

X Ernée
Laval RD31



7 décembre 2023
RD31 - Chailland/Ernée

Réunion publique



Direction des infrastructures / Service études routières



sce
Aménagement
& environnement

Sommaire

- 1. Éléments de contexte**
- 2. Les variantes proposées aux ateliers**
- 3. Bilan de la concertation Ateliers variantes**
- 4. Processus de choix de la solution retenue**
- 5. Présentation des variantes**
- 6. Analyse multicritère**
- 7. Prochaines étapes et planning**



Éléments de contexte

Périmètre d'études - missions

Le diagnostic du territoire

Etudes d'environnement

Etudes de trafic/socio-économie

Les variantes

Définition des variantes

Comparaison des variantes

La solution retenue

1^{er} semestre 2024

Optimisation

Impacts et mesures

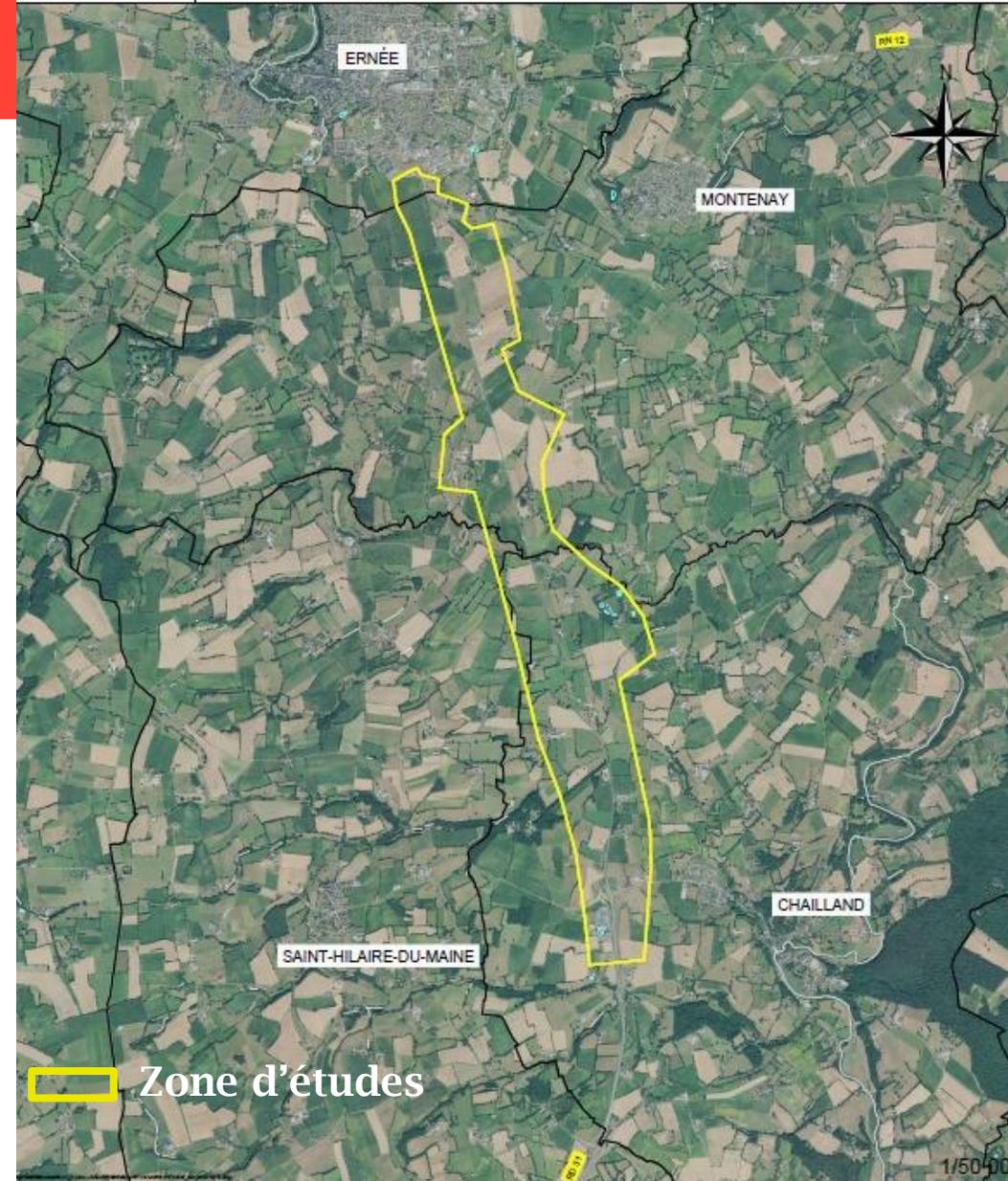
La réglementation

2026

Dossier d'enquête

Nous sommes ici

Processus de Concertation



Zone d'études

Rappel des enjeux et des objectifs du Département et des collectivités locales

La RD 31 :

- un **axe stratégique d'importance régionale** entre :
 - l'A81 (Laval et son territoire sud)
 - l'A84 (vers l'ouest de la Normandie et le Mont St-Michel)

- un **axe structurant au-delà du territoire concerné**

- un **trafic qui atteint les 8 500 véhicules /jour** à l'entrée sud d'Ernée

Aménager la RD31, c'est :

- Au niveau du territoire directement desservi, permettre et favoriser :**
 - le développement économique du territoire,
 - la desserte des zones d'activités et les pôles d'emploi,
 - des déplacements agricoles sécurisés, indispensables au maintien de l'activité,
 - une meilleure accessibilité à la gare TGV de Laval.

- Au niveau de la sécurité, tenir compte :**
 - des risques et de la gravité des accidents.

- Au niveau de l'environnement, prendre en considération :**
 - les enjeux environnementaux (zone inondable de l'Ernée, zones humides, haies bocagères, corridors écologiques...)
 - la protection du cadre de vie des riverains.

Variantes d'aménagement proposées

Partis d'aménagement

Processus de choix

→ Démarche intégrant la concertation avec les riverains et usagers



→ Situation de référence : PA0

→ 3 partis d'aménagement : PA1 / PA2 / PA3



PA 1 : Mise en sécurité de l'infrastructure

- **2 voies** sans séparateur central - vitesse limitée à 90 km/h
- **Ecrêtement ponctuel** du profil en long
- **Recalibrage et revêtement des accotements** (circulation 2 roues, manœuvre de récupération/d'évitement)
- **Aménagement de points d'échange sécurisés** : carrefour avec voie spéciale de tourne-à-gauche ou carrefour giratoire
- **Aménagement de voies de rétablissement** de la voirie locale et du bâti regroupées aux points d'accès sécurisés
- **Réduction du nombre d'accès** directs aux parcelles agricoles



PA 2 : Créneaux de dépassement à 3 voies affectées (2+1 voies)

- **Créneaux à 3 voies** avec séparateur central :
 - 2 voies affectées au créneau de dépassement – vitesse limité à 110km/h
 - 1 voie dans le sens opposé – vitesse limitée à 90km/h
- **Franchissement vallée de l'Ernée conservée à 2 voies** avec bande médiane (80km/h)
- **Ecrêtement ponctuel** du profil en long
- **Aménagement de points d'échange** sécurisés : carrefour giratoire
- **Aménagement de voies de rétablissement** de la voirie locale et du bâti (regroupées aux points d'accès sécurisés)
- **Réduction du nombre d'accès directs** aux parcelles agricoles



PA 2 bis : Créneaux de dépassement à 2 x 2 voies

- **Créneaux à 2x2 voies** avec séparateur central – vitesse limitée à **110 km/h**
- **Franchissement vallée de l'Ernée conservée à 2 voies** avec bande médiane (80km/h)
- **Ecrêtement ponctuel** du profil en long
- **Aménagement de points d'échange** sécurisés : carrefour giratoire
- **Aménagement de voies de rétablissement** de la voirie locale et du bâti (regroupées aux points d'accès sécurisés)
- **Réduction du nombre** d'accès directs aux parcelles agricoles

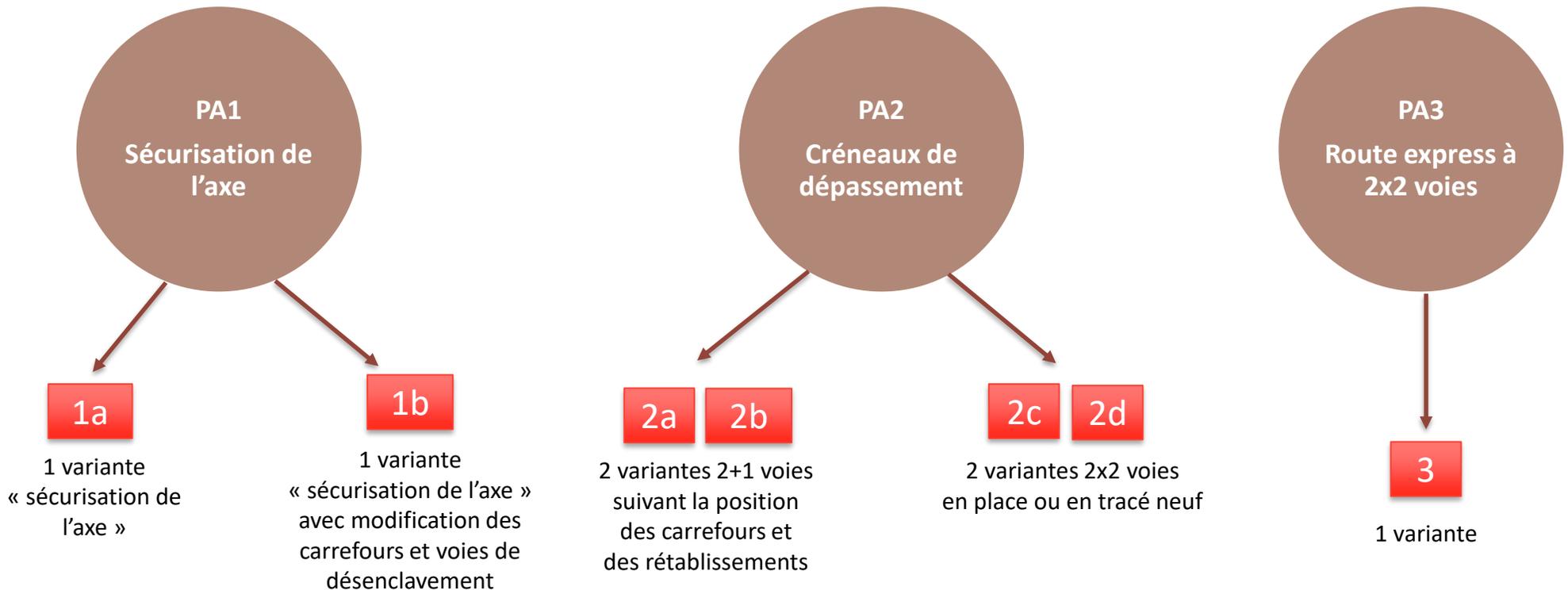


PA 3 : Aménagement à 2 x 2 voies

- **2x2 voies** avec séparateur central – vitesse autorisée à **110 km/h**
- **Aménagement d'un échangeur** route de Montenay
- **Construction d'un viaduc** pour le franchissement de la vallée de l'Ernée
- **Aménagement de traversées dénivelées** du nouvel axe
- **Aménagement de voies de rétablissement** de la voirie locale et du bâti (regroupées vers les échangeurs)
- **Circulations agricoles portées par la RD31 actuelle** et les voies de rétablissement et interdites sur la 2x2 voies



Partis d'aménagement et variantes proposés



La concertation préalable : Bilan des derniers ateliers

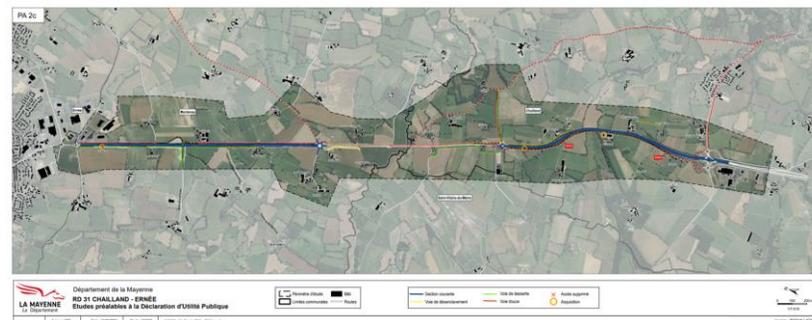


Déroulement des ateliers

- ☐ Montenay: 6 juin 2023 à 20h – 17 personnes
- ☐ Chailland: 7 juin 2023 à 18h30 – 16 personnes
- ☐ Saint Hilaire du Maine: 15 juin 2023 à 18h30 – 10 personnes



Échanges et partage sur table
en petits groupes de 5/7 autour de
plans de chaque variante



Quelle variante adaptée à mon territoire?

