécurité** : "cette départementale doit répondre à des enjeux majeurs : - de sécurisation face à la configuration de l'axe",

Une vie n'a pas de prix, personne ne le conteste.

Mais le dossier précise que : "Entre 2019 et 2022, les accidents sont principalement **centrés sur les centres-bourgs des communes de Craon et de Cossé-le-Vivien.**"

À ceci s'ajoute "Le non-respect des vitesses et incivilités sur le secteur."

Pourquoi alors invoquer la sécurité si les accidents n'ont pas lieu à ces endroits ?!

Comme l'a écrit très justement un des contributeurs : « Faut-il adapter nos routes aux chauffards ? Faut-il saccager un peu plus le bocage pour leur permettre de continuer ? »

Et si on invoque la sécurité sur la RD771, pourquoi se contenter d'un simple tourne-à-gauche sur la route D153 entre Cossé-le-Vivien et Ballots où s'est implantée l'usine de méthanisation d'Oudon Biogaz et ses 70 camions journaliers ?

Aménager la RD771 pour attirer des entreprises ?

Un des élus a déclaré lors de la dernière réunion :

« Sans l'aménagement de cette route, les entreprises ne voudront plus s'installer dans le secteur. »

D'abord, il ne faut pas oublier les services de santé ou d'aides à la personne, les métiers du bâtiment ou de la mécanique, secteurs très démunis dans le Craonnais, mais grands pourvoyeurs d'emplois locaux non délocalisables (route aménagée ou pas). Ensuite, du côté des entreprises (par ailleurs très peu en vue dans le débat), cette affirmation est battue en brèche par les plus grandes entreprises locales :

- "Congrier. Dirickx s'étend avec une nouvelle usine et prépare l'avenir avec une autre déjà en projet." titrait le Haut-Anjou le 15 octobre dernier.

- Idem pour l'entreprise Lisi Cosmétiques et ses 150 à 200 emplois, bien camouflée à Saint-Saturnin-du-Limet et qui n'a pas le projet d'en sortir.

- Lactalis à Craon, l'entreprise locale aux 500 emplois, qui a investi des sommes considérables pour se moderniser il y a peu.

Si ces grandes entreprises dont le n°1 mondial des produits laitiers parient sur Craon, c'est bien la preuve que la RD771 n'est pas un problème !

D'ailleurs, une étude (marketing international) qui vient de sortir va dans ce sens en prouvant que **la route n'est pas un des principaux freins au développement économique** puisqu'elle n'arrive qu'en 7^e position dans les causes identifiées (sur 11 items). L'étude porte sur 250 collectivités et 1 700 projets d'entreprises.

Cette étude permet de tirer des enseignements très intéressants. En effet, elle place en tête des freins à l'installation **la faible disponibilité du foncier économique**. Or, l'aménagement de la route avec la variante 4 va artificialiser 22 ha, et ce, malgré la

Document : D771 - un projet aux conséquences environnementales et financières qui interpellent (2).pdf, page 3 sur 4

perspective des **objectifs ZAN** (zéro artificialisation nette en 2050). Sachant qu'à partir de 2025, la compensation des terres agricoles devra être totale : il faut que chaque commune économise le foncier.

En résumé, **aménager la RD771 pour attirer des entreprises peut produire l'effet inverse à celui recherché !**

Les scientifiques ne cessent pourtant de répéter qu'il faut arrêter l'artificialisation des sols. Avec raison ! Le niveau des nappes phréatiques diminue. Il est donc urgent de ralentir le cycle de l'eau, c'est-à-dire tout faire pour que l'eau rejoigne un cours d'eau le plus lentement possible. Or, avec les 22 ha bitumés, on accélère encore plus ! Tout en impactant également un peu plus la biodiversité !

Certains agriculteurs sont inquiets car ils vont être impactés aussi par ce projet qui leur prendra 26 ha. On peut les comprendre et il faut aussi qu'ils soient écoutés.

L'intérêt général, c'est le climat aujourd'hui. Selon Emma HAZIZA (hydrologue et spécialiste de l'adaptation de nos territoires au réchauffement climatique) qui était venue donner une conférence à Craon l'an dernier devant 300 personnes, « *La France est le pays qui se réchauffe le plus au monde : 20 % en moyenne de plus que les autres pays.* »

On sait ce qui nous attend, on le constate déjà presque chaque jour avec une augmentation de la fréquence des extrêmes (pluies torrentielles, sécheresses, tempêtes, incendies...). Demandons aux habitants du Pas-de-Calais ce qu'ils en pensent... Ou plus près de chez nous, en Mayenne à Champgenêteux, un village de 900 habitants.

En cohérence avec les départements voisins ?

"Les objectifs du projet : intégrer un projet routier global à l'échelle régionale en cohérence avec les départements voisins."

Mais les élus du 44 n'ont pas le projet d'améliorer la RD771 chez eux alors que certaines portions le mériteraient comme le répètent souvent les professionnels de la route. Ils ont même **abandonné une vingtaine de projets** pour tenir le cap du zéro artificialisation nette en 2050.

La cohérence régionale (via le Straddet) ne semble donc pas au rendez-vous comme indiqué. Les élus de la Loire Atlantique ont fait le choix de préserver les disponibilités foncières. À méditer...

Le bruit ?

Nous, riverains pour la plupart, nous nous plaignons déjà du bruit mais nous le supportons. "La voie est classée en catégorie trois (sur cinq catégories) selon le classement sonore du département de la Mayenne."

Or, en augmentant la vitesse, le bruit sera encore plus intense. Certes, on invoque la voiture électrique. Mais au vu de leur prix, les voitures thermiques ont encore de beaux jours devant elles et les poids lourds ne rouleront pas tous à l'électricité.

En 2010, pour 54 % des Français (enquête TNS - SOFRES), le bruit des transports (trains, avions, circulation...) était la principale source de nuisance, loin devant les bruits de comportements qui gênaient 21 % de la population.

147 milliards d'euros : c'est le coût social du bruit en France, par an, selon l'ADEME !

Et les particules fines ?

Alors qu'en raison de la pollution, des experts demandent à ce qu'on réduise la vitesse des voitures sur l'autoroute, voilà un projet qui envisage l'inverse avec ses deux fois deux voies. Plus on va vite, plus on pollue. Et les **particules fines** sont émises pour plus de la moitié par

Document : D771 - un projet aux conséquences environnementales et financières qui interpellent (2).pdf, page 4 sur 4

les freins et les pneus, quel que soit le véhicule. Mais dans le dossier, bizarrement, **on n'en parle pas**, on focalise sur les oxydes d'azote.

En France, le coût de la pollution atmosphérique est évalué de 70 à 100 milliards d'euros par an par la Commission d'enquête du Sénat (rapport remis en 2015). Sur la période 2016-2019, Santé publique France estime que chaque année près de 40 000 décès seraient attribuables à une exposition des personnes âgées de 30 ans et plus aux particules fines (PM_{2,5}).

Alors que fait-on ?

« *La dette procède du même aveuglement que le dérèglement climatique* » Christelle MORANÇAIS, présidente de la région (lu dans le magazine [Ma région](#), de décembre 2022).

Avec 67 millions, il devrait être possible d'aider à installer durablement un cabinet de dentiste (inoccupé depuis 3-4 ans dans la ville principale), de rendre plus attractif les postes de personnel soignant (en raison des sous-effectifs, l'hôpital de Craon et de Renazé a dû fermer des lits !) et ceux d'aides à domicile, d'améliorer le fonctionnement des Ehpad qui sont saturés et en manque de moyens (délais d'attente importants), de faciliter le recrutement de main d'œuvre qualifiée dans le bâtiment ou la mécanique dont le manque pénalise très fortement nos petites entreprises, enfin d'attaquer évidemment la transition écologique, en particulier l'isolation des logements, la gestion de l'eau, la plantation de haies, le développement de voies ferrées (vers Saint-Nazaire ?!), l'aide à l'agriculture bio (cantines)...

Bref, voilà un beau projet destiné à offrir aux habitants les minima pour qu'ils se sentent bien là où ils vivent ou travaillent.

Bon, on sait qu'on va nous rétorquer que ce ne sont pas les mêmes budgets. Mais quand on veut, on peut ! N'attendons pas que l'état d'urgence climatique nous y oblige.

Non, il n'y a pas que la route pour attirer de nouveaux locataires !

Conclusion ?

La variante D doit donc être abandonnée non seulement parce que les participants l'ont écartée mais aussi parce qu'elle concentre à elle seule près de la moitié des 50 critères les plus défavorables (dont l'environnement et les finances) quand la variante A n'en affiche aucun et qu'il faut donc privilégier.

Nous avons tous une responsabilité collective dans les causes du réchauffement climatique. « *Nous sommes tous dans le même bateau* » dit Emma HAZIZA : ce qui rend légitime l'expression de tous les citoyens sur ce projet.

Nous reconnaissons la nécessité de sécuriser certains endroits et la variante A répond à ces besoins. Oui aussi aux pistes cyclables.

Le collectif aimerait être acteur de cet aménagement si c'est possible. Il est prêt à contribuer par ses idées, les élus restant les décideurs au final. Par exemple, l'expérience de [Grandchamp-des-Fontaines](#) (44) pour les pistes cyclables vaut le détour (Merci à l'association Cyclocoop).

Le collectif 771, mai 2024

4

@58 - COURAPIED joseph - La Chapelle-Craonnaise

Date de dépôt : Le 29/05/2024 à 11:13:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : rd 771 entre Craon et Cossé

Contribution :

La rd771 n'étant pas encore à saturation, loin de la , je pense qu'il faut rester sage et seulement améliorer : La fluidification du trafic en aménageant les tourne à gauche et à droite la sécurité des endroits dangereuxIl faut arrêter de grignoter sans cesse les terres agricoles et détruire les haies.La solution la moins onéreuse est la plus sage . Reportons les économies faites ainsi sur l'aménagement des routes secondaires. (celles qui sont parallèles à la rd 771)Je rappelle qu'à partir de Nantes , pour aller ou venir à Laval , il y a 2 possibilités ,par Segré , Château Gontier et par Châteaubriant . Depuis l'arrêt du projet de l'aéroport de Notre dame des landes , l'aménagement de la rd 771 n'a plus le même intérêt .Je suis étonné que l'on ne parle pas du tronçon entre le rond point d'Ahuillé , Montigné et celui de l'entrée de Cossé . Il est très difficile de doubler sur ce tronçon sans prendre de gros risques. Il paraissait normal de continuer ainsi l'aménagement fait à partir de Laval .j.COURAPIED

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@59 - ROUSSARD Alain - Craon

Date de dépôt : Le 29/05/2024 à 16:50:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :RD771

Contribution :

"Remettre le train sur les bons rails"C'est le titre paru à la une aujourd'hui dans Ouest-France sous la signature de Patrice MOYON, journaliste en charge de l'économie. "En France, dit-il, l'histoire du fret ferroviaire ressemble à une lente agonie." Depuis les années 90, son importance s'est sans cesse réduite. On apprend que le train représente à peine 10 % des parts de marché par rapport à la route alors qu'en Allemagne, elle grimpe à 19 % et 33 % pour la Suisse (18 %, c'est la moyenne de l'Europe). Il pointe la responsabilité de nos dirigeants français et européens dans la réduction récurrente des investissements liée à l'absence de stratégie claire. Il parle d'incohérence totale avec la nécessité de décarboner les transports de marchandises. C'est la même Europe qui à la fois décide de réduire de 55 % les émissions de CO2 pour 2030 et autorise les mégacamions à deux remorques qui sont des "massacreurs d'infrastructures" aux dires du député vert David CORMAND. Un sale coup porté à l'indispensable réduction des émissions de particules fines, si dévastatrices. C'est bien le rail qu'il faut moderniser. Certes, le gouvernement a décidé de doubler sa part dans le fret mais l'Europe n'est pas prête car les lois actuelles la pénalisent au profit des étrangers et surtout la Chine, omniprésente. Il affirme que la réponse au changement climatique passera par une politique ambitieuse visant le maintien d'une souveraineté industrielle européenne pour contrarier l'hégémonie chinoise. Y a-t-il une volonté en Europe ? Des voix commencent à se faire entendre, entre autres celle de l'ancien premier ministre italien Enrico LETTA qui a dit qu'il faut créer des lignes de fret à grande vitesse entre les capitales européennes. Puissent-elles être entendues ces voix jusqu'en Mayenne (ces voies aussi !). On veut "désenclaver" le secteur ? Chiche ! Retrouver le commentaire de P. MOYON dans OF du 29 mai 2024:<https://www.ouest-france.fr/economie/transports/sncf/commentaire-remettre-le-train-sur-les-bons-rails-e2985116-1cf6-11ef-9302-e3fef0044a0c>

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@60 - LANGOUET Christophe - Craon

Date de dépôt : Le 29/05/2024 à 17:27:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution projet d'aménagement RD771

Contribution :

Veillez trouver, en fichier joint, la contribution de Monsieur Christophe LANGOUET, Président de la Communauté de Communes du Pays de Craon. Bonne réception,

Pièce(s) jointes(s) : Document : RD771_Enquête publique.pdf, page 1 sur 1



Objet : Enquête publique RD 771 - Cossé-Renazé - Contribution

En tant que Président de la Communauté de communes du Pays de Craon, je souhaite apporter mon soutien à l'aménagement de la RD 771 - Axe Cossé-Renazé.

