

Yannick BORDE

Bonsoir à toutes et à tous,

Bienvenue donc à cette réunion publique sur le projet de liaison entre la RD900 RD31.

Je remercie Olivier RICHEFOU Président du Département, mais aussi Conseiller départemental du canton, directement concerné en tant que Conseil départemental donc présent ce soir.

J'excuse Corinne SEGRÉTAIN qui essaiera peut-être de passer, parce qu'il qui avait d'autres obligations

Xavier DUBOURG, en qualité de Vice-président du Département, en charge des questions routières notamment et puis mon collègue Denis MOUCHEL, bien entendu, puisque nous sommes, Denis, les deux communes concernées par le projet sachant que Denis est ici ce soir avec sa casquette de Vice-président de Laval aggro, ici présent, avec en charge des fonctions d'aménagements d'ordre général.

Je ne vais pas en dire beaucoup plus pour l'instant, donc le plus important, c'est de faire en sorte que la présentation soit faite. Après il y a un certain nombre de questions et un certain nombre de sujet, et il y a un dossier, comme tous les dossiers de Saint-Berthevin, qui évidemment relève d'une certaine sensibilité qui concerne évidemment certains d'entre vous directement, donc faut qu'on appréhende ces éléments là avec beaucoup de précisions, pour essayer d'apporter les réponses qui se doivent. Cela reste aussi un sujet très structurant pour le complexe de l'agglomération, à peine plus que dans le cadre des aménagements futurs, on a aussi sur Saint-Berthevin, en cours, le projet de base de contournement sur l'ancienne ligne de l'ancienne ZAC LGV c'est d'ailleurs ce développement économique type pour une grande partie la réalisation de cet ouvrage ça s'inscrit dans une cohérence d'ensemble. Il semble que généralement qu'il a quelques minutes pour ce dossier neuf, avec le collègue de l'agglo, à l'autre extrémité de Laval aggro, qui est le parc du grand ouest. Mais juste ça. L'ensemble de ces projets sont pour une grande part assez liés pour continuer à faire en sorte que les Pays de Loire ne se situent pas trop mal en terme d'attractivité économique et de développement et qu'il continue de se développer. Voilà des petits propos .....ces propos les différents bureaux. Les garants qui vont nous expliquer en pour partie et leur laisser la parole, parce que c'est peut-être la première fois qu'on a sur notre commune une réunion en présence des garants, pour le Département aussi, on est tous entrain de découvrir leur rôle. Les usagers, donc du coup, ils vont intervenir sur ce dossier les garants de la concertation.

Mais avant, je te laisse dire un petit mot Olivier

Temps 2 :45

Olivier RICHEFOU

Très rapidement, pour vous dire que c'est un projet bien évidemment structurant pour le Département, dans le cadre du réseau routier, puisque c'est globalement le contournement d'une agglomération de Laval qui est quand même un élément phare en ce qui concerne le Conseil départemental, et puis vous l'avez compris, c'est aussi cette liaison importante autour du centre important que va constituer demain cette base rail/route qui fait sur la gare de Saint-Berthevin. Moi, j'ai un seul regret, c'est que malheureusement, ce dossier-là n'a pas pu coïncider avec l'étude de la LGV parce que c'aurait été tellement plus simple, on a eu les mêmes questions, les mêmes sujets sur le dossier de la LGV. C'aurait été beaucoup plus simple si les deux dossiers avaient été fait en même temps, alors que là on succède, c'est un peu comme dans une route, quand on ouvre une première fois pour faire passer le gaz et qu'on la réouvre pour faire passer l'eau, et bien là on fait à peu près la même chose, c'est l'historique de base, c'est comme ça, c'est le calendrier qui ne correspondait pas ; ce projet n'était pas anticipé de la même façon, au moment où le projet LGV a été mené. Disons que c'est forcément compliqué sur un terrain qui a déjà été bouleversé par la LGV, de venir en remettre une couche avec un nouveau projet, ça complique encore plus les choses et voilà la situation que on

va faire en sorte que l'on s'est engagé, sur ce que ce dossier soit regardé avec beaucoup d'attention mais c'est un sujet, un projet structurant pour le Département et c'est la raison pour laquelle, un peu par exception, on s'est engagé au niveau du Conseil départemental a emporté un financement encore de 50 % alors que ce n'est pas la règle habituelle, le partage des financements entre l'agglomération, entre une commune quelle qu'elle soit, des agglomérations et le Conseil départemental et là, la structuration du projet est justifiée dans cet engagement comme sur d'autre projet , ce n'est pas le seul, comme sur d'autres projets au Département qui ont déjà été portés.

Voilà ces quelques mots que je voulais simplement vous donner.

4'55 Mme EUSTACHE

Bonsoir,

Bon vous m'entendez ? C'est mieux là ? pas du tout, Bon, là avec le vert, c'est mieux comme ça. Bon je parle fort alors!

5'14 Bonsoir,

Nous sommes tous les deux garants de la CNDP, la commission nationale du débat public. Marc LACOSTE et moi-même, Marie-Claire EUSTACHE, nous avons été désignés, suite à la saisine par le Conseil départemental, d'entamer une concertation préalable sous l'égide de garants. Donc notre rôle c'est de veiller à son bon déroulement dans une démarche de neutralité, d'indépendance, de transparence des informations, d'égalité de traitement des personnes qui posent des questions et veulent se renseigner et que vous puissiez avoir des modalités d'information et de dépositions d'avis, ou de propositions sur ce dossier qui soient le plus simple possible, le plus directe possible, donc nous avons pour cela assisté le Conseil départemental et proposé qu'il mette en place un certains nombres de modalités pour que vous puissiez prendre connaissance et donner votre avis sur le dossier.

6'33

Donc la concertation préalable, c'est effectivement quelque chose qui se généralise, donc vous allez de plus en plus en entendre parler, vous avez sans doute eu déjà l'occasion de donner votre avis au niveau des enquêtes publiques qui sont un second temps, qui arrivera ultérieurement aussi pour ce dossier où la population est consultée sur une opération. Là, on est dans une phase préalable, dans une concertation préalable, c'est donc un débat en opportunité d'un projet, où vous allez avoir le projet et ses variantes mais aussi la solution au fil de l'eau, si on ne fait rien qu'est-ce qu'il se passe. Donc pendant six semaines d'aujourd'hui jusqu'au 10 janvier, vous avez le dossier de concertation qui est disponible en version papier dans les mairies de Changé et Saint-Berthevin, au Conseil départemental, mais également en ligne sur un site dédié et vous avez la possibilité de le consulter et de déposer un avis donc sur le registre papier ou sur le registre électronique et la différence également qui existe avec les enquêtes publiques, c'est que pendant le temps de concertation, le Conseil départemental s'engage à répondre à vos observations, donc vous avez dans les jours qui suivent le dépôt d'une observation une réponse qui vous est apportée. Donc là, nous avons une réunion publique qui vous permet de prendre connaissance du projet, il va y avoir aussi des explications.