Explication du travail sur table

	Impact sur l'habitat	Impact sur l'agriculture	Impact sur les infrastructures	Impact sur la biodiversité	Impact sur les paysages	Impact sur la sécurité	Impact sur le climat	Impact sur la santé
PA I: Révisé en accord avec 2 variantes								
PA II: Critères de développement avec 4 variantes								
PA III: Note expert avec 5 variantes								

Points forts	Points faibles	Propositions	Avis (favorable, défavorable, sous réserve de modification, pas d'avis)			
PA XX						
			Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
			X			

Le rôle du rapporteur

Le rapporteur note ses remarques, questions, points de consensus ou divergences. Il les recueille en quelques minutes lors du temps de synthèse en plénière.

Synthèse des trois ateliers

PA1 Sécurisation de l'axe

- **Garder des voies douces, de désenclavement et de desserte parallèle à la voie actuelle**
- Garder les ronds-points des Isles et de l'Eglantine
- Mettre la sortie au Nord de la Fizellerie
- Rajouter un accès pour la ferme Fizellerie et la Basse Chardronnière
- Rajouter un espace pour que les tracteurs puissent se mettre sur le bas-côté
- Sécuriser les voies cyclables
- Réduire les emprises (agricole, urbain et environnemental)
- Eviter d'écarter
- Ne pas enclaver des lieux-dits
- Echangeur de Chailland :
- Installer un merlon acoustique au Nord
- **Sécuriser en allongeant la voie d'accélération de Chailland vers Ernée**
- **Adoucir le virage au Sud**
- **Mettre une plateforme de covoiturage**

PA2 Créneaux de dépassement

- **Garder des voies douces, de désenclavement et de desserte parallèle à la voie actuelle**
- **Aménager sur place**
- **Faire le carrefour de Montenay**
- **Sécuriser l'échangeur de Chailland en allongeant la voie d'accélération Chailland vers Ernée**
- **Mettre en 2+1 voies en alternance sur chaque section ou sur la totalité du parcours**
- **Accès des engins agricoles à la RD 31**
- **Rajouter une voie pour les véhicules lents**
- **Rajouter un accès pour la ferme Fizellerie**
- **Sécuriser les voies cyclables**
- **Zone de danger à la Bodinière, route de la Branche et tourne à gauche**
- **Problème d'accès pour les poids lourds au Launay**
- **Incohérence : enclavement lieux-dits, voies de desserte (mal placées ou manquantes)**
- **Ne pas acquérir de maisons**
- **Contourner les maisons de Villefranche pour ne pas les supprimer**
- **Préserver la vallée de l'Ernée**
- **Limiter les impacts sonores et visuels**
- **Destruction de zones humides et de haies**

PA3 2x2 voies

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

Processus de choix de la variante retenue

Processus de choix de la variante retenue

Juin 2023

Ateliers de concertation
7 variantes
(1a, 1b, 2a, 2b, 2c, 2d, 3)

Composition
de 4
nouvelles
variantes
(A, B, C, D)

Novembre 2023

Tracé, analyse
multicritère et
validation en
COPIIL de ces 4
variantes

7 décembre 2023

Réunion publique,
dossier de
concertation et
registres

Bilan
Choix de la
variante
retenue



Nous
sommes
ici

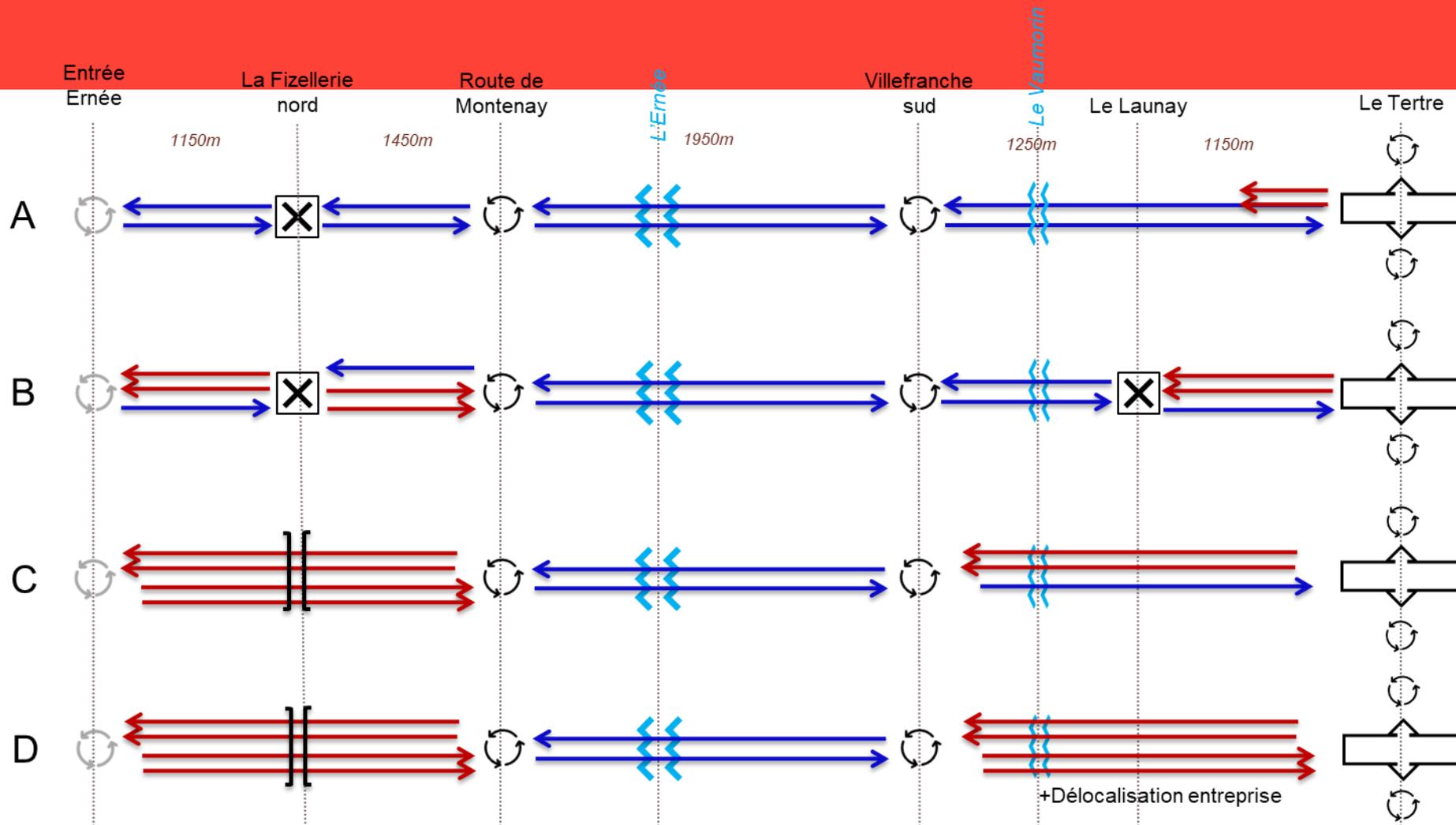
À nouveau des ateliers automne 2024

Principes retenus suite à la concertation

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

Variantes d'aménagement proposées

Proposition des variantes retenues suite aux ateliers



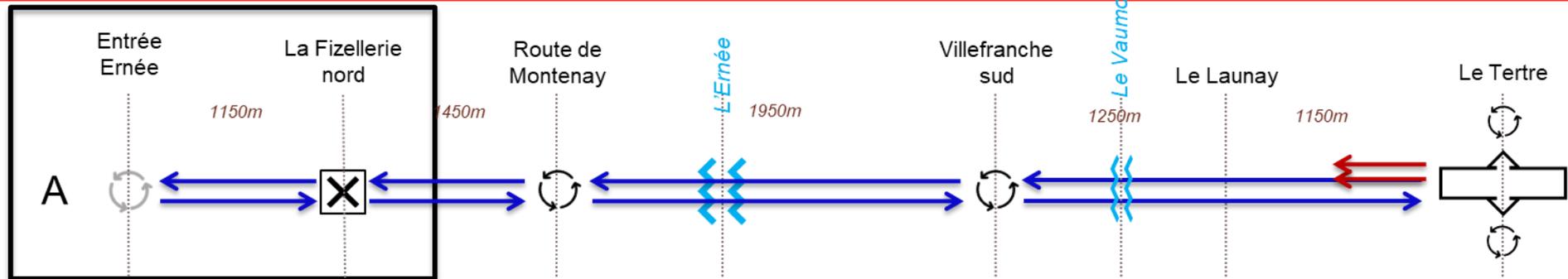
+ rétablissements et voie douce au plus près de la RD pour toutes les variantes

LEGENDE :

-  Carrefour giratoire à créer
-  Carrefour giratoire existant
-  Chaussée à une voie
-  Créneau de dépassement
-  Tourne à Gauche
-  Echangeur
-  Ouvrage d'art Passage supérieur

Détail de la Variante A

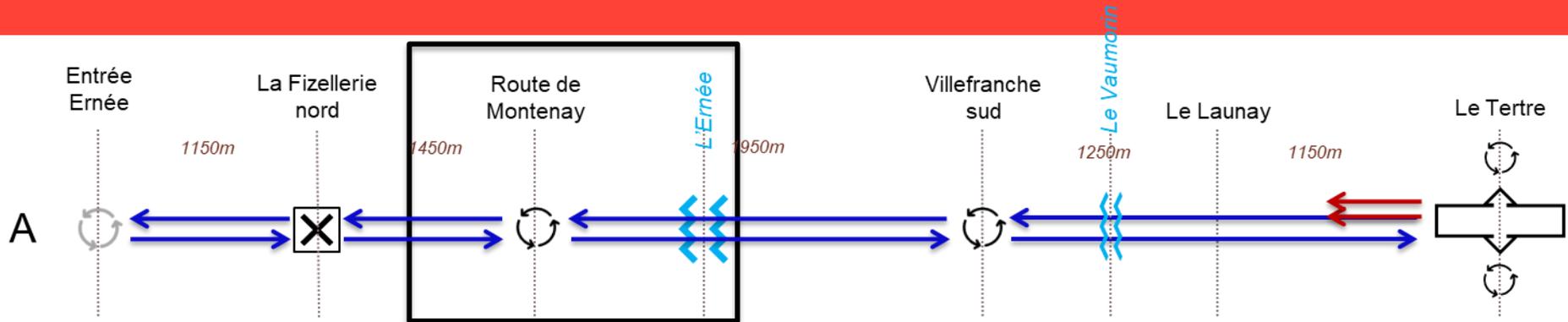
Variante A



- Périmètre d'étude
- Accès riverain
- Accès supprimé
- Point de vigilance
- Section courante
- Tourne à gauche
- Voie de desserte (chaussée de 5,5 m)
- Voie de désenclavement (chaussée de 4 m)
- Voie verte (chaussée de 3 m)
- Continuité cyclable sur voie communale
- Ouvrage d'art
- Route actuelle
- Bâti
- Limite communale



