

X Cossé-Le-Vivien
📍 Renazé RD771



RD771 – Cossé-le-Vivien/Renazé **Ateliers de concertation**

Proposition d'aménagement

Secteur Nord

3 et 4 octobre 2023

Secteur Sud

18 et 19 octobre 2023

1 Présentation des intervenants de l'atelier et mots d'accueil

2 À quoi sert la concertation ?

3 Retour sur les ateliers des 30 novembre et 1^{er} décembre 2022

4 Organisation de l'atelier

5 Présentation générale du projet d'aménagement

6 Choix du parti d'aménagement

7 Variantes d'aménagement proposées

8 Organisation des tables

9 A vous de jouer !

10 Synthèse et temps d'échanges

11 Prochaines étapes

12 Support – Secteur Nord

13 Retour de l'atelier du 3 octobre 2023-secteur Nord

14 Retour de l'atelier du 4 octobre 2023-secteur Nord

15 Ce qu'il faut retenir des ateliers du 3 et 4 octobre 2023- Secteur Nord

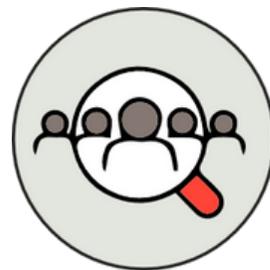
16 Support – Secteur Sud

17 Retour de l'atelier du 18 octobre 2023-secteur Sud

18 Retour de l'atelier du 19 octobre 2023-secteur Sud

19 Ce qu'il faut retenir des ateliers du 18 et 19 octobre 2023- Secteur Sud

1-Présentation des intervenants et mots d'accueil



1-L'organisation de notre réunion d'aujourd'hui

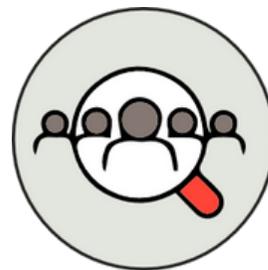


Objectif de l'atelier

- Informer/partager **sur les variantes étudiées**
- Offrir un temps d'échange et de discussion **sur les variantes**
- Amorcer et poursuivre un dialogue et une co-construction tout au long des différentes étapes

CD53 et SCE	5-10 min	Accueil et objectifs
SCE	20 min	Présentation du contexte de l'opération, des objectifs de la concertation et des ateliers /synthèse des ateliers « diagnostic » /présentation des partis d'aménagement et des variantes
CD53 et SCE	1 h	Travail en 3 tables (20 min /table) pour s'orienter vers le choix des variantes les plus pertinentes à retenir pour une analyse détaillée. Les participants tourneront sur chaque table,
Rapporteur du groupe	30 min	Restitution des réactions et compléments apportés puis conclusion.
CD53 et SCE	30 min	Conclusion collective et prochaines étapes.

2-A quoi sert la concertation ?



2-Objectif de la concertation

La concertation: permettre la co-construction du projet avec votre participation !

- Apporter une information objective complète, honnête et accessible sur le projet
- Favoriser l'expression et la participation du public dans ses questions
- S'assurer qu'il obtienne réponse à ses questions
- Veiller au respect de chacun

Ce soir vous pourrez donner votre avis sur :

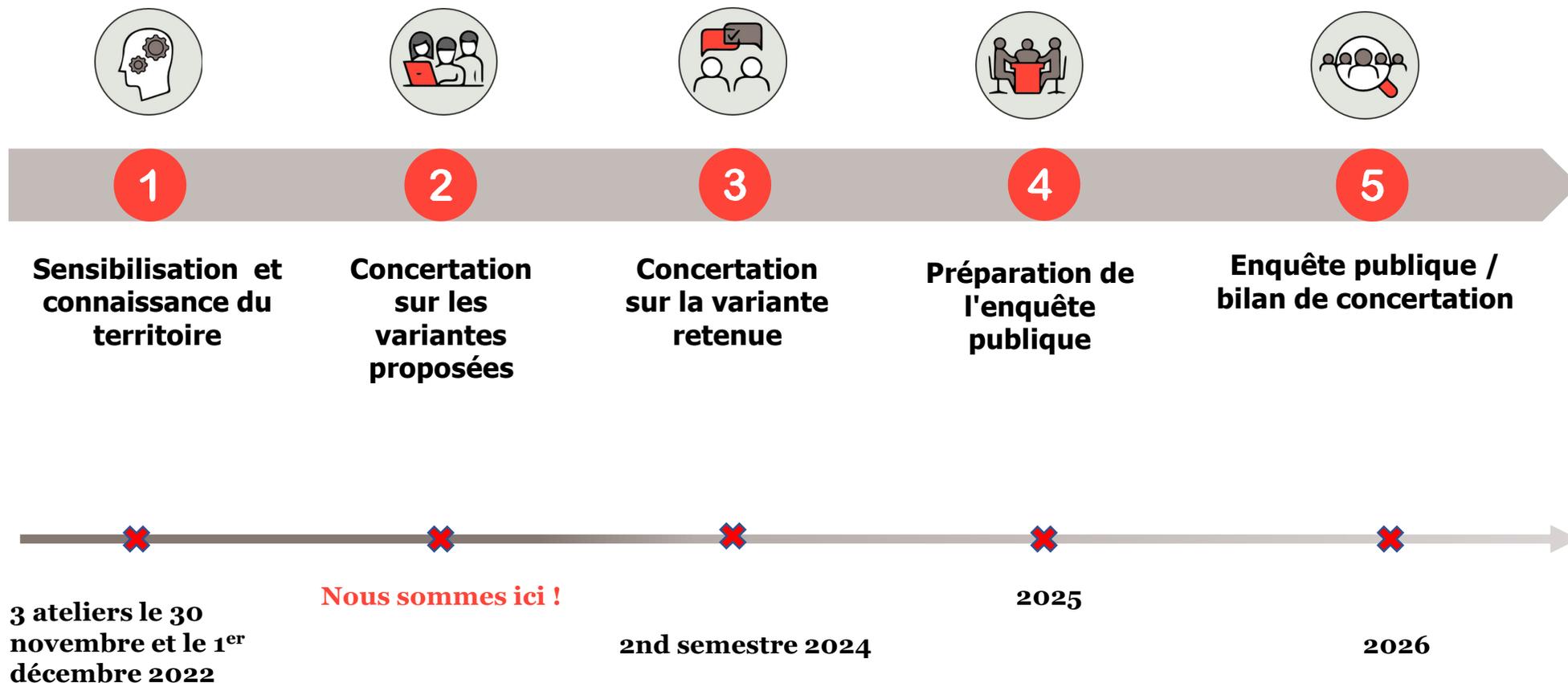
- Les 3 partis d'aménagement et ses variantes
- Les impacts de chaque variante sur les enjeux agricoles, socio-économiques, environnementaux



Les plus de la concertation :

- *Position neutre de médiateur*
- *Faciliter, reformuler au besoin, être attentif à l'expression dans sa diversité, vous accompagner dans la restitution du débat*

2-Les grandes étapes du processus de concertation



2-Focus : Retour sur la concertation « Connaissance du territoire »

3 séances ont été programmées à l'automne 2022 :

- Atelier « enjeux socio-économiques » le 30 novembre

34 personnes

- Atelier secteur nord « cadre de vie, enjeux environnementaux et agricoles » le 30 novembre

21 personnes

- Atelier secteur sud « cadre de vie, enjeux environnementaux et agricoles » le 1 décembre

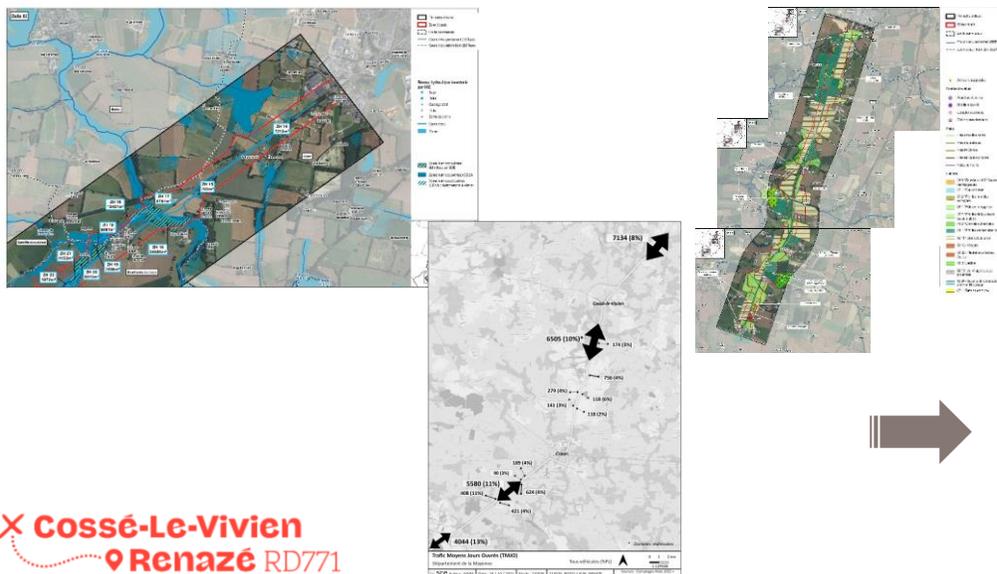
19 personnes



Échanges et partage sur table en petits groupes autour de plans thématiques.



Réunion publique 9 février 2023 à Craon : une centaine de personnes



3-Que retenir des premiers ateliers ?

La première étape de concertation : Que retenir de l'expression des participants ?



Sécurité

Problématique de quelques carrefours dangereux à sécuriser et une demande de la réduction de la vitesse. Globalement, ce tronçon est considéré en très bon état.



Sol/flore/faune/zone humide

La présence d'espèces locales flore/faune et de nombreuses zones humides à préserver. Volonté de préserver des arbres existants et de replanter des haies. L'importance de certains enjeux : l'imperméabilisation, le fonctionnement hydraulique et l'urgence climatique.



Cadre de vie

Cadre de vie des riverains à préserver : maintien des masques végétaux, prise en compte des nuisances acoustiques et des impacts déblais remblai sur le paysage.



Mobilités

La demande forte d'étudier les mobilités douces, possibilité de plateforme de covoiturage. Proposition : développer les transports publics.



Economie

Une économie agricole reconnue : une dynamique à préserver.

La première étape de concertation : Que retenir de l'expression des participants ?

Sécurité

Problématique de plusieurs carrefours dangereux à sécuriser, présence de véhicules agricoles sur la voie à limiter ou leur permettre une meilleure intégration.

Sol/flore/faune/zone humide

La présence d'espèces locales flore/faune et de nombreuses zones humides à préserver. La présence de nombreux plans d'eau, volonté de préserver des arbres existants et de replanter des haies. L'importance des enjeux : l'imperméabilisation, le fonctionnement hydraulique et l'urgence climatique.

Cadre de vie

Cadre de vie des riverains à préserver (maintien des masques végétaux, prise en compte des nuisances acoustiques et des impacts déblais remblai sur le paysage).

Mobilités

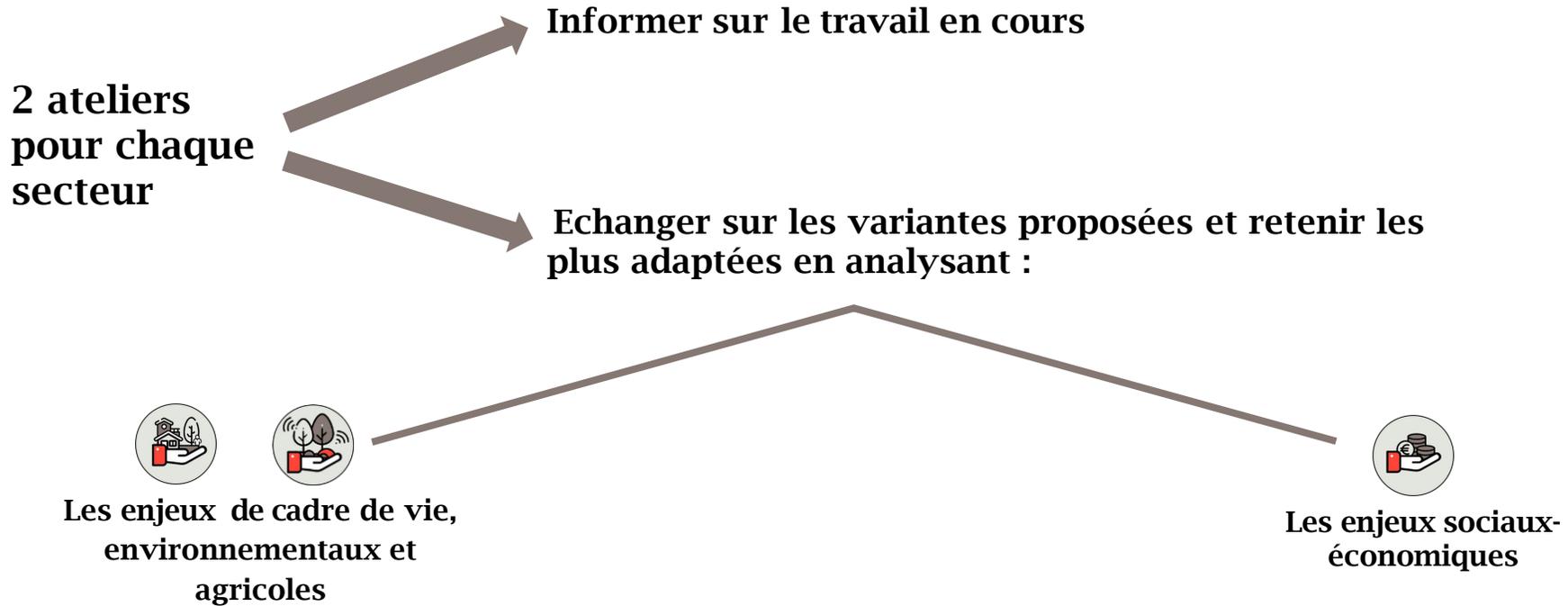
Demande forte d'étudier les mobilités douces, possibilité de plateforme de covoiturage, proposition de développer les transports publics. Demande : faciliter l'accès à la voie verte existante.