8'29

Le dossier vous sera présenté, un petit peu décrypté et vous avez l'occasion entre deux, de vous exprimer de poser des questions ce soir directement auprès du Conseil départemental et de son bureau d'études. Là les différents éléments que je vous ai présentés vous sont rappelés.

Donc, vous avez eu certainement aussi un petit dépliant qui vous a été distribué et puis qui vous précise un peu les grandes lignes du projet et les modalités des interventions, donc là les différences aussi essentielles avec le mot du commissaire enquêteur c'est que nous ne rendons pas d'avis sur le dossier, nous établissons un bilan de concertation à l'issue de la concertation mais qui rend compte de la manière dont elle s'est déroulée et des modalités et des sujets qui sont ressortis de cette concertation

et des réponses et des engagements que peut prendre le Conseil départemental ; mais pas d'avis sur le dossier en tant que tel, ça c'est réservé au moment de l'enquête publique qui viendra d'ici un an ou deux dans le cadre de ce dossier. Voilà !

9'47 Peut-être, on va passer tout de suite à la présentation du dossier et après à vos questions. Merci.

Bonsoir, je suis Anthony DANNEYROLLE, je travaille dans le bureau d'étude ARTELIA et nous avons été mandatés il y a actuellement un an à peu près pour étudier ce projet sous toutes ses coutures, aussi bien techniques, que trafics, que environnementales au sens large, les riverains, la partie agricole, tout ce qui est thématique pour vous donner la version la plus exhaustive possible des choses, pour donner votre avis. Donc ce projet, bien se situe, le dernier truc que vous voyez ici et ses flèches grosses qui localisent le principe de l'endroit où ça se passe à cheval entre Changé et Saint-Berthevin se situe finalement en cette partie ouest de l'agglomération et Laval agglomération maintenant c'est aussi Loiron etcetera et on va finalement dans une dynamique ouest de ce bassin de vie et donc on est au contact d'un autre projet, une plateforme rail/route et d'une arrivée déjà en présence de la ligne à grande vitesse. Alors les opportunités et les objectifs de ce projet sont multiples, on a déjà entendu ces messieurs les élus sur cette question économique importante pour la Mayenne qui est un département qui se porte bien qui se développe bien et qui a, ils ne l'ont pas dit, mais il y a pas eu de concurrence, mais il y a quand même une émulation entre les bassins de vie Bretons, Pays de la Loire, Normandie en termes de logistique, en termes de développement économique et ici on parle bien de plateforme économique du grand ouest avec une plateforme rail/route ici d'échanges du grand Ouest. Ça a été aussi discuté entre Régions pour en savoir où est-ce qu'était la cause du positionnement pertinent en termes de développement économique multimodal. C'est un des sujets aussi à mettre en avant sur la genèse et l'opportunité de ce projet et donc il est là en cohérence, en fait cette liaison routière avec un projet de développement économique du grand Ouest, porté par le Département de la Mayenne. Il y a aussi des sujets plus territoriaux comme celui donc de désengorger la problématique de circulation périphérique de Laval comme celle qui est soutenue avant, avec des zones et des sections plus ou moins chargées que vous connaissez sûrement au quotidien et puis un accès facilité pour une partie de l'agglomération ouest vers un échangeur structurant pour accéder donc aux zones du département par exemple ou au grand transit plus largement.

13'19

Désengorger Laval Ouest si on veut en parler plus précisément, aujourd'hui, on a des trafics qui sont de l'ordre 10 000 véhicules/jour pour 14 000, 15 000 et encore plus sur le fameux Pont de Pritz. On a des sections qui aujourd'hui ont des trafics qui sont absorbés. Le matin et le soir, ça se charge un peu mais on arrive, à part le Pont de Pritz et un petit peu sur certains giratoires aussi, à des niveaux raisonnables si on veut les comparer à des agglomérations plus grandes mais on a une activité économique qui a été mesurée durant ces dernières années et avec des perspectives actuelles de développement, on se rend compte que ça va naturellement se charger de l'arrivée de la LGV, du développement économique, y a peu de chômage, notre histoire marche bien et on se retrouve du coup avec des sections qui vont dépasser les 20 000 véhicules/jour à certains horizons facilement atteint, en tenant compte de tout ça. Il y a une vigilance à apporter à la structuration qui aujourd'hui compense 2030.

14'41

D'autres aspects, voilà je vous en ai parlé un petit peu. Donc je vais passer rapidement, mais voilà, ce duo du grand ouest en termes de logistique et aux cibles, mais finalement d'essayer de retirer des camions de la route, passe par cette opportunité multimodale de connexion de la route au fret. Autre constat sur ce projet, si on veut accéder plus facilement à l'échangeur, si cette plateforme doit utiliser du réseau routier, si on veut désengorger certaines sections qui vont être de plus en plus saturées, on va se retrouver à avoir une augmentation de trafic sur cette voie communale qui est déjà empruntée parfois et même le hameau des Landes qui parfois aussi est utilisé pour des circulations qui ne lui sont

pas propres et bien ça se situe sur une voirie communale de 5 mètres de large sans vraiment de bordures de sécurité ou deux camions ne peuvent pas vraiment se croiser donc on est sur une situation où il y a des promeneurs, y a des touristes, donc on a une augmentation de trafic qui va générer, aujourd'hui on a un constat qui est déjà moyen et qui va aller dans le mauvais sens. Pour ça, donc du coup, il y a quelques temps, le Département a fait le bilan de tous ces projets routiers, en 2016, sur l'ensemble du département et ce projet-là a été sélectionné dans le Plan départemental routier. Il fait partie des priorités du Département pour structurer son développement économique et aussi assurer la pérennité des circulations, la qualité d'une infrastructure au vu des circulations autour de l'agglomération de Laval. Je devrais dire Laval nord.