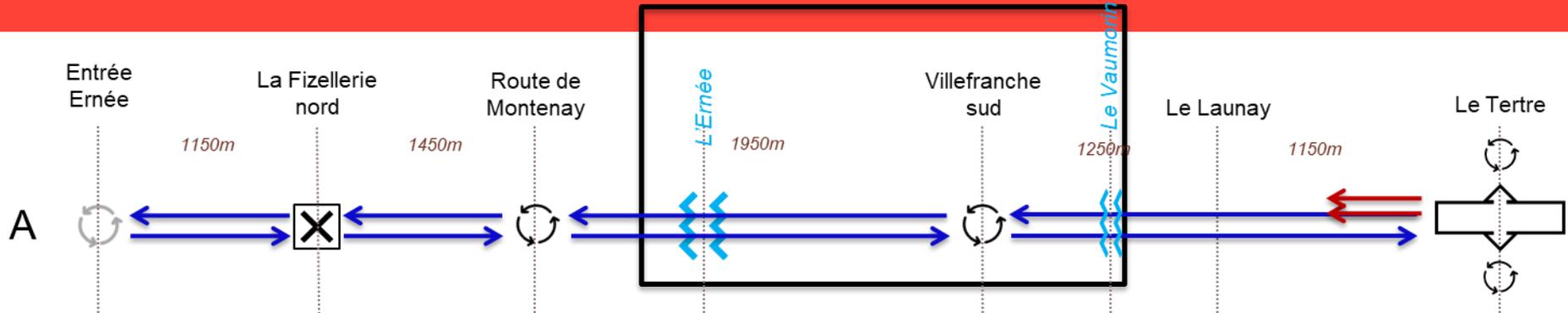
Variante A



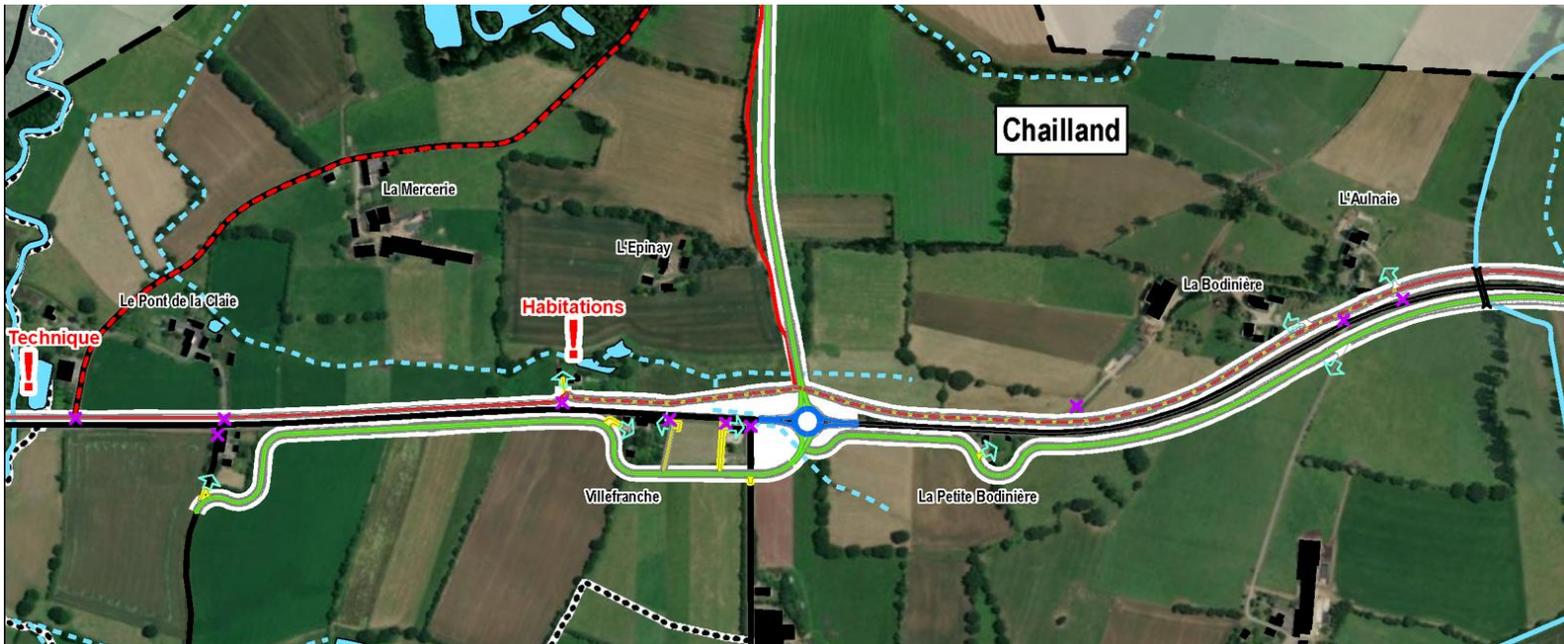
- Périmètre d'étude
- Accès riverain
- Accès supprimé
- Point de vigilance
- Section courante
- Tourne à gauche
- Voie de desserte (chaussée de 5,5 m)
- Voie de désenclavement (chaussée de 4 m)
- Voie verte (chaussée de 3 m)
- Continuité cyclable sur voie communale
- Ouvrage d'art
- Route actuelle
- Bâti
- Limite communale



Variante A

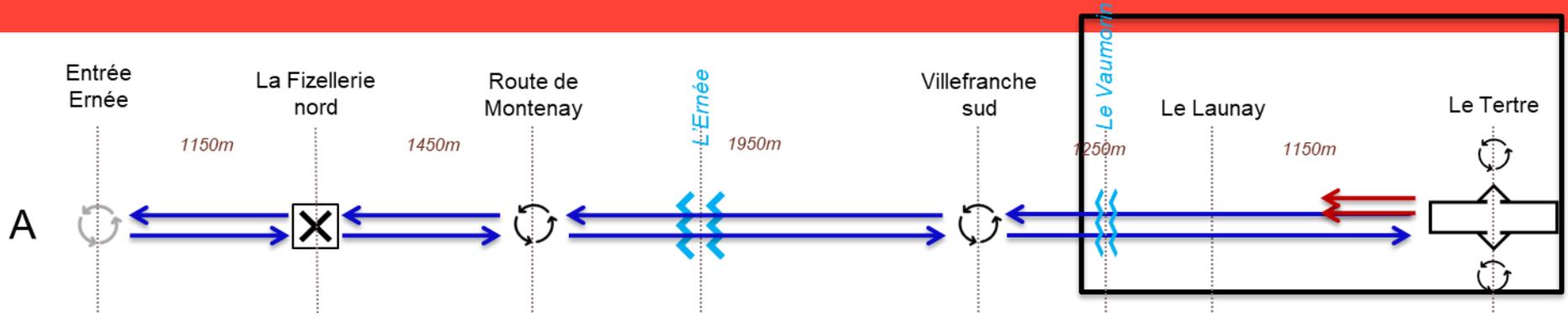


- Périmètre d'étude
- Accès riverain
- Accès supprimé
- Point de vigilance
- Section courante
- Tourne à gauche
- Voie de desserte (chaussée de 5,5 m)
- Voie de désenclavement (chaussée de 4 m)
- Voie verte (chaussée de 3 m)
- Continuité cyclable sur voie communale
- Ouvrage d'art
- Route actuelle
- Bâti
- Limite communale

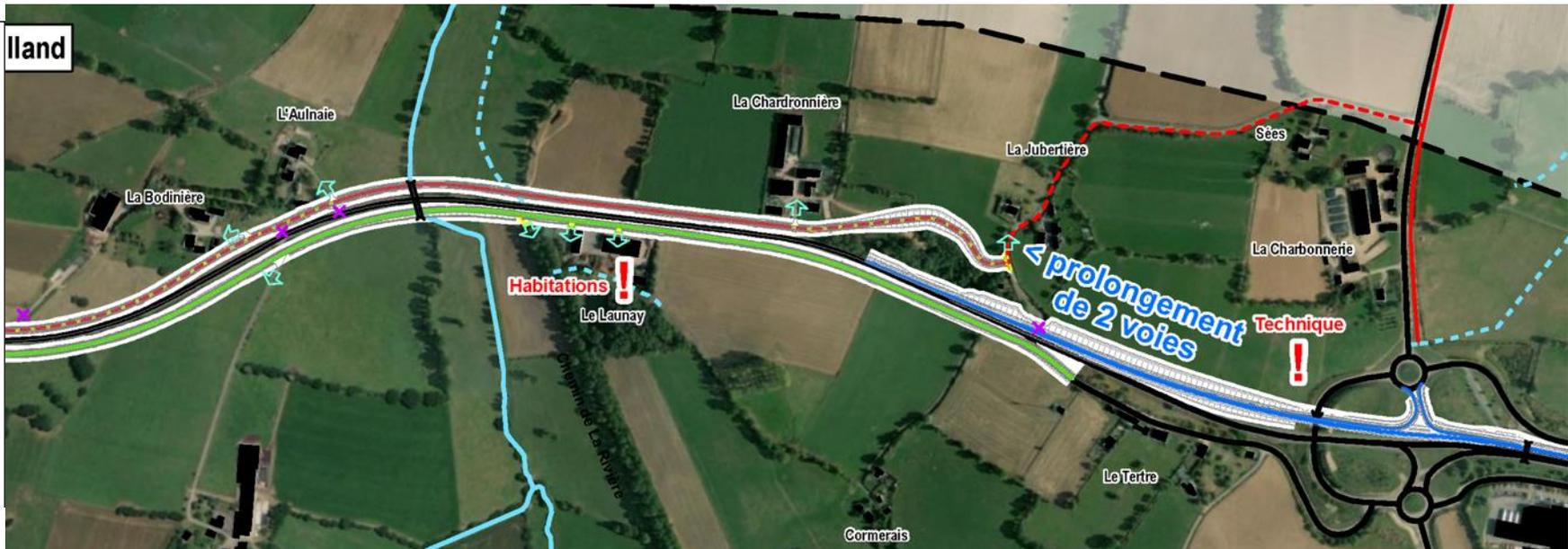


Tronçon similaire à la variante B

Variante A

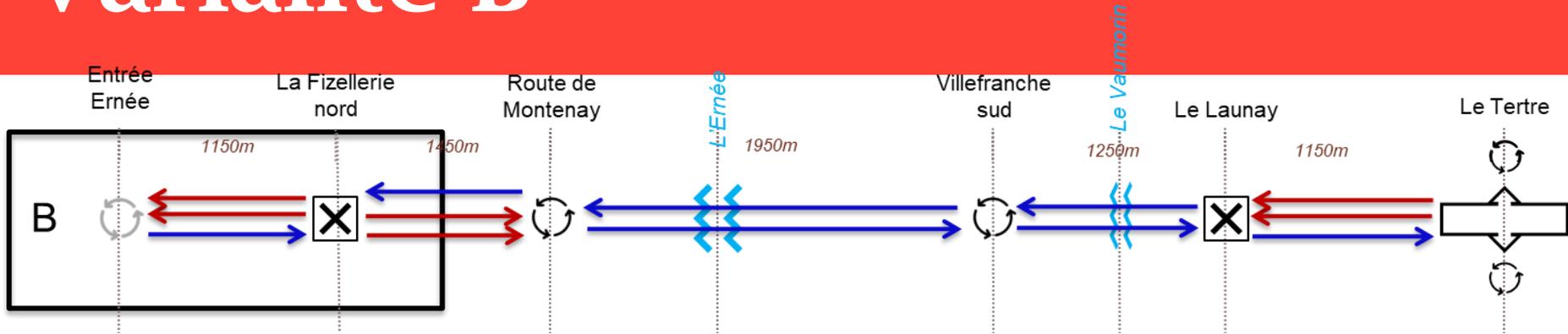


- Périmètre d'étude
- Accès riverain
- Accès supprimé
- Point de vigilance
- Section courante
- Tourne à gauche
- Voie de desserte (chaussée de 5,5 m)
- Voie de désenclavement (chaussée de 4 m)
- Voie verte (chaussée de 3 m)
- Continuité cyclable sur voie communale
- Ouvrage d'art
- Route actuelle
- Bâti
- Limite communale