Economie

Une économie agricole reconnue : une dynamique à préserver.

4-Organisation des ateliers de 2023

4-Focus : Concertation sur les variantes proposées



5-Présentation du projet d'aménagement de la RD771

5-Contexte : intégrer un projet routier global

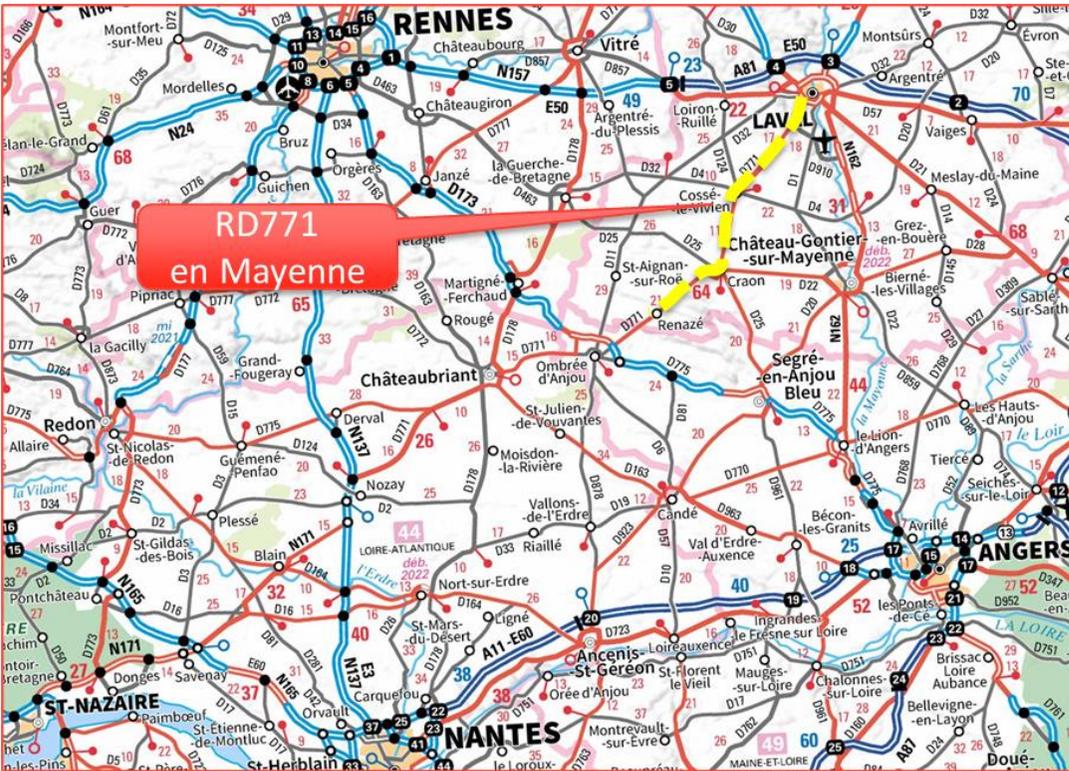
1 A l'échelle départementale via le plan routier départemental de 2022-2028

Sécuriser l'axe et fluidifier le trafic entre Cossé-le-Vivien et Renazé dans la continuité des aménagements déjà réalisés sur l'itinéraire RD771.

2 A l'échelle régionale en cohérence avec les opérations des départements voisins

Promouvoir les échanges économiques entre la Mayenne et Nantes/Saint-Nazaire.

3 En cohérence avec le Plan de mobilité simplifié et le Schéma directeur des mobilités actives du Pays de Craon



L'étude d'opportunité a permis de :

2019 →

- Démontrer la pertinence de l'opération au regard de son intérêt économique, du besoin en mobilité et de sa faisabilité;
- Retenir les secteurs à aménager sur l'itinéraire Laval - Renazé

5-Rappel des enjeux identifiés lors des études d'opportunité (2019)



Sécurité

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



Fluidité de trafic

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



Accessibilité

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

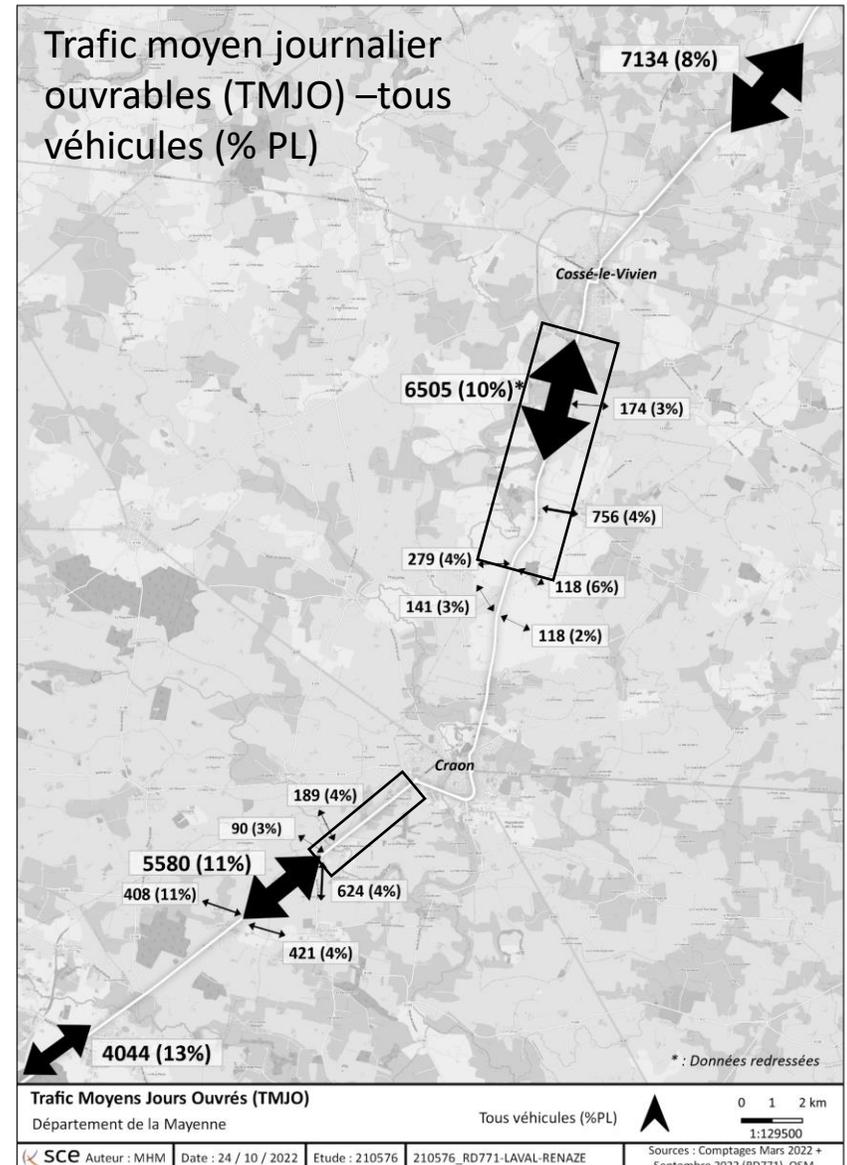


Développement économique

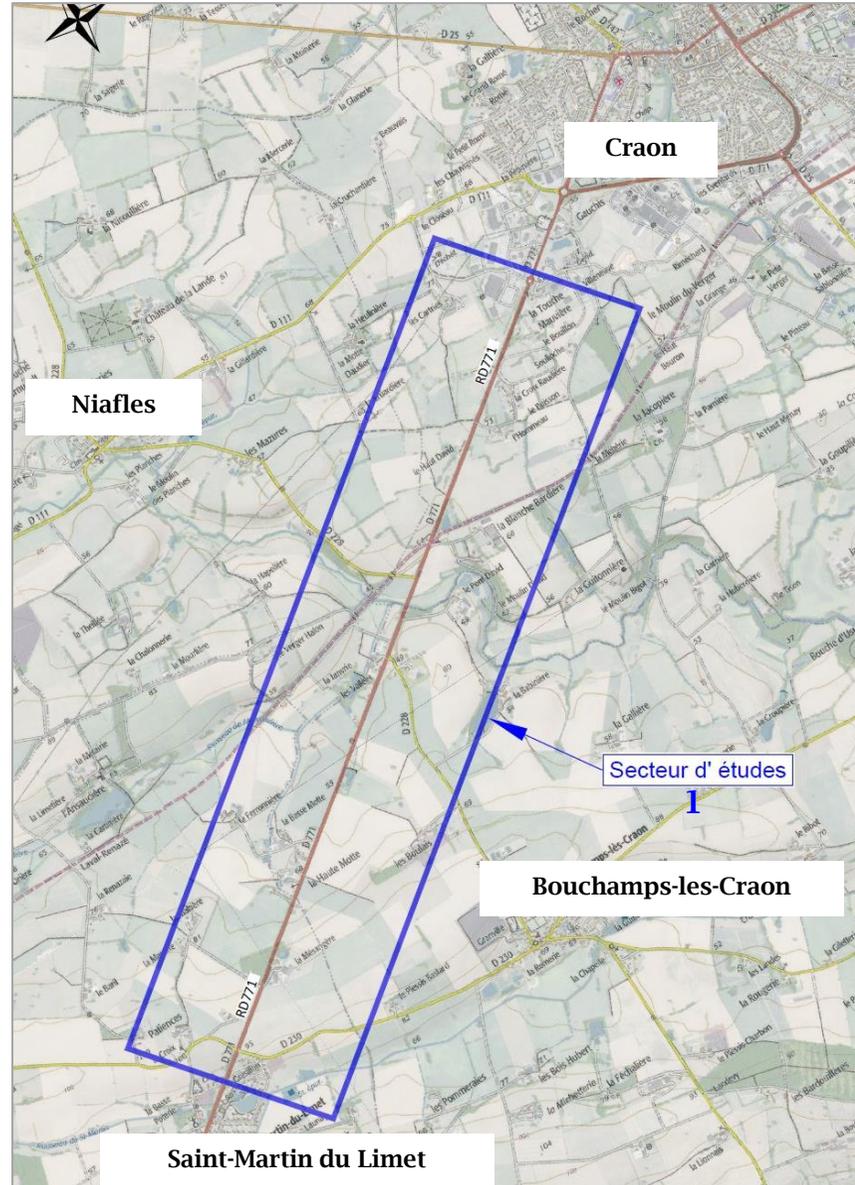
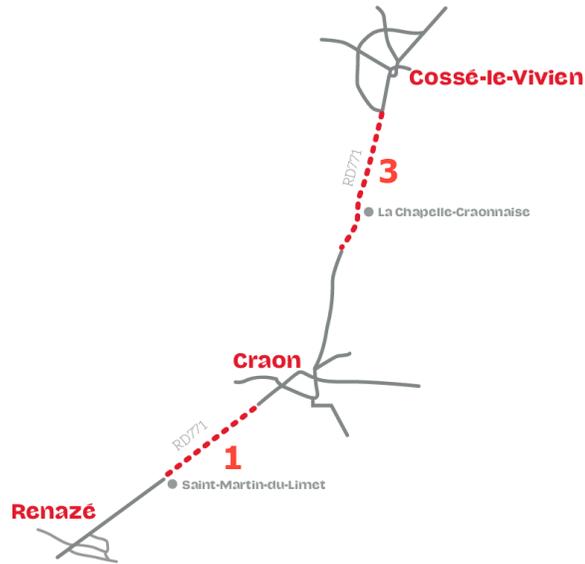
- Liaison Laval / Saint-Nazaire
- Axe économique régional structurant
- Développement local voire désenclavement à l'échelle régionale
- Valorisation et développement du tourisme de passage