Les caractéristiques du projet qu'on présente aujourd'hui, c'est une voie de liaison plus précisément entre la RD 900 ici au sud et une RD 31 ici au nord qui doivent se connecter par cette liaison. On utilise et j'y reviendrai plusieurs fois, on utilise en fait des ouvrages déjà réalisés par le chantier de la LGV qui à l'époque, où dans le cadre de ce franchissement, a prévu des ouvrages où on peut passer la route dessous avec des gabarits suffisants pour pouvoir créer une liaison. Aujourd'hui une partie du trafic revient on ne se pose pas la question de savoir si on doit passer ici ou ici ou là par rapport à cette voie ferrée. Une éclaircie s'est imposée au milieu de cette liaison. Et puis on a des raccordements effectivement aussi stratégiquement parce que on a une connexion vers le bourg de Changé et ici peut être un peu plus ouvert dans le sens où on a un giratoire ici mais ça devient ..... par rapport à ces contraintes et la façon dont on peut se connecter. Donc, il a déjà été précisé que c'est un projet cofinancé à parts égales entre le Département et Laval agglomération et on estime aujourd'hui voilà entre 10 et 15 millions d'euros selon la variante retenue et puis présenter les variantes, il y a des variantes avec des gros ouvrages et des variantes avec moins de ..... qui fait qu'il peut y avoir des différences importantes en termes de coût. Le profil en travers de la liaison c'est pas une rocade qu'on est en train de créer, c'est un barreau routier qui est plutôt sécurisé, qui permet à des poids-lourds de se croiser, c'est pas une 2x2 voies sur cette liaison, et on y vient sur des trafics qui va permettre un certain nombre de véhicules de pouvoir circuler en toute sécurité là on est plus du tout sur les 5 mètres vous voyez en terme de plateforme et on a aussi plusieurs mètres de sécurité sur les côtés. J'y ajoute le fait que effectivement, on va aussi sécuriser par la mise en place de pistes cyclables dédiées séparées de la chaussée qui dans un contexte de, on va dire péri urbain, il est assez important et le sera de plus en plus je l'espère compte tenu des évolutions des modes de transport.

19'25

Alors les enjeux de ce territoire même s'il y a une voirie existante, cette voirie communale numéro 1, même s'il y a déjà des ouvrages de la ligne à grande vitesse et bien en fait, ce terrain d'étude est très compliqué, très complexe parce qu'il a plein d'enjeux. Il faut tenir compte d'un certain nombre d'habitations plus ou moins proche qui se trouvent, on avait dit chemin de la mine. Donc il y a des riverains qui sont à proximité de la voie communale. Il y a des parcelles agricoles assez nombreuses que l'on distingue ici en bas le long de la voie communale essentiellement, tout le long, avec des différences d'exploitation qui sont plus ou moins riveraines soit par une parcelle, ou par beaucoup de parcelles vis-à-vis de la liaison. On a aussi des centres équestres qui sont positionnés de ce côté-là et qui circulent avec leurs chevaux dans les secteurs. Donc beaucoup d'enjeux agricoles fondamentaux qui nous a fait aussi donc anticiper le plus rapidement possible dès le début même quasiment de notre arrivée le lancement d'un diagnostic agricole ....., avec une rencontre des aides aux exploitants pour bien comprendre non seulement leur foncier où ils étaient mais comment ils circulaient parce que le fait de mettre une liaison va aussi impacter fortement la façon dont ils vont circuler de parcelle à parcelle. C'est un sujet très important d'analyse d'impact.

21'13

Les sujets de biodiversité aussi, de toute évidence, c'est la vallée du Vicoin avec un cours d'eau, des boisements en contre bas, des zones humides, donc ça c'est un réservoir de biodiversité mais pas que ; on a aussi quand même encore des zones de corridors on appelle ça des liaisons de haies encore assez

homogènes d'est en ouest avec ici deux liaisons assez intéressantes pour la biodiversité. Donc ce territoire au nord aussi a des enjeux de biodiversité. Des enjeux au niveau du milieu aquatique, on en a un petit peu aussi, bien sûr le Vicoin et puis il y a aussi deux affluents qui remontent à travers la LGV qui sont de moindre ampleur mais qui dans ce petit un, faut savoir que ce projet lié en aval, lié en amont d'un réseau hydrographique qui passe dans le Vicoin. Beaucoup de randonnées, alors on a eu des infos officielles, des randonnées communales y a même un GR « les marches de Bretagne », on a un chemin de randonnées assez structurant mais aussi par discussion avec les riverains, on a aussi bien noté qu'il y avait des circulations sur la liaison même entre les ou de traversées de la liaison car il y a beaucoup de circulation à usage piétonnier, vélo, famille de ce territoire.

22'54

Développement de la LGV donc successivement lier l'opportunité de créer cette plateforme rail/route qui est en fait l'ancienne base de travaux vous le savez maintenant, base de travaux de la construction de la LGV. Il n'y plus que ce centre de contrôle et d'entretien de la LGV qui est là qui reste avec une cinquantaine d'employés je crois, 50 – 60 et toute cette parcelle qui finalement déjà terrassée, déjà aplanie, qui peut vivre pour créer cette plateforme bimodale. Des enjeux archéologiques qui ont été identifiés à l'époque du chantier, qui sont aussi identifiés de ce côté-là, ça devra venir, une démarche de vérification au préalable qui va donner lieu ou pas à des fouilles à faire au plus tôt. Alors voilà concrètement, je vous ai présenté les enjeux, maintenant, j'imagine que vous voulez voir concrètement où on en est de la réflexion au niveau des variantes puisque cette concertation préalable est là pour discuter déjà dessus que les enjeux sont bien tous là et que les variantes sont bien comprises et qu'ils recueillent bien l'intérêt de votre part. Donc, on a pris le parti de définir trois variantes avec trois couleurs, variantes de connexion qu'on a essayé de mettre les plus différentes les unes des autres pour avoir un panel le plus exhaustif possible du champ des possibles alors vous voyez au milieu il n'y a pas de variante parce que on est dans un exercice obligé. Donc cette évolution de variantes, ce petit travail de variantes, avec les trois couleurs, je ne l'ai peut-être pas dit, quand on est arrivé en début d'année, fin 2018, on a pris du temps pour prendre en compte tous les enjeux et on a été dans cette aire d'étude un petit peu élargie, on a demandé à rencontrer rapidement les riverains les plus proches et même du hameau des Landes etc. pour obtenir le maximum d'information sur ce territoire et on a fait des réunions aussi plus récemment sur les variantes de façon de concerter en partant du plus près du projet jusqu'à cette réunion plus large grand public qui nous ont permis aussi d'étudier ces variantes, de comprendre un petit peu quels étaient les impacts et cette concertation que l'on a eu avec les personnes, que je reconnais dans la salle, nous ont permis de bien identifier les sujets voir les accès riverains etc. les enjeux et les ressentis et de la compréhension du projet qui nous a amenés à se dire aussi assez simplement finalement y a deux tronçons à comprendre y a le tronçon nord et le tronçon sud et puis il y a aussi, parce que c'est légitime de réfléchir à un projet en pensant si on fait rien, qu'est-ce qui se passe, donc bien réfléchir à une variante sans aménagements. Voilà un petit peu le champ des possibles, des avis à recueillir. Donc, je vais vous faire une présentation de ces morceaux de projet qui peuvent se construire c'est-à-dire on va faire un choix au nord et puis un choix différent au sud, c'est-à-dire que l'on n'est pas obligé de prendre la couleur violette au nord et la couleur violette au sud, on peut combiner voire même ajuster ce projet encore du moins en libre concessions, on peut aussi ajuster des éléments de ce projet.