Détail de la Variante B

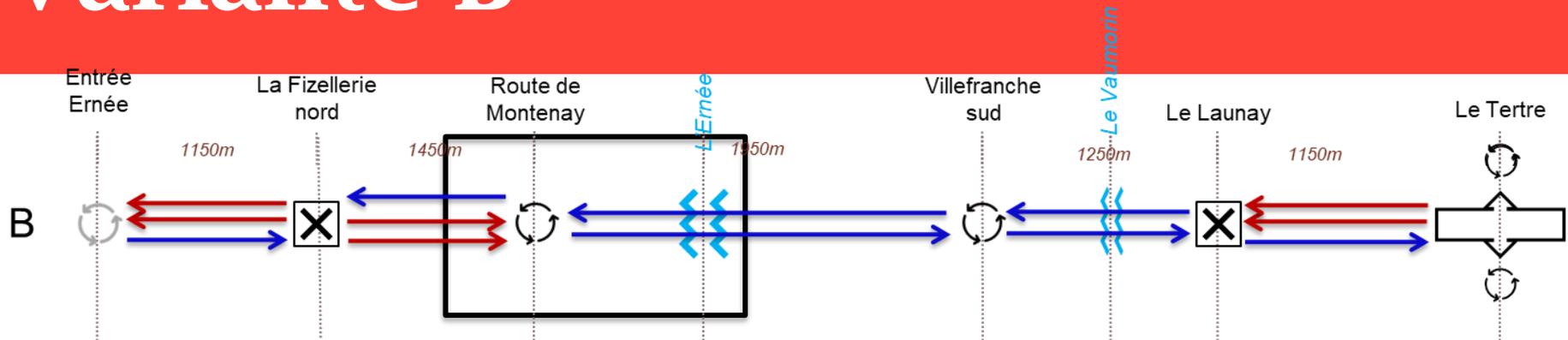
Variante B



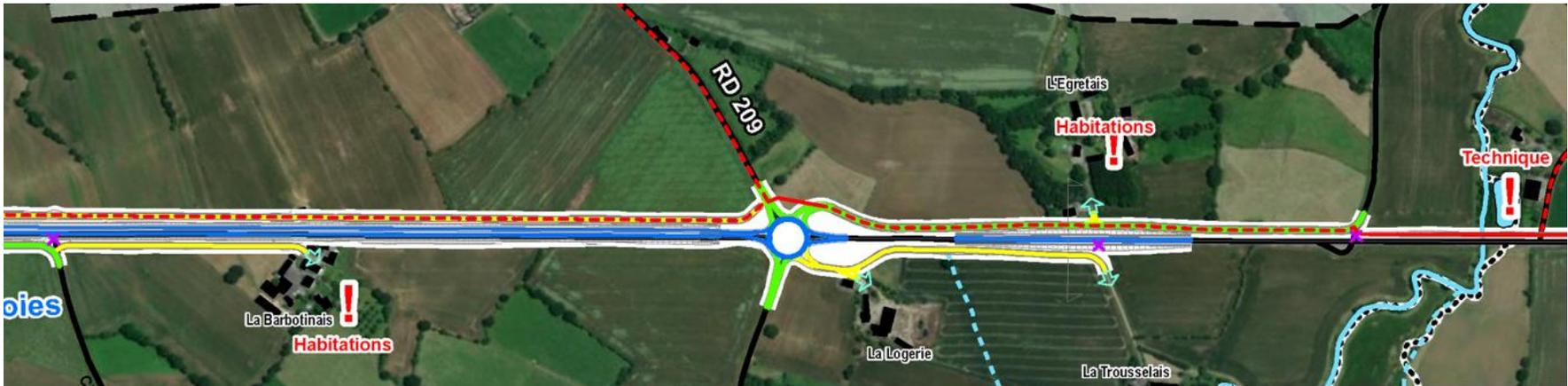
- Périmètre d'étude
- Accès riverain
- Accès supprimé
- Point de vigilance
- Section courante
- Tourne à gauche
- Voie de desserte (chaussée de 5,5 m)
- Voie de désenclavement (chaussée de 4 m)
- Voie verte (chaussée de 3 m)
- Continuité cyclable sur voie communale
- Ouvrage d'art
- Route actuelle
- Bâti
- Limite communale



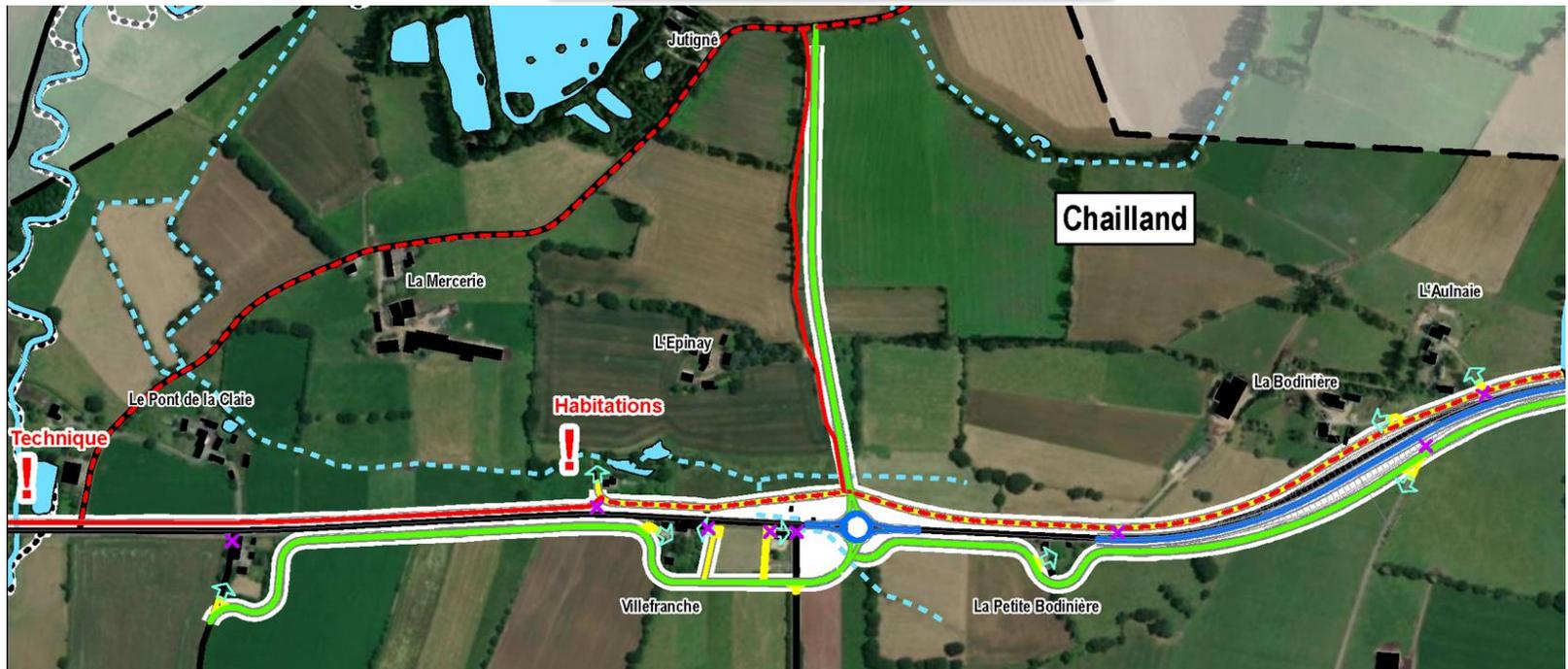
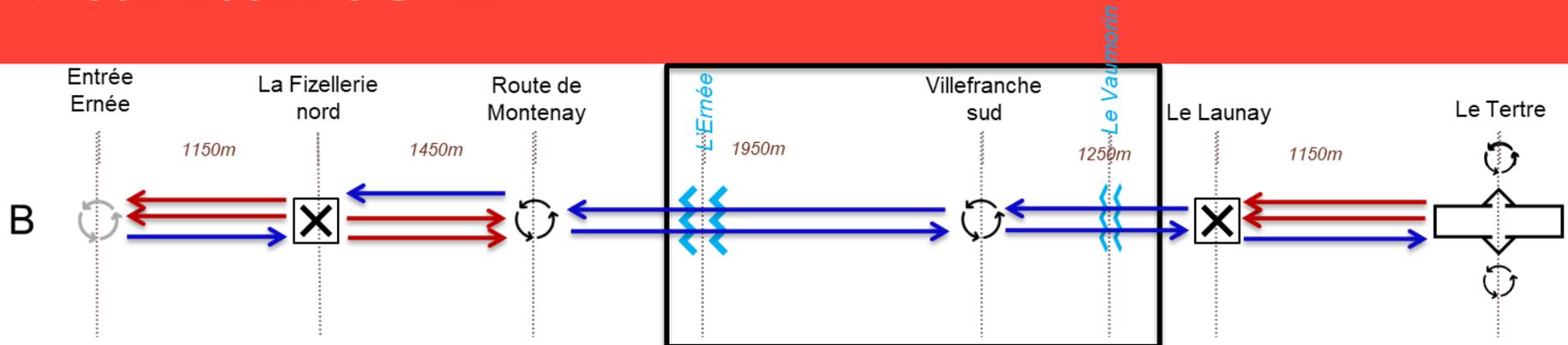
Variante B



- Périmètre d'étude
- Accès riverain
- Accès supprimé
- Point de vigilance
- Section courante
- Tourne à gauche
- Voie de desserte (chaussée de 5,5 m)
- Voie de désenclavement (chaussée de 4 m)
- Voie verte (chaussée de 3 m)
- Continuité cyclable sur voie communale
- Ouvrage d'art
- Route actuelle
- Bâti
- Limite communale



Variante B

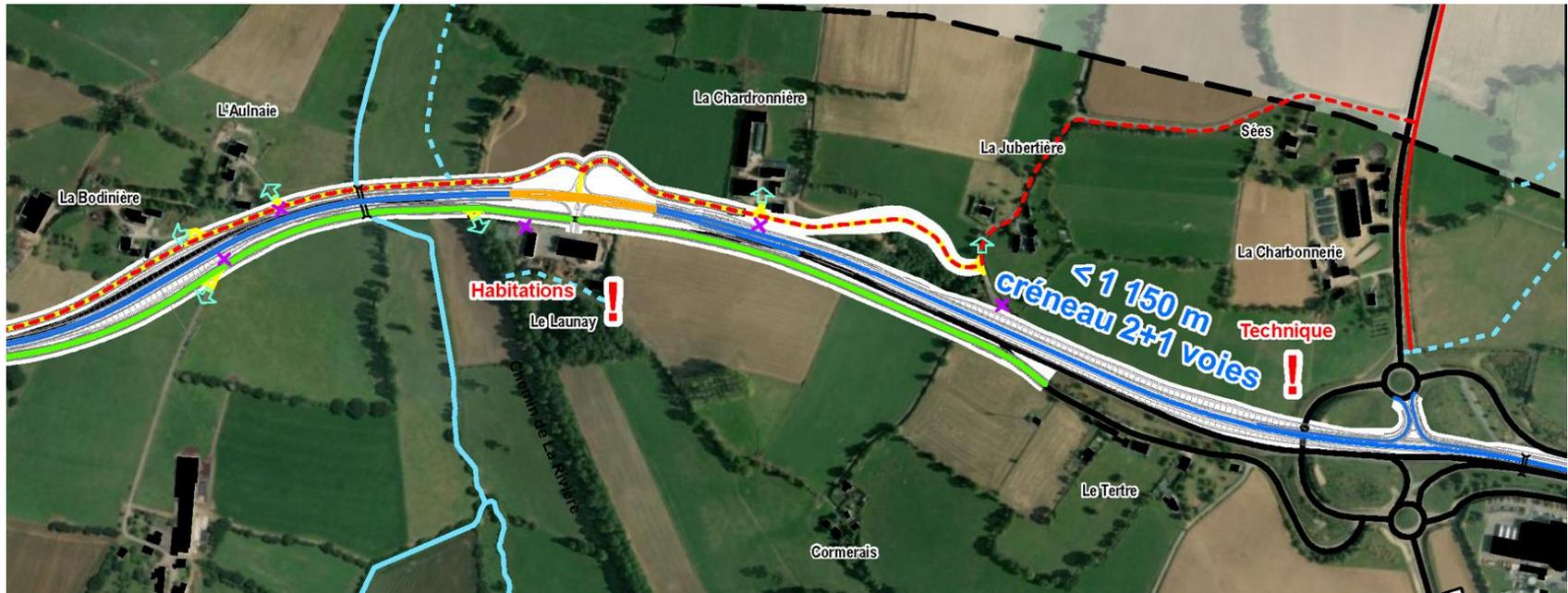
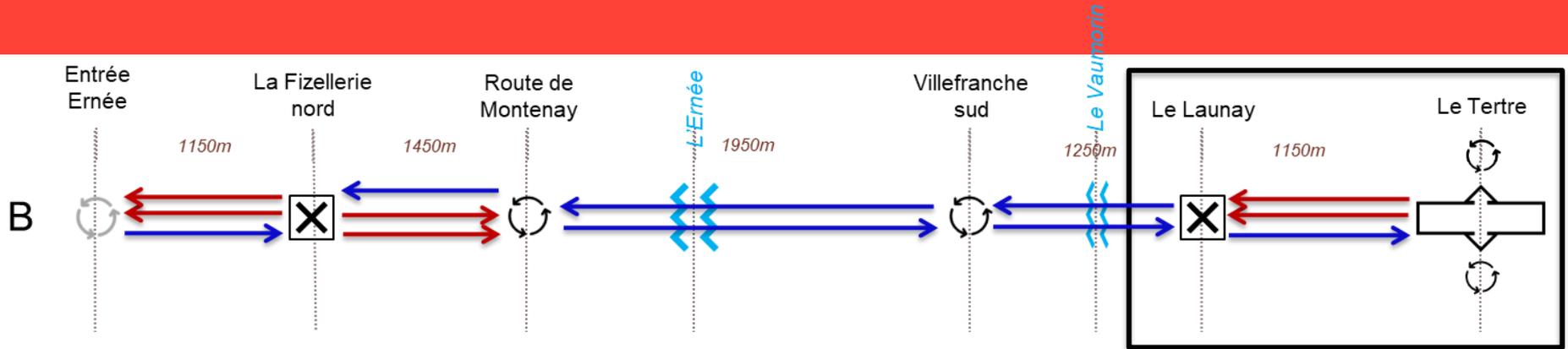