5-Rappel du trafic

- **7 100 véhicules** sur la RD771 Nord de Cossé le Vivien
- **6 500 véhicules** sur la RD771 au sud de Cossé-le-Vivien
- **5 600 véhicules** sur la RD771 au sud de Craon
- Sur les voies interceptées par la RD771, le trafic est faible (<500 véhicules/jours), avec 620 v/j pour la route de Bouchamps-les-Craon (RD228) et 750 v/j pour la route de la Chapelle Craonnaise (RD286).
- **Le trafic poids lourds représente 11%** du trafic total de la RD771 nord (environ 570 PL)
- Le trafic augmente en moyenne de 1% par an depuis 2012



5-Périmètre d'étude du secteur Sud



6-Choix d'un parti d'aménagement

6-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

6-PA1 : sécurisation de l'axe



- **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**

6-PA2 : Créneaux de dépassement en 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**
- **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**

6-PA3 : Créneaux de dépassement en 2x2 voies



- **Créneaux à 2x2 voies avec séparateur central – vitesse limitée à 110 km/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**

7-Variantes d'aménagement proposées

7-Partis d'aménagement et variantes proposées

Secteur Nord



PA1 Sécurisation de l'axe

1a : sécurisation de l'axe

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

PA2 Créneaux de dépassement en 2+1 voies

2a : Créneaux en 2+1 voies

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

PA3 Créneaux de dépassement en 2x2 voies

3a : Créneaux à 2x2 voies

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

7-Partis d'aménagement et variantes proposées

Secteur Sud



PA1 Sécurisation de l'axe

1a : sécurisation de l'axe

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

PA2 Créneaux de dépassement en 2+1 voies

2a : Créneaux en 2+1 voies

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

PA3 Créneaux de dépassement en 2x2 voies

3a : Créneaux à 2x2 voies

8-Organisation des tables

8-Organisation des tables



Objectif de l'atelier

- Informer/partager **sur les variantes étudiées**
- Offrir un temps d'échange et de discussion **sur les variantes**
- Amorcer et poursuivre un dialogue et une co-construction tout au long des différentes étapes



Organisation

- Organisation en 3 groupes réparties sur 3 tables
- Étude d'une famille de variantes par table
- Chaque groupe passera 20 min sur chaque table
- Synthèse réalisée par une mémoire de table dans chaque groupe

Quelle variante adaptée à mon territoire?

Table n°
Variante :

Explication du travail sur table

	Impact Zone Humide	Impact EBC	Impact zone agricole	Impact haie et boisement	Impact sur la fonctionnalité	Impact sur les temps de parcours	Impact sur la sécurité	Impact sur le confort	Impact sur le coût
PA1 XX	XX ha	/	XX ha	Haie : XX m/l Boisement : XX ha	XX	XX	XX	XX	XX
PA2 XX	XX ha	/	XX ha	Haie : : XX m/l Boisement : Xx ha	XX	XX	XX	XX	XX

Points forts +	Points faibles -	Propositions	Avis (favorable, défavorable, sous réserve de modification, pas d'avis)			
PA1 XX						
-	-	-	Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
			XXX	XXX	XXXX	XX
PA2 XX						
			Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
			XXX	XXXXXX	XXXX	XX

Le rôle du rapporteur

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

9-A vous de jouer !

10-Synthèse et temps d'échange

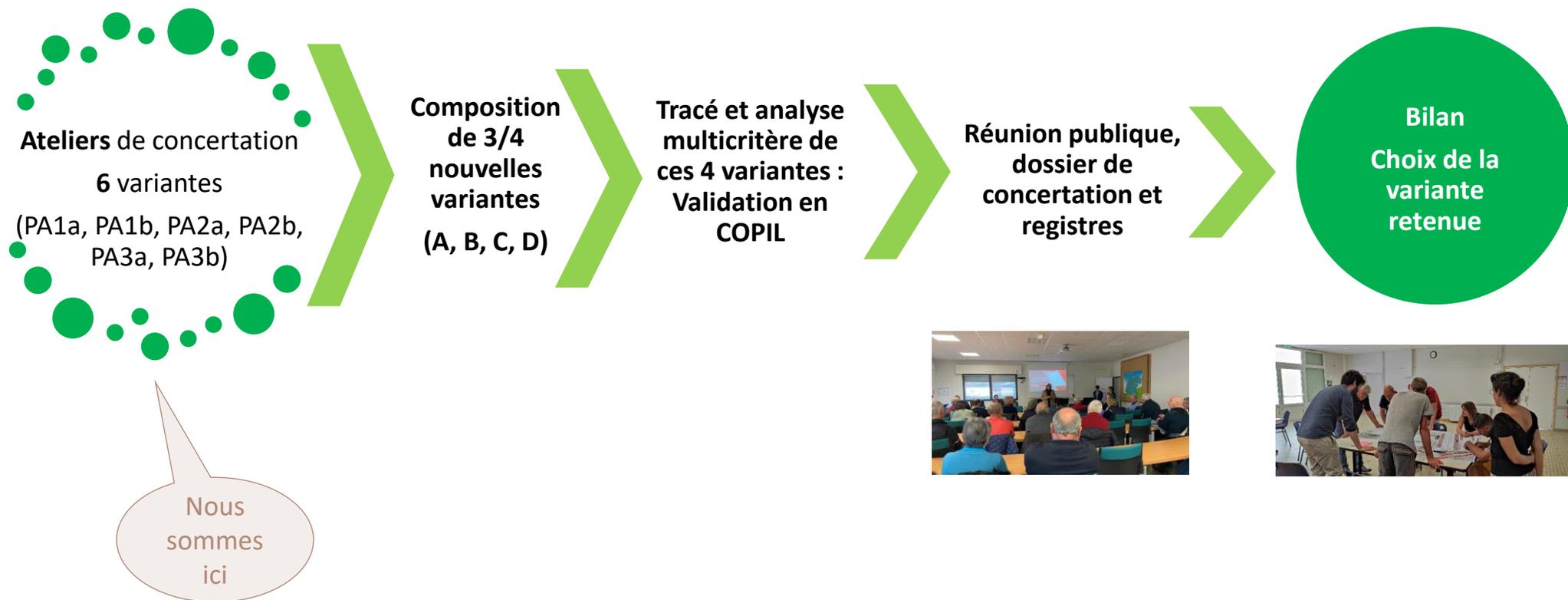
11-Prochaine étape de concertation et planning

11-Solution retenue : processus de choix Secteur Nord

Octobre 2023

Printemps 2024

Automne 2024

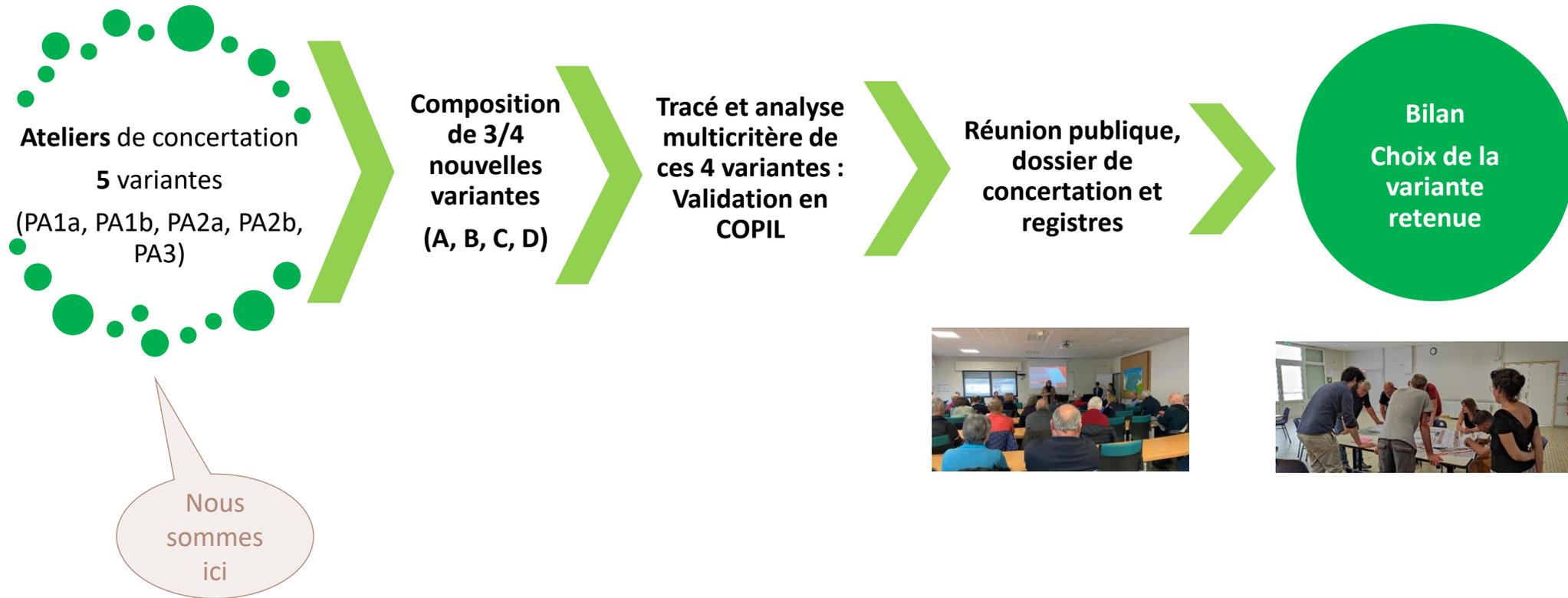


11-Solution retenue : processus de choix Secteur Sud

Octobre 2023

Printemps 2024

Automne 2024



12-Support - Secteur Nord



- Nouveau giratoire Brancherie nord
- Aménagement carrefour Le Clos
- Regroupement de 2 accès riverains
- Regroupement de 4 carrefours
- Prolongement voie parallèle
- Nouveau Tourne-à-gauche route de Cosmes
- Regroupement de 3 accès riverains
- Regroupement de 2 carrefours
- Création voies désenclavement



- Nouveau giratoire **Brancherie sud**
- Aménagement carrefour Le Clos
- Regroupement de 2 accès riverains
- Regroupement de **3 carrefours**
- Prolongement voie parallèle
- **Aménagement carrefour des Remises : Tourne-à-droite seulement**
- Nouveau Tourne-à-gauche route de Cosmes
- Regroupement de **5 accès riverains**
- Regroupement de 2 carrefours
- Création voies désenclavement



Quelle variante adaptée à mon territoire-Secteur Nord ?

Table n°
Variante :

Carte disponible en support sur table

	Impact Zone Humide	Impact EBC	Impact zone agricole	Impact haie et boisement	Impact sur la fonctionnalité	Impact sur les temps de parcours	Impact sur la sécurité	Impact sur le confort	Impact sur le coût
PA1a - sécurisation de l'axe	0,97 ha	/	6,49 ha	Haie : 1137,5 m/l Boisement : 0,37 ha	Voie verte, voie mixte et voie de desserte complémentaires	Légèrement dégradé par le giratoire	Dépassements Carrefours et regroupements d'accès 60% modes actifs hors RD	Bon niveau de service	Modéré
PA1b - sécurisation de l'axe avec des variantes au niveau des carrefours	0,57 ha	/	8,72 ha	Haie : 1578,34 m/l Boisement : 0,37 ha	Voie verte, voie mixte et voie de desserte complémentaires Carrefour des Remises en Tourne-à-droite	Légèrement dégradé par le giratoire Localement augmenté par la modification du carrefour des Remises	Dépassements Carrefours et regroupements d'accès 75% modes actifs hors RD	Bon niveau de service	Modéré

Points forts (+)	Points faibles (-)	Propositions	Avis			
PA1a Sécurisation de l'axe						
-moins de			Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
PA1b Sécurisation de l'axe avec des variantes au niveau des carrefours						
			Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis

Le rôle du rapporteur

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

Quelle variante adaptée à mon territoire-Secteur Nord ?