27'00

Donc là, vous avez devant vous la variante, qu'on a appelé la variante A qui est une variante qui démarre de la RD 31 si vous ne reconnaissez pas bien, on peut zoomer, là vous avez la LGV et donc on part avec un giratoire et on récupère la voirie communale, on part tout droit en fait, perpendiculaire quasiment à la RD pour rejoindre le tronçon imposé sous la voie ferrée. Donc, le tracé s'éloigne d'habitations ; vous les voyez au chemin de la mine et puis le giratoire est localisé face à l'intersection de Changé. Il remplit des fonctions de trafic et d'usage qui sont pertinents. Par contre, on a un impact agricole non négligeable avec des parcelles coupées en deux alors certes sur le domaine de l'exploitant, alors ici par exemple, mais on a des impacts d'emprise dans les parcelles qui sont très importantes et

puis on a aussi des coupures ici de plusieurs linéaires de haies donc on s'est engagé là un peu il va y avoir un impact sur la biodiversité aussi. On continue le champ des possibles, avec ici une variante qui part du même principe avec un giratoire sur la RD 31 et qui n'ont pas, je prends en compte la voirie communale mais va aller chercher plutôt de l'autre côté de la voirie et ce pour avoir un avis tranché entre le, je prends d'un côté ou de l'autre et donc là on a un impact limité, plus limité sur le milieu naturel parce qu'on trouve moins de haies. On a un giratoire qui remplit ses fonctions déjà d'une et par contre là on a un impact entre deux habitations qui est qui passe en continuité des deux habitations au milieu là et on a des effets résiduels agricoles multiples, plein de petites parcelles inexploitable une fois que vous avez passé votre route. Autre variante au nord c'est celle qui récupère qui emprunte le chemin de la voie communale ici ; et là vous avez en fait une variante par rapport à un giratoire qui est l'ancien échangeur complet au nord pour que tous les échanges soient plus fluides. Donc on a un impact limité sur le milieu naturel et les espaces agricoles même si ça requestionne quand même les aspects accès etc. une petite couture nécessaire quand on réaménage un endroit existant mais on a quand même cet avantage-là par rapport aux autres variantes. Et puis on a voilà, par contre, on a un échangeur qui a une très grande emprise au sol donc qui concerne beaucoup de territoire ; ici ça fait un gros paquet de foncier et il ne faut pas aussi oublier que il y a une habitation à proximité immédiate de la voie communale numéro 1 et qui, même dans le cadre d'un réaménagement de voirie existante, se trouve impactée directement.

30'41

La base sans aménagement se retrouve avec une préservation du bâti, une préservation des haies. On n'a pas vraiment de modification physique finalement, on laisse faire. Ça pose des difficultés en fait comme je l'ai dit tout à l'heure une augmentation du trafic qui se crée sur la voirie et une dégradation du cadre de vie, par exemple les chemins de randonnées, l'absence de gestion de l'eau de la route, plus il y a de trafic, plus il est susceptible d'avoir des pollutions de la route vers les cours d'eau. L'accès est plus difficile pour les agriculteurs, au fur et à mesure que le trafic augmente. On peut appeler aussi des difficultés d'accès à la RD 31 et à l'échangeur, avec donc comme je vous le disais tout à l'heure par exemple des gens qui prennent, préfère passer par la route des Landes pour rejoindre l'échangeur.

Donc voilà pour la moitié nord. Je vais aller sur la moitié sud et après on aura quasiment terminé la présentation et on vous écouterà. La variante D est une variante qui part du passage obligé, qui va rejoindre le projet de plateforme rail/route et qui va aller au plus près de cette plateforme pour se connecter à la RD 900 avec un giratoire, giratoire que vous voyez légèrement décalé, qui pour des raisons de facilité de construction, pour éviter de couper la RD 900 quand on fait les travaux. Cela permet d'avoir un phasage sans trop d'impact sur la circulation. Donc on a un impact agricole qui est quand même limité au maximum de ce qu'on peut faire, pas d'effets de coupure, on s'éloigne de l'habitation qui est ici et du monde des riverains. Au niveau topographique, je n'ai pas vu dans les enjeux, j'aurai pu parce que c'est quand même un enjeu important. Y a un gros dénivelé de ce côté-là, ici naturel, ici un peu moins. C'est la grosse butte des travaux de la LGV. Donc on a une emprise au sol qui est importante avec la nécessité de reconnecter tout le monde dans ce nœud de directionnel mais voilà un des avantages à prendre en compte.

Une autre variante étudiée était un petit peu un passage obligé et la reconnexion aussi un peu obligée, c'est de passer un petit peu plus par un système d'entrée/sortie, ce qui fait que y a des circulations qui ne sont plus possibles dans cette variante. Quand on arrive ici on ne peut pas aller sur cette liaison. Ça va limiter la capacité de cette liaison à assurer des transits de l'échangeur vers Saint-Berthevin. L'avantage, c'est que effectivement, on est toujours éloigné comme la variante assez loin mais éloigné du Vicoin et on y crée un seul giratoire ; finalement les autres sorties sont assez faciles à faire par rapport à la RD 900. Par contre, on se rapproche de la Côte rouge, on a un impact agricole ici que vous voyez qui est non négligeable et l'attractivité de la liaison comme je le disais tout à l'heure est limitée.

Dernière solution envisagée, étant donné la topographie de cet endroit-là, j'ai un point haut ici et un point très bas ici. Le tracé existant de la voie communale ne permet pas d'assurer de trafic dans un cadre sécurisé, donc y a une contrainte, on rectifie les virages pour atteindre le giratoire uniquement des Raffray et puis connexion importante, illustrée par ces petits dessins, et donc du coup on a une liaison qui passe par la vallée ou à proximité du cours d'eau du Vicoïn, et on a aussi du coup une obligation de creuser largement dans la butte pour pouvoir faire passer la route avec un mouvement de terrain ; on a des fois des routes très enterrées avec des grandes cuvettes ; enfin c'est pour ça que l'on passe quand on y passe ici contrairement à ce genre d'endroit.

Disons si on ne fait rien, donc on laisse faire tel quel, donc on n'a pas de modifications encore une fois physique de la voie communale, donc par contre, ça rend la difficulté d'accès à la plateforme pour se reconnecter au réseau existant, et y a une dégradation comme qui dirait bizarre à l'augmentation du trafic de l'environnement.