- Périmètre d'étude
- Accès riverain
- Accès supprimé
- Point de vigilance
- Section courante
- Tourne à gauche
- Voie de desserte (chaussée de 5,5 m)
- Voie de désenclavement (chaussée de 4 m)
- Voie verte (chaussée de 3 m)
- Continuité cyclable sur voie communale
- Ouvrage d'art
- Route actuelle
- Bâti
- Limite communale

Tronçon similaire à la variante A



Variante B

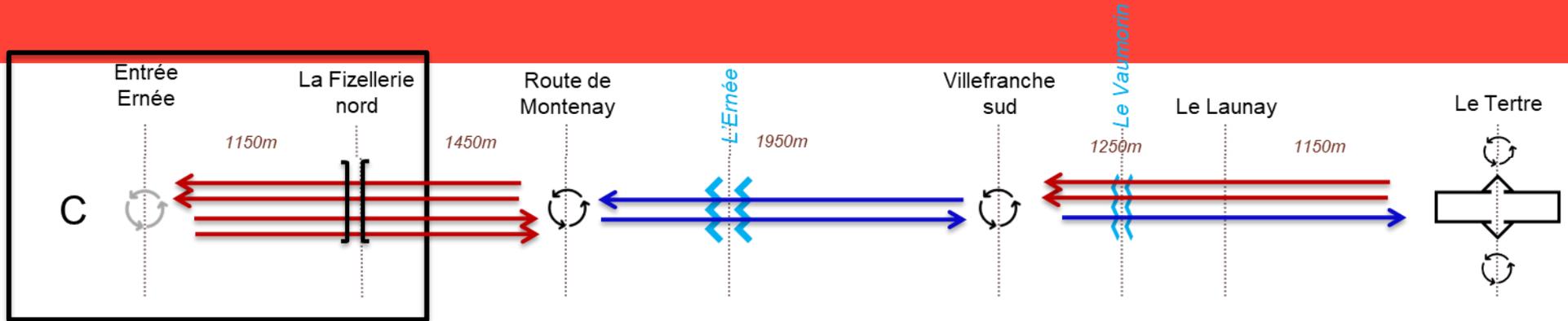


- Périimètre d'étude
- Accès riverain
- Accès supprimé
- Point de vigilance
- Section courante
- Tourne à gauche
- Voie de desserte (chaussée de 5,5 m)
- Voie de désenclavement (chaussée de 4 m)
- Voie verte (chaussée de 3 m)
- Continuité cyclable sur voie communale
- Ouvrage d'art
- Route actuelle
- Bâti
- Limite communale



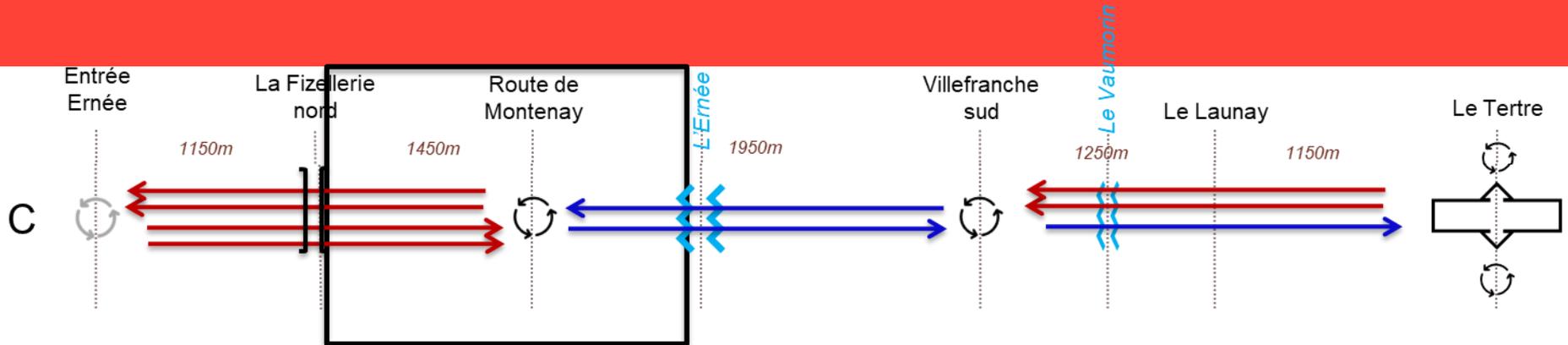
Détail de la Variante C

Variante C



Tronçon similaire à la variante D

Variante C

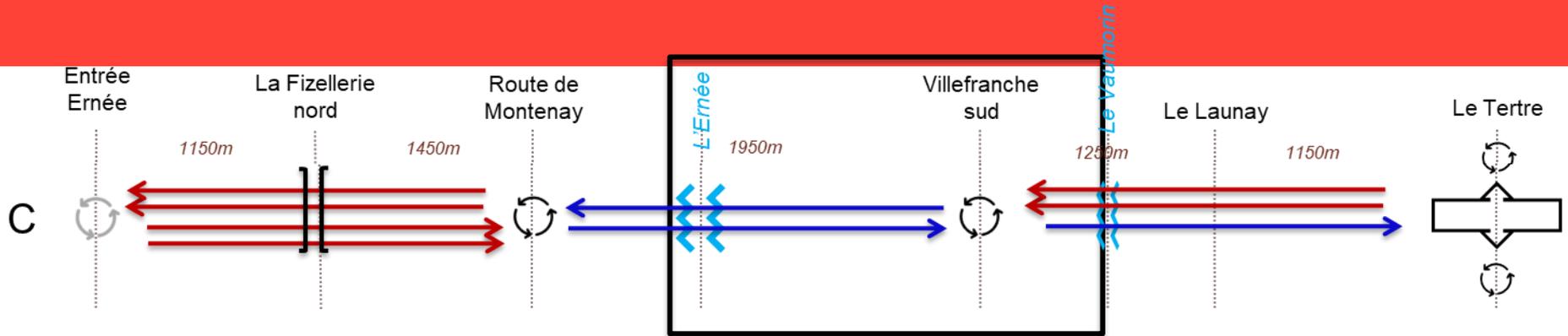


- ▭ Périmètre d'étude
- ↑ Accès riverain
- ✕ Accès supprimé
- ! Point de vigilance
- Acquisition
- Section courante
- Voie de desserte (chaussée de 5,5 m)
- Voie de désenclavement (chaussée de 4 m)
- Voie verte (chaussée de 3 m)
- - - Continuité cyclable sur voie communale
- ≡ Ouvrage d'art
- Route actuelle
- Bâti
- ⋯ Limite communale

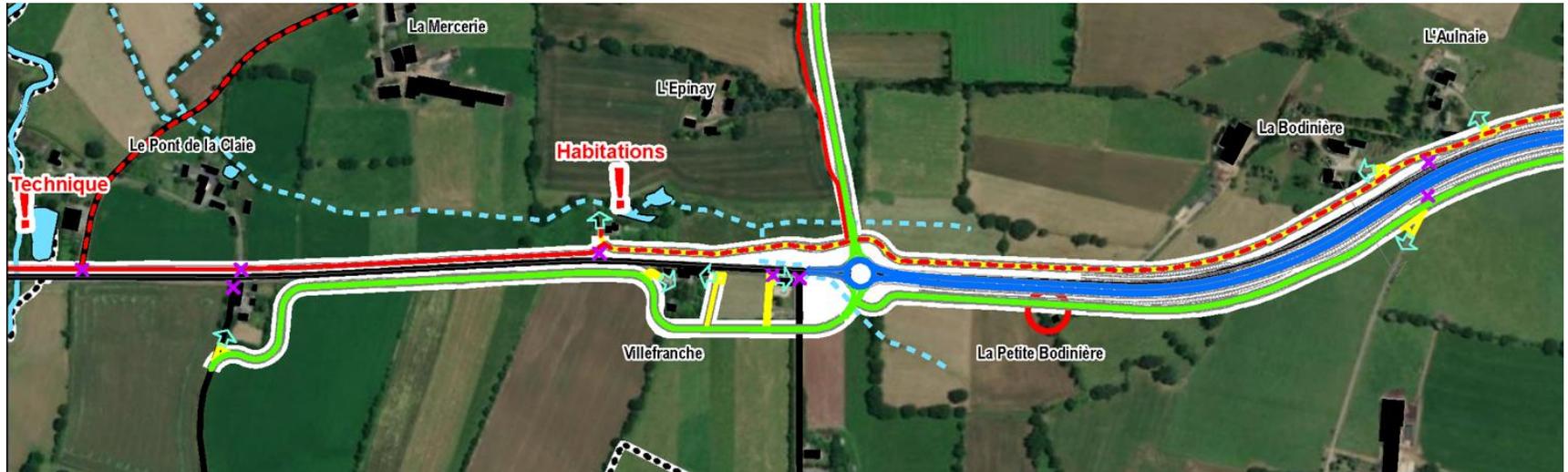


Tronçon similaire à la variante D

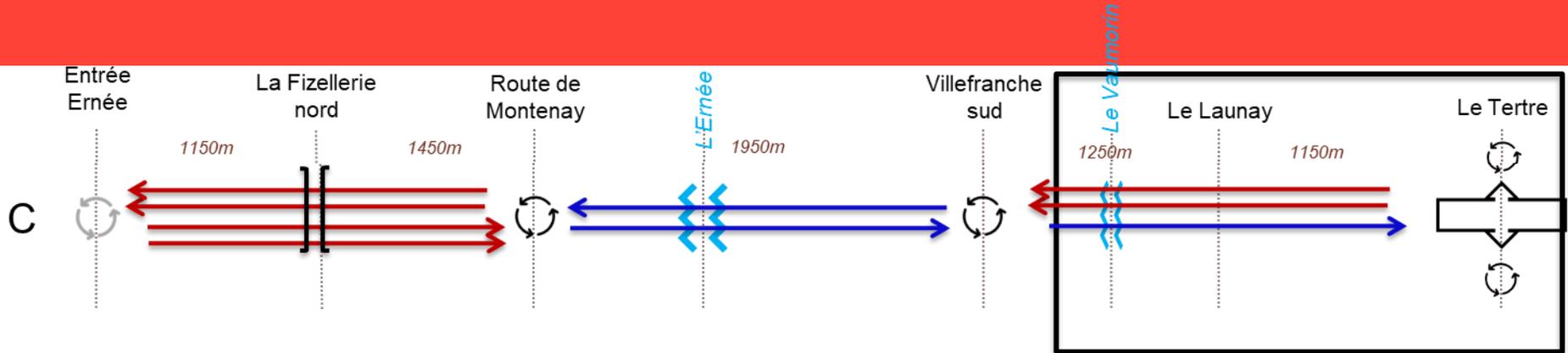
Variante C



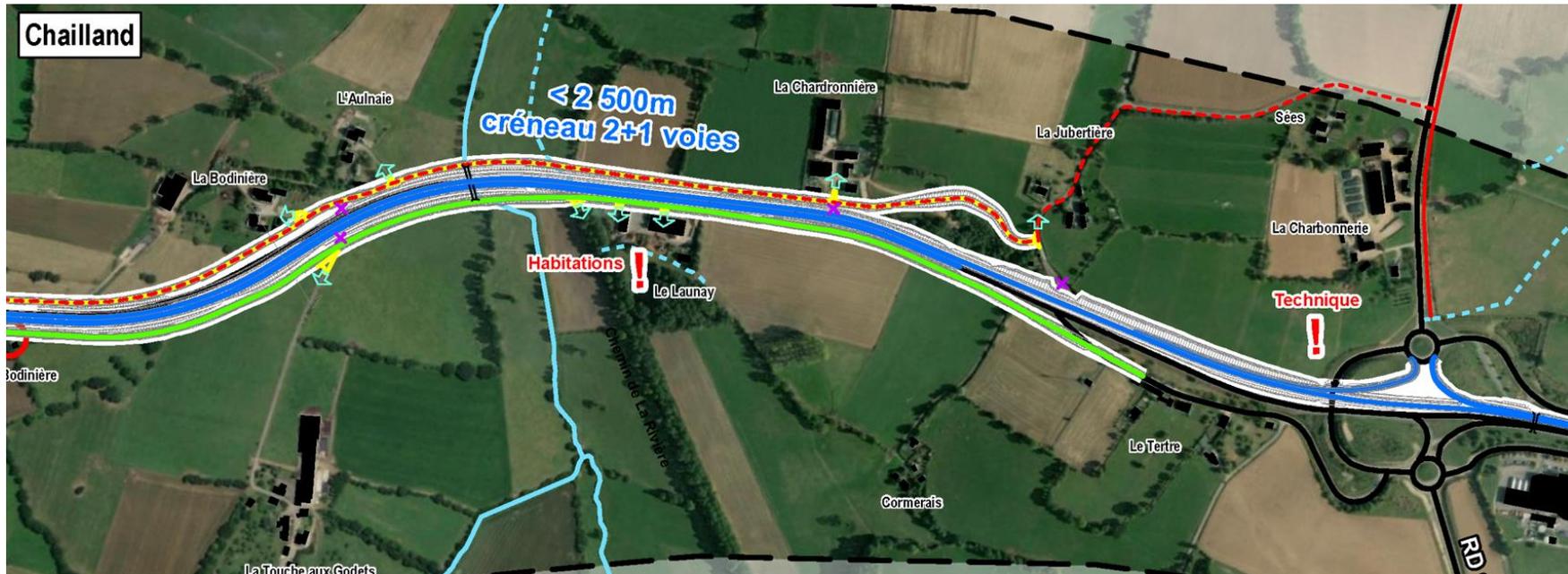
- Périmètre d'étude
- Accès riverain
- Accès supprimé
- Point de vigilance
- Acquisition
- Section courante
- Voie de desserte (chaussée de 5,5 m)
- Voie de désenclavement (chaussée de 4 m)
- Voie verte (chaussée de 3 m)
- Continuité cyclable sur voie communale
- Ouvrage d'art
- Route actuelle
- Bâti
- Limite communale