Table n°
Variante :

Carte disponible en support sur table

	Impact Zone Humide	Impact EBC	Impact zone agricole	Impact haie et boisement	Impact sur la fonctionnalité	Impact sur les temps de parcours	Impact sur la sécurité	Impact sur le confort	Impact sur le coût
PA2a - Créneaux en 2+1 voies	1,22 ha	/	7,64 ha	Haie : 1503,24 m/l Boisement : 0,37 ha	Voie verte, voie mixte et voie de desserte complémentaires Perte d'offre en dépassement selon sens créneau	Légèrement dégradé par le giratoire	Dépassements sécurisés sur créneaux Carrefours et regroupements d'accès 60% modes actifs hors RD	Niveau de service amélioré	Plutôt élevé
PA2b - Créneaux en 2+1 voies avec des variantes au niveau des carrefours	0,72 ha	/	9,91 ha	Haie : 2589,82 m/l Boisement : 0,1 ha	Voie verte, voie mixte et voie de desserte complémentaires Augmentation de l'offre en dépassement selon sens créneau Carrefour des Remises en Tourne-à-droite	Légèrement dégradé par le giratoire Localement augmenté par la modification du carrefour des Remises	Dépassements sécurisés sur créneaux Carrefours et regroupements d'accès 75% modes actifs hors RD	Niveau de service amélioré	Plutôt élevé

Points forts (+)	Points faibles (-)	Propositions	Avis			
PA2a Créneaux en 2+1 voies						
			Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
PA2b Créneaux en 2+1 voies avec des variantes au niveau des carrefours						
			Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis

Le rôle du rapporteur

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

PA 3a - Créneaux 2x2 voies



PA 3b - Créneaux 2x2 voies



- Créneau double sens (2250m)
- Nouveau giratoire Brancherie nord
- Dénivellation carrefour Le Clos
- Regroupement de 2 accès riverains
- Regroupement de 4 carrefours
- Prolongement voie parallèle
- Créneau sens Renazé>Laval (1400m)
- Créneau sens Laval>Renazé (1100m)
- Nouveau Tourne-à-gauche carrefour des Remises
- Nouveau Tourne-à-gauche route de Cosmes
- Regroupement de 5 accès riverains
- Regroupement de 2 carrefours
- Création voies désenclavement

- Créneau sens Laval>Renazé (900m)
- Créneau sens Renazé>Laval (1350m)
- Nouveau giratoire Brancherie sud
- Nouveau Tourne-à-gauche carrefour Le Clos
- Regroupement de 2 accès riverains
- Regroupement de 3 carrefours
- Prolongement voie parallèle
- Créneau double sens (2500m)
- Nouveau Tourne-à-gauche carrefour des Remises
- Dénivellation carrefour route de Cosmes
- Regroupement de 5 accès riverains
- Regroupement de 2 carrefours
- Création voies désenclavement
- Nouvel ouvrage hydraulique ruisseau Bois Ragot



Quelle variante adaptée à mon territoire-Secteur Nord ?

Table n°

Variante :

Carte disponible en support sur table

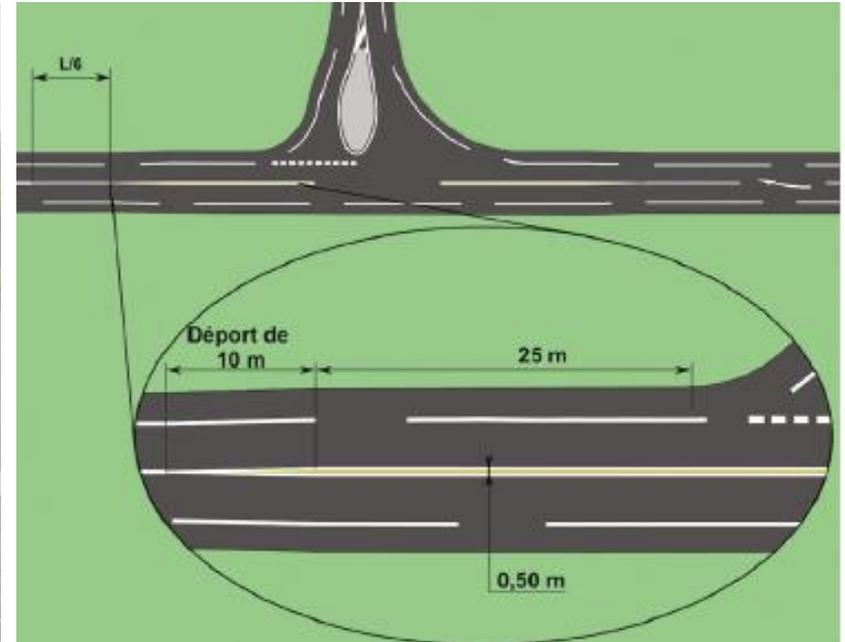
	Impact Zone Humide	Impact EBC	Impact zone agricole	Impact haie et boisement	Impact sur la fonctionnalité	Impact sur les temps de parcours	Impact sur la sécurité	Impact sur le confort	Impact sur le coût
PA3a - Créneaux de dépassement en 2x2 voies	1,66 ha	/	11,70 ha	Haie : 3654,87 m/l Boisement : 0,43 ha	Voie verte, voie mixte et voie de desserte complémentaires Augmentation de l'offre en dépassement selon sens créneau	Amélioré malgré le giratoire Dégradé en desserte locale (Le Clos<->Craon)	Dépassements sécurisés sur créneaux Carrefours et regroupements d'accès 75% modes actifs hors RD	Très bon niveau de service	Le plus élevé
PA3b - Créneaux à 2x2 voies avec des variantes au niveau des carrefours	2,32 ha	/	13,73 ha	Haie : 3068,57 m/l Boisement : 0,48 ha	Voie verte, voie mixte et voie de desserte complémentaires Augmentation de l'offre en dépassement selon sens créneau	Amélioré pour le transit Maintenu en desserte locale	Dépassements sécurisés sur créneaux Carrefours et regroupements d'accès 80% modes actifs hors RD	Très bon niveau de service	Le plus élevé

Points forts (+)	Points faibles (-)	Propositions	Avis			
P3a Créneaux de dépassement en 2x2 voies						
			Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
PA3b Créneaux de dépassement en 2x2 voies avec des variantes au niveau des carrefours						
			Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis

Le rôle du rapporteur

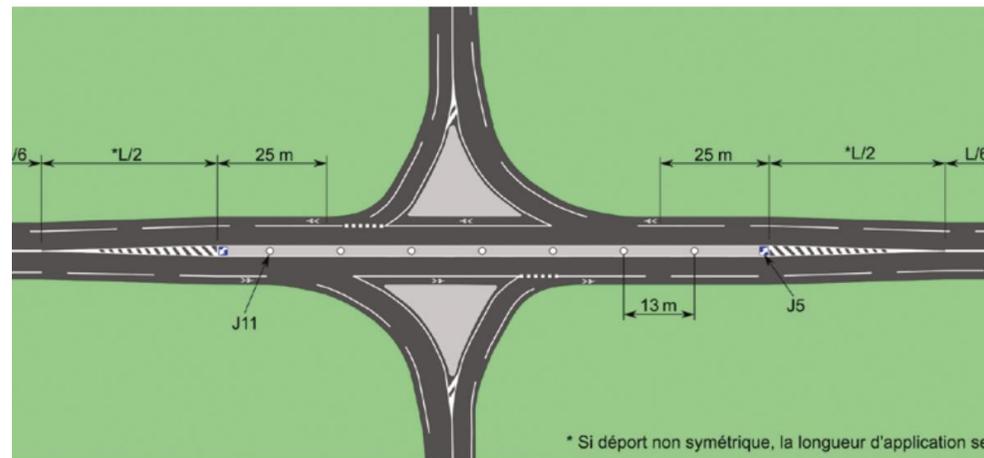
Le rapporteur note vos remarques, questions, points de consensus ou divergences. Il les restitue en quelques minutes lors du temps de synthèse en plénière.

Aménagement de carrefour



Section Nord

Carrefour tourne à droite



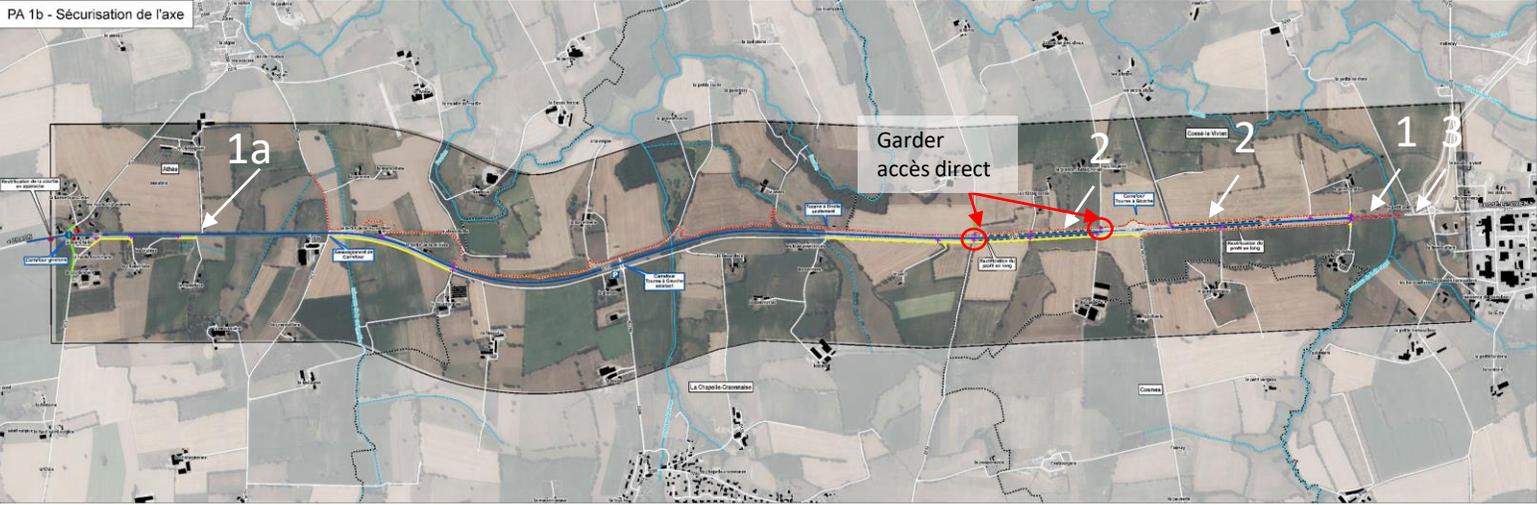
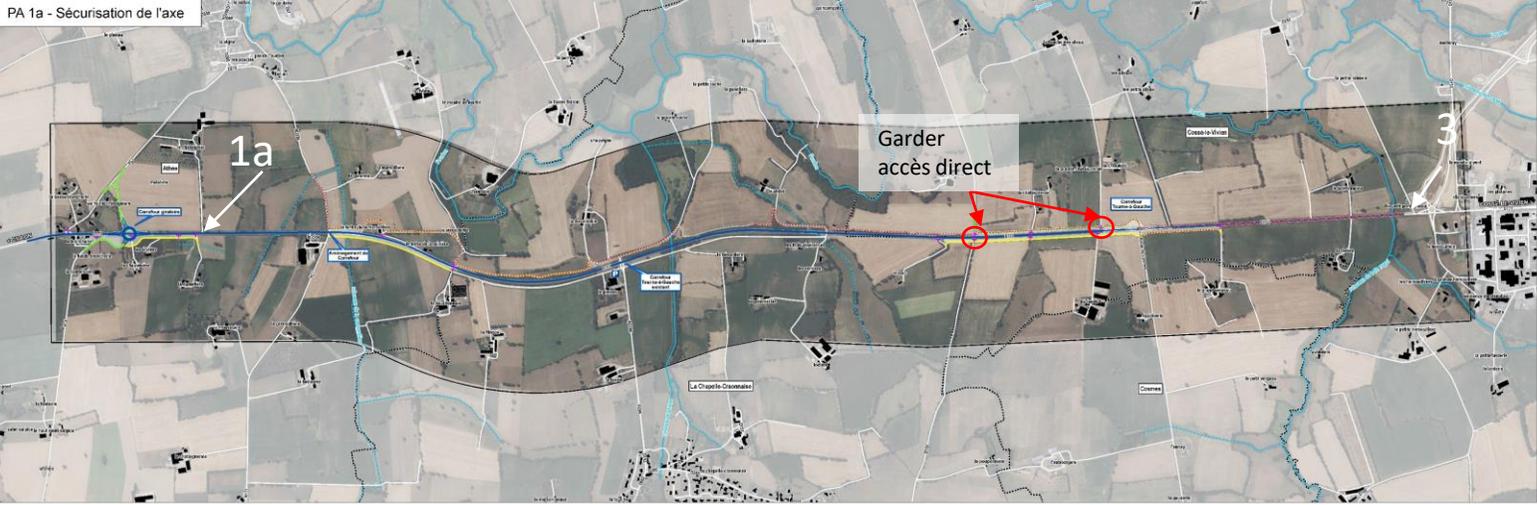
Section Nord

Carrefour tourne à gauche



13-Retours de l'atelier du 3 octobre 2023- Secteur Nord

Secteur Nord-Variantes PA1 -CR ateliers Sécurisation de l'axe



Département de la Mayenne
 RD 771 LAVAL - Renazé
 Aménagement de créniaux de dépassement

CSCE | 1000-1000 | 1000-1000 | 1000-1000 | 1000-1000 | 1000-1000

Quelle variante adaptée à mon territoire-Secteur Nord ?