Alors je terminerai avec un rappel du planning général, donc je vous le disais quand on est arrivés on a pris du temps et ça été même un peu plus pour obtenir et cette réunion consiste aussi, on est constamment en éponge d'enjeux, de comprendre les enjeux, qu'est-ce qui se passe sur ce territoire, quels sont les enjeux ? Donc cela s'appelle l'état initial de l'environnement et les variantes aussi prennent du temps parce que voilà au début trois variantes globales avec trois couleurs on discute avec des gens et après on voit une partie nord, une partie sud, vivotez dans la réflexion, on discute des accès, et on discute d'effectif aussi et on arrive donc à cette réunion publique qui a cette chance de cette concertation publique je vous disais donc on a beaucoup discuter avec les riverains, là on a donc une réunion publique qui est ouverte à l'ensemble du territoire ce qui est bien normal si on voulait donc à l'usage d'agglomération sur toute l'agglomération .....

Peut-être, je vais vous reconfier la parole pour conclure sur le timing concertation.

37'35 fin intervention ARTELIA

Mme EUSTACHE

Oui tout à fait. Alors effectivement sur ce qui vient de vous être présenté, il y a eu une première partie qui était ce qu'on appelle la concertation ciblée et c'est plus des relations de proximité et de compréhension du territoire proche et là on arrive à la concertation préalable qui est donc codifiée au niveau du Code de l'environnement et qui s'adresse d'une manière plus large à l'ensemble d'un territoire et qui vont aller d'une durée, d'une modalité particulière, ce qui ne veut pas dire que tout ce qui s'est passé avant n'a servi à rien, vous avez pu le voir, le projet a déjà commencé à évoluer et il va encore évoluer, c'est tout le but de la concertation. Nous, notre intervention, c'est vraiment sur ces six semaines là avec des modalités que je vous ai présentées tout à l'heure de mises à disposition d'un dossier et d'annexes qui sont assez complets pour vous permettre de vous forger une opinion la plus éclairée possible pour pouvoir après donner votre avis sur les variantes ou la non nécessité, potentiellement, ça fait toujours partie des éléments qui peuvent survenir au niveau de l'opportunité d'un projet si on ne faisait rien, qu'est ce qui se passerait. Donc à l'issue de cette concertation, nous, nous établissons un bilan. Le maître d'ouvrage dans ce mois, qui suit la fin de la concertation, le maître d'ouvrage, donc le Conseil départemental, dans les deux mois qui suivent, à l'issue de notre bilan établit un rapport où il tire les enseignements de cette concertation et dit ce qu'il en retient pour la suite de ces études pour aller jusqu'à l'enquête publique où cette seconde phase, où le projet vous est présenté dans cette enquête publique il y aura le bilan de la concertation et les enseignements qui auront été tirés par le maître d'ouvrage. Voilà, donc là très brièvement ce sont les points qui vous sont présentés maintenant, on vous laisse poser toutes les questions. Il y avait des fiches navettes qui ont été préparées, je crois qu'elles vous ont été distribuées au départ. Il arrive que dans les réunions publiques que les personnes n'aient pas forcément la volonté de prendre la parole mais préfèrent poser leurs questions par écrit, alors les fiches peuvent être remplies donc et nous nous chargeons de poser les questions directement ou nous les ramassons et ensuite les réponses seront apportées donc

vous n'hésitez pas à indiquer si vous avez des fiches à faire ramasser. L'idée, c'est de balayer un petit peu tous les sujets sur les variantes, les impacts permanents, les impacts temporels aussi, il y aura un chantier qui va s'étaler sur un certain nombre d'années, donc de voir un peu comment va se dérouler ce chantier et quels sont les impacts qui peuvent survenir, donc c'est l'occasion pour vous de poser toutes ces questions directement.

Fin intervention 41'12

Juste un petit mot peut-être avant de laisser la parole. Je suppose pour vous monsieur d'Artélia.

Le nord, sur les variantes, parce que effectivement vous avez présenté 3 variantes, pourquoi, parce que on pourrait presque multiplier par deux ce n'est pas tout à fait exact mais vous avez présenté l'échangeur sur deux et un échangeur sur une, sur la RD 31 et un giratoire sur les deux autres, mais enfin de compte, dans tous ces cas, il va en falloir un autre, je ne sais pas si je suis clair.

ARTELIA 41'41

C'était une des remarques de l'atelier variantes avec les riverains on pouvait bien sûr ; la variante qui utilise d'abord l'existant est intéressante mais pas si elle est avec un échangeur. Il y a eu pas de remarques là-dessus et effectivement, on a souvent une variante qui est présentée à l'enquête publique suite à la concertation **qui à l'intérieur d'une apostrophe** d'ajustement aussi souvent qui dit bien finalement je prends un giratoire au nord, un coup de variante d'une telle couleur qui va bien et puis aussi d'une autre qui est différente. Des .....

Fin intervention 42'23

La parole est à la salle.

Oui bonjour, Alain CHALIER Saint-Berthevin : j'ai le projet de **marquer avec deux** finalités, en fait, avec la base rail/route et puis avec celle de contournement d'amélioration de la circulation certes. Donc concernant le premier accès, l'accès à la station rail/route, bien, il n'y avait pas d'autres possibilités d'accéder autre que ce chemin soit sur le bord de la rocade soit, il n'y avait pas d'autres possibilités d'y accéder ?

43'09

Réponse élu :

Non, il n'y a pas d'autres possibilités quand on regarde les contraintes d'aménagement de l'intérieur d'une base c'est-à-dire, Je ne sais pas si on a un plan.

Tout simplement parce que l'un des ..... de la base en fin de compte. Là on se raccorde sur **le ....Fm**, réseau ferré actuel, donc qui est déjà raccordé, on rentre à cet endroit là où tout le monde situe direction de Rennes. Rentre déjà ici des trains qui viennent entretenir la LGV qui sont sur la partie qui est conservée par la filiale d'Eiffage, OPERE, qui est ici sur cette partie-là, sur cette partie-là pardon et donc en fin de compte, les trains qui rentreront demain dans cette base de transbordement, ils rentrent là ..... et après c'est un problème d'accès et de circulation autour des trains qui peuvent fonctionner, de manœuvres des trains qui peuvent fonctionner et donc on ne peut rentrer dans une gare que sur l'une ou l'autre des extrémités et en aucun cas on peut se permettre un accès par exemple qui est ici temporaire aujourd'hui qui a été mis en place dans le cadre de la LGV qui serait en tourne à droite et en sortie à droite, et c'est pas forcément ça le problème c'est-à-dire qu'on ne peut pas gérer ici un flux d'arrivée de véhicules. On doit absolument pouvoir soit peser, soit contrôler tout ce que vous voulez. Faut les mettre absolument sur l'une ou l'autre extrémité de la base. Donc là si vous voulez bien, vous connaissez la topo ici par exemple, il n'y a pas de solution par exemple par ici, donc la seule solution possible c'est par ailleurs donc sur le réseau.



La deuxième question, c'est quoi ?

Non c'était la seule pour l'instant.

45'

La parole est à vous.