Variante C

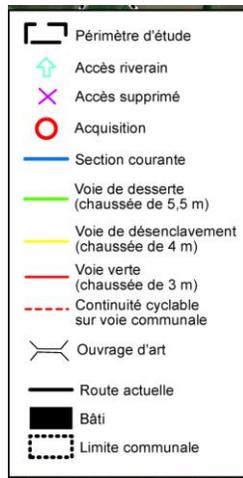
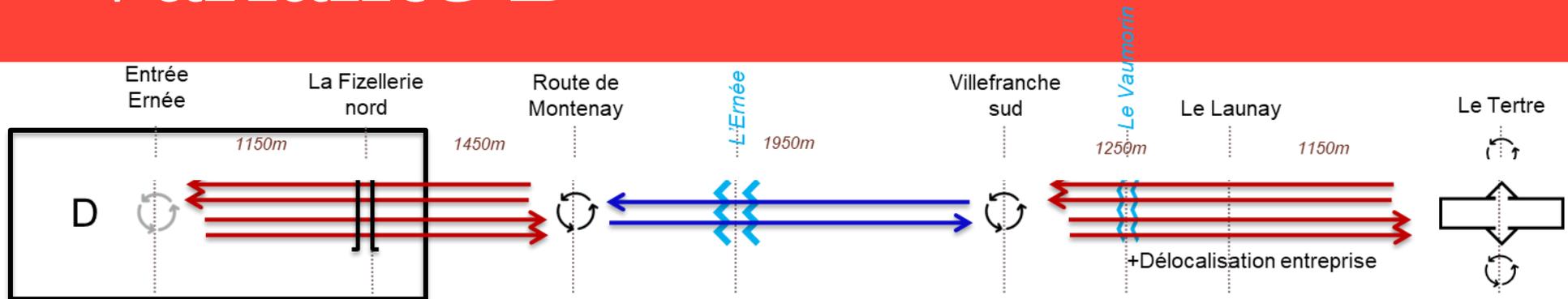


- Périmètre d'étude
- Accès riverain
- Accès supprimé
- Point de vigilance
- Acquisition
- Section courante
- Voie de desserte (chaussée de 5,5 m)
- Voie de désenclavement (chaussée de 4 m)
- Voie verte (chaussée de 3 m)
- Continuité cyclable sur voie communale
- Ouvrage d'art
- Route actuelle
- Bâti
- Limite communale



Détail de la Variante D

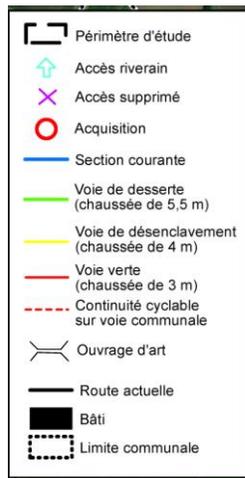
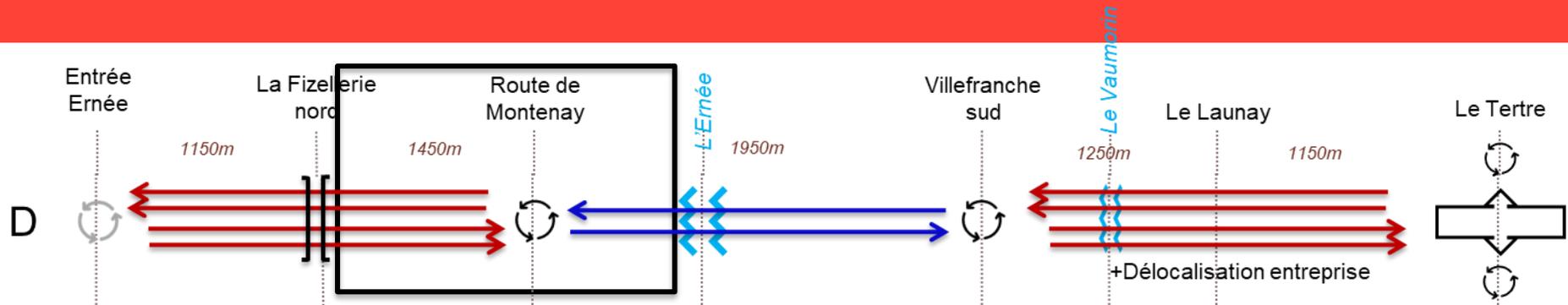
Variante D



Tronçon similaire à la variante C



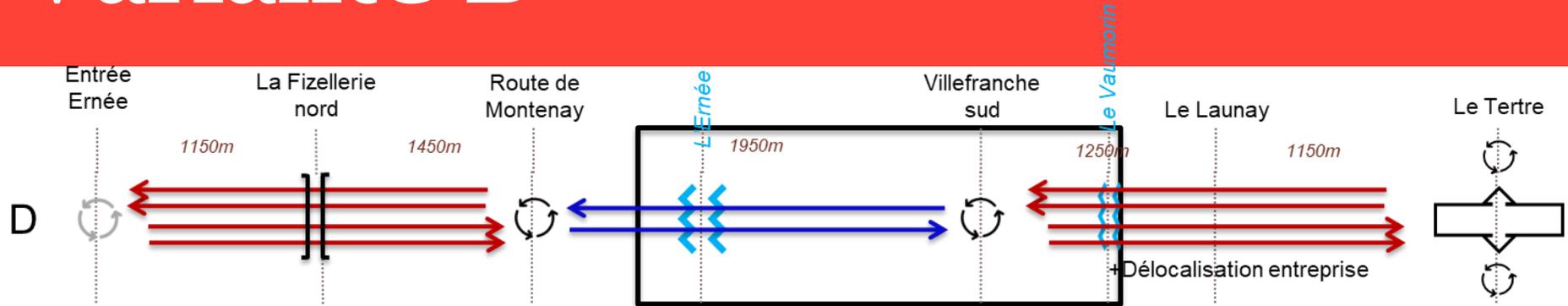
Variante D



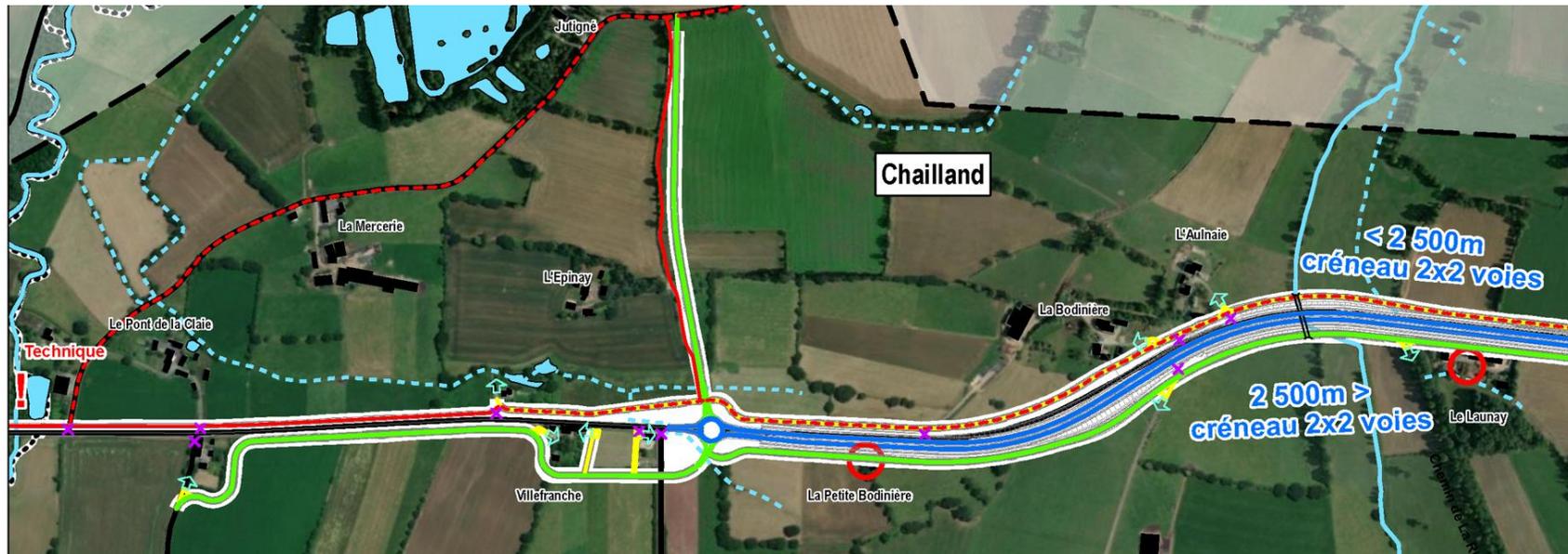
Tronçon similaire à la variante C



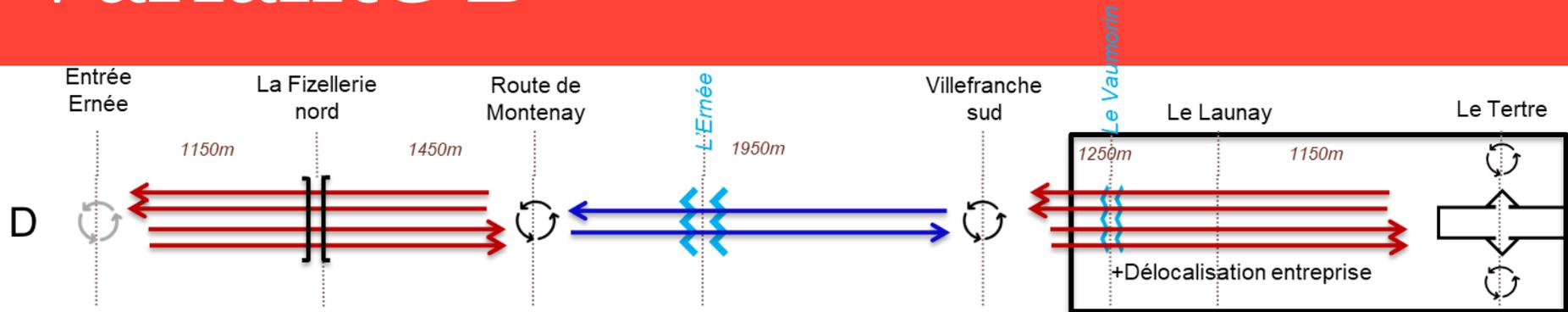
Variante D



- Périimètre d'étude
- Accès riverain
- Accès supprimé
- Acquisition
- Section courante
- Voie de desserte (chaussée de 5,5 m)
- Voie de désenclavement (chaussée de 4 m)
- Voie verte (chaussée de 3 m)
- Continuité cyclable sur voie communale
- Ouvrage d'art
- Route actuelle
- Bâti
- Limite communale