Table n°1 du 03/10/2023

Variante : PA1a

Carte disponible en support sur table

Points forts (+)		Points faibles (-)		Propositions		Avis			
PA1a Sécurisation de l'axe									
-moins de variation de vitesse en restant limitée à 90Km/h -Baisse de la vitesse à proximité de la Brancherie -giratoire mieux pensé		-Rocade de Cossé-Le-Vivien n'est pas sécurisante du giratoire de Meral vers le giratoire de la route de Craon -modes doux pas suffisamment sécurisés -difficulté d'accéder en toute sécurité pour l'habitation en amont du futur giratoire de la Brancherie -difficulté accès site de la Hersouillère vers site de la Rivière -Attention au hameau suivant du bois Jouan -Fermeture de carrefours non dangereux aujourd'hui (le Boiselar, la grande châtaigneraie, la lande)= augmentation des distances pour les sorties en tracteurs (PB embouteillages) -Voie mixte différente (emprise de 4,5 m) d'1 piste cyclable		-Mettre tout ce budget dans le réseau ferré 1a: (sur la carte): suppression accès direct sur la rd771 (aménagement foncier, moins d'engins agricoles sur routes) -piste cyclable au sud de la rd771 -sécuriser arrêt de car Brancherie du carrefour de la Chapelle -Faire un tournant à gauche pour sécuriser le carrefour le Clos (Athée/Denazé) -Faire une piste cyclable sécurisée -Utilité d'une voie dédiée aux vélos -Site de la petite Hersouillère et la rivière à raccorder sécurisé ainsi que les accès aux parcelles le petit pont randou -Supprimer le stop au niveau la grande châtaigneraie, la lande et mettre un cédez le passage -3 (sur la carte) : desserte à prolonger jusqu'au giratoire de Cossé. Sud Rocade de cossé en liaison avec la route des Hersouillère		Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
						x			

Le rôle du rapporteur

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

Quelle variante adaptée à mon territoire-Secteur Nord ?

Table n°1 du 03/10/2023

Variante : PA1a

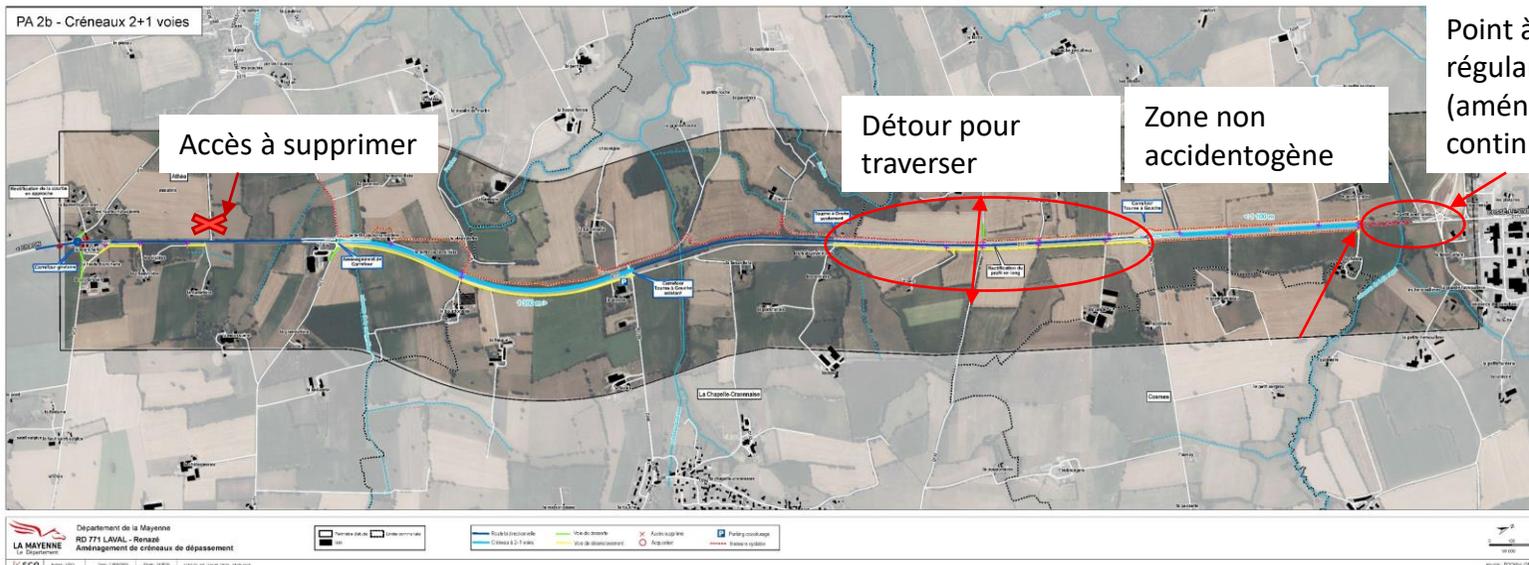
Points forts (+)	Points faibles (-)	Propositions	Avis			
PA1b Sécurisation de l'axe avec des variantes au niveau des carrefours						
-moins de variation de vitesse en restant limitée à 90Km/h	-giratoire Brancherie impacte des habitations et trop compliqué et petit pour être fonctionnel+bruyant pour le voisinage -giratoire Brancherie impensable -Attention au hameau suivant du bois Jouan -Fermeture de carrefours non dangereux aujourd'hui (le Boiselar, la grande châtaigneraie, la lande)= augmentation des distances pour les sorties en tracteurs (PB embouteillages) -Voie mixte différente (emprise de 4,5 m) d'1 piste cyclable	-Mettre tout ce budget dans le réseau ferré 1a: (sur la carte): suppression accès direct sur la rd771 (aménagement foncier, moins d'engins agricoles sur routes) -Piste cyclable au sud de la rd771 -Sécuriser arrêt de car Brancherie du carrefour de la Chapelle -Faire un tournant à gauche pour sécuriser le carrefour le Clos (Athée/Denazé) -Faire une piste cyclable sécurisée 1 (sur la carte) aménagement à prolonger ou laisser la possibilité de traverser -Utilité d'une voie dédiée aux vélos -Site de la petite Hersouillère et la rivière à raccorder sécurisé ainsi que les accès aux parcelles le petit pont randou -2 (sur la carte): réduire la zone de dépassement (ligne blanche) sur les zones en montée pour éviter écrêtement -Supprimer le stop au niveau la grande châtaigneraie, la lande et mettre un cédez le passage -3 (sur la carte) : desserte à prolonger jusqu'au giratoire de Cossé. Sud Rode de Cossé en liaison avec la route des Hersouillère	Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
				x		

Le rôle du rapporteur

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



Table 2 du 3/10/2023



Quelle variante adaptée à mon territoire-Secteur Nord ?

Table n°2 du 03/10/2023
Variantes : PA2a/PA2b

Carte disponible en support sur table

Points forts (+)	Points faibles (-)	Propositions	Avis			
PA2a Créneaux en 2+1 voies						
- le giratoire est plus sécurisant pour la Brancherie	- Trop d'impact sur les haies et zones humides - Impact sonore désastreux - Le giratoire au Nord va isoler les habitants et la faune. Les habitants vont être entourés de route, - Carrefour dangereux à traverser Athée/Denazé lieu-dit « le Clos »	- Propositions de mettre uniquement une limitation de vitesse dans la Brancherie ou de mettre un feu radar intelligent qui passe au vert en fonction de la vitesse des voitures	Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
				X pourquoi rouler à 110 km alors que les limites de la planète nous obligent à réduire notre impact Aucun gain de temps		
PA2b Créneaux en 2+1 voies avec des variantes au niveau des carrefours						
- Utilisation de la voie qui appartient à l'Etat - Judicieux de mettre le créneau dans la courbe	giratoire de la Brancherie peu judicieux vu le nombre d'habitations rénovées Trop d'impact sur les maisons Trop d'impact sur les haies et zones humides Impact sonores désastreux Pas de liaison entre le giratoire de la rocade et la rivière	Maintenir la liaison agricole entre la petite Hersouillère et la rivière	Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
				X aucun gain de temps		

Le rôle du rapporteur

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

Quelle variante adaptée à mon territoire-Secteur Nord ?

Table n°3 du 03/10/2023

Variante : P3a

Carte disponible en support sur table

Points forts (+)	Points faibles (-)	Propositions	Avis			
P3a Créneaux de dépassement en 2x2 voies						
2x2 voies sur les 6 km	<p>giratoire de la Brancherie ne se justifie pas</p> <p>Manque chemin de desserte au lieu-dit « le clos » vers Craon (côté Est)</p> <p>Trop d'impact environnemental</p> <p>Entre Craon et la Brancherie risque d'un problème pour le hameau du bois Jouan (12 logements)</p> <p>Empreinte foncière zone humide</p> <p>Casser ce qui est déjà été fait</p> <p>Goulot d'étranglement à Craon</p>	<p>Tourne à gauche préférable au Clos</p> <p>Réinterroger d'autres mobilités plus alternatives pour limiter le trafic. Par exemple explorer la réutilisation de la voie verte en voie collective (ferré – bus électrique - mobilité collective)</p> <p>Desserte à prolonger jusqu'au giratoire sud rocade de Cossé en liaison avec la route des Hersouillère pour tous les projets</p>	Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
				<p>Quelle est la prise en compte du cadre de vie des riverains</p> <p>Allongement de parcours déplacement</p> <p>Nuisances sonores renforcés</p> <p>Artificialisation des terres</p> <p>Que laissons-nous à nos enfants ?</p> <p>Pourquoi des routes à 110 km/h alors que l'essence est à 2€ le litre?</p> <p>Quelles sont les réserves foncières pour ce projet</p>		

Quelle variante adaptée à mon territoire-Secteur Nord ?

Table n°3 du 03/10/2023

Variante : P3b

Carte disponible en support sur table

Points forts (+)	Points faibles (-)	Propositions	Avis			
PA3b Créneaux de dépassement en 2x2 voies avec des variantes au niveau des carrefours						
	<p>La sécurité pour traverser le carrefour Athée/Dénazé (lieu-dit le clos)</p> <p>Carrefour du Clos</p> <p>Trop d'impact foncier et environnemental</p> <p>Entre Craon et la Brancherie risque d'un problème pour le hameau du Bois Jouan (12 logements)</p> <p>Empreinte foncière – zone humide</p> <p>Casser ce qui a déjà été fait</p>	<p>Possibilité d'un giratoire au Clos</p>	Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
				<p>Avez-vous bien compris ce que nous avons eu l'occasion de vous envoyer par écrit</p> <p>Où est la compensation environnementale et rurale (coupure entre riverains)</p> <p>Projet d'un autre temps!!!!</p> <p>Projet anachronique de l'époque où le concorde volait encore</p> <p>Défavorable, des terres agricoles , des biotopes naturels pour faciliter une consommation à outrance</p> <p>Revenons sur terre soyons sobres</p>		

14-Retours de l'atelier du 4 octobre 2023- Secteur Nord

Quelle variante adaptée à mon territoire-Secteur Nord ?

Table n°1 04/10/2023

Variante : PA1a

Carte disponible en support sur table

Points forts (+)	Points faibles (-)	Propositions	Avis			
PA1a Sécurisation de l'axe						
<ul style="list-style-type: none"> -Moins d'impact Environmental - Moins couteux -Moins de gêne des engins agricoles - Accès plus acceptable pour les riverains 	<ul style="list-style-type: none"> -giratoire Brancherie -Allongement de parcours pour certains riverains 	<ul style="list-style-type: none"> -1 (sur la carte): aménager officiellement aire existante de covoiturage au Plessis si les travaux sont réalisés, autant faire un consensus entre les 2 autres scénarios - 2 (sur la carte) : Voie vélo au Nord à ajouter avec voie de désenclavement au lieu du sud: (parc, 3 révérences) car trop de dénivelé au Nord - 2b (sur la carte) Aménagement du carrefour du Plessis pour les vélos: faire la voie cyclable côté sud sur la voie mixte au niveau des 3 révérences - 3 (sur la carte) : Prolonger la piste cyclable vers Athée/la Chapelle Craonaise (Rd286) -4 (sur la carte) : Accès voie verte pour piste cyclable: tourne à gauche pour la Blancherie -5 (sur la carte):parcelle potentielle pour de la compensation plantation (soit à l'état soit au cd) 	Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
			10avis		16 avis	

Le rôle du rapporteur

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

Quelle variante adaptée à mon territoire-Secteur Nord ?