Le commencement des questions, ça peut-être des déclarations, ça peut-être des commentaires...

Je suis garant de la CNDP avec Madame EUSTACHE, je suis Marc LACOSTE. Faudrait rappeler que vous avez fait un beau dossier qui a été disponible dans les mairies et qu'il fait aussi foi pour la concertation et qu'il reprend tout avec beaucoup plus de détails évidemment et qui est très complet et qui présente également les avantages et les inconvénients de différentes variantes et comme vous avez bien bossé, profitez-en.

### **Intervention inaudible dû au micro qui était trop loin....**

Pour compléter, je ne voudrais pas monopoliser la parole, juste une petite remarque en dehors d'une largeur du plan du cadre de ce projet, je m'adresse plutôt au maire de Changé, je pense qu'il va y avoir une incidence assez forte si on veut aller à Changé par la nouvelle route. C'est juste une remarque.

Denis MOUCHEL

Oui, il a tout à fait raison, pour Changé, Changé n'est concerné que par l'extrême nord, de ce projet, c'est un impact très positif ce giratoire qui sera l'impact positif, cela concerne Les Landes. Aujourd'hui vous l'avez dit ici tout à l'heure, Les Landes sont souvent traversées par les véhicules qui sont en transit et qui profitent de ce passage pour rejoindre l'autoroute. Donc demain, avec les giratoires, le problème n'existera plus et les Landes vont retrouver leur tranquillité avec une branche qui permettra néanmoins d'y accéder. Ça, c'est le côté positif du giratoire. Le côté négatif, pour lequel il faudra être vigilant, c'est ce que vous avez évoqué, c'est le transit supplémentaire que cela occasionnera et ce bien évidemment ce sera un passage certes, facilité pour venir de Saint-Berthevin, pour venir de la route de Rennes, de la nationale de Rennes et rejoindre facultativement les zones d'activités de Laval agglomération en traversant Changé, donc il y a un transit supplémentaire qui nécessairement existera ; je pense qu'il faudra être vigilant justement avec des contraintes qui vont être dissuasives pour éviter qu'il y ait trop de personnes, pour éviter le pont de Pritz, qui choisissent la solution de facilité, la traversée de Changé.

47'43

Bonsoir,

Il a été évoqué par les premières réunions cela fait à peu près un an des contrôles en termes de pollution, qualité de l'air, niveau acoustiques, c'était encore à l'étude à l'époque. Il y avait eu une étude mais on attendait les résultats. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Réponse : ARTELIA

Effectivement, une campagne de mesures de bruit a été faite et de qualité de l'air également qui renseignait. Dans le dossier de concertation, il y a des éléments là-dessus, il me semble, il devrait y avoir des documents.

48'32

Bénédicte ? :

Le dossier de concertation en fait est disponible version papier en mairie parce que comme Madame EUSTACHE l'a précisé.....

Il est en deux parties. Vous avez une partie qui est en forme essentielle du document, du projet et un deuxième document qui propose toutes les expertises qui ont été menées sur le terrain : acoustique, pollution de l'air, le trafic qui a été mesuré et en fait .....

Tous les éléments précis et techniques sont sur cette deuxième partie définie très clairement

ARTELIA

La première étape de ces études-là devait créer une période initiale de la qualité de l'air avec les nuisances sonores qui sont aussi liées au trafic routier. Ensuite, on a des analyses multicritères qui tiennent compte de la proximité des variantes par rapport aux habitations qui permettent plus **difficilement** d'une variante à un autre par rapport selon le nombre de personnes impactées. Puis ensuite le processus continue vis-à-vis de la variante qui sera retenue, qui sera modélisée précisément, qui nous permet en fait d'aller mesurer des niveaux de bruit à chaque habitation et de voir si y a des évolutions, c'est très règlementaire, voire s'il y a des évolutions de nuisances et aussi, on peut avoir différents types d'aménagements qui sont prévus, des merlons de terre pour éviter le bruit, des écrans acoustiques que vous avez peut-être déjà vus sur certaines routes ou des isolations phoniques des maisons etc. etc. Là pour l'instant, on est au stade où l'on a la connaissance des nuisances sonores et comment elles se propagent sur le territoire vis-à-vis des routes actuelles. L'analyse multicritères qui compare les variantes entre elles, lesquelles seront les plus impactantes au niveau bruit et qualité de l'air et ensuite on ira plus loin sur la variante retenue.

Mme EUSTACHE

Là vous avez une étude. L'analyse multicritère est assez, assez complète, assez précise, je pense que ça vaut peut-être la peine que vous y consacriez un peu de temps. Ya des couleurs, quand c'est blanc, c'est égal, y a pas de modifications, de différences particulières donc on a les différentes variantes nord puis sud et la variante sans aménagements quand on est dans une bleu, on est dans une phase favorable et plus on avance dans une couleur foncée, plus y a des impacts. Mais bien sûr y a un certain nombre de critères différents, là c'est juste un des tableaux qui vous donnent vraiment l'ensemble qui est balayé dans le dossier. Donc, ça s'investit des éléments qui ont été donc réactivés au niveau de l'état initial et sur un moment qui est donné, physique, naturel, humain, sociologique. Il faut vraiment vous y pencher ce qui vous permettra de pouvoir après, avoir une idée sur les variantes qui vous semblent les plus pertinentes en toute connaissance de cause.

52'18

Bonjour, Jean-Yves CORMIER élu Changéen

Je ne sais pas si vous avez fait état de ..... le linéaire que ça représente ce barreau entre Raffray et la Croix de Thuré et quelle distance va gagner l'automobiliste qui aujourd'hui fait le tour par la RD 900 par ses giratoires et aussi la notion de coût, je pense que vous avez des notions de coût ? Est-ce qu'on peut avoir une fourchette de coût sans faire état des différences de scénarios ?.

52'48

Réponse :

Le coût a été indiqué suivant les différents scénarios et aujourd'hui on a une fourchette entre 10 et 15 millions

ARTELIA :

La longueur de l'aménagement, en fait, est d'environ 2 500 m de longueur d'aménagement et on réutilise 1 200 m de projet. Les variantes sont soit autour de 10 millions, il y a le sujet de l'échangeur qui rajoute 5 millions d'euros si on met en place un échangeur aux normes. Voilà un petit peu les ordres de grandeur des grands postes de dépenses sur les infrastructures de ce type-là, sont les points de raccordement avec les échangeurs avec un ouvrage au-dessus de la voirie. Ce genre de poste sont forts en dépense. La réalisation des plateformes et notamment on peut avoir des surcoûts quand on doit faire de gros décaissements en gros au sud de la variante qui va qui est plus longue d'ailleurs, elle doit aller jusqu'à Raffray. Elle coute plus cher parce que il y a plus de linéaire à faire et il y a énormément de mouvements de terre et tellement à faire sur cette variante qu'il va y avoir un léger plus. Il y a beaucoup de différence avec quand même l'échangeur.