L'avenir économique du Pays de Craon et de ses 37 communes dépend en effet du déploiement de ce seul axe structurant du territoire. L'aménagement de la RD771 en voie de transit constitue un atout pour notre territoire rural, ilot contourné actuellement par de grandes infrastructures routières, et contribuera largement à son attractivité et sa croissance économique.

Le désenclavement des territoires ruraux est un des objectifs du SRADDET des Pays de la Loire. L'axe LAVAL-NANTES-ST NAZAIRE est un itinéraire d'intérêt régional. Son développement aura sans nul doute des retombées économiques pour les commerces, les entreprises et l'emploi en Pays de Craon.

Engagé dans la lutte contre la désertification de nos territoires ruraux sur tous les plans : économique, médical, éducatif...les scénarios C ou D proposés sont, de mon point de vue, les plus conformes aux besoins des habitants du territoire du Pays de Craon.

Christophe LANGOUET
Président

@61 - Raphaël - Méral

Date de dépôt : Le 29/05/2024 à 17:57:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : avis

Contribution :

Oui ! Mille fois oui... On ne peut qu'être favorable à ce projet autoroutier. De l'audace ! de la modernité que diable pour désenclaver notre chère Mayenne. Si oubliée, si peu desservie par les grands axes de communication. Nos bottes et nos calèches ne s'enfoncent-ils pas encore et toujours dans la glaise ? Suffit le moyen-âge ! Faites place nette, faites-nous un billard pour nos berlines ! Allons de l'avant, allons z'enfants de la batterie ! Comme le dit si bien notre philosophe des lumières artificielles E. Musk en survolant en hélico la campagne craonnaise, si mal fagotée : « Matez-cela ! Par où vais-je donc faire passer ma Tesla ?? » et comme en écho les élus visionnaires guidés par le bon sens et le bien public lui emboitant le pas : « Et nos tracteurs de 800 chevaux, faut bien qu'ils fassent le boulot ! ». Sûr que ce n'est pas en écoutant les arguments rétrogrades de ces écolos décroissants qu'on va sauver le pays, développer l'économie, créer de l'emploi, et voir plus grand. De grâce n'écoutez pas non plus ceux qui scandent, comme ces sauvages amérindiens drogués aux herbes folles : « Quand le dernier arbre aura été abattu - Quand la dernière rivière aura été empoisonnée - Quand le dernier poisson aura été pêché - Alors on saura que l'argent ne se mange pas » Non, mesdames et messieurs, la vérité c'est qu'il faut avancer. Quand on n'avance pas on recule. Et si on recule comment voulez-vous qu'on vous entende ? Alors toujours plus de routes coûte que coûte, de l'action et du béton nom de nom ! Plus sérieusement, combien de rapports du GIEC seront-ils nécessaires pour comprendre et accepter le fait qu'il faudra réduire nos besoins dans les années qui viennent, ici et ailleurs ? Et dans tous les pans de la sociétés, dans nos consommations en général et, par conséquent, dans nos transports... Le projet de penser à construire encore et encore des routes est une idée qui appartient au passé. Du bitume, la terre en est gavée. Tentons de penser en mieux plutôt qu'en plus. Sinon tous discours teintés de vert, de développement durable et de concept oiseux n'est que du vent, de jolis arbres qui cachent la forêt. En 1972 le rapport Meadows pointait déjà ce dilemme : une croissance infinie dans un monde fini est juste insensé. On the road again ?

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@62 - Raphaël - Méral

Date de dépôt : Le 29/05/2024 à 19:19:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Oui ! Mille fois oui

Contribution :

Oui ! Mille fois oui... On ne peut qu'être favorable à ce projet autoroutier. De l'audace ! de la modernité que diable pour désenclaver notre chère Mayenne. Si oubliée, si peu desservie par les grands axes de communication. Nos bottes et nos calèches ne s'enfoncent-ils pas encore et toujours dans la glaise ? Suffit le moyen-âge ! Faites place nette, faites-nous un billard pour nos berlines ! Allons de l'avant, allons z'enfants de la batterie ! Comme le dit si bien notre philosophe des lumières artificielles E. Musk en survolant en hélico la campagne craonnaise, si mal fagotée : « Matez-cela ! Par où vais-je donc faire passer ma Tesla ?? » et comme en écho les élus visionnaires guidés par le bon sens et le bien public lui emboitant le pas : « Et nos tracteurs de 800 chevaux, faut bien qu'ils fassent le boulot ! ». Sûr que ce n'est pas en écoutant les arguments rétrogrades de ces écolos décroissants qu'on va sauver le pays, développer l'économie, créer de l'emploi, et voir plus grand. De grâce n'écoutez pas non plus ceux qui scandent, comme ces sauvages amérindiens drogués aux herbes folles : « Quand le dernier arbre aura été abattu - Quand la dernière rivière aura été empoisonnée - Quand le dernier

poisson aura été pêché - Alors on saura que l'argent ne se mange pas »Non, mesdames et messieurs, la vérité c'est qu'il faut avancer. Quand on n'avance pas on recule. Et si on recule comment voulez-vous qu'on vous entende ? Alors toujours plus de routes coûte que coûte, de l'action et du béton nom de nom ! Plus sérieusement, combien de rapports du GIEC seront-ils nécessaires pour comprendre et accepter le fait qu'il faudra nécessairement réduire nos besoins dans les années qui viennent, ici et ailleurs ? Et dans tous les pans de la sociétés, dans nos consommations en général et, par conséquent, dans nos transports... Le projet de penser à construire encore et encore des routes est une idée qui appartient au passé. Du bitume, la terre en est gavée. Tentons de penser en mieux plutôt qu'en plus. Sinon tous discours teintés de vert, de développement durable et de concept oiseux ne sont que du vent, de jolis arbres qui cachent la forêt. En 1972 le rapport Meadows pointait déjà ce dilemme : une croissance infinie dans un monde fini est juste insensé. On the road again ?"

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@63 - moreau THIERRY ISABELLE - La Chapelle-Craonnaise

Date de dépôt : Le 29/05/2024 à 19:35:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : projet aménagement rd771

Contribution :

BONJOUR LA VARIANTE A NOUS PARAIT CORRECTCDT

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@64 - moreau THIERRY ISABELLE - La Chapelle-Craonnaise

Date de dépôt : Le 29/05/2024 à 19:58:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : projet aménagement rd771

Contribution :

BJR MON AVIS EST QUE CETTE ROUTE FONCTIONNE TRES BIEN ...POURQUOI DES TRAVAUX....LE SEUL AMENAGEMENT SERAIT D AMENAGER DES PASSAGES SECURISES POUR PERMETTRE LE PASSAGE VELOS OU PIETONS POUR ACCEDER A LA VOIE VERTECDT

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@65 - Sabrina - Athée

Date de dépôt : Le 29/05/2024 à 21:04:23

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : INADEQUATION ENTRE ELUS ET HABITANTS

Contribution :

Ce qui est saisissant lorsque l'on lit les contributions, c'est de voir qu'il y a 2 sortes de contributions : habitants et élus. Les habitants sont contre. Les élus sont pour. Cherchez l'erreur. Donc en fait, les élus, nos représentants, portent la voix contraire de leurs représentés. Messieurs les élus : soit les habitants ont raison, soit ils ont mal compris et donc vous, élus, avez mal expliqué. Vous auriez mal expliqué aux riverains qu'on allait exproprier leur terrain car Craon est enclavé (?) Et que, de leur terrain exproprié va dépendre la vie économique de leur territoire. D'ailleurs, où sont les contributions des acteurs économiques? En fait, c'est un projet purement politique. Les élus ne représentent pas. Ils imposent ce qu'ils ont décidé. Tout ce qui fait que les Français s'en éloignent. Pour ma part, j'ai beau chercher, rester objective : je ne comprends pas bien les enjeux. M'a t-on mal expliqué? Dynamiser la vie économique ? Si je suis entrepreneur à Craon, est-elle que je veux une route à créneaux de dépassement ? La vie économique de mon entreprise va t elle être sensiblement améliorée. Sans gain de temps? J'ai des doutes. Les entreprises ont-elles des réels problèmes d'accès ? Peut être. Craon est enclavé et serait magiquement désenclavé par 2 créneaux de dépassement?? Moi j y vois surtout une route privilégiée pour des enjeux qui ne sont pas du ressort de Craon et je ne vois pas Craon grandi. Dynamiser la vie économique à St Nazaire peut être ? Mais au détriment des craonnais que St Nazaire ne connaît même pas. Sécuriser les carrefours : On est tous d'accord sur ce point, que l'on soit riverains, usagers, élus, touristes, ou acteurs de la vie économique. Cette route a déjà bénéficié de travaux il y a si peu. On détruit et on recommence ? Le cout de ces aménagements doit donc intégrer cet argent gaspillé (même si déjà financé, cela reste un budget public perdu). Le tourne à gauche de la Brancherie a déjà été amélioré. Ces travaux n'ont donc déjà plus de valeur ? Tous les aménagements du monde ne pourront empêcher les conduites à risque. Cet argument paraît posé ici juste parce qu'il est imparable. Face à la sécurité.. on ne peut rien répliquer. La vitesse n y est jamais respectée. Si ces carrefours sont dangereux, pourquoi ne font-ils pas déjà l'objet d'une réduction de vitesse ? ou d'un radar contrôle ? C'est aller à contre courant de toutes les visions actuelles de sécurité routière. Respecter les enjeux environnementaux ? La population qui s installe en Mayenne est sensible à la campagne et à la nature. C'est souvent la raison principale d'y venir. (Ce n'est pas pas pour le beau potentiel du CH de Laval ou des soins dentaires). Je n'ai aucune fibre écologique, juste j'essaie de respecter la nature car c'est une des raisons pour lesquelles j habite dans un territoire rural. J habite ici car mes enfants peuvent y voir des animaux non domestiques , hormis ceux qui sont gisants sur la route ! Tant de destruction, cela fait mal au cœur en lisant vos variantes. Derrière un powerpoint de présentation en réunion publique, il y a des vies, des parcours, des histoires, des générations de famille, des voisins impactés.. certains ont appris que leur jardin ou leur pré disparaissait... Messieurs les élus : accepteriez- vous pour le bien de la Communauté, au nom de l'intérêt général, lors de votre retraite où vous passez votre temps à jardiner, de voir votre jardin rasé pour une route de désenclavement que vous n'avez pas demandée? Qui va croire que pour une haie détruite, le double sera replanté? Un leurre. Dépenser autant est une aberration au vu du climat économique actuel. Il y a tant d'enjeux sociaux à relever. Respectez la vie des riverains, faites des compromis, c'est ça la vie politique, dialoguez, et représentez dignement. Comment dynamiser et sécuriser, puisque tel est l enjeu, en ayant un impact environnemental moindre? C'est ça la démarche des années à venir. C'est ça l'ambition du Conseil départemental de la MAYENNE et des Communautés de Communes, voila le défi qui attend TOUT LE MONDE : entreprises, particuliers ET ELUS ET COLLECTIVITES. Etre ingénieux au point d'avoir un impact quasi NUL sur le milieu naturel. La MAYENNE, le Pays de Craon, les élus : vous pouvez faire mieux que 4 variantes aussi peu ambitieuses et couteuses. Innovez :) Parce que la Mayenne on l'M nous aussi. Habitant à athée. Usager de cette route au quotidien, travaillant à Laval.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@66 – Daniel - Athée

Date de dépôt : Le 29/05/2024 à 21:51:27

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :INADEQUATION ENTRE ELUS ET HABITANTS

Contribution :