Table n°1 04/10/2023

Variante : PA1b

Points forts (+)	Points faibles (-)	Propositions	Avis			
PA1b Sécurisation de l'axe avec des variantes au niveau des carrefours						
	<ul style="list-style-type: none"> -giratoire Brancherie -Allongement de parcours pour certains riverains - Plus couteux -Plus d'emprise agricole 	<ul style="list-style-type: none"> -1 (sur la carte): aménager officiellement aire existante de covoiturage au Plessis - 2 (sur la carte) : Voie vélo au Nord à ajouter avec voie de désenclavement au lieu du sud: (parc, 3 révérences) car trop de dénivelé au Nord - 2b (sur la carte) Aménagement du carrefour du Plessis pour les vélos: faire la voie cyclable côté sud sur la voie mixte au niveau des 3 révérences - 3 (sur la carte) : Prolonger la piste cyclable vers Athée/la Chapelle Craonaise (Rd286) -4 (sur la carte) : Accès voie verte pour piste cyclable: tourne à gauche pour la Blancherie -5 (sur la carte):parcelle potentielle pour de la compensation plantation (soit à l'état soit au cd) -6 (sur la carte): rétablir les accès au Boiselard) 	Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
				16 avis	2 avis	

Le rôle du rapporteur

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

Quelle variante adaptée à mon territoire-Secteur Nord ?

Table n°2 04/10/2023

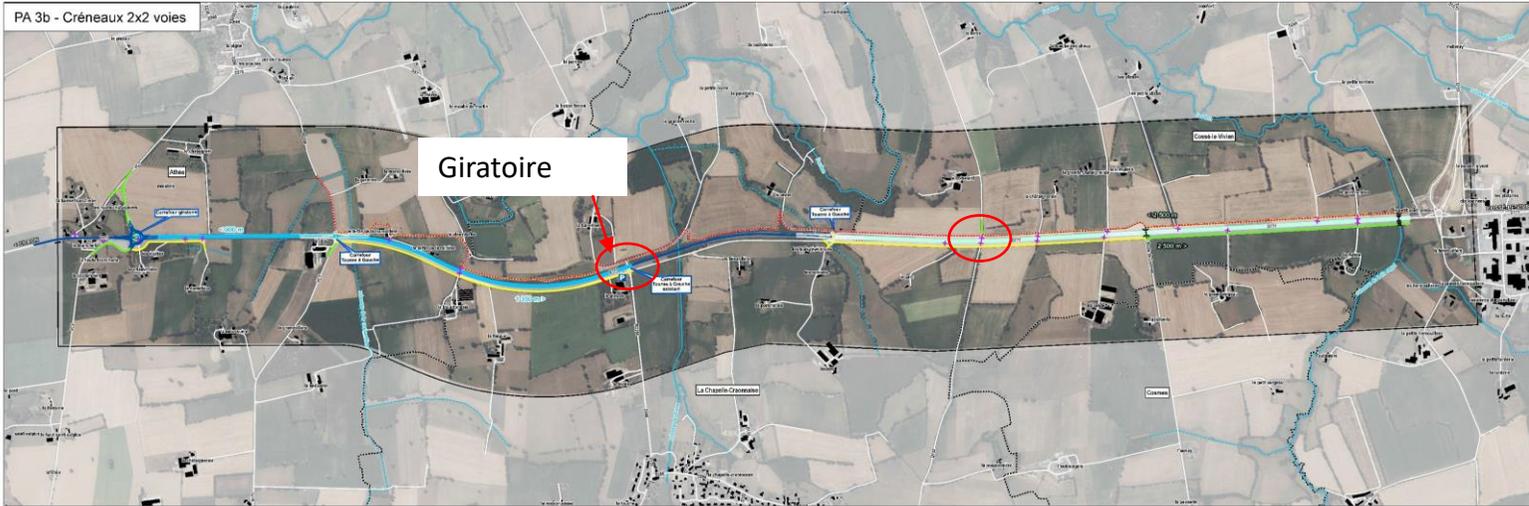
Variante : 2a/2b

Carte disponible en support sur table

Points forts (+)	Points faibles (-)	Propositions	Avis			
PA2a Créneaux en 2+1 voies						
Des créneaux de dépassement pourraient être intéressants notamment quand on est bloqué derrière un tracteur. Aménagement du carrefour de Cosmes	Questionnement sur l'impact sur les terres agricoles, l'achat des terres et les réserves foncières Mettre un tourne-à-gauche au niveau du Clos Questionnement sur l'utilité des créneaux de dépassement	Mettre plutôt des glissières que des terres plein béton en séparation des voies au niveau des créneaux Prévoir une aire de covoiturage au niveau du carrefour de la Chapelle Le petit chemin vert entre le Vieux Tertre et le Tertre de la Marsollière à préserver absolument	Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
			2 avis favorables sous réserve du giratoire au Plessis	12 avis défavorables Aménagement qui favorise la vitesse donc plus de consommation donc inadapté car dangereux et couteux	X	
PA2b Créneaux en 2+1 voies avec des variantes au niveau des carrefours						
	Allongement de parcours au niveau de Boiselard Utilité de la voie mixte entre le Vieux tertre et la Baronnerie Il ne semble pas sécuritaire de faire arriver 2 voies sur le tourne-à-gauche de la Chapelle Faire passer la voie cyclable plutôt à l'Est avec des connexion avec la voie verte existante	Proposition de giratoire route de la Chapelle Faire des pistes cyclables sécurisées Mettre un radar fixe Doublement dangereux des tracteurs entre le Clos et la route de la Chapelle => demande d'une voie de desserte Faire une traversée vélo par un tunnel au niveau du Clos Favoriser les voies vélo à l'Est sur les voies de desserte	Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
			2 avis favorables sous réserve du giratoire au carrefour de la Chapelle	7 avis défavorables	X	



Table 3 du 4/10/2023



Quelle variante adaptée à mon territoire-Secteur Nord ?

Table n°3 du 4/10/23

Variante : P3a

Carte disponible en support sur table

Points forts (+)	Points faibles (-)	Propositions	Avis			
P3a Créneaux de dépassement en 2x2 voies						
Maintien de certains croisements: à Cosmes, les Remises, le Vivier	Prises de terres agricoles Suppression de haies Coût important pour peu de résultat Inacceptable (vitesse en plus) Injustifié Création de voies douces dans des terres agricoles Voies douces injustifiées car voie verte existante Accès hyper compliqué pour tous les agriculteurs Sortie du parc et du Boiselard pas du tout possible pour les agriculteurs Pas favorables du fait qu'il n'y a pas assez de circulation pour une 2x2 voies beaucoup plus onéreux également, a minima un giratoire route de la Chapelle	Accès piste cyclable vers la voie verte Prolonger la piste cyclable vers Athée RD286 et vers la Chapelle Craonnaise	Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
				20 avis défavorables	X	X
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><u>Notes sur Post-it</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Casser ce qui a été fait il y a 20 ans - Artificialisation des sols - Destruction environnement - Gaspillage d'énergies pour rouler à 110 km/h - Vitesse 110 km/h pour ne rien gagner - Non-respect des riverains qui ont rénovés des habitations, font vivre le commerce local et paient des impôts - Venez habiter chez nous et vous comprendrez que la pollution au quotidien est intolérable - Si des personnes veulent aller vite dans leurs résidences secondaires sur la façade atlantique, qu'ils passent par Rennes (autoroute et 2x2 voies existantes - Les poids lourds peuvent également venir de Saint Nazaire à Laval par Rennes - Non au diktat du tout routier - Pierre (riverains et non riverains) ne veut pas être déshabillé au profit de Paul. </div>						

Quelle variante adaptée à mon territoire-Secteur Nord ?

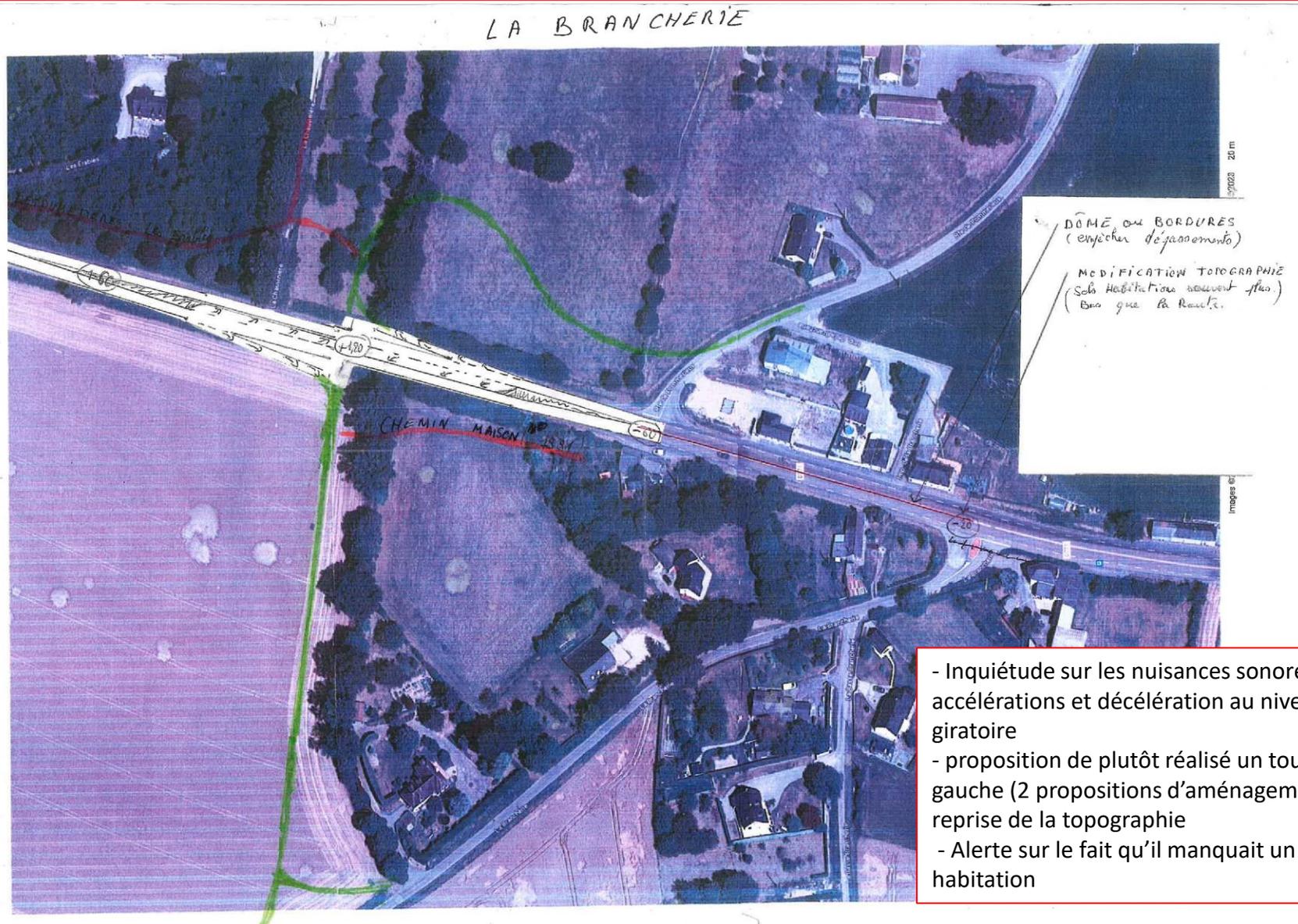
Table n°3 du 4/10/2023

Variante : P3b

Carte disponible en support sur table

Points forts (+)	Points faibles (-)	Propositions	Avis			
PA3b Créneaux de dépassement en 2x2 voies avec des variantes au niveau des carrefours						
	Nous avons une emprise agricole énorme pour une route qui n'a pas d'utilité mais on réduit les constructions des maisons sur le terrain. Chercher l'erreur La route a été bien améliorée récemment (15 ans) les travaux envisagés ne sont pas justifiés En Mayenne on a sans doute d'autres priorité	Accès piste cyclable vers la voie verte Prolonger la piste cyclable vers Athée RD286 et vers la Chapelle Craonnaise	Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
				18 avis défavorables	X	X