**Enregistrement inaudible**

Le linéaire .....

On a 3 km.....

On serait plutôt sur 7 km

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

55'11

ARTELIA

Les chemins de randonnées qui traversent aujourd'hui la voie communale, ils sont identifiés dans les enjeux et s'il y a une voie nouvelle ils doivent être reconstituer. Après on sait que pour reconstituer un cheminement il y a plusieurs possibilités : cela peut être un passage souterrain, ça peut être une traversée à niveau. Toutes ont des avantages et des inconvénients mais ça fait bien partie des enjeux, donc des choses qui devront être traitées en fonction de la solution retenue.

On a identifié plusieurs points qui impactent la construction du projet. Au sud aussi, il y a des chemins de promenade et dans cette topographie qui est ici en fait il y a un sujet aussi dont les piétons, qui peut accepter plus de pente que le vélo ça c'est intéressant mais bon il y a le sujet avec ce rétablissement en bas et bien sûr le GR et les deux chemins, le chemin de la mine et le chemin de promenade plus au nord sont un vrai sujet. On en a fait au cours des ateliers de variantes. La question était de se poser est-ce que on fait rejoindre ces chemins-là, pour qu'il y ait qu'une traversée au lieu de trois pour sécuriser et bien signaler aux automobilistes qu'il y a un endroit où ça traverse, ça c'est des ajustements qui peuvent soumis encore à débat.

57'15

Riverains :

**Inaudible**

....., pour rejoindre Laval depuis l'autoroute, qui en arrange certains pour l'appel d'air suivant les scénarios avec le giratoire de la Croix de Thuré, un appel d'air implique dans le bourg de Changé qui aujourd'hui une file de véhicules dont on sait aujourd'hui avec tous les chiffres du CEREMA et les études, vous avez forcément une .....

Mme EUSTACHE :

Excusez-moi monsieur, cette réunion est enregistrée parce qu'il y a un verbatim et un compte rendu, je vais vous redonner le micro, ça sera plus simple après.

Ma question c'était de dire pourquoi ..... la base depuis l'autoroute assuré uniquement ....., faisant autrement ce qui permettrait si vous voulez de supprimer l'appel d'air entre la jonction du barreau de Raffray à aller à la croix de Thuré. Au niveau de la commune de Changé, faut savoir aujourd'hui à 10 700 véhicules jour dans son centre-ville quand on connaît les chiffres et toutes les analyses du CEREMA aujourd'hui. Le CEREMA dit que une route qui a un trafic de plus de 10 000 véhicules jour a une qualité de l'air fortement dégradée.

Quand j'ai vu le chiffre tout à l'heure, dans 2035 on peut imaginer que vous avez pris seule que la jonction RD 900 RD 900/RD31. Vous n'avez pas pris seule la RD 31. Aujourd'hui quand on vient de la RD 31 depuis Ernée pour tourner sur Changé aux heures de pointes, il est très difficile de traverser. Demain avec un giratoire, un certain nombre de véhicules qui viennent de la route d'Ernée bifurqueront sur Changé, donc de vives inquiétudes sur Changé, c'est pourquoi l'intérêt pour moi en tant que Changéen, c'est de faire que la jonction, la jonction rail/route et autoroute.

59'26

Réponse

Alors la première ....., on pourrait revoir c'est que si on déménage le tronçon nord, le tronçon sud il existe toujours c'est la voie communale, on risque que elle soit, ce tronçon non aménagé soit quand même pratiqué par un flux dans des conditions de sécurité qui seront à ce moment-là pas très bonnes et on y voit dans la variante où on me fait rien finalement le tronçon, la circulation sur cet axe, il augmente, et il augmente avec des perturbations fortes pour les riverains, l'environnement donc voilà. À ne rien faire, on n'améliore pas non plus forcément la situation.

Fin 1 00' 19''

ARTELIA

Il y a quand même des petits indices de sensibilité sur le trafic sur cette liaison. On a identifié par le modèle, c'est que vous avez remarqué peut-être bien sur les variantes, il y a une variante en bas qui n'a pas de giratoire, elle a juste une entrée, une sortie. Et quand je disais, du coup elle a moins de fonctionnalité que les autres. On a fait une simulation de trafic et on a un quart de véhicules en moins sur la liaison si on n'a pas cette qualité de connexion que pour la bleue et la violette si on fait que entrée et sortie. Je viens de dire qu'il y a des gens qui sont à Loiron ou Saint-Berthevin qui vont utiliser la liaison et qui si on ne fait pas ce tronçon sud y a 25 % de trafic en moins sur la route donc ça va dénaturer, déstructurer la raison d'être du projet mais pas que, la liaison plateforme échangeur. Donc c'est important aussi d'avoir ça en tête.

FIN 1 : 01' 36''

À plus longue échéance des terres agricoles dont vous parliez tout à l'heure, qui sont à l'intérieur de ces deux côtés de l'agglomération lavalloise à l'intérieur de cette ceinture, ne pensez-vous pas quelles vont vite ne plus être à vocation agricoles ? .....

Yannick BORDE :

Alors c'est pas trop le cas aujourd'hui, elles sont tenues par le passé d'un classement notamment sur la partie Saint-Berthevin, ça c'était le cas aussi sur la partie Changé. En 2AUE c'est-à-dire économique future, dans le cadre du SCOT qui avait quantifié les autres structures économiques, ces zones-là n'ont pas été retenues, parce qu'à l'époque, elles n'étaient pas fin 2013, il y avait la LGV qui était encore en

réalisation ..... Et puis il y avait aussi d'autres zones économiques par ailleurs notamment le parc grand ouest d'Argentré.

Donc elles sont remplacées, elles n'étaient pas dans le quota de zone économique future du SCOT par contre elles étaient zonées en économie et là le PLUi, il va être approuvé dans les prochains jours parce que il y a le résultat des communes qui délibèrent avant la fin du mois de décembre à la fin de l'année. Elle repart pour .....

Par contre, et bien souvent il a été prudent notamment quand on a été questionné par des propriétaires ou des exploitants. On sait aujourd'hui que autant franchir un ouvrage plus structurant quand il y a de l'habitat d'un côté ou de l'économie le franchir pour aller faire de l'habitat et de l'économie de l'autre côté c'est compliqué, autant l'intérieur d'une rocade par rapport à une agglomération, on sait très bien que ça a vocation malgré tout, à être organisé à terme, effectivement on a un peu de temps de toute façon par rapport au PLUi ce sera classé agricole.

1 :03'36''

Olivier RICHEFOU

À titre de comparaison, sur le groupement économique actuel de la commune de Laval, dans le futur PLUi, on conserve des terrains agricoles et/ou en zones naturelles à l'intérieur de la rocade. Donc là ça été urbanisé alors que la rocade est beaucoup plus ancienne.