Ce qui est saisissant lorsque l'on lit les contributions, c'est de voir qu'il y a 2 sortes de contributions : habitants et élus. Les habitants sont contre. Les élus sont pour. Cherchez l'erreur. Donc en fait, les élus, nos représentants, portent la voix contraire de leurs représentés. Messieurs les élus : soit les habitants ont raison, soit ils ont mal compris et donc vous, élus, avez mal expliqué. Vous auriez mal expliqué aux riverains qu'on allait exproprier leur terrain car Craon est enclavé (?) Et que, de leur terrain exproprié va dépendre la vie économique de leur territoire. D'ailleurs, où sont les contributions des acteurs économiques? En fait, c'est un projet purement politique. Les élus ne représentent pas. Ils imposent ce qu'ils ont décidé entre eux. Tout ce qui fait que les Français s'en éloignent. Pour ma part, j'ai beau chercher, rester objective : je ne comprends pas bien les enjeux. M'a-t-on mal expliqué? • Dynamiser la vie économique ? Si je suis entrepreneur à Craon, est-elle que je veux une route à créneaux de dépassement ? La vie économique de mon entreprise va-t-elle être sensiblement améliorée. Sans gain de temps? J'ai des doutes. Les entreprises ont-elles des réels problèmes d'accès ? Peut-être. Craon est enclavé et serait magiquement désenclavé par 2 créneaux de dépassement?? Moi j'y vois surtout une route privilégiée pour des enjeux qui ne sont pas du ressort de Craon et je ne vois pas Craon grandir. Dynamiser la vie économique à St Nazaire peut-être ? Mais au détriment des craonnais que St Nazaire ne connaît même pas. • Sécuriser les carrefours : On est tous d'accord sur ce point, que l'on soit riverains, usagers, élus, touristes, ou acteurs de la vie économique. Cette route a déjà bénéficié de travaux il y a si peu. On détruit et on recommence ? Le coût de ces aménagements doit donc intégrer cet argent gaspillé (même si déjà financé, cela reste un budget public perdu). Le tourné à gauche de la Brancherie a déjà été amélioré. Ces travaux n'ont donc déjà plus de valeur ? Tous les aménagements du monde ne pourront empêcher les conduites à risque. Cet argument paraît posé ici juste parce qu'il est imparable. Face à la sécurité.. on ne peut rien répliquer. La vitesse n'y est jamais respectée. Si ces carrefours sont dangereux, pourquoi ne font-ils pas déjà l'objet d'une réduction de vitesse ? ou d'un radar contrôle ? C'est aller à contre courant de toutes les visions actuelles de sécurité routière. • Respecter les enjeux environnementaux ? La population qui s'installe en Mayenne est sensible à la campagne et à la nature. C'est souvent la raison principale d'y venir. (Ce n'est pas pas pour le beau potentiel du CH de Laval ou des soins dentaires). Je n'ai aucune fibre écologique, juste j'essaie de respecter la nature car c'est une des raisons pour lesquelles j'habite dans un territoire rural. J'habite ici car mes enfants peuvent y voir des animaux non domestiques, hormis ceux qui sont gisants sur la route ! Tant de destruction, cela fait mal au cœur en lisant vos variantes. Derrière un powerpoint de présentation en réunion publique, il y a des vies, des parcours, des histoires, des générations de famille, des voisins impactés.. certains ont appris que leur jardin ou leur pré disparaissait... Messieurs les élus : accepteriez-vous pour le bien de la Communauté, au nom de l'intérêt général, lors de votre retraite où vous passez votre temps à jardiner, de voir votre jardin rasé pour une route de désenclavement que vous n'avez pas demandée? Qui va croire que pour une haie détruite, le double sera replanté? Un leurre. Dépenser autant est une aberration au vu du climat économique actuel. Respectez la vie des riverains, faites des compromis, c'est ça la vie politique, dialoguez, et représentez dignement. Comment dynamiser et sécuriser, puisque tel est l'enjeu, en ayant un impact environnemental moindre? C'est ça la démarche des années à venir. Voilà le défi qui attend TOUT LE MONDE : entreprises, particuliers, élus, collectivités. Tous ensemble. Etre ingénieurs au point d'avoir un impact zéro sur le milieu naturel et ses habitants. Innovez :) Parce que la Mayenne on l'M nous aussi.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@67 - Lorraine - Athée

Date de dépôt : Le 29/05/2024 à 22:06:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet d'Aménagement de la RD771 entre Cossé-le-Vivien et Renazé

Contribution :

Le projet d'aménagement de la RD771 entre Cossé-le-Vivien et Renazé suscite de vives inquiétudes. Alors que nous sommes de plus en plus conscients des défis climatiques et de la nécessité de protéger notre environnement, il est impensable de soutenir des projets qui vont à l'encontre de ces objectifs. Parmi les diverses propositions, seul le projet A semble respecter ces impératifs, tandis que les autres options présentent des impacts négatifs significatifs sur plusieurs fronts. Impact EnvironnementalLa construction de nouvelles infrastructures routières est une aberration et entraînera la destruction d'habitats naturels, perturbant ainsi les écosystèmes. La fragmentation des habitats et la pollution environnementale liée aux chantiers de construction auront des conséquences désastreuses pour la biodiversité locale. En outre, l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre due à la circulation accrue contredit directement nos engagements en matière de lutte contre le changement climatique. Toujours plus de pollution ! Les habitants des zones concernées, seront les premiers à subir les effets néfastes de ces aménagements. Le passage d'une route à travers des jardins et des habitations n'est pas seulement une atteinte à la propriété privée, mais également une source de nuisances continues. La pollution sonore due à la circulation routière, les vibrations et les émissions de particules fines auront un impact direct sur la santé et le bien-être des riverains. L'exposition prolongée à ces pollutions est associée à diverses maladies, notamment les troubles respiratoires, les maladies cardiovasculaires et les problèmes de santé mentale. En bref, une catastrophe pour la qualité de vie des habitants ! Coût Élevé et Utilité Discutable Ces projets sont également extrêmement coûteux pour la collectivité. Les dépenses engendrées par la construction de nouvelles routes et les infrastructures associées sont disproportionnées par rapport aux bénéfices attendus. Tout cela pour gagner seulement quelques minutes sur un trajet déjà réputé dangereux. Une solution plus efficace et moins onéreuse consisterait simplement à limiter la vitesse à 70 km/h au niveau des zones d'intersection. Cette mesure, accompagnée de l'installation de bandes rugueuses ou d'autres dispositifs de chicane, permettrait de sécuriser le trafic sans recourir à des travaux démesurés. Conclusion A qui profite vraiment ces projets de réaménagement ?? Ni aux habitants, ni à l'environnement. Il est impératif que les décideurs locaux prennent en compte ces préoccupations et choisissent une option qui soit véritablement en phase avec les enjeux actuels de protection de l'environnement et de bien-être des populations locales. Les enjeux liés à ce projet d'aménagement ne sont pas clairs ! La réduction de la vitesse à 70 km/h dans les zones sensibles est une solution simple, économique et efficace pour améliorer la sécurité sans sacrifier notre environnement et notre qualité de vie.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@68 - LE BLEVEC Yannick - L'Huisserie

Date de dépôt : Le 30/05/2024 à 06:55:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet Nord route Cossé le Vivien Craon

Contribution :

Je suis favorable au projet A pour des raisons économiques et humaines Cordialement

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E69 - mawel sanchez

Date de dépôt : Le 30/05/2024 à 07:00:09

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Avis projet rd771

Contribution :

Avec les voisins on ne comprend pas l'utilité de mettre en place des portions pour doubler car :? on se retrouve à 50 km/h à Craon sans rocade et donc on en perd l'avantage? la mise en place de rond-points va augmenter les accélérations et freinages et donc la pollution et les nuisances sonores? l'argument de l'attractivité économique liée à de belles routes est celui d'un autre temps à l'heure ou l'on doit réduire les transports routiers notamment...? le problème de l'accidentologie étant plutôt lié à un problème de comportements et non structurels, ne serait il pas plus judicieux d'investir dans la prévention, et faire refaire des stages de conduites aux adultes egocentrés et irrespectueux des autres usagers.? la destruction de haies est aujourd'hui inacceptable, les agriculteurs du pays de Cossé s'en chargent déjà !? quant à l'accaparement de terres agricoles ce n'est à mon avis pas le plus grave eu égard de la vision qu'on a de l'agriculture par ici .? la Mayenne qui était un département honorable sur le volet social (aide sociale à l'enfance, accompagnement des handicapés et personnes en difficulté) se voit restreindre ses budgets et dissocier ses équipes, (serait ce là l'influence de la macronie ???)? nous sommes cependant pour l'aménagement sécurisant de carrefours et réalisation de pistes cyclables.En espérant que les avis et les votes soient réellement pris en compte, nous vous remercions de l'effort de concertation effectué.à bon ententeurs ...cordialement

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@70 - Martin-Ferré Nadine - Athée

Date de dépôt : Le 30/05/2024 à 09:49:24

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : RD 771

Contribution :

La RD771 est aujourd'hui un atout de développement à condition que des aménagements continuent à être réalisés en conséquence, afin de permettre qu'elle devienne un axe de transit et non une voie de desserte depuis LAVAL ou Châteaubriant.c'est clair les scenarios A et B sont pour une voie de desserte , et les scenarios C et D sont pour un axe de transit Pays de Craon a besoin d'un axe de transit important de Laval vers NANTES ou le futur grand aéroport de Saint-Nazaire et donc je pencherais sur les scenarios C ou D ou un mixte des deux Au delà des arguments ci-dessus il me semble très important de sécuriser certaines sorties de voies communales sur la RD 771 qui sont super dangereuses.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@71 - MARC - Clisson

Date de dépôt : Le 30/05/2024 à 10:02:06

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : contestation de la rd771

Contribution :

Madame Monsieur,Nous utilisons régulièrement la RD 771 matins et soirs, plusieurs fois la semaine.....nous ne constatons à aucun moment un trafic important...aucun bouchon...qui donnerait comme conséquences des travaux d'une TROIS ou QUATRE VOIES.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@72 - Martin-Ferré Nadine - Athée

Date de dépôt : Le 30/05/2024 à 10:51:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : RD 771

Contribution :

La RD771 est aujourd'hui un atout de développement à condition que des aménagements continuent à être réalisés en conséquence, afin de permettre qu'elle devienne un axe de transit et non une voie de desserte depuis LAVAL ou Châteaubriant.le Pays de Craon a besoin d'un axe de transit important de Laval vers NANTES ou le futur grand aéroport de Saint-Nazaire et donc je pencherais sur les scenarios C ou D ou un mixte des deux Malgré tout mon inquiétude est sur la traversée de la commune de Craon, circulation de plus en plus intense, je crains que les bénéfices d'éventuels aménagements soient vainsAu delà des arguments ci-dessus la sécurité reste ma priorité, certaines sorties de voies communales sur la RD 771 sont très dangereuses et doivent impérativement être améliorées.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@73 - Aurélien - Nantes

Date de dépôt : Le 30/05/2024 à 10:54:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Favorable au projet B

Contribution :

Favorable au projet B - Cette route est très importante pour le développement et le maintien des activités économiques sur le territoire.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@74 - MAXIME - Cossé-le-Vivien

Date de dépôt : Le 30/05/2024 à 11:07:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Refus.....

Contribution :

Bonjour,Refus des variantes C (3 voies) et D (4 voies) .Et à voir la variante A avec des aménagements de sécurisation à définir en concertation avec riverains et non riverains.Cordialement.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@75 - FOUQUENET SERGE - La Chapelle-Craonnaise

Date de dépôt : Le 30/05/2024 à 11:12:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :aménagement rd 771

Contribution :

avis favorable pour les variantes A et B ; elles limitent les dégradations environnementales à la juste mesure pour obtenir plus de sécurité et améliorer les circulations douces. elles permettent d'obtenir un bon compromis de sobriété ,d'efficacité et de sécurité. elles maintiendront les éléments naturels et leurs aménités environnementales .avis défavorable aux variantes C et D ; elles ont une emprise importante sur les terre agricoles pour élargir le tracé (alors que la route actuelle est reconnue pour sa grande largeur) elles entraînent un coût et une dépense collective démesurée . elles feraient subir des impacts environnementaux majeurs sur une zone du bassin de l'Oudon . Là ou la collectivité s' engage à raison dans des financements de mesures agri environnementales et climatiques (MAEC) afin de sanctuariser ou d'encourager les meilleurs pratiques .

