

Réunion publique

28 novembre 2019

20h00 – 21h30

Centre de rencontre de Saint-Berthevin



Les intervenants présents à la tribune :

M. Olivier RICHEFOU – Président du Département de la Mayenne

M. Yannick BORDE – Maire de Saint-Berthevin et Vice-président de Laval Agglo

M. Denis MOUCHEL – Maire de Changé et 7^e Vice-président de Laval Agglo

M. Xavier DUBOURG – 1^e adjoint au maire de Laval et 6^e Vice-président de Laval Agglo

Mme Marie-Claire EUSTACHE – Garante désignée par la Commission nationale du débat public

M. Marc LACOSTE – Garant désigné par la Commission nationale du débat public

M. Anthony DANNEYROLLE – ARTELIA, Directeur de projet

1 DEROULEMENT DE LA REUNION

La présente réunion publique s'inscrit dans le cadre d'une concertation préalable avec garants désignés par la Commission nationale du débat public, se déroulant du 28 novembre 2019 au 10 janvier 2020. L'opération concernée est la voie de liaison RD900 – RD31 sur les communes de Changé et de Saint-Berthevin.

Faisant suite à la publicité et aux moyens déployés autour de la concertation préalable, une cinquantaine de riverains s'est déplacée.

La réunion est introduite par M. Yannick BORDE. Il remercie l'ensemble des participants pour leur présence, ainsi que M. RICHEFOU (Président du CD53 et Conseiller départemental du canton concerné), M. DUBOURG (Vice –président du CD53 en charge des questions routières), M. MOUCHEL (Maire de Changé et 7^{ème} Vice-président de Laval Agglomération). Il précise qu'il s'agit d'un projet structurant pour l'agglomération de Laval et cohérent au regard des deux futurs autres équipements : la plateforme rail-route de Saint Berthevin et le Grand Parc Ouest à Louverné ; ceci en faveur de l'attractivité économique du territoire au sein des Pays de la Loire.

M. Olivier RICHEFOU exprime son regret au regard du décalage dans le temps entre le projet de la ligne LGV et la présente opération et assure de sa vigilance pour apporter des réponses aux personnes concernées. L'engagement du Conseil départemental est de 50 % pour cette opération.

Mme Marie-Claire EUSTACHE se présente en tant que garante et associe **M. Marc LACOSTE**. Elle explique leur désignation par la Commission nationale du débat public suite à la saisine du Département et leur rôle devant contribuer au bon déroulement de la concertation préalable :

- Démarche de neutralité, d'indépendance et de transparence des informations ;
- Égalité de traitement de toutes les personnes qui souhaitent s'exprimer.

Elle rappelle que le projet est en phase préalable avec un débat sur l'opportunité du projet et la pertinence des variantes. Elle précise les modalités de cette concertation préalable entre le 28 novembre 2019 et le 10 janvier 2020 (registres papier et site dédié, dépliant). Les objectifs de la réunion publique sont apportés : prendre connaissance du sujet et obtenir des explications.

Mme EUSTACHE indique qu'à l'issue de la concertation, un bilan sera rédigé détaillant les conditions de la concertation, les thèmes abordés et les réponses du CD53.

Le bureau d'études ARTELIA présente alors, le contexte et les enjeux du site d'accueil de l'opération de liaison RD900 – RD31 ainsi que les variantes proposées et leur comparaison multicritères, à l'aide d'un diaporama :

- Présentation de la concertation préalable : qui fait quoi, calendrier, comment s'informer et s'exprimer
- Présentation de la genèse du projet : localisation géographique, objectifs/opportunité du projet, constat, historique, caractéristiques structurantes du projet
- Synthèse des enjeux du territoire faisant suite aux visites de terrain et réunions riverains
- Exposé des variantes de tracé proposées
- Présentation du planning général de l'opération

2 ECHANGES AVEC LE PUBLIC

Les questions formulées et les réponses apportées lors de ce temps d'échange sont synthétisées dans le tableau ci-après.

Des fiches de dialogue ont été distribuées au public afin de pouvoir poser des questions par écrit lors de la réunion. Une fiche a été remplie :

« Le giratoire de la Croix de Thuré aura-t-il un impact sur le flux de camions et de tracteurs qui traversent le Hameau des Landes ce qui causent des désagréments tant sur le bruit que sur les vibrations des habitations ? ».