Variante D



- Périmètre d'étude
- Accès riverain
- Accès supprimé
- Acquisition
- Section courante
- Voie de desserte (chaussée de 5,5 m)
- Voie de désenclavement (chaussée de 4 m)
- Voie verte (chaussée de 3 m)
- Continuité cyclable sur voie communale
- Ouvrage d'art
- Route actuelle
- Bâti
- Limite communale



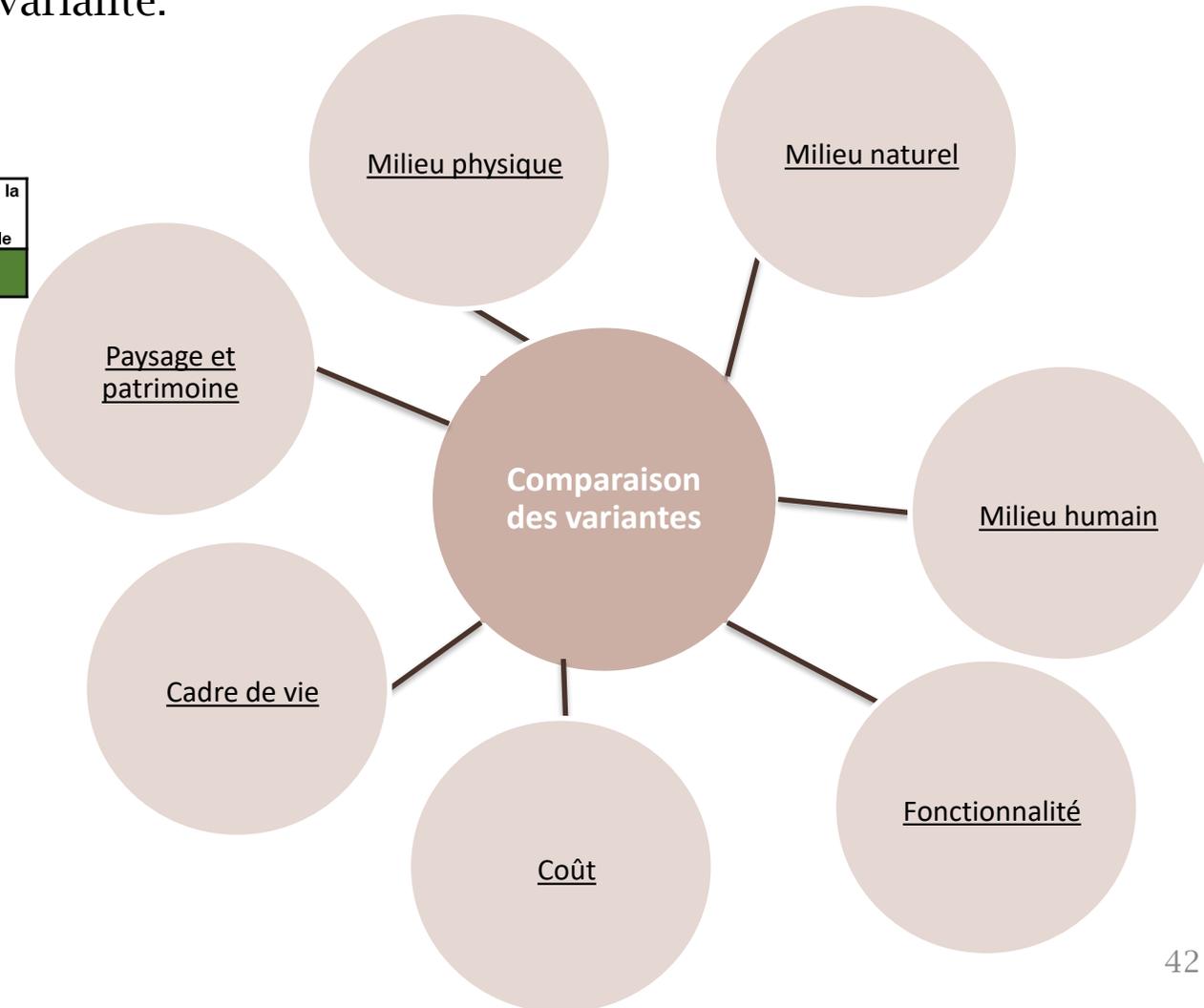
Analyse Comparative des variantes

Méthodologie de l'analyse multicritère

- Système de notation allant de la variante:
la plus impactante (orange)
à la plus favorable (vert)

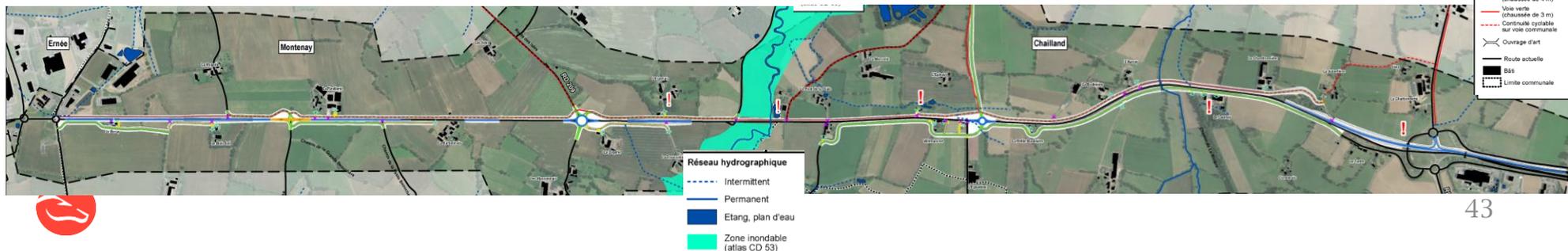
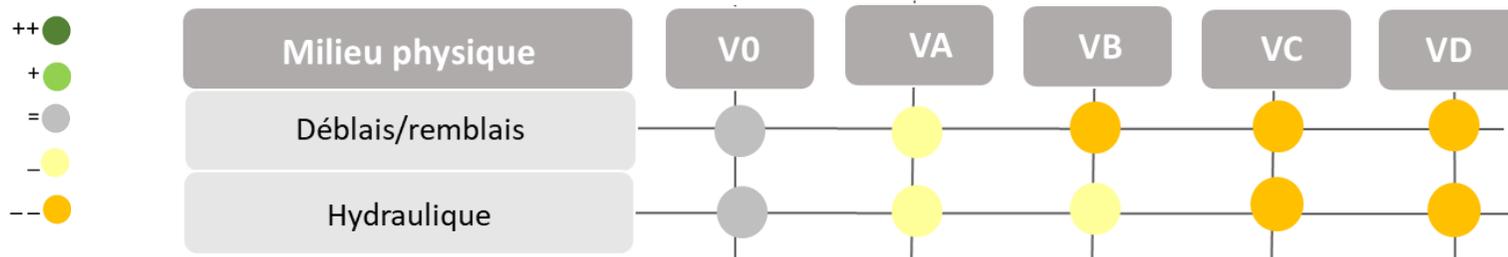
Position par rapport aux autres variantes	Situation la plus impactante	Situation la moins impactante	Situation inchangée	Situation favorable	Situation la plus favorable
Échelle de sensibilité pour les thèmes	Orange	Jaune	Grise	Vert clair	Vert foncé

- Analyse de différents critères définis en fonction de l'état initial
- Comparaison par rapport à la variante 0 qui consiste à ne faire aucun aménagement



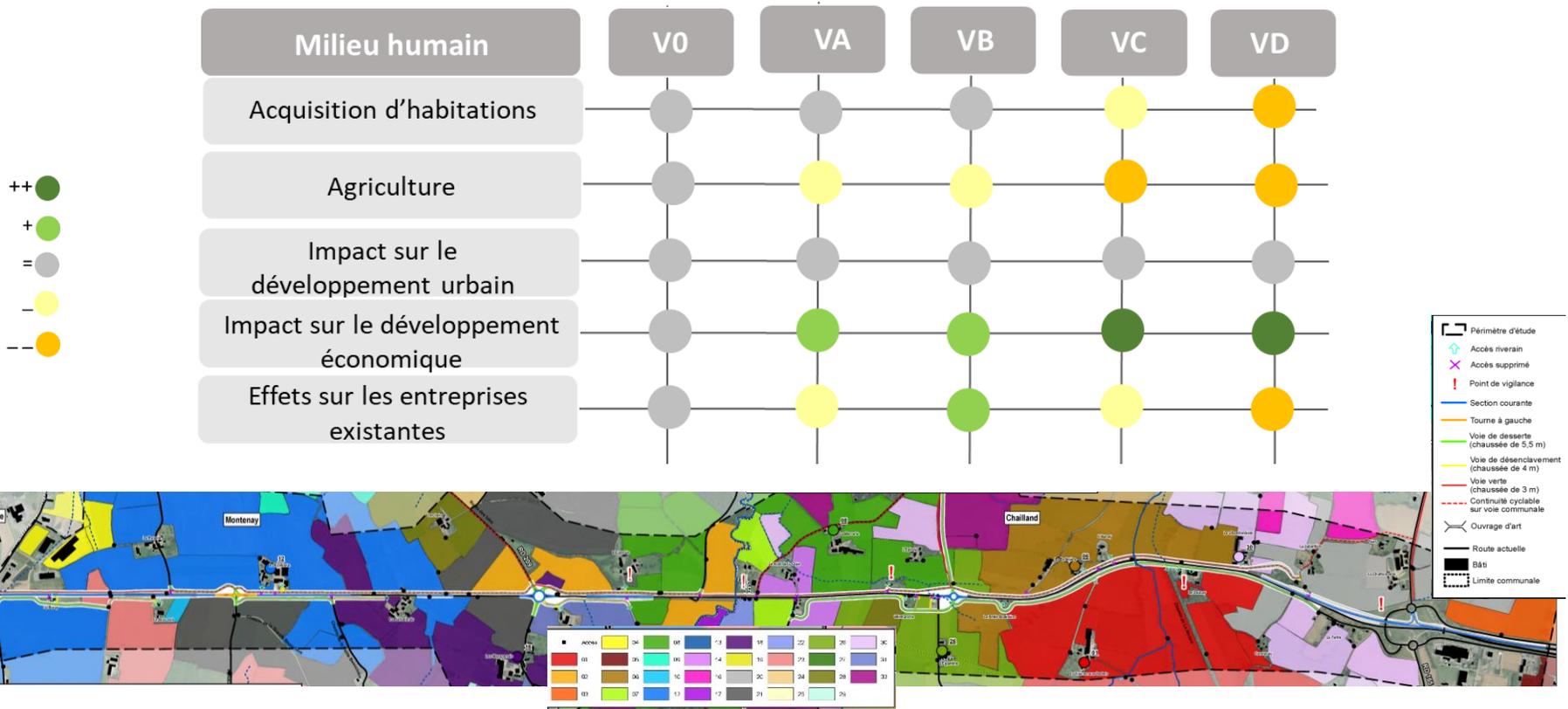
Milieu physique

- Déblais/remblais :
 - Entre 144 000 m³ et 430 000 m³ de déblais
- Hydraulique
 - Impact négligeable sur la vallée de l'Ernée
 - Impact modérée à fort sur la vallée du Vaumorin
 - Réalisation d'une passerelle pour le franchissement de l'Ernée identique pour toutes les variantes
 - Ouvrage sur le Vaumorin entre 40 et 65 m



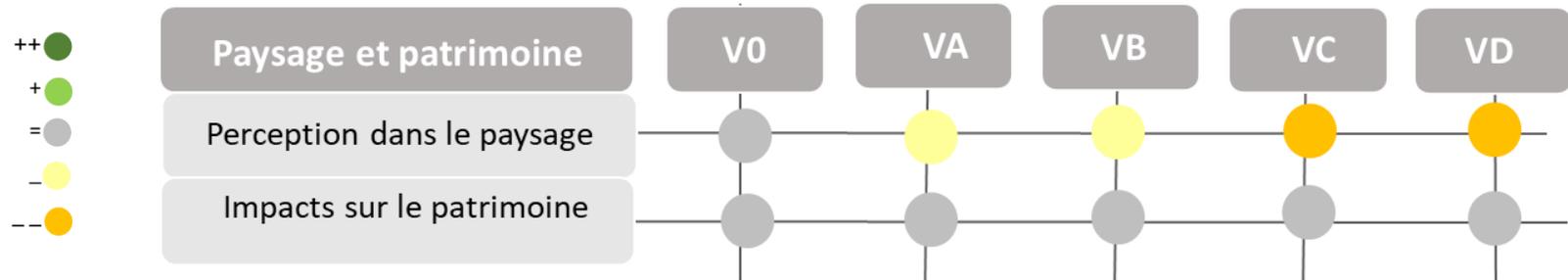
Milieu humain

- Bâtis: Impacts sur 2 à 3 habitations pour les variantes C et D
- Agriculture: Entre 21 et 30 ha de surfaces agricoles
- Développement économique favorisé par l'amélioration du confort de la route
- Impact sur les entreprises existantes: l'entreprise « Bocage Services Rossard » voit ses accès modifiés