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@76 - Fouquet Justine - La Chapelle-Craonnaise

Date de dépôt : Le 30/05/2024 à 11:15:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Aménagement RD771

Contribution :

Pour les variantes A et B avis favorable Peu d'incidences environnementales ,avec de la sécurité et des voies de circulation douces . Un équilibre de l'écosystème est déjà établi. Variante C et D ,avis défavorable. Destruction, déséquilibre de l'eco système financements exorbitants fléchés à mauvais escient.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@77 - GILLES Pierrick - Craon

Date de dépôt : Le 30/05/2024 à 11:21:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Avis VP Voirie Pays de Craon

Contribution :

Voir Courrier ci joint

Pièce(s) jointes(s) :

Document : 2024-avis VPVoirie.pdf, page 1 sur 1



Le 30-05-2024

Dossier de Concertation Aménagement de la RD771 entre Cossé le Vivien et Renazé.
Avis du Vice-Président de la Communauté de Communes en charge de la Voirie :

Il est important de désenclaver le sud-ouest mayennais par des voies de communication sécurisées permettant notamment le dépassement du trafic Poids Lourds, sachant que la population est amenée à aller vers les agglomérations plus importantes (Laval, Angers, Châteaubriant, Château-Gontier) pour la santé (hôpitaux, spécialistes) ou l'éducation (pas de Lycée sur le Pays de Craon) notamment.

Cependant, il faut rester raisonnable dans les investissements routiers et l'impact sur la consommation des terres agricoles.

Avis sur variantes Secteur NORD :

La variante A est très intéressante en incluant la 2 x 2 voies du projet D (entre le rondpoint existant en sortie de Cossé et le lieudit les 3 réverences La Chapelle Craonnaise), pour permettre un premier tronçon de dépassement.

Pour le tronçon entre les 3 réverences et le carrefour du Clos Athée, l'investissement de la 2+1 voies pourrait être reporté sur la RD 590 Athée/Craon pour l'aménagement d'une voie douce. Les habitants d'Athée sont plus orientés dans leur habitude vers la ville de Craon (école, commerces, collèges, ...)

La création d'un itinéraire cyclable entre le carrefour de la Chapelle Craonnaise et Cossé le Vivien a peu d'intérêt étant donné qu'il existe la Voie verte en parallèle entre ces deux communes.

Avis sur variantes Secteurs SUD :

La variante A semble la plus intéressante, notamment sur l'itinéraire cyclable qui intègre la voie verte existante à partir du carrefour de Bouchamps les Craon.

Cependant l'étude d'un tronçon de dépassement 2 x 2 voies semble intéressant entre le carrefour existant avec le RD230 avant St Martin du Limet (pas de création d'un nouveau giratoire comme sur la variante C et D) et la RD228 lieudit la Vallée.

L'aménagement du créneau de dépassement entre la sortie de Craon et la RD 228 vers Niaflès ne semble pas utile. En revanche, le tourne à gauche au niveau de la RD228 vers Niaflès est indispensable.

Le Vice-Président
Pierrick GILLES

@78 - moreau THIERRY ISABELLE - La Chapelle-Craonnaise

Date de dépôt : Le 30/05/2024 à 12:19:50

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : projet aménagement rd771

Contribution :

oui pour le projet Acdt

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@79 - moreau THIERRY ISABELLE - La Chapelle-Craonnaise

Date de dépôt : Le 30/05/2024 à 12:30:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : projet aménagement rd771

Contribution :

OUI POUR LE PROJET A

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@80 - Aurélie - Segré-en-Anjou Bleu

Date de dépôt : Le 30/05/2024 à 12:38:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Aménagement RD771

Contribution :

J'emprunte cette route tous les jours, je ne comprends pas qu'on veuille encore faire des modifications (Craon - Cossé) ...ça changera rien niveau sécurité, les irresponsables seront toujours là !!! On va encore saccager nos cultures pour rien!!! Certaines routes auraient bien besoin pour plus de sécurité mais pas la RD771!!!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@81 - Jérémie - Laval

Date de dépôt : Le 30/05/2024 à 12:39:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : RD 771

Contribution :

Défavorable

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@82 - Vincent - Cosmes

Date de dépôt : Le 30/05/2024 à 12:40:38

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Rd771

Contribution :

Contre le projet de la RD 771. Jamais de bouchons sur cette route que j'emprunte tous les jours

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@83 - Menguy Elodie - Cosmes

Date de dépôt : Le 30/05/2024 à 12:47:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre

Contribution :

Pollution, vitesse, accès petite route conjointe plus difficile

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@84 - moreau THIERRY ISABELLE - La Chapelle-Craonnaise

Date de dépôt : Le 30/05/2024 à 13:11:16

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : projet aménagement rd771

Contribution :

bjr est il possible de prévoir des passages securises pour traverser la rd 771 pour pietons et velos....pour acceder a la voie vertecdt

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@85 - Gerard - Saint-Saturnin-du-Limet

Organisme : Maire de st saturnin dulimet

Date de dépôt : Le 30/05/2024 à 16:59:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Observations

Contribution :

Pour désenclaver notre sud Mayenne il est impératif que l'aménagement se réalise au plus vite, Nos entreprises locales notamment Qualipack aluminium et Dirickx doivent en profiter pleinement vis à vis du trafic routier. Les créneaux de dépassement seront indispensables même si le coût peut paraître exorbitant, l'on gagne en sécurité,

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@86 - BOUVET ROLAND & NICOLE - Athée

Date de dépôt : Le 30/05/2024 à 17:59:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : rd 771

Contribution :

commentaires BOUVET ROLAND

Pièce(s) jointes(s) :

Document : NUM30052024(1).pdf, page 1 sur 2

M. et Mme Roland BOUVET
La Chauvinière
2148 Route de Laval
53400 ATHEE
Fixe : 02.43.06.29.44
Portable : 06.10.03.07.07

Hôtel du Département
39 rue Mazagran
53000 LAVAL

Courrier recommandé avec AR

ATHEE, le 31 mai 2024

Objet : Projet d'aménagement de la RD 771

A l'attention de Madame la Directrice générale adjointe en charge des infrastructures

Madame,

Habitants à ATHEE au lieu-dit La Chauvinière, depuis 24 ans, nous avons eu la désagréable surprise d'apprendre, qu'une voie verte était en projet sur le secteur où nous demeurons.

Etant malheureusement absents lors de certaines réunions d'informations qui ont été programmées, nous avons néanmoins pu nous procurer les 4 différents projets qui ont été présentés.

Deux de ces projets (le C et le D) impliquent le passage sur notre terrain de la voie verte, notamment sur le chemin privé d'accès à notre maison, (le pignon ouest de notre longère se trouverait dans ces deux cas, à 8 mètres de la voie verte). De plus ces variantes couperaient notre verger.

Artisans dans une autre commune du département de la Mayenne, nous avons souhaité, mon épouse et moi-même, venir passer une retraite « paisible » dans cette maison de famille que nous avons rénovée.

C'est le fruit de toute notre vie de travail. Nous avons eu à cœur d'entretenir et d'aménager cette maison et son terrain. Le chemin d'accès à la maison est jalonné de rhododendrons et de diverses autres plantations d'un côté et d'une longue jachère aux multiples fleurs de l'autre côté et le terrain est paysagé.

Aujourd'hui âgés respectivement de 83 et 84 ans, nous apprenons qu'une voie verte est en projets et serait susceptible de passer au « pied » de notre maison et sur notre terrain, impliquant la destruction du chemin d'accès et d'une partie du verger.

Nous sommes sincèrement très inquiets par rapport à ces différents projets ainsi qu'à toutes les nuisances qu'ils pourraient engendrer. C'est pour nous un véritable « tsunami ».

Pour quelles raisons, dans vos projets, la voie verte ne fait-elle pas une simple ligne droite ?

Nous ne sommes pas contre l'aménagement d'espace public pour les cyclistes, mais nous souhaitons également préserver notre environnement et notre tranquillité. Nous avons conscience également de l'impact financier que cela entraînerait (très importante moins-value en cas de vente de notre demeure).

RB
2/3

P1

Document : NUM30052024(1).pdf, page 2 sur 2

Nous vous invitons à venir constater par vous-même l'impact qu'un tel projet pourrait avoir sur notre propriété.

En espérant que ce courrier retiendra toute votre attention, nous sommes à votre disposition Madame, pour vous rencontrer vous-même ou vos équipes, afin d'en discuter et espérons obtenir rapidement des réponses à toutes nos interrogations.

Recevez Madame nos salutations les plus distinguées.



Roland BOUVET



Nicole BOUVET

@87 - GOBE Pierrick - Cossé-le-Vivien

Date de dépôt : Le 30/05/2024 à 19:27:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : aménagement de la RD 771

Contribution :

Si la sécurité peut justifier certains aménagement ;l'on peut être plus sceptique quant aux variantes C et D qui semblent démesurées en matière de coûts pour un gain en temps de trajet minime entre Cossé et Craon (13 kms). N'y a t-il pas d'autres priorités départementales lorsque l'on voit l'état de certaines voies?

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@88 - Julien - Craon

Date de dépôt : Le 30/05/2024 à 23:12:23

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet d'un autre siecle...

Contribution :

Il est toujours aussi inquiétant de constater que même les élus locaux restent insensibles et aveugles sur la catastrophe climatique qui est en cours sur notre territoire.Biodiversité, eau, production agricole, énergie, climat, qualité des eaux et j'en passe, tout cela n'est apparemment pas une priorité pour eux mais nous en subissons aujourd'hui tous les conséquences !Financer des transports en commun, du covoiturage et d'autres modes de déplacements serait un vrai projet d'avenir pour faciliter les mobilités et certainement l'emploi. Ce serait également l'occasion d'inventer une nouvelle forme de l'économie !C'est donc un projet d'un autre temps avec des arguments d'un autre temps car leur logiciel n'a malheureusement pas (encore) été mise à jour....Pour ne pas être dans l'immobilisme variante A pourquoi pas mais pour le reste non merci !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@89 - MALHERBE FRANCK - La Chapelle-Craonnaise

Date de dépôt : Le 30/05/2024 à 23:13:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :AMENAGEMENT RD 771 SECTEUR NORD

Contribution :

Le choix de la variante A approuvé lors des ateliers et confirmé sur les contributions numériques.La variante D est refusée. Conclusion ? Que faisons nous ?Sur cette route je me sens plus en sécurité que sur les routes secondaires non entretenues.Les riverains non résignés refusent d'être considérés comme " dommages collatéraux " pour l'intérêt général ! où est placé le curseur ? Nous tenons à garder notre cadre de vie que la campagne mayennaise nous apporte et que nous avons choisi.Nous supportons déjà des nuisances sonores très importantes avec le trafic actuel surtout par vent fort d'ouest et sud/ouest.Requête légitime.Stop aux dépenses inconsidérées - oui à la préservation de notre environnement.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@90 - Audrey - Éragny

Date de dépôt : Le 30/05/2024 à 23:34:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projets Nord Cossé - Craon

Contribution :

Je suis défavorable aux projets Nord variantes B, C et D qui auraient un impact fortement négatif sur l'environnement et la qualité de vie des habitants.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@91 - Guillaume - Athée

Date de dépôt : Le 31/05/2024 à 09:59:27

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : RD 771-Cosse-Le -Vivien à Craon secteur nord

Contribution :

Je suis Favorable aux variantes A ou B. Je souhaite qu'on sécurise les carrefours pas besoin d'une multitude de rond point dont un qui se trouve après un grand virage en bas de côte (la Brancherie) qui risquerait d'être plus dangereux !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@92 - Joëlle - Craon

Date de dépôt : Le 31/05/2024 à 10:24:06

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Aménagement de la D771 entre Cossé-le-Vivien - Craon et Renazé

Contribution :

Bonjour, J'ai pris connaissance des 4 projets et il me semble que le plus adapté soit le PROJE A. C'est celui qui a le moins d'emprise sur les terres agricoles, casse le moins de haies donc ce qui est mieux pour la biodiversité et le respect de la nature. Au niveau d'Athée à la Brancherie, il pourrait simplement être fait un aménagement avec une portion à 70 km/h et des bandes rugueuses de part et d'autres pour faire ralentir les véhicules ainsi qu'Un tourne à gauche dans le sens Craon => Cossé-le-Vivien pour assurer une bonne sécurité des riverains. Cet aménagement serait moins coûteux puisque cela éviterait la création de diverses voies sur les terrains privés (jardins bios) à proximité.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@93 - Lardeux Maina - Athée

Date de dépôt : Le 31/05/2024 à 12:22:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : OPPOSITION AU PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA RD771 COSSE RENAZE

Contribution :

Mesdames, Messieurs, Je vous fais part de ma contribution via le document joint. Vous y trouverez mes explications et mes arguments rejetant les variantes B, C et D des 2 projets de rénovations, mais plus particulièrement pour le projet Nord (entre Craon et Cossé-le-Vivien). Espérant que tout cela sera pris en compte sur les décisions finales. Cordialement, Maina LARDEUX

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Contribution Projet RD771 (Maina LARDEUX).pdf, page 1 sur 4

PROJET RD771 Cossé - Renazé

Contribution de Maina LARDEUX (Athée)

(Déposé sur le registre numérique le 31 Mai 2024)

Mesdames, Messieurs,

Depuis plus de 30 ans nous avons notre maison familiale au lieu-dit de la Brancherie à Athée, j'utilise fréquemment la RD771 entre Craon et Cossé-le-Vivien. Cette route n'a jamais posé de problème, elle est sécurisée (beaucoup de lignes droites, route large et dégagée) et depuis les dernières rénovations elle est tout à fait confortable pour les usagers. Elle ne nécessite donc aucuns travaux supplémentaires, mais plutôt des dispositifs pour la sécurité routière. De même pour le tronçon Craon - Renazé, cette route est belle, large, et très agréable pour conduire en toute sécurité.