Retour communiqué après les ateliers



Retour communiqué après les ateliers

La Broncherie

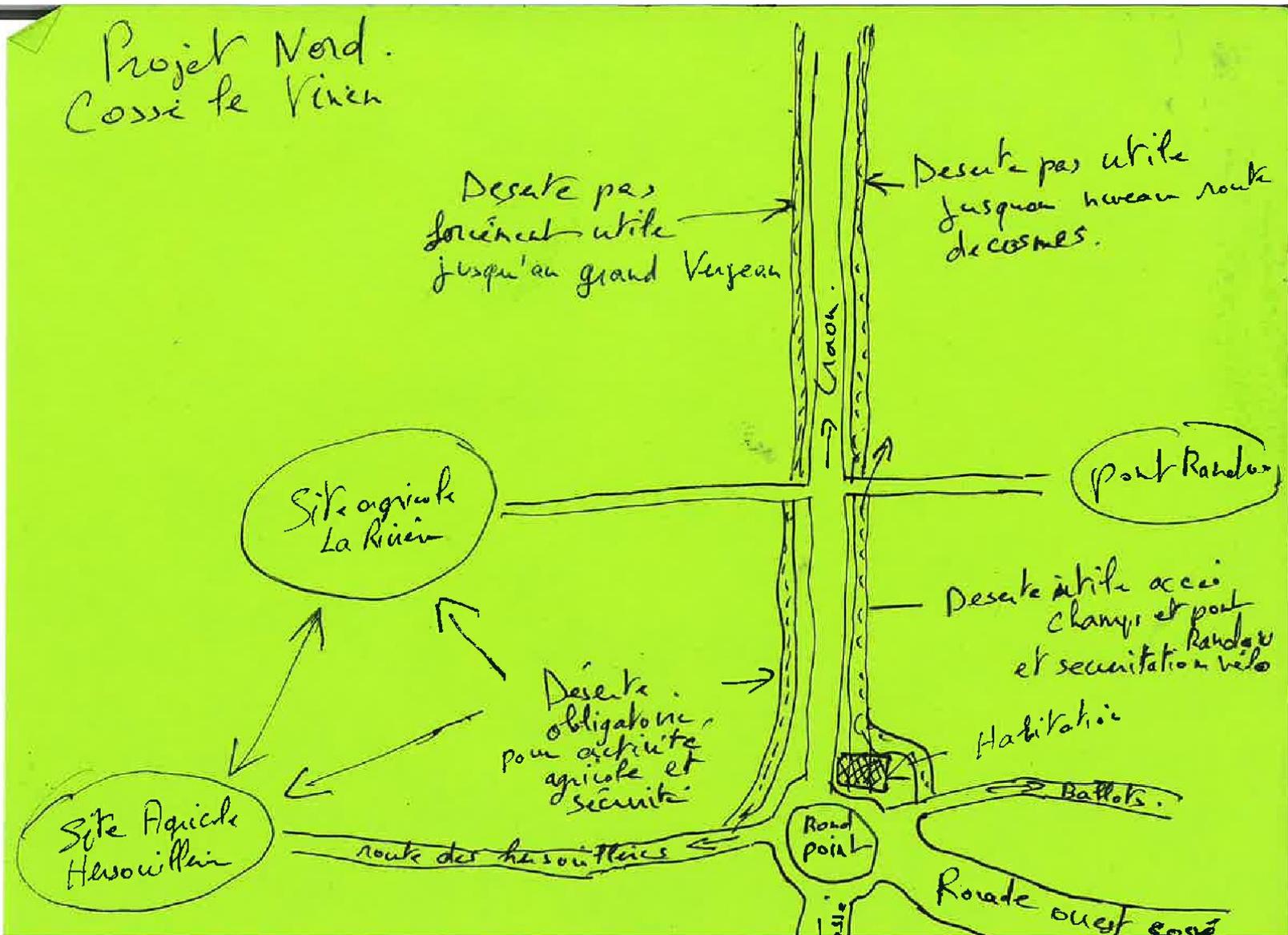
DOMETI
enclenche



Images ©2022 Google, Images ©2021 Maxar Technologies, Données cartographiques ©2023 20 m

Google Maps

Retour communiqué après les ateliers



15-Ce qu'il faut retenir des ateliers du 3 et 4 octobre 2023- Secteur Nord

15-Ce qu'il retenir des deux ateliers – Secteur Nord

PA1- Sécurisation de l'axe

Points forts

- Moins d'impact environnemental (préservation des haies existantes étant un point important indiqué)
- Moins coûteux
- Moins de gêne des engins agricoles : allongement des distances parcourues pour l'exploitation des parcelles de part et d'autre de la RD
- Accès plus acceptable pour les riverains : sécurisation des échanges principaux jugés pertinents
- Moins de variation de vitesse
- Baisse de la vitesse à proximité de la Brancherie

Points faibles

- Modes doux pas suffisamment sécurisés
- Fermeture de carrefour non dangereux (le Boiselard, la Grande Châtaigneraie, les Landes)
- Difficulté d'accès site de la Hersouillère vers site de la Rivière
- Giratoire Brancherie mal placé
- Allongement de parcours pour certains riverains

Propositions

- Développer le réseau ferré
- Faire une piste cyclable en Site Propre (sécurisé et dédiée) + raccordement vers Athée/la Chapelle Craonaise (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 Rociade de Cossé en liaison avec la route des Hersouillères
- Site de la petite Hersouillère et la rivière à raccorder sécurisé ainsi que les accès aux parcelles le Petit Pont Randou
- Aménager officiellement l'aire de covoiturage carrefour du Plessis

=> PA1- variante A avec le plus d'avis favorables sous réserves de modifications

15-Ce qu'il retenir des deux ateliers – Secteur Nord

PA2- Créneaux de dépassement 2+1 voies

Points forts

- Giratoire au Nord de la Brancherie plus sécurisant
- Aménagement sécurisé de l'échange avec la route de Cosmes

Points faibles

- Trop d'impacts sur les haies et zones humides
- Impacts sonores importants
- Carrefour au Clos pas assez sécurisé
- Aménagement à continuer entre le giratoire de la rocade de Cossé et la rivière
- Giratoire au Sud de la Brancherie peu judicieux du fait de l'impact sur les habitations
- Carrefour route de la Chapelle pas assez sécurisé
- Utilisé de la voie mixte entre le Vieux tertre et la Baronnerie
- Demande de conserver les accès à la Chataigneraie et la Grande Chataigneraie pour limiter les allongements de parcours

Propositions

- 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

=> PA2- Avis majoritairement défavorables pour les 2 variantes

15-Ce qu'il retenir des deux ateliers – Secteur Nord

PA3- 2x2 voies

Points forts

- Maintien de certains croisements pour sécuriser les accès aux routes secondaires :
 - Vers Route de Cosmes,
 - Aux Remises
 - Vers le Vivier

Points faibles

- Impacts importants sur les terres agricoles, les haies, le foncier et environnementaux
- Cout du projet
- Manque chemin de desserte au lieu-dit le Clos vers Craon
- Problématique de sécurisation au Sud de la Brancherie au lieu-dit Bois Jouan
- Section à 2x2 voies non nécessaires sur les portions en ligne droite (visibilité suffisante)
- Allongement des temps de parcours pour les exploitants agricoles vers les parcelles de part et d'autre de la RD
- Aménagement de sécurisation réalisée dans le passé déjà suffisant sur la majorité du linéaire

Propositions

- 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 autre
- Desserte à prolonger jusqu'au Giratoire Sud de Cossé

=> PA3- avis défavorables pour les 2 variantes

16-Support - Secteur Sud

Quelle variante adaptée à mon territoire-Secteur Sud ?

Table n°
Variante :

Carte disponible en support sur table

	Impact Zone Humide	Impact EBC	Impact zone agricole	Impact haie et boisement	Impact sur la fonctionnalité	Impact sur les temps de parcours	Impact sur la sécurité	Impact sur le confort	Impact sur le coût
PA1a - sécurisation de l'axe	0,37 ha	/	2,11 ha	Haie : 893,22 m/l Boisement : 0 ha	Voie de desserte complémentaires	Légèrement dégradé par le giratoire Localement augmenté par les regroupements d'accès	Carrefours et regroupements d'accès modes actifs en accotement	Bon niveau de service global	Faible
PA1b - sécurisation de l'axe avec des variantes au niveau des carrefours	0,42 ha	/	4,57 ha	Haie : 1388,44 m/l Boisement : 0,12 ha	Voie verte et voie de desserte complémentaires	Légèrement dégradé par les giratoires Localement augmenté par les regroupements d'accès	Carrefours et regroupements d'accès 45% modes actifs hors RD	Bon niveau de service global	Modéré

Points forts (+)	Points faibles (-)	Propositions	Avis			
PA1a Sécurisation de l'axe						
			Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
PA1b Sécurisation de l'axe avec des variantes au niveau des carrefours						
			Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis

Le rôle du rapporteur

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

PA 2a - Créneaux 2+1 voies



- Créneau sens Laval>Renazé (2250m)
- Nouveau giratoire D230
- Suppression carrefour La Motte
- Regroupement de 10 accès riverains
- Nouveau giratoire D228 avec rabattement CE50
- Créneau sens Renazé>Laval (1150m)
- Nouveau TàG D228 avec rabattement chêne Vert
- Nouveau TàG Croix Raudière et suppression d'accès à l'Hommeau

PA 2b - Créneaux 2+1 voies



- Créneau sens Laval>Renazé (1200m)
- Créneau sens Renazé>Laval (1150m)
- Nouveau giratoire D230
- Nouveau TàG La Motte
- Regroupement de 10 accès riverains
- Nouveau giratoire D228 décalé avec rabattement CE50 sur D228
- Nouveau TàG D228 avec variante rabattement chêne Vert
- Nouveau TàG Croix Raudière et nouvelles dessertes est/ouest



Quelle variante adaptée à mon territoire-Secteur Sud ?

Table n°
Variante :

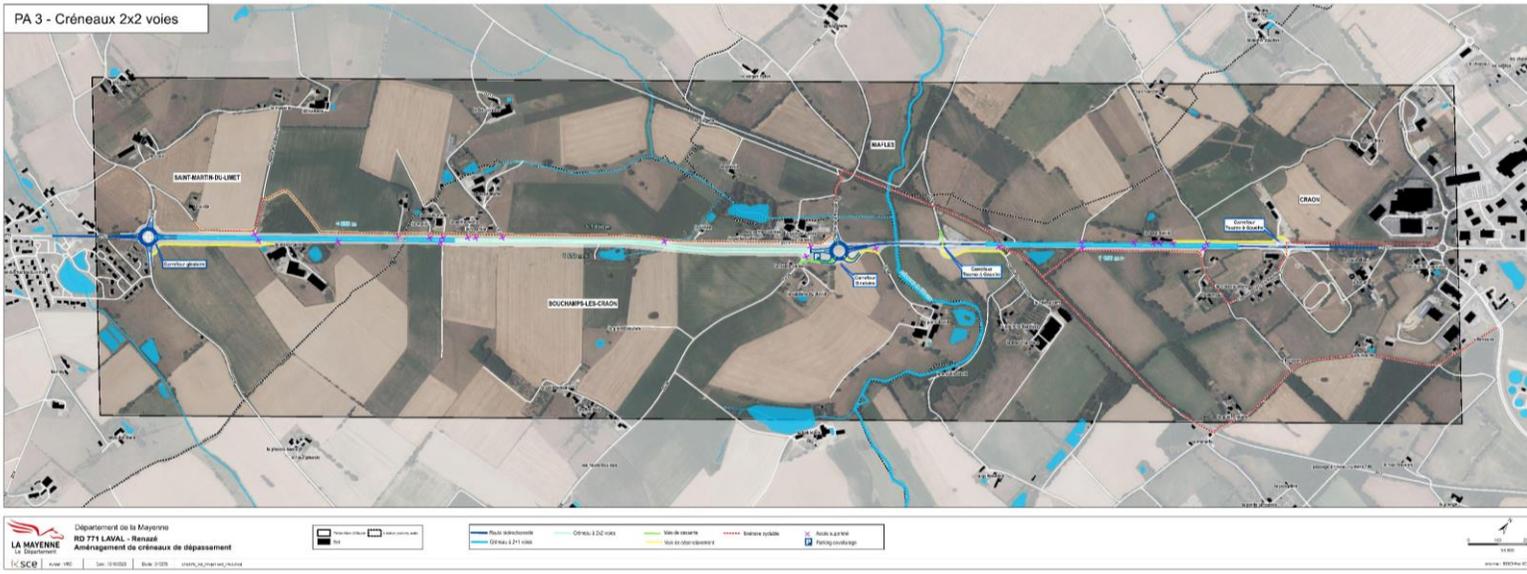
Carte disponible en support sur table

	Impact Zone Humide	Impact EBC	Impact zone agricole	Impact haie et boisement	Impact sur la fonctionnalité	Impact sur les temps de parcours	Impact sur la sécurité	Impact sur le confort	Impact sur le coût
PA2a - Créneaux en 2+1 voies	0,97 ha	/	6,77 ha	Haie : 2604,57 m/l Boisement : 0,38 ha	Voie verte, voie mixte et voie de desserte complémentaires Perte d'offre en dépassement selon sens créneau	Légèrement dégradé par le giratoire Localement augmenté par les regroupements d'accès	Dépassements sécurisés sur créneaux Carrefours et regroupements d'accès 100% modes actifs hors RD	Niveau de service amélioré pour le trafic de transit	Plutôt élevé
PA2b - Créneaux en 2+1 voies avec des variantes au niveau des carrefours	0,96 ha	/	7,21 ha	Haie : 2271,52 m/l Boisement : 0,32 ha	Voie verte, voie mixte et voie de desserte complémentaires Perte d'offre en dépassement selon sens créneau	Légèrement dégradé par les giratoires Localement augmenté par les regroupements d'accès	Dépassements sécurisés sur créneaux Carrefours et regroupements d'accès 100% modes actifs hors RD	Niveau de service amélioré pour le trafic de transit	Plutôt élevé

Points forts (+)	Points faibles (-)	Propositions	Avis			
PA2a Créneaux en 2+1 voies						
			Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
PA2b Créneaux en 2+1 voies avec des variantes au niveau des carrefours						
			Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis

Le rôle du rapporteur

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



- Créneau double sens 1650m prolongé sens Laval>Renazé (600m)
- Nouveau giratoire D230
- Suppression carrefour La Motte
- Regroupement de 10 accès riverains
- Nouveau giratoire D228 décalé
- Rabattement CE50 sur D228
- Créneau sens Renazé>Laval (1150m)
- Nouveau TàG D228 avec rabattement chène Vert
- Nouveau TàG Croix Raudière et suppression d'accès à l'Hommeau

Quelle variante adaptée à mon territoire-Secteur Sud ?