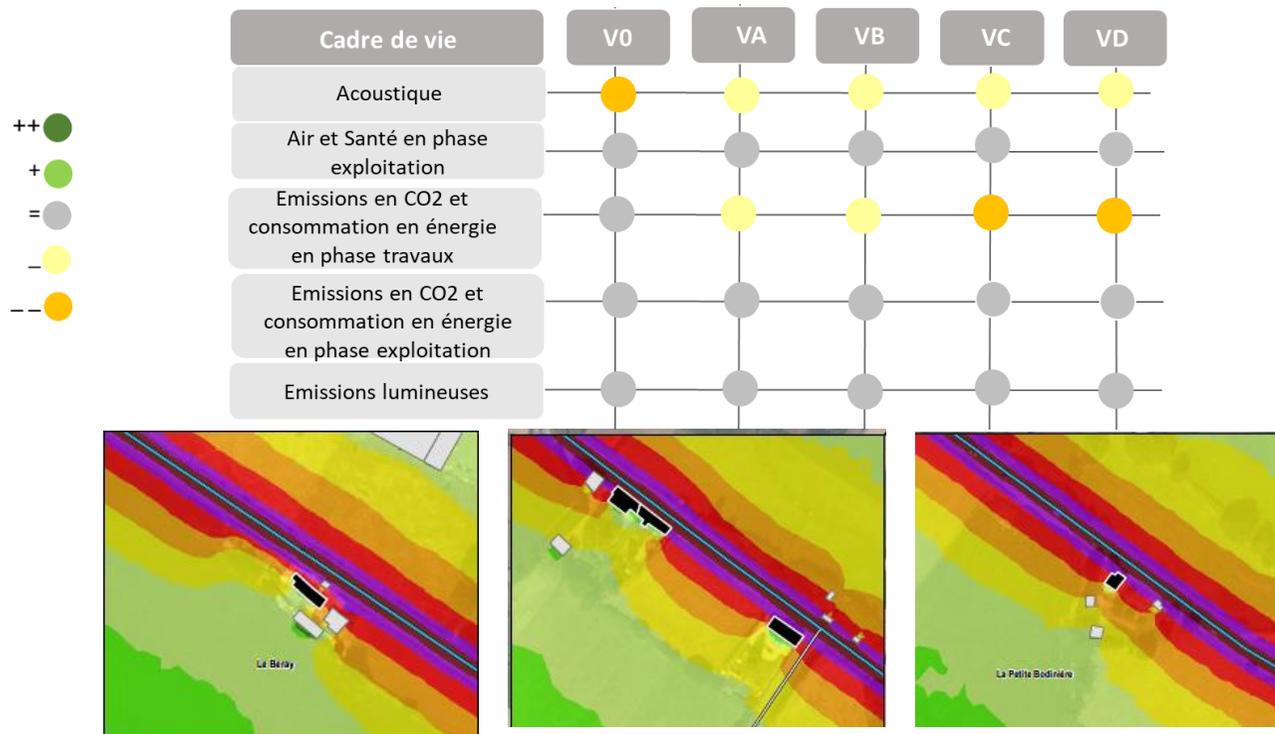
Paysage et patrimoine

- Paysage :
 - Impacts sur la trame bocagère, des remblais et des ouvrages plus forts pour les variantes C et D
- Patrimoine
 - Aucun impact sur les monuments historiques



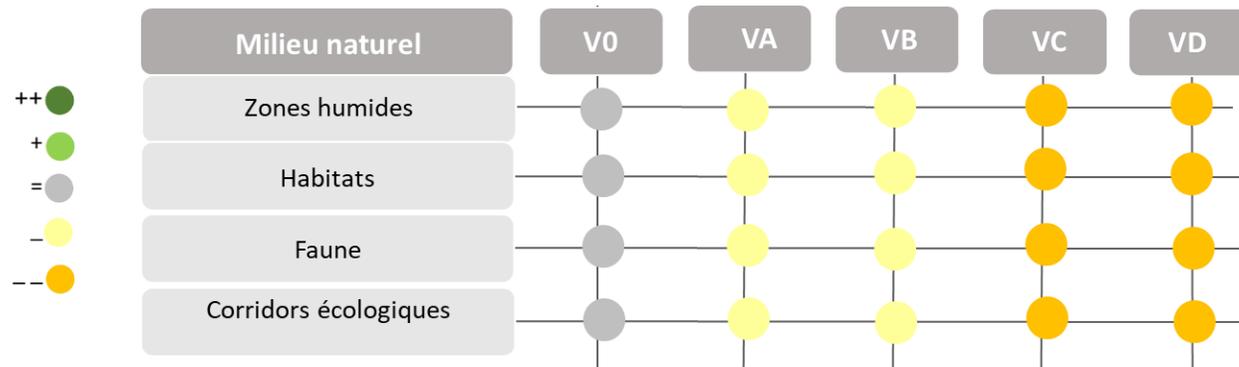
Cadre de vie

- Acoustique :
 - 5 Points Noirs Bruit identifiés à l'état actuel, 5 à 3 points noirs à l'état futur
 - Entre 11 et 16 habitations avec des dépassements de seuil
- Qualité de l'air et émissions en CO2 : Emissions similaires (en phase exploitation)
- Emissions en CO2 et Consommation en énergie plus importantes pour les variantes C et D
- Nuisances lumineuses similaires à l'existant



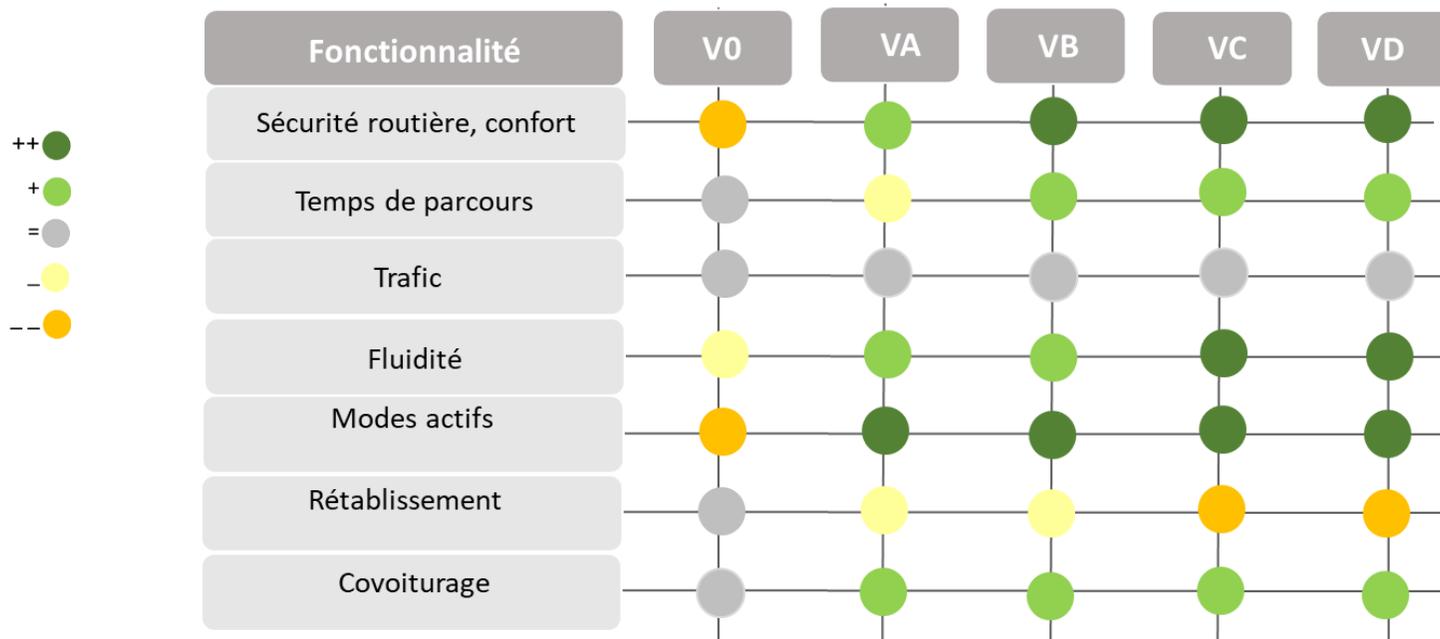
Milieu naturel

- Zones humides : Impacts compris entre 11 ha et 14,8 ha de ZH
- Habitats et flore : Impacts sur plus de 2 km de haies
- Faune :
 - Perte d'habitats pour les oiseaux
 - Impact sur un arbre à grand capricorne
- Corridor écologique : Franchissement de la vallée du Vaumorin corridor fonctionnel

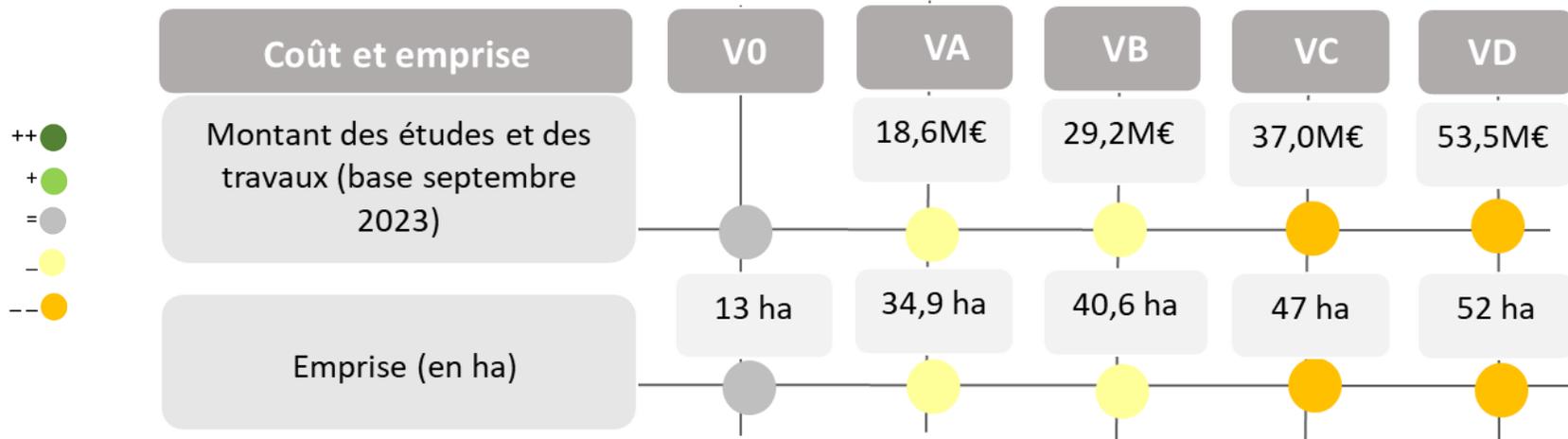


Fonctionnalité

- Amélioration de la sécurité
- Temps de parcours entre +5 et -30 s
- Trafic projeté à 2050: 9250 v/j
- Circulation fluide
- Création de voies douces et d'une aire de covoiturage
- Rétablissement par des voies de desserte impliquant pour certains des allongements de parcours



Coût et emprise



Synthèse



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



Prochaine étape de concertation

Solution retenue

Processus de choix

Juin 2023

Novembre 2023

7 décembre 2023



Ateliers de concertation
7 variantes
(1a, 1b, 2a, 2b, 2c, 2d, 3)

Composition de 3/4 nouvelles variantes
(A, B, C, D)

Tracé, analyse multicritère et validation en COFIL de ces 4 variantes

Réunion publique, dossier de concertation et registres

Bilan
Choix de la variante retenue



Nouveaux ateliers automne 2024

Nous sommes ici

Comment participer et donner votre avis ?

- La réunion publique
- Dossier de concertation: disponible en mairie et sur internet
- Donnez votre avis du 8 décembre au 22 janvier (pendant 6 semaines) sur :
 - Les registres en mairie d’Ernée, Montenay, Chailland, Saint Hilaire du Maine
 - le site internet : <https://www.registredemat.fr/rd31-chailand-ernee>