Je vous apporte ci-dessous mes arguments qui s'opposent fermement aux variantes B, C et D du projet Nord.

Projet Nord - La Brancherie : Variantes B, C et D inacceptables car tourne à gauche non sécurisé et risques accrus d'accidents

En ce qui concerne les 2 dessertes actuelles au lieu-dit La Brancherie (l'une vers Athée et l'autre vers la Route de Pommerieux), j'attire votre attention sur le fait que ces intersections avaient été très bien pensées par vos prédécesseurs.

Il ne faut pas oublier de prendre en compte le relief de cette zone et le fait que ce lieu-dit est situé en haut d'une colline (que je nomme « butte » dans mes explications). Ces 2 dessertes se trouvent vers le haut de cette butte, et les tournes à gauche actuels (non matérialisés), que l'on vienne de Craon voire de Cossé-le-Vivien, sont situés en haut de la montée de chaque côté, ce qui permet une très bonne visibilité pour les véhicules arrivant derrière celui qui souhaite tourner à gauche.

Les voyants de freins ainsi que les clignotants se voient donc de loin et les véhicules arrivant derrière peuvent donc anticiper leur réduction de vitesse et respecter le véhicule devant eux qui va tourner à gauche. D'un point de vue sécurité, c'est très bien d'avoir cette amplitude de visibilité.

Par expérience, lorsque je viens de Craon pour aller vers Athée, à chaque fois que je souhaite tourner à gauche, je ressens plus de danger avec les voitures qui arrivent derrière moi à 90km/h qu'avec celles arrivant devant moi.

Ne dit-on pas que le danger vient généralement plus de derrière soi en tant qu'automobiliste ?

Vos variantes B, C et D proposent de condamner ces 2 intersections existantes pour en refaire une nouvelle dans la descente de la butte. Réaliser une intersection de tourne à gauche en tout début de descente d'une butte engendre obligatoirement plus de dangers que si celle-ci était en amont de la butte. Je m'explique : les véhicules venant de Craon ne verront pas les véhicules qui tourneront à gauche ou qui seront en attente de tourner à gauche, la visibilité sera très réduite et par conséquent il y a de forts risques d'accidents. Donc d'un point de vue sécurité routière, je pense sincèrement que ce que vous proposez engendrera beaucoup plus d'accidents et d'insécurité qu'actuellement. A cela, s'ajoute les dangers directs sur les habitations qui bordent cette zone de la RD771.

Par conséquent, les travaux de modifications proposés dans les variantes B, C et D, supprimant les 2 dessertes déjà existantes mettraient directement les usagers en danger.

En revanche, imposer une diminution de la vitesse avant, pendant et après le lieu-dit de la Brancherie permettrait tout simplement la mise en sécurité des automobilistes et des habitants. Toujours par expérience, lorsque je viens de Craon pour aller à gauche vers Athée à cette intersection, je serais beaucoup plus rassurée et me sentirais plus en sécurité si les véhicules arrivant de devant moi et de derrière moi roulaient avec une vitesse limitée à 70km/h, à la place de 90km/h. De plus, les véhicules venant de derrière ont tendance à très peu réduire leur vitesse lorsqu'elles me doublent par la droite.

Il serait donc primordial de réduire et limiter la vitesse à 70km/h dès le début des montées de cette butte (entre le Bois-Jouan et La Brancherie), et ajouter en plus des signalétiques afin de sensibiliser les usagers à respecter cette limitation de vitesse (ex. bandes rugueuses discrètes sur la route, radars pédagogiques affichant les vitesses réelles...). Il serait bon aussi d'installer des panneaux signalétiques prévenant de l'existence de ces 2 intersections.

Tous ces dispositifs de réduction de vitesse permettraient également de réduire les nuisances acoustiques pour les riverains.

Il existe déjà de nombreuses zones à 70km/h présentes au niveau d'intersections qui font depuis longtemps leurs preuves. Alors, pourquoi pas là ?

En date du 21 mai 2024 (semaine dernière), il y a eu un accident pile à l'intersection vers la route de Pommerieux. Quel qu'en soient les causes, une vitesse limitée aurait pu éviter un tel accident. Pour la sécurité de tous les usagers, je pense donc qu'il faut agir vite afin de mettre en place cette réduction de vitesse à moindre coût.

Pourquoi condamner des routes déjà existantes et très bien situées, en rajouter pour un coût exorbitant et refaire une intersection qui sera sûrement plus dangereuse qu'actuellement ?

Je reviens d'ailleurs sur ces chiffres que vous mentionnez dans le dossier de concertation : 5800 véhicules en moyenne par jour passent sur cette route. Sachant que les panneaux en bord de route informant du nombre de décès chaque année signalent environ 20 personnes maximum, si nous calculons le nombre annuel de fréquentation sur cette route (365 jours x 5800 véhicules = 2 117 000 véhicules empruntant cette route sur une année), et prenons en compte uniquement les accidents dû aux réels problèmes d'insécurité de la route (en enlevant toutes les autres causes d'accident telles que excès de vitesse, alcool, substances au volant, etc.) je pense que nous pourrions prouver que cette route reste globalement sécurisée pour les usagers.

Projet Nord – La Brancherie : Variante C à bannir/proscrire car rapport d'analyse erroné sur l'acquisition d'habitation

Dans le rapport d'analyse, vous parlez beaucoup des sujets environnementaux, économiques... mais pas beaucoup de la vie des riverains. J'ai constaté une erreur d'analyse sur les pages concernant l'impact humain (pages 58 et 64), vous indiquez : « sur l'ensemble des variantes, aucune acquisition d'habitation n'est nécessaire ». Ce qui est faux ! Sur le projet Nord C, vous proposez de créer une nouvelle route qui passe dans le jardin d'une habitation. Certes, il ne s'agit pas de bâtis mais cela impacte un terrain d'habitation. Un jardin ne ferait donc pas partie intégrante d'une habitation ? Il s'avère que cette propriété privée est celle de notre famille. Dans ce jardin, mon enfant de 4 ans joue, gambade, découvre la nature, les arbres fruitiers, les insectes et les animaux (écureuils, divers oiseaux, etc.). Et

ce jardin est bien évidemment source de nourriture familiale (arbres fruitiers). C'est pour ces raisons que je condamne fermement la variante C au niveau de la Brancherie.

Sans compter que sur les variantes B, C et D vous proposez également de créer une nouvelle route sur notre terre agricole privée.

Dans le dossier, vous abordez les impacts sur le cadre de vie : « impacts acoustiques, sur la qualité de l'air, les émissions lumineuses... », mais à aucun moment il n'est fait mention des impacts sur la vie des habitants concernés par ces modifications conséquentes dans leur vie.

Imaginez un instant, tout un chacun, que l'on construise une route sur votre lieu d'habitation. Plus précisément dans votre jardin, là où ont poussé le fruit de plusieurs vies, plein d'arbres, où la verdure, la nature a pris ses droits, comment réagiriez-vous si on venait détruire tout cela pour y construire une route goudronnée au pied de vos fenêtres, alors qu'il en existe déjà une qui ne pose aucun problème depuis des années ?

Pourquoi bitumer nos paysages et des terrains privés ? Pour le bonheur de qui ? La route existante qui relie la RD771 à Athée fait partie de nos vies à tous, et cette route est très bien comme elle est.

Je vous demande donc instamment de revoir votre analyse et d'abandonner la variante C.

Impact sur le développement économique :

Si je reprends les enjeux et les objectifs de ces projets de rénovation, vous comptez beaucoup sur le développement économique, et le fait de mieux relier les villes de St Nazaire et de Nantes. Modifier ces routes n'apportera pas plus de développement économique. Vous le dites vous-même dans le rapport, le gain de temps sera de zéro sur toutes les variantes.

Vous stipulez également qu'en supprimant certains accès actuels à la RD771 et en proposant ces variantes, les usagers seront obligés d'allonger leur parcours pour rejoindre la RD771. Attention, l'allongement du temps de parcours que vous produirez sur certains axes viendra justement en défaveur sur ce développement économique pour beaucoup d'usagers.

En prenant l'exemple du contournement à Cossé-le-Vivien, cela fait gagner à peine 5 min par rapport à avant où les voitures passaient en centre-ville. Certes cela apporte un mieux-être pour les habitants qui voyaient autant de véhicules passer en ville. Mais est-ce que cela apporte un développement économique pour la ville de Cossé-le-Vivien ? Je pense que non. Maintenant que les usagers n'ont plus à passer en centre-ville, quelle est l'espérance de vie des commerçants de cette commune ? Quel impact a ce contournement pour les petits commerçants, les banques, les services administratifs ? Parfois certains projets apportent en effet des améliorations mais bien souvent ils en détruisent plus qu'on l'avait imaginé.

Revenant sur le nombre de véhicules journalier moyen sur cette route (5000 à 5800), avez-vous des détails sur ces chiffres ? Avez-vous étudié, identifié les parcours et trajets de ces usagers ? Qui sont-ils, est-ce que ce sont des locaux (des villes et villages environnants), viennent-ils de Nantes ou de St Nazaire... ? S'agit-il de déplacements touristiques, professionnels, domicile-travail... ? Ces détails pourraient je pense être très utiles pour savoir si le développement économique est réellement un enjeu et si tout cela vaut vraiment la peine de rénover ces routes.

En revanche, pourquoi ne pas remettre en place un service de bus reliant Laval à St Nazaire et Nantes ? Depuis plusieurs années, ce service n'existe presque plus ou sinon à la demande. Autrefois il existait

Document : Contribution Projet RD771 (Maïna LARDEUX).pdf, page 4 sur 4

une ligne de bus allant de Craon à Nantes, ce qui était très pratique. Relancer ce mode de transport en commun permettrait de desservir les principales villes et les villages sur les axes Laval - St Nazaire et Laval - Nantes. Avec un nombre suffisant de fréquences et des horaires de passage stratégiques je pense que nombreux seront les gens à laisser leur voiture pour rejoindre leur lieu de travail/domicile, ou pour des déplacements stratégiques comme rejoindre la gare SNCF de Laval ou encore l'aéroport de Nantes. Pour l'essor économique de la Mayenne, le financement dans ces transports en commun serait plus judicieux que dans la construction et l'élargissement des routes au détriment de l'environnement. Et ce serait une bonne action afin de réduire l'emprunte carbone du département.

Projets Nord et Sud : variante à retenir

Pour chacun de ces 2 projets Nord et Sud, la variante A est la plus favorable, la moins coûteuse et préserve la sécurité pour tous les usagers.

Mais par respect pour notre planète, l'environnement et tous les contribuables, la variante 0 reste la meilleure et la plus raisonnable vis-à-vis de l'humanité et pour préserver l'héritage des générations futures. Surtout aujourd'hui, où le combat pour la préservation de la nature et contre le réchauffement climatique est au cœur de tout.

Préservons l'identité de notre Mayenne qui est la nature.

"Élargissez vos horizons", mais pas l'asphalte !!