Xavier DUBOURG

D'autres interventions, n'hésitez pas de nouvelles questions ?

Mme EUSTACHE

N'hésitez pas à interroger sur les variantes, essayez de vous faire expliquer les différences fondamentales pour vous faire une opinion là vous avez toutes les personnes qui sont en capacité de vous apporter tout de suite des réponses qui n'empêchera pas après si vous le souhaitez de regarder plus calmement dans le dossier, mais ça c'est déjà une première approche de repasser systématiquement les avantages et inconvénients des différentes variantes et les impacts que cela peut avoir tant sur les activités agricoles, qu'économiques ou les habitations.

1 : 05'03''

Intervenant :

Si on retient, si on revient sur son idée c'est-à-dire sur l'idée de faire l'aménagement ..... sur la partie nord, est-ce qu'on a l'idée un petit peu de l'impact qui vaut de la circulation c'est-à-dire qu'il y a eu un ..... qui donne le nombre de véhicules etc. Quel pourrait être l'incidence, je suppose en moins, du nombre de véhicules sur ce parcours là si on éliminait l'aménagement sud pour avoir une idée et ça voudrait dire que les véhicules qui resteraient, il ne resterait plus que des véhicules de type camions qui viendraient simplement aménager pour retirer des éléments de la base ; donc quel est l'impact que ça peut avoir ? Est-ce que l'étude a été faite ?

Xavier DUBOURG :

Ce que l'on sait aujourd'hui, c'est que on connaît les fluides actuels, 630 véhicules/jour. Donc 630 véhicules/jour c'est pas les riverains. Cela veut dire qu'il y a déjà un flux de transit. Et ce flux de transit, il va, même si on fait rien, il va avoir tendance à augmenter, puisque le trafic sur la RD 900, le bout de rocade, lui il augmente à terme, jusqu'à dépasser les 20 000 véhicules /jour qui vont lancer d'autres problèmes, donc cet itinéraire qui est un peu confidentiel devant vous, ne va voir que son trafic augmenter avec tous les avantages et tous les inconvénients qui sont notés dans le dossier sur la variante où on n'aménagera rien. Vous voyez bien qu'il y a beaucoup plus d'inconvénients que

d'avantages. C'est-à-dire, on fait rien mais il y a notamment ceux de la Lande, ceux qui habitent sur le chemin vont voir le trafic automobile augmenter sur une voirie qui est mal dimensionnée et ça pose un problème. Le tronçon sud, même si on ne l'aménage pas, une fois de plus, il existe. Le chemin communal, il existe, donc à partir du moment où il existe, le risque c'est qu'il soit de plus en plus utilisé même s'il n'est pas aménagé.

1 : 07' 38''

Riverains :

**Inaudible** le giratoire de Raffray ?

.....

Je voudrais justement voir sur la commune concernant le chemin de la Mine, alors je vois que la partie sud, on connecte avec un giratoire, la partie nord, du coup celle des Landes, avec la route, on connecte avec le giratoire, par contre j'ai peur que si on ne rectifie pas ce même genre d'infrastructure à cet endroit-là, on bloque une grande partie du trafic et qu'on renvoie ce trafic sur la partie du haut bourg appartenant à la commune du Genest et qui n'est pas du tout adapté en terme de trafic et après on traversera un peu plus bas. Je pense qu'il faudrait peut-être réfléchir à cet endroit-là et revoir la connexion du chemin de la Mine en la faisant arrivée .....

1 : 08'50''

Réponse ARTÉLIA :

Oui, c'est un point de vigilance important. Le fait d'avoir une voirie restructurée, bien la question administrative **à savoir**, c'est chaque accès va devoir être considéré et conçu de manière à sécuriser les flux et éviter qu'il y ait des comportements à risque en fait sur ces sujets là et c'est pour ça que, il faut réfléchir à éviter d'avoir des accès tous les 200 mètres, et d'essayer de mutualiser des accès. Il y a des notions de trafic qui vont nous permettre, aussi vous le rechercher, vous en trouverez le chiffre qui nous permet de distinguer effectivement si le nombre de véhicules du chemin de la Mine là physiquement vous trouvez deux habitations, il y a une grosse exploitation, y a tout un circuit qu'on a identifié et on a fait des comptages, donc on a des nombres de véhicules et c'est-à-dire que en fait, on l'a bien en tête et effectivement il faudra selon la variante retenue définir le bon aménagement pour éviter les risques, notamment si les personnes qui débouchent du chemin de la Mine veulent monter vers la RD 31, bien ils font vouloir franchir le flux. C'est une vraie question.

Xavier DUBOURG :

Est-ce que tout le monde a eu l'occasion de s'exprimer ?

Riverain :

Juste une petite remarque en dehors du projet, en attendant la réalisation du projet nous avons ..... du passage du Conseil départemental il y a quand même une aberration flagrante sur cette route, la route qui est très très large et qui vient d'être modifiée est limitée à 70 km/h et le reste les deux extrémités que j'emprunte une fois par semaine c'est 80 à l'heure, alors que c'est impossible de prendre le virage en haut de la côte à 80 à l'heure, c'est dangereux comme c'est pas possible et il y a quand même quelque chose à faire en attendant la réalisation du projet, à mon sens, il serait bien de nous éviter plus loin un 70 à l'heure.

Xavier DUBOURG

Je pense que c'est le bon interlocuteur qui n'est pas Monsieur le Président du Conseil départemental puisque c'est une voie communale, donc Messieurs les Maires est-ce que vous entendez cette remarque ..... ?

Voilà, j'ai l'impression que tout le monde a pu s'exprimer, peut-être que Madame, Monsieur les garants ?

Mme EUSTACHE

Oui, on va rester encore quelques minutes, si vous avez des interrogations sur les différents impacts et sur les travaux, alors pour en revenir à la dernière question, il est évident que de faire cet aménagement sur ce barreau de liaison, il va devoir recenser les accessibilités aux exploitations, aux habitations, aux activités mais c'est quelque chose qui sera pris en compte quelle que soit la variante. Maintenant que nous vous engageons vraiment, c'est de pouvoir questionner jusqu'au 10 janvier, regarder le dossier et déposer des observations pour que des réponses puissent vous être apportées et que dans le cadre de notre bilan, nous en fassions état. Tous ces éléments-là sont importants pour le Conseil départemental pour les mairies, pour aider à faire avancer ce dossier et les choix qui vont être fait après, donc saisissez-vous de cette opportunité de pouvoir vous exprimer sur le projet.

Xavier DUBOURG

Bien écoutez, merci pour votre participation et puis la suite de ces interventions peut se faire.....

Bonne soirée

1 :13'29''Fin des questions