QUESTIONS DU PUBLIC	REPNSES FORMULEES PAR LES ÉLUS / CD53 / ARTELIA
Existe-t-il d'autres possibilités d'accès à la base Rail Route ?	Le fonctionnement d'une base Rail Route nécessite impérativement un accès par l'un des côtés Est ou Ouest. La topographie et le réseau viaire du côté Est ne permettant pas la proposition de solution, seul un accès par l'Ouest est possible. L'accès provisoire de la base travaux de la LGV étant au centre du site, il ne peut faire l'objet d'un accès fonctionnel à terme pour la base.
Quel est l'impact pour le bourg de Changé ?	L'objectif de la liaison n'est pas de diriger les flux vers le bourg de Changé qui doit rester apaisé. Les échanges entre le bourg et l'échangeur autoroutier seront néanmoins plus sécurisés (mise en place d'un giratoire ou échangeur). Les études de trafic montrent que le bourg de Changé est plutôt sensible aux difficultés de franchissement de la Mayenne et surtout la saturation du Pont de Pritz. A noter que la gratuité du franchissement par l'A81 est en cours d'étude et mérite plus de communication sur son utilité. Toutefois, les élus seront vigilants quant aux aménagements à prévoir en traversée d'agglomération.
Des analyses de nuisances (air, bruit) ont-elles été effectuées sur le terrain ?	En effet, des mesures de bruit et de qualité de l'air ont été réalisées. Les résultats sont disponibles en annexe du dossier de concertation.
Quelle est la distance du trajet nord sud actuel et celle avec la liaison ? Avez-vous des notions de coût ?	Il faut actuellement environ 6 km pour relier le nord et le sud du réseau RD900 et RD31. La liaison fait quant à elle moins de 3 km. Suivant la variante qui sera retenue, le coût varie entre 10 et 15 M€ HT.
Comment allez-vous rétablir les chemins de randonnées GR et autres au nord de la liaison ?	Usuellement pour ce type d'infrastructure, le Département propose des franchissements sécurisés avec de la signalisation au sol et des barrières en bois pour arrêter les cyclistes avant leur franchissement de la route. Des options de franchissement par dénivelé peuvent être soumises au débat mais leur impact écologique et agricole ne sera pas négligeable. Dans tous les cas, il conviendra de concentrer le franchissement des randonnées sur un seul passage avec des rabattements parallèles pour conserver tous les chemins. La sécurité des franchissements sera favorisée par cette concentration.
Pourquoi ne pas limiter la liaison à un barreau nord entre la base Rail Route et la RD31 ?	Les études de trafics ont montré que la variante orange (avec un aménagement sud limité à une entrée/sortie sur la RD900) présentait 25% de trafic en moins par rapport aux variantes mieux connectées à la RD900. On peut donc estimer que l'absence de connexion efficace au sud engendrera une baisse supplémentaire, limitant fortement l'intérêt du projet. De plus, les trafics sur la voie communale actuelle se feront malgré tout, avec des risques d'accident liés à une infrastructure inadaptée.
Avez-vous testé cette solution dans le modèle de trafic pour avoir un chiffre ?	Ce test n'a pas été effectué pour le moment.

QUESTIONS DU PUBLIC	REPOSES FORMULEES PAR LES ÉLUS / CD53 / ARTELIA
Quel est le devenir des terres agricoles côté Est de la liaison ? L'encerclement par des routes structurantes pourrait amener un changement de destination ?	Le PLUi de Laval Agglomération va être approuvé fin 2019. Ce dernier maintient la destination agricole des terres en question.
Avez-vous anticipé le trafic venant du Chemin de la Mine (avec des flux venant du Haut Bourg et autres lieux dits plus en amont) ? Un aménagement spécifique est-il prévu ?	Ce choix d'aménagement n'est pas encore arrêté. Nous connaissons le trafic actuel du Chemin et il conviendra de choisir le type d'aménagement tenant compte de la proportion de trafic entre le Chemin et la future liaison. Le Département prend bonne note de cette alerte.
Est-il prévu de limiter la vitesse à 70 km/h sur la liaison ?	Non, la liaison ne présente pas de caractéristiques urbaines ou de risques d'accidents particuliers.

En fin de réunion, les participants ont été invités à se rapprocher des panneaux d'exposition des variantes présentées dans la salle et un rappel des dispositifs d'expression en ligne a été communiqué.