@94 - Geslin Danielle - Athée

Date de dépôt : Le 31/05/2024 à 13:09:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet aménagement D771 Craon Cossé

Contribution :

S'il est effectivement nécessaire de sécuriser cette route très fréquentée et notamment le carrefour de la Brancherie, je rejoins l'avis du collectif : les variantes à 3 ou 4 voies représentent un coût exorbitant, avec un impact très néfaste pour l'environnement et, surtout, une gêne inacceptable pour les riverains (qui pour certains verraient passer une route au beau milieu de leur jardin !) et pour tous les usagers réguliers de ce secteur. Je refuse donc les versions B C et D, estimant que le réaménagement proposé en A, assorti d'une sécurisation du carrefour de la Brancherie avec une limitation de vitesse à 70 km/h, est tout à fait raisonnable et adaptée.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@95 - Fanny - Cossé-le-Vivien

Date de dépôt : Le 31/05/2024 à 13:40:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet Nord

Contribution :

NON aux variantes B C et D

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@96 - Rachel - Simplé

Date de dépôt : Le 31/05/2024 à 16:42:38

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet d'aménagement RD771

Contribution :

Option proposition nord A et B pour préserver au maximum l'environnement, l'écosystème et les riverains

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@97 - Yvon - Simplé

Date de dépôt : Le 31/05/2024 à 16:45:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet d'aménagement RD771

Contribution :

Option proposition nord A et B Pour préserver au maximum l'environnement, l'écosystème et les riverains

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@98 - LARDEUX-CHEVREUL Jacqueline - Athée

Date de dépôt : Le 31/05/2024 à 17:04:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Travaux RD 771 : Brancherie Athée

Contribution :

Habitant La Brancherie, je me trouve impactée de manière trop rude. La version C qui traverse mon jardin et abatrait la moitié de mes arbres fruitiers m'inquiète gravement. Ce nouveau tronçon de route passerait entre 2 maisons d'habitation (celle de mes voisins et la mienne), et de manière très proche. Cela m'affecte beaucoup ainsi que mes enfants et petits-enfants pour qui c'est aussi leur maison de famille où, en tant que citadins ils viennent fréquemment se ressourcer. Des arbres fruitiers c'est précieux pour tous et dans la durée ! En cas de tourne à gauche, une solution mieux adaptée devrait pouvoir être étudiée. Pour améliorer la sécurité de ce carrefour de la Brancherie dont des aménagements judicieux ont été trouvés ces dernières années : marquage rouge au sol avec voie de dégagement pour les véhicules venant de Craon, des améliorations peu onéreuses et efficaces pourraient être apportées dès maintenant. Le danger dans ce quartier, qui compte 29 foyers (Brancherie et Bois-Jouan), vient essentiellement de la vitesse excessive. Une réduction à 70 km/h (au lieu de 90), avec radar pédagogique, s'impose dès à présent : n'attendons pas d'autre accident ! D'ailleurs, pour l'anecdote, lors de la réunion à Craon du 9/02/2023, l'agent du département qui l'animait était persuadé qu'un 70 existait déjà en ce lieu ! Il serait bon d'ajouter une signalisation de ce carrefour en amont des 2 cotés ainsi qu'un marquage rouge au sol en particulier pour les véhicules venant de Laval. Je souhaite ajouter que, sur le plan mobilité, le Transport à la demande de la Région fonctionne plutôt bien avec ALEOP entre Laval et Craon : notre famille l'utilise avec satisfaction. Toutefois, il mériterait d'être amélioré, pour aller de Craon jusqu'à Nantes et St Nazaire. Là c'est très difficile : trop peu, voire inexistant. Lors de nos appels à ALEOP, pour ce genre de besoins, les agents sont désolés de ne pas pouvoir répondre à nos demandes. Dommage ! Il faut avancer à présent dans ce type de

mobilité plus sobre auquel nous sommes davantage prêts. Sur un plan plus général, la rocade contournant Cossé-le-Vivien a déjà apporté des améliorations notoires (dépassement possible et sans danger, fluidité ...), pour notre tissu économique. Et probablement pour venir vivre et travailler au Pays de Craon. Le développement de notre région est sûrement possible, mais en pensant « durable » et respect de notre environnement humain. Ce projet mérite d'être retravaillé au mieux en respectant ces avis pertinents qui vous sont transmis. En ce sens je souhaite qu'il soit basé sur la version A, dans un esprit de sobriété et pourquoi pas avec des solutions environnementales innovantes pour l'avenir de tous. C'est probablement dans ce sens que nous devons aller dès à présent. L'humain y gagnera, même ... sur le plan économique ! Jacqueline Lardeux Athée ce 31 05 2024

Pièce(s) jointes(s) :

Document : 2024 05 31 Ma contribution RD 771.pdf, page 1 sur 1

Habitant La Brancherie, je me trouve impactée de manière trop rude. La version C qui traverse mon jardin et abattra la moitié de mes arbres fruitiers m'inquiète gravement. Ce nouveau tronçon de route passerait entre 2 maisons d'habitation (celle de mes voisins et la mienne), et de manière très proche. Cela m'affecte beaucoup ainsi que mes enfants et petits-enfants pour qui c'est aussi leur maison de famille où, en tant que citoyens ils viennent fréquemment se ressourcer. Des arbres fruitiers c'est précieux pour tous et dans la durée ! En cas de tourne à gauche, une solution mieux adaptée devrait pouvoir être étudiée.

Pour améliorer la **sécurité** de ce carrefour de la Brancherie dont des aménagements judicieux ont été trouvés ces dernières années : marquage rouge au sol avec voie de dégagement pour les véhicules venant de Craon, des améliorations peu onéreuses et efficaces pourraient être apportées **dès maintenant**. Le danger dans ce quartier, qui compte 29 foyers (Brancherie et Bois-Jouan), vient essentiellement de la vitesse excessive. Une réduction à 70 km/h (au lieu de 90), avec radar pédagogique, **s'impose dès à présent** : n'attendons pas d'autre accident ! D'ailleurs, pour l'anecdote, lors de la réunion à Craon du 9/02/2023, l'agent du département qui l'animait était persuadé qu'un 70 existait déjà en ce lieu !

Il serait bon d'ajouter une signalisation de ce carrefour en amont des 2 cotés ainsi qu'un marquage rouge au sol en particulier pour les véhicules venant de Laval.

Je souhaite ajouter que, sur le plan mobilité, le Transport à la demande de la Région fonctionne plutôt bien avec ALEOP entre Laval et Craon : notre famille l'utilise avec satisfaction. Toutefois, il mériterait d'être amélioré, pour aller de Craon jusqu'à Nantes et St Nazaire. Là c'est très difficile : trop peu, voire inexistant. Lors de nos appels à ALEOP, pour ce genre de besoins, les agents sont désolés de ne pas pouvoir répondre à nos demandes. Dommage ! Il faut avancer à présent dans ce type de mobilité plus sobre auquel nous sommes davantage prêts.

Sur un plan plus général, la rocade contournant Cossé-le-Vivien a déjà apporté des améliorations notoires (dépassement possible et sans danger, fluidité ...), pour notre tissu économique. Et probablement pour venir vivre et travailler au Pays de Craon. Le développement de notre région est sûrement possible, mais en pensant « durable » et respect de notre environnement humain.

Ce projet mérite d'être retravaillé au mieux en respectant ces avis pertinents qui vous sont transmis. En ce sens je souhaite qu'il soit basé sur la version A, dans un esprit de sobriété et pourquoi pas avec des solutions environnementales innovantes pour l'avenir de tous. C'est probablement dans ce sens que nous devons aller **dès à présent**. L'humain y gagnera, même ... sur le plan économique !

Jacqueline Lardeux Athée ce 31 05 2024

@99 - GILLOIS Estelle - Craon

Date de dépôt : Le 31/05/2024 à 18:36:27

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Désenclaver Craon et permettre sa survie.

Contribution :

La RD 771 est le seul axe structurant donc dispose à ce jour la ville de Craon. Même si d'autres routes la traversant mériteraient des aménagements, il est vital de saisir aujourd'hui l'opportunité de la rendre plus sûre. Notre ville a besoin d'attirer des hommes pour y travailler, des entreprises pour permettre son développement. Sans route correcte c'est impossible de penser que nous ne continuerons pas à perdre des habitants. L'amélioration n'est pas l'ennemi de la population, mais son salut. Nous soutenons la variante C pour que des vies soient épargnées (avec des créneaux de dépassement suffisamment longs et à 110 km/H), tout en demandant à être vigilant sur le nombre de ronds points car ceux-ci sont synonymes de sur-consommation donc de pollution. Vous trouverez ci-joint un courrier plus exhaustif appuyant notre point de vue. Avec tous nos remerciements aux porteurs de projets pour le désenclavement de notre ville.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : RD771.doc, page 1 sur 2



Craon, le 31 mai 2024

Dossier : Concertation préalable - RD 771 - Aménagement Cossé-le-Vivien / Renazé

Madame, Monsieur,

En tant que responsable d'une société de Transports Routiers de Marchandises basée à Craon, c'est avec grand intérêt que je suis le projet d'aménagement de la RD 771 entre Cossé-le-Vivien et Renazé.

Notre société compte 60 poids lourds de 44 tonnes et 16 mètres de long et emploie 90 personnes. Nous sommes impliqués dans un programme de réduction des émissions de CO2 depuis 7 ans (Label Co2) et avons la médaille d'Argent à l'évaluation RSE Ecovadis mesurant notre comportement vis-à-vis des parties prenantes qui nous entourent.

Nous disposons de deux dépôts logistiques à Renazé et St Saturnin du Limet, ainsi que 4 entrepôts à Craon pour un total de 12 500 m² impliquant le déplacement de nombreux véhicules lourds ou légers selon les saisons. Nos entrepôts de céréales sont placés pour desservir le port de St Nazaire ainsi que les différentes usines d'alimentation animale du bassin Breton. Les déplacements de véhicules induits par notre activité logistique sont donc nombreux autour de Craon / Renazé.

Compte tenu des diverses activités de navettes, de livraisons ou de chargements vers les sociétés Dirickx Renazé, Socramat à La Selle Craonnaise mais aussi vers la raffinerie de St Nazaire que nous effectuons chaque jour, j'estime de 20 à 30 le nombre de passages dans chaque sens que nous réalisons entre Craon et Renazé.

De l'autre côté, la RD771 vers Laval, est la voie naturelle pour partir vers la Normandie, le Nord de la France et la région parisienne par la RN12. Laval, la préfecture de notre département, est aussi le lieu de passage de nos différents contrôles techniques et de tous les garages. A cela s'ajoutent les différents trajets pour livrer nos clients lavallois qui représentent 20 % de notre activité. Le tout représente environ 20 à 25 passages quotidiens dans chaque sens entre Craon et Cossé-le-Vivien.

Pour faire taire toutes les voix s'élevant contre les camions et pour le rail, je commencerai par indiquer que 80 % des déplacements se font en zone courte, y compris les approches potentielles vers les gares, c'est donc une ineptie de considérer que la circulation routière de poids-lourds peut diminuer et peut être évitée.

Nos véhicules circulent très bien actuellement sur cette voie car elle est large et avec une visibilité correcte, sauf à mon sens dans les virages de la Chapelle Craonnaise. La sortie de la route de la Crue vers la RD 771 est également très dangereuse et nous y avons déjà eu plusieurs accidents fort heureusement sans gravité eu égard aux personnes. Des aménagements seront donc les bienvenus sur ces deux points noirs.

Nous observons des files importantes de véhicules suivant les poids lourds ou tracteurs agricoles, les difficultés pour doubler étant variables en fonction de la fréquence de la circulation. Aux heures de pointe (matin, midi et soir), nos conducteurs observent des prises de risques de la part des

Document : RD771.doc, page 2 sur 2

automobilistes : véhicules arrivant en face, non-respect des lignes continues, jusqu'à doubler sur la voie de gauche quand il y a un terre-plein central. L'inconscience de certains automobilistes impose de sécuriser au maximum.

Les variantes comportant des 2 voies doublées à chaussée séparées (C ou D) sont à notre sens à privilégier. Pour permettre à un maximum de véhicules de doubler, il faut que la distance sur voie double soit suffisamment longue et que le delta de vitesse autorisée soit suffisant. Des voies à 110 km/heure sont nécessaires, et surtout une séparation avec les véhicules lents et 2 roues.

Nous souhaitons également que les solutions privilégiées comportent un nombre réduit de ronds-points car ceux-ci impliquent de relancer les vitesses, donc une pollution de l'air accrue. Des tourne-à-gauche et voie d'insertion, notamment au carrefour de la Vallée qui est en côté, sont un bon moyen de sécuriser sans augmenter les nuisances pour les voisins (bruits de relance, émissions de CO2, particules liées au freinage...). Des murs anti-bruit associés pourraient aussi donner de l'acceptabilité aux créneaux de dépassement.

La ville de Craon a perdu en 30 ans la route Laval / Nantes au profit de Château-Gontier et Angers / Rennes au profit de Pouancé. C'est le seul axe structurant qu'il nous reste. Il est donc VITAL que celui-ci soit développé si nous voulons d'une part attirer de nouvelles industries, mais surtout ne pas perdre celles qui sont en place et seraient tentées d'aller dans des zones correctement desservies par des autoroutes ou voies rapides. Notre agriculture a besoin d'exporter ses céréales vers le port de St Nazaire. La route est le seul moyen compétitif et adapté sur cette distance.

Il en va du transport de marchandises, mais aussi et surtout de notre capacité à accueillir des médecins dans nos hôpitaux et maisons de retraite, des cadres dans les entreprises, des étudiants de bon niveau en stage, de la totalité de notre développement économique. C'est aussi un des seuls moyens pour arrêter de perdre de la population. Si nous ne faisons pas cette démarche, notre ville va mourir.

En tant qu'administrateur régional de la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers et membre du groupement Astre (20 000 camions), je me permets d'associer à cette lettre mes nombreux confrères, qui empruntent chaque jour la RD771 vers les ports, également pour les convois exceptionnels. En tant qu'acteur local impliqué, j'ai participé à 3 réunions dans les différentes phases de concertation de ce projet et j'ose exprimer à nouveau par la présente le caractère vital pour notre entreprise de la RD771.

Désenclavement, sécurité, survie sont les mots forts pour soutenir cet aménagement en version C en maximisant la capacité à doubler et la réduction des nuisances pour les riverains. C'est le temps de l'AMÉLIORATION. Il s'agit par ce projet de favoriser les populations qui travaillent ou qui vivent dans notre bassin. Le respect de l'environnement ne doit pas être synonyme de statut quo voire de retour en arrière, mais contribuer à ce que l'évolution se fasse de manière raisonnée mais ambitieuse.

Souhaitant ainsi contribuer au développement harmonieux de la ville de Craon, notre ville, je me tiens à votre disposition pour développer ces idées de vive voix avec vous.

Dans l'attente, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, en l'expression de mes salutations respectueuses.

Estelle GILLOIS



B.P. 46 - 53 400 CRAON
S.A.S. au capital de 600 000 € - RCS Laval B 318 733 600
SIRET 348 733 600 0001 - NAF 4941A
TVA Intracat : FR 90 348 733 600

TÉL : 02 43 09 13 32
www.gillois-transport.com
contact@gillois-transport.com



@100 - Rachel - Saint-Saturnin-du-Limet

Date de dépôt : Le 31/05/2024 à 20:20:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre

Contribution :

Prend cette axe tout le temps pour aller au travail puis mes autres déplacements. Et je ne vois pas l'utilité d'effectuer des travaux.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@101 - doisneau hugues - Athée

Date de dépôt : Le 31/05/2024 à 21:14:10

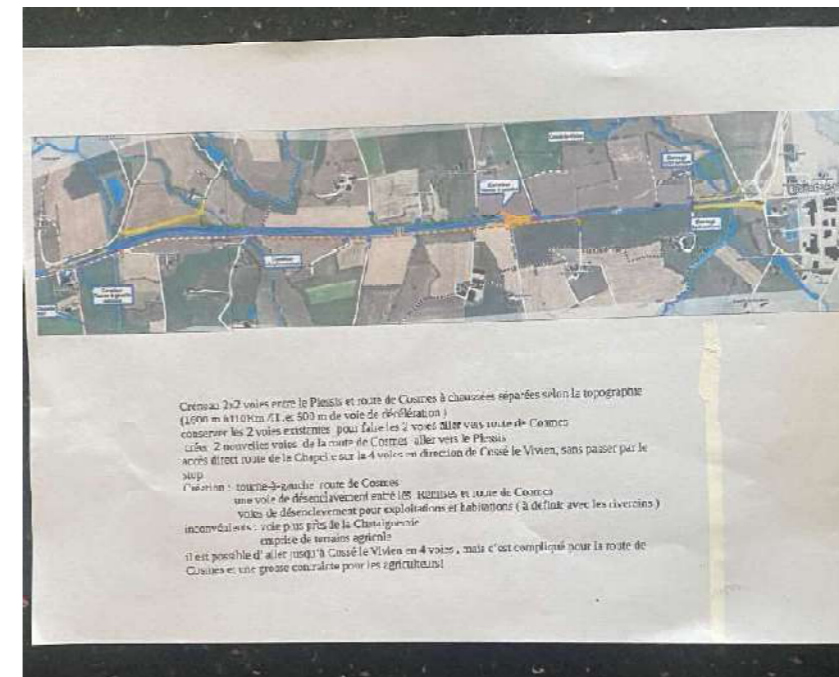
Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

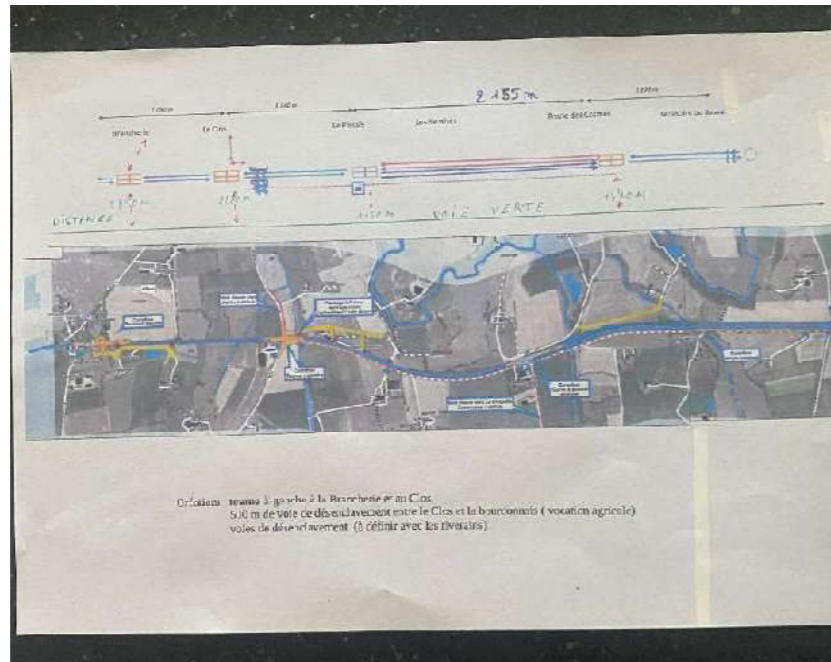
Objet : Aménagement RD771

Contribution :

Bonjour, voici un autre point de vue pour RD771 secteur nord avec un tronçon à quatre voies ! Je demande à ce que la fibre soit enterrée s'il y a des travaux, les poteaux perturbent la visibilité !

Pièce(s) jointes(s) :





Bonjour

Le but de ce projet, c'est de faciliter la circulation et la sécurisation de la RD771, l'avis des riverains compte beaucoup, mais l'opinion des usagers est pour moi tout aussi importante.

Il faut favoriser l'accès à la voie verte RENAZÉ - LAVAL (proposition de passage inférieur au Clos et voie de désenclavement jusqu'à la Bourdonnais sont une bonne idée !) mais ne pas en créer une deuxième voie !

Le plupart des vélos sont ou seront à assistance électrique !

Les créneaux de dépassements à trois voies d'un kilomètre, puis suivies d'un rond-point seront une grande source de pollution (consommation importante)

Ces tronçons de route seront en place pour une durée d'au moins 50 à 70 ans peut-être !

NE PAS SE TROMPER DANS LE CHOIX !

Je ne suis pas favorable aux rond-point, mais leur avantage reste la sécurité !

Le rond-point proposé au niveau de la route de COSMES est ahurissant ! Aucun poids lourd ne peut passer à la Peuserie !

Le tourne-à-gauche proposé aux Remises me semble du gaspillage, seulement sept maisons !

La création de tournes-à-gauche diminue la capacité de dépassement en absence de véhicules de face d'environ 850 mètres dans chaque sens.

Dans les versions C et D, le projet de 3 voies entre la Chapelle et le Clos me semble très onéreux vu le dénivellement et l'emprise de terrain avec la voie de désenclavement, beaucoup d'arbres à détruire et les 2 voies à 110 Km /H se trouvent à moins de 15 mètres des habitations (la Morvillière et le terre de la Minière)

Voici un croquis :

@102 - Elisabeth - Bouchamps-lès-Craon

Date de dépôt : Le 31/05/2024 à 22:26:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Choix du projet le mieux adapté .

Contribution :

Etant riverains à la Vallée à Bouchamp les Craon ,pour la sécurité le projet C ou D permettra d'avoir 1 voie douce plus adaptée . Pour pallier aux nuisances sonores 1 mur anti bruits sera nécessaire .

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@103 - GILLOIS Clotilde - Bouchamps-lès-Craon

Date de dépôt : Le 31/05/2024 à 22:34:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Clotilde GILLOIS - Riverain de la Vallée - Bouchamps-Lès-Craon - Adhésion aux projets B ou C

Contribution :

Madame, Monsieur, Nous avons bien étudié vos propositions d'aménagement et c'est en effet une nécessité de revoir la circulation de la RD771 pour la sécurité des usagers et des riverains et de corriger le bruit occasionné par la circulation importante. En effet, il nous est difficile de sortir de notre propriété de la Petite Vallée et nous invitons rarement des amis à dormir chez nous étant donné le niveau sonore émis par la circulation. Parmi les projets proposés, ceux qui nous semblent efficaces et pertinents sont les projets C et D. En effet, par rapport aux premiers projets, nous ne ferons pas 3 km de plus pour retourner vers Craon (déviation vers la Janvierie non logique pour l'ensemble des voisins et ne respectant pas la propriété de chacun et la logique technique et écologique (zone humide - beaucoup de sources, respect des espèces animales...). Les projets C et D permettront de sécuriser, fluidifier le trafic et respecter les habitats en place. Enfin, comme relevé dans vos études et dans le fichier joint où je mesure des taux réguliers à plus de 80 décibels en crête (permanent à certaines heures, équivalent à un aspirateur dans la maison), il est nécessaire, dans les projets retenus de faire des murs antibruit performants. Dans ces conditions nous soutenons le projet 2 + 1 voie ou 2 + 2 voies (C et D) avec voie douce / voie riverains parallèle. Vous remerciant de l'attention que vous porterez à nos remarques, nous qui sommes directement impactés. Bien cordialement. Clotilde GILLOIS pour la famille GILLOIS

Pièce(s) jointe(s) :

Décibels en bordure de D771



@104 - HERAUD Jean Luc - Laval

Date de dépôt : Le 31/05/2024 à 23:39:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : RD 771 COSSE LE VIVIEN - RENAZE

Contribution :

CONCERTATION RD 771 du 19 avril au 31 mai 2024 Rappels de La Charte pour l'Environnement (Des droits mais aussi des Obligations)-article 1 : chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé. -article 2 : toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement. Au lieu-dit la Grande Roche, commune de LA CHAPELLE CRAONNAISE en Mayenne je valorise un simple endroit de campagne Mayennaise avec des pratiques respectueuses et sobres qui génèrent une biodiversité très riche. Malheureusement la totalité de ce coin de campagne est soumis à la pollution sonore (pas un seul mètre carré de tranquillité) par vents majoritairement orientés de N.N.E / Est / S.S.E mais également dans une moindre mesure par vent faible ou nul orienté à l'Ouest. Je relève les faits météorologiques sur le terrain depuis 2016 et il en résulte ce qui suit :•Par vents de Nord-Nord-Est (distance de 1 km 800 entre l'Oudon et la RD 771), d'Est (distance de 0 km 650 entre le bâti et la RD 771 au niveau du carrefour de La Chapelle Craonnaise) et de Sud-Sud-Est (distance de 1 km 650 km entre l'OUDON, le bâti et la RD 771), C'EST UN MUR DE BRUIT provenant de la circulation routière dont poids lourds, hurlements des véhicules et motos (qui font également rugir les moteurs en direction de La Chapelle Craonnaise après le carrefour) et pétarades des 2 roues. Le bruit ne se limite pas au passage bref d'un véhicule mais se caractérise par la durée du suivi de déplacement de tout véhicule depuis Nord-Nord-Est jusqu'à Sud-Sud-Est, soit une distance de 3 kms environ. Depuis Nord-Nord-Est le bruit s'interrompt au niveau du dénivelé existant à hauteur de la Bézarderie commune de La Chapelle Craonnaise mais reprend de plus belle sur la totalité de la route en surélevé à suivre vers Sud. Les observations ci-dessus s'appliquent à l'identique pour le parcours de Sud vers Nord. En outre, j'ai pu observer qu'il arrive que le bruit rentre dans la maison porte ouverte au Sud-Ouest et par les cheminées. Aucun reproche vis-à-vis des exploitants agricoles : je supporte sans problème les bruits bien normaux résultant de leurs activités (labours, semis, moisson, ensilage). JE NE SUPPORTE PLUS LE BRUIT RESULTANT DE LA RD 771 QUELQUE SOIT L'EPOQUE DE L'ANNEE. Les effets du bruit sur la santé sont de mieux en mieux identifiés par de nombreuses recherches médicales: mise en danger du capital auditif, fatigue, acouphène, stress, maladies cardio-vasculaires, etc.. Les effets peuvent être immédiats ou dans les courts et moyens termes. Compte tenu du linéaire important de R.D. 771 en « surélevé » qui favorise l'émission et la diffusion du bruit: •la pollution sonore impacte une vaste surface (recensement jusqu'à la Roussière commune ATHEE à 1.5 km de l'infrastructure), •concerne beaucoup de riverains de la RD 771, dont ceux nombreux qui sont sous les vents dominants depuis Ouest, qui subissent « en silence » la pollution sonore, ne peuvent profiter d'une vie calme à l'extérieur de leurs maisons (jardin, espace vert, potager) et n'ont pas envie de vivre à l'extérieur avec des « boules Quies » dans les oreilles ! J'observe n'avoir eu aucun contact avec qui que ce soit pour examiner la problématique du bruit. Les années passées deux projets ont été envisagés au lieu-dit de la Grande Roche : •le premier consistait à faire des gîtes de pêche. •le second aurait constitué dans la création d'un centre de formation et d'initiation à l'Environnement avec accueil, hébergement et restauration d'écoliers et de stagiaires. Ils ne sont plus d'actualité : compte tenu de la prise de conscience, de l'aspiration de plus en plus forte des personnes pour bénéficier d'un environnement calme, il serait « indigne » de recevoir des vacanciers ou du public dans un environnement si bruyant. L'attractivité du territoire dans sa version tant revendiquée par certains tenants du tout routier débouche donc sur l'abandon de projets à même de contribuer au dynamisme du tissu local en utilisant et valorisant les atouts de la Mayenne. En conclusion, après avoir pris connaissance du projet d'aménagement de la RD 771 de COSSE LE VIVIEN à SAINT MARTIN DU LIMET :•je n'ai nulle envie, comme de nombreuses personnes acteurs économiques de proximité, de subir la quadruple peine :?Supporter une profonde mutation de l'environnement, du cadre de vie et de travail.?Supporter « en silence » la pollution sonore qui nuit à la santé et au cadre de vie au quotidien.?Supporter la baisse de valeur des biens immobiliers à cause de la pollution sonore qui est un facteur déterminant pour les acquéreurs potentiels.?Payer des impôts pour financer des investissements incohérents avec les attentes et les défis du changement climatique. •je m'oppose aux variantes C (3 voies) et D (4 voies)?Destruction d'un très grand linéaire de haies qu'il est impossible de compenser (une haie âgée

s'accompagne d'un biotope très riche qu'on ne peut reconstituer avec un linéaire de très petits plants)...il faut laisser du temps au temps ! ?Artificialisation de terres agricoles nourricières et capteurs de carbone;?Hausse de la pollution sonore puisque le bruit routier issu du contact des pneus sur la chaussée augmente avec la vitesse (de 90 à 110 km /h). Contrairement aux affirmations largement répandues la motorisation électrique ne solutionnera pas le problème.?Est-il sérieux d'envisager une hausse de la vitesse pour ne rien gagner en terme de temps de parcours mais en consommant plus d'énergie alors qu'une certaine sobriété s'impose ? ?La sobriété n'est pas un gros mot : elle fait partie du vocabulaire de la Présidente de la Région des PAYS DE LA Loire (décembre 2022) et de Mme DOISNEAU, Sénatrice, en date du 18/04/2024 lors de la réunion publique à CRAON. •je suis favorable à la variante A, avec des aménagements novateurs, abordant sérieusement la question de la pollution sonore pour un quotidien apaisé, et définis en concertation conçus avec les acteurs de proximité. Qui a dit : "Notre maison brûle et nous regardons ailleurs" ?(un « écolo » avec des fleurs dans les cheveux ou Jacques CHIRAC ?) J L HERAUD Rédigé le 31/05/2024

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@105 - Jérôme - Athée

Date de dépôt : Le 31/05/2024 à 23:58:09

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Secteur Nord

Contribution :

Je trouve dommage que cet aménagement ne soit pas fractionné en 4-5 segments; nous aurions ainsi pu nous positionner en sélectionnant une variante, segment par segment. Chaque variante à potentiellement un intérêt dans une zone bien déterminée, mais ce choix ne nous est pas proposé. Habitant à moins de 50m de la RD771, à la Brancherie, j'estime que mon avis doit être pris en considération. Dans ce futur aménagement, ma priorité se porte sur les riverains et leur bien être. Il est pour moi inconcevable en ces temps qu'un projet de cette envergure altère l'habitat des riverains. En ce sens, je suis opposé à la version C dans le périmètre de la Brancherie. Dans cette version, il s'agit d'insérer une route entre des habitations. En évoquant le bien être des riverains, je suis très inquiet sur les nuisances sonores que nous pourrions subir encore un peu plus. Dans votre analyse de l'existant, vous identifiez des Points Noirs Bruits. Vous dites alors que des aménagements devront être envisagés pour atténuer le bruit, sans en dire plus. A ce stade, n'ayant aucune infos complémentaires, entendez mon inquiétude. Pour les segments après la blancherie, vers Cossé voici ce que j'en pense brièvement: Je ne vois pas l'intérêt d'une piste cyclable pour relier Cossé depuis Athée. En revanche, je pense qu'il faut impérativement sécuriser la traversée de la RD771 depuis Athée pour accéder à la voie verte. L'idée du passage inférieure est intéressante. En ce qui concerne les variantes à 2x2voies et 2+1 voies, j'ai du mal identifier le retour sur investissement... et quel investissement. En résumé, pour la zone de la brancherie, mon choix se tourne vers la variante A par défaut. Il nous manque un peu plus de détail pour aller vers la variante B. J'insiste, vous auriez dû nous demander notre avis sur des segments et non sur des variantes qui prennent la totalité de l'aménagement. Le débat en est hélas moins constructif. PS: certains de nos élus feraient mieux de nous consulter plutôt que de répondre avec de belles phrases insensées.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@106 - EYMON Fabrice - Lassay-les-Châteaux

Date de dépôt : Le 31/05/2024 à 23:58:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Remarques et Avis de la FNAUT

Contribution :

Remarques et Avis de la FNAUT sur le PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA RD771 COSSE RENAZE - LA MAYENNE DEPARTEMENT L'Association Régionale des Usagers des Transports suit les dossiers de transports et à ce titre émet des remarques sur le fonds de ce projet. Elle transmet ses remarques sur le document joint

Pièce(s) jointes(s) :

Document : rd771.odt, page 1 sur 3



mai 2024
Antenne de la Mayenne
de l'Association Régionale des Usagers des Transports

30

Remarques et Avis de la FNAUT sur le PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA RD771 COSSE RENAZE - LA MAYENNE DEPARTEMENT

L'Association Régionale des Usagers des Transports suit les dossiers de transports et à ce titre émet des remarques sur le fonds de ce projet. Elle donnera un avis en fin de dossier,

Quelques remarques en particulier sur le dossier soumis à concertation.

Remarques sur le Dossier de concertation

Dès l'introduction du dossier de concertation sur le réaménagement de la RD771 entre Cossé-le-Vivien et Renazé, l'Association constate l'absence de prise en compte des transports collectifs dans les enjeux. Depuis que le département n'a plus la compétence des transports publics (réseau interurbains d'autocars), les transports collectifs ont disparu dans les études. Ils n'y figurent pas et leur développement n'est pas cité. C'est pour le moins paradoxal dans un contexte d'inflation, de crise climatique, d'augmentation des coûts de l'énergie pour les ménages d'autant que cet aménagement s'il aboutit bénéficierait de subventions croisées de la part de la Région notamment. Il existe deux lignes d'autocar Aléop sur ce tronçon la ligne 140 (Laval/Châteaubriant) qui ne circule que pendant la période scolaire et la 140 express (Laval / Renazé - Craon). Toutes deux avec une faible fréquence. « *Les réflexions mises en oeuvre ont intégré les enjeux*].... *[de plateforme de covoiturage]* » mais pas d'une meilleur desserte par autocar,

Pourtant de la concertation préalable et des ateliers, il est sorti des enjeux
« *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 :*
• *Développer les aménagements sécurisés en faveur des mobilités douces*
• *Aménager une aire de covoiturage*
• *Promouvoir le transport en commun*
• *Proposer un accès facilité à la voie verte existante.* »
Dans le projet, l'amélioration des transports collectif n'est pas pris en compte.

L'absence de proposition à l'« *autosoliste* » est indiqué et la concertation ne retient que le covoiturage (une aire de covoiturage) et insiste sur la place de la voiture dans les déplacements. Les modes actifs sont réduits à la voie verte et à une voie douce.

En effet si le nom transport collectif apparaît plusieurs fois, rien n'est proposer dans l'étude ce mode de transport. Pourtant la carte page 17 montre les flux des domiciles travail qui sont favorables à l'usage des TC.

Dans le dossier il n'y a pas d'étude de trafic sur l'ensemble du linéaire de la RD771 qui s'étend au-delà de la Mayenne. Tout au plus, page 13 où sont figurés les chiffres (au sud de 3743 TMJA vers Renazé, 5064 TMJA autour de Craon et au nord de 5064 TMJA vers Cossé et de 6533 au sud de Laval), dans les 2 sens confondus, est annoncé.

Le choix de l'aménageur est étonnant car les routes doivent être aménagées en fonction de leur trafic, hors dans la concertation les variantes C et D envisagent des parties du tracés en 2x2 voies, des propositions qui pour l'Association ne sont pas justifiées et qui s'apparente à un gaspillage d'argent public dans le contexte actuel de pénurie de fonds publics et de crise climatique et ce alors qu'il manque des moyens financiers pour financer les dépenses de santé, soutenir l'Hôpital public et favoriser une médecine de proximité. Avoir de belles routes bien larges et biens bitumées ne semble n'est pas l'avis de la FNAUT et aussi de nombreux citoyens lors de la concertation.

Les Ponts et Chaussées préconisent de toute manière la mise à 2x2 voies pour les trafic supérieurs à 12 000 v/j. C'est loin d'être le cas sur les deux tronçons qui d'après le dossier précise que les trafics ne progresseront que très faiblement en 2030 et même en 2050 (cf. p62 : « *Les aménagements prévus sur la RD771 dans les quatre scénarios ne devraient a priori pas influencer sur le niveau du trafic de la RD771* »

« *Trafic 2030 : Augmentation annuelle du trafic véhicules légers de 0,1% à l'horizon 2030, soit une hausse journalière de moins de 10 véhicules sur les branchements à la RD771 et moins de 80 véhicules sur la RD771 soit 5 900 v/jour pour 5 800 en 2021.*

« *Trafic 2050 : Augmentation également très faible équivalente à moins d'une cinquantaine de véhicules par jour sur les branchements par rapport à 2022 et moins de 400 véhicules par jour sur la RD771, soit 6 200 v/jour pour 5800 en 2021.* »

Comme le montre l'étude le gain de temps et le volume de trafic captable sont trop faibles voir inexistantes (cf temps de parcours) pour justifier des aménagements lourds, ce qui mets déjà les variantes C et D hors jeu.

Les tronçons proposés à l'étude paraissent donc et de loin peu prioritaire au regard des aménagements de la rocade de Laval où certains tronçons sont encore bidirectionnels.

L'aménagement « *a pour objectif de sécuriser les conditions de circulation* » objectif louable mais qui ne s'accompagne pas d'une analyse de l'insécurité liée aux déplacements. En effet le besoin d'aménagement est liée a l'augmentation du trafic. Il ne soigne pas les causes mais les conséquences. Car l'augmentation du trafic induit par l'aménagement et la vitesse aura de répercutions sur les coûts socio- externes et la pollution engendré par le transport routier.

« *La RD 771 doit accompagner la dynamique de l'emploi* » C'est ce titre qui accompagne une carte de la création d'emploi, elle reflète surtout l'aspiration des créations d'emploi par le bassin de Laval.

La FNAUT appuie les demandes des usagers qui réclament une amélioration des transports publics sur cet axe. Elle réclame notamment l'amélioration des fréquences des lignes d'autocar, la correspondance à Châteaubriant et à Laval afin de desservir les territoires et de renforcer l'attractivité de la gare de Laval. Dans le dossier, aucune réponse à l'amélioration des TC sur ce dossier.

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 risques de dégradation du milieu naturel, et les zones humides
 - de ses impacts sur la trame bocagère et sur le paysage
 - de la forte emprise sur les terres agricoles,
 - 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 sur l'axe RD771 n'est pas essentielle et va en contradiction avec les objectifs généraux de baisse des gaz à effet de serre, affiché par les COP. Toutes les variantes 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 et la limitation des températures à 1°5.
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, ici en Mayenne et ailleurs dans le Monde ;

La Fnaut ne valide aucune variante. Pour assurer la sécurité, des opérations ponctuelles peuvent être engagées par la collectivité tout comme pour les aires de covoiturages. Le réaménagement de la RD771 entre Cossé-le-Vivien et Renazé n'est pas prioritaire.

Pour la Fnaut
L'association régionale des Usagers du Transports

Document : rd771.odt, page 3 sur 3

Document : rd771.odt, page 2 sur 3