Table n°

Variante :

Carte disponible en support sur table

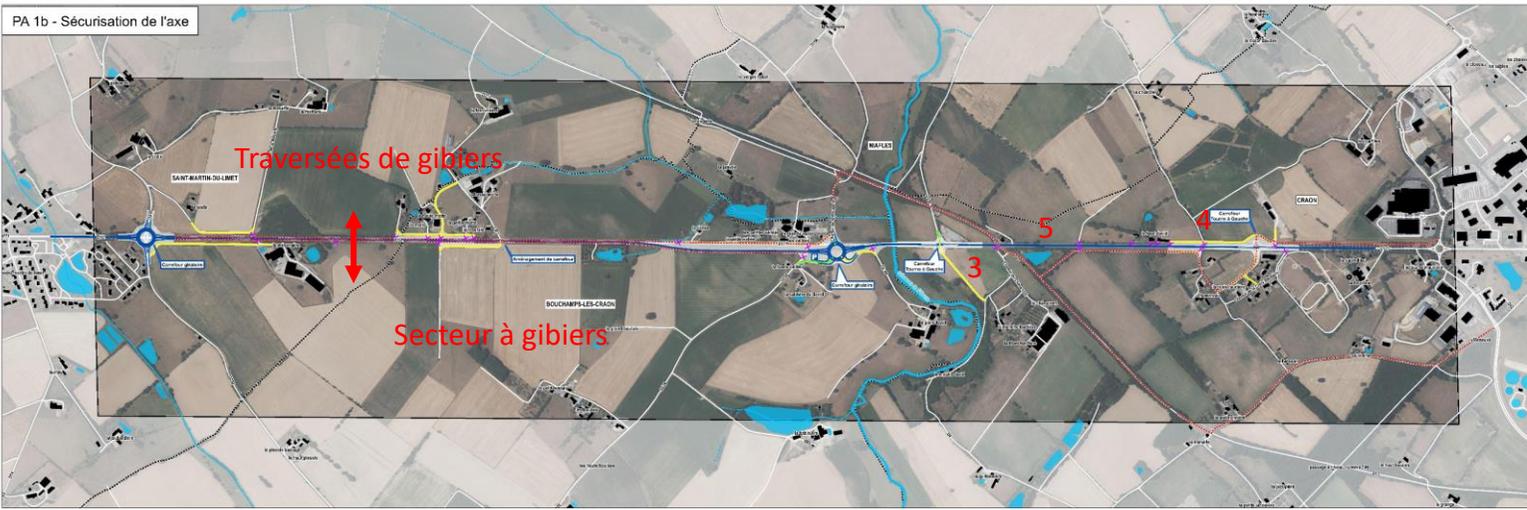
	Impact Zone Humide	Impact EBC	Impact zone agricole	Impact haie et boisement	Impact sur la fonctionnalité	Impact sur les temps de parcours	Impact sur la sécurité	Impact sur le confort	Impact sur le coût
PA3a - Créneaux de dépassement en 2x2 voies	1,09 ha	/	7,54 ha	Haie : 2669,24 m/l Boisement : 0,35 ha	Voie verte, voie mixte et voie de desserte complémentaires Perte d'offre en dépassement selon sens créneau	Légèrement dégradé par les giratoires Localement augmenté par les regroupements d'accès	Dépassements sécurisés sur créneaux Carrefours et regroupements d'accès 100% modes actifs hors RD	Très bon niveau de service pour le trafic en transit	Le plus élevé

Points forts (+)	Points faibles (-)	Propositions	Avis			
PA3a Créneaux de dépassement en 2x2 voies						
			Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis

Le rôle du rapporteur

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

17-Retours de l'atelier du 18 octobre 2023- Secteur Sud



Logo of the Département de la Mayenne (LA MAYENNE Le Département).
Text: Département de la Mayenne, RD 771 LAVAL - Renazé, Aménagement de critères de dépassement.
Legend: Blue line for 'Rue déclassée', Yellow line for 'Site de déclassé', Green line for 'Voie morte', Red line for 'Rue morte', Blue 'X' for 'Accès supprimé', Blue 'P' for 'Particulier'.
Scale: 1:5000. Date: Juin 2023. Source: IGN, etc.

Quelle variante adaptée à mon territoire-Secteur Sud ?

Table n°1 du 18/10/23
Variante : PA1

Carte disponible en support sur table

Points forts (+)	Points faibles (-)	Propositions	Avis			
PA1a Sécurisation de l'axe						
<ul style="list-style-type: none"> - Moindre coût - Sécurisation des voies douces à vérifier - Moindre consommation de terres agricoles - Giratoire en sortie de Saint Martin du Limet va permettre de ralentir la vitesse - Piste cyclable le long de la route 	<ul style="list-style-type: none"> 6 - liaison Saint Martin /Renazé – voie verte sablée évoquée? 7 – carrefour dangereux 	<ul style="list-style-type: none"> 1 – Carrefour non adapté et non sécurisé par rapport aux matériels agricoles 2 – prolongement route en parallèle RD771 jusqu'au giratoire permet de résoudre le problème 1 5 – continuité voies douces vers Craon – Sécuriser la voie avec séparation de la route 7 – faire un tourne-à-gauche Accotement 30 cm de plus qu'actuel pour engins agricoles 	Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
			9 avis		6 avis	
PA1b Sécurisation de l'axe avec des variantes au niveau des carrefours						
<ul style="list-style-type: none"> - Giratoire en sortie de Saint Martin du Limet va permettre de ralentir la vitesse 	<ul style="list-style-type: none"> 4 – beaucoup plus lisible que l'aménagement projeté pour PA1a - Création d'un giratoire? - Dessertes locales non adaptées à un accroissement de trafic - Carrefour giratoire pas nécessaire à la Vallée - Piste cyclable non en ligne droite donc ne sera pas utilisé dans son intégralité 6-- liaison Saint Martin /Renazé – voie verte sablée évoquée? 7 – carrefour dangereux 	<ul style="list-style-type: none"> 1 – idem 2 – idem 3 - tourne à gauche – ne pas couper la parcelle en 2 - Accotement 30 cm de plus qu'actuel pour engins agricoles 	Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
			2 avis	5 avis	2 avis	

Quelle variante adaptée à mon territoire-Secteur Sud ?

Table n° 2 du 18/10/2023

Variante : PA2

Carte disponible en support sur table

Points forts (+)	Points faibles (-)	Propositions	Avis			
PA2a Créneaux en 2+1 voies						
<ul style="list-style-type: none"> - Giratoire à Saint Martin - Tourne à gauche à la sortie de Saint Martin 	<ul style="list-style-type: none"> - impact de terres agricoles à fort potentiel agronomique - allongement de parcours - injustifié: <ul style="list-style-type: none"> - urgence climatique - circulation fluide - coût très élevé pour rien - argent à utiliser pour d'autres petites routes - Saint Martin Renazé (voies douces)? - Impact visuel très négatif du (2+1) sur une vallée très agréable 	<ul style="list-style-type: none"> - Continuer la piste cyclable jusqu'au Giratoire de Saint Martin - sécuriser juste avec les giratoires peut-il être suffisant? - Zone de Covoiturage <ol style="list-style-type: none"> 1 – Carrefour non adapté et non sécurisé par rapport aux matériels agricoles 2 – prolonger la desserte en parallèle RD771 permet de résoudre le point 1 3 – pas de contournement du bois Mésangère prolonger en parallèle RD771 - giratoire de la Vallée pas adapté - Nécessité d'une piste cyclable éloignée des voies de circulation (sinon problème crevaison) 	Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
					6 avis	5 avis
PA2b Créneaux en 2+1 voies avec des variantes au niveau des carrefours						
<ul style="list-style-type: none"> - Giratoire à Saint Martin - préférence d'avoir des créneaux dans chaque sens - tourne à gauche au niveau des vallées 	<ul style="list-style-type: none"> - injustifié: <ul style="list-style-type: none"> - urgence climatique - circulation fluide - coût très élevé pour rien - argent à utiliser pour d'autres petites routes - Saint Martin Renazé (voies douces)? - Quel est l'intérêt du 1^{er} tronçon (2+1) à proximité du giratoire de la Vallée - Impact visuel très négatif du (2+1) sur une vallée très agréable - pas de possibilité de voies douces pour se rendre au travail 	<ul style="list-style-type: none"> - Nécessité d'une piste cyclable éloignée - proposition d'alterner les créneaux sans carrefour à la Motte 	Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
					1 avis	6 avis

Quelle variante adaptée à mon territoire-Secteur Sud ?

Table n°3 du 18/10/2023

Variante : PA3

Carte disponible en support sur table

	Impact Zone Humide	Impact EBC	Impact zone agricole	Impact haie et boisement	Impact sur la fonctionnalité	Impact sur les temps de parcours	Impact sur la sécurité	Impact sur le confort	Impact sur le coût
PA3a - Créneaux de dépassement en 2x2 voies	1,09 ha	/	7,54 ha	Haie : 2669,24 m/l Boisement : 0,35 ha	Voie verte, voie mixte et voie de desserte complémentaires Perte d'offre en dépassement selon sens créneau	Légèrement dégradé par les giratoires Localement augmenté par les regroupements d'accès	Dépassements sécurisés sur créneaux Carrefours et regroupements d'accès 100% modes actifs hors RD	Très bon niveau de service pour le trafic en transit	Le plus élevé

Points forts (+)	Points faibles (-)	Propositions	Avis			
P3a Créneaux de dépassement en 2x2 voies						
<ul style="list-style-type: none"> - les giratoires surtout en entrée de Saint Martin - piste cyclable à partir du giratoire - Place de covoiturage 	<ul style="list-style-type: none"> - « les Vallées » carrefour giratoire non justifié - puit au niveau de la Haute Motte au Sud (voir plan) - Lieu-dit « La motte » éloignement de la voirie vers l'Est? - Projet injustifié et trop couteux - trop d'emprise sur les terres - pas besoin de 2x2 voies - manque continuité voie douce jusqu'à Craon, voie verte pas adapté pour aller au travail - Parking covoiturage pas nécessaire à la Vallée - Impact visuel négatif de la 2x2 voie ou 2+1 voie sur la Vallée - Traversée de zones humides 4 – zones humides en sommet de cote 	<ul style="list-style-type: none"> - tourne à gauche à l'entrée Saint Martin à la place du giratoire 1 – Carrefour non adapté et non sécurisé par rapport aux matériels agricoles 2 – prolonger la desserte en parallèle RD771 permet de résoudre le point 1 3 – pas de contournement du bois Mésangère prolonger en parallèle RD771 	Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
				12 avis	3 avis	1 avis

Le rôle du rapporteur

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

18-Retours de l'atelier du 19 octobre 2023- Secteur Sud



Quelle variante adaptée à mon territoire-Secteur Nord ?

Table n° 1 du 19/10/2023

Variante : PA1

Carte disponible en support sur table

Points forts (+)	Points faibles (-)	Propositions	Avis			
PA1a Sécurisation de l'axe						
<ul style="list-style-type: none"> - bonne sécurisation au niveau du chène vert - giratoire Saint Martin du Limet - Carrefour tourne à gauche près du chène vert moins impactant - Maintien de la vitesse à 90 km/h 	<ul style="list-style-type: none"> - moins sécurisé au niveau des vallées - Point poubelles trop loin avec voie désenclavement 3 – emprise en terrain privé (la roseraie, la motte) maison 	<ul style="list-style-type: none"> - Prendre aménagement de la Vallée de la PA1b 3 – décaler RD771 au Sud et réutiliser l'actuelle comme voie de désenclavement 1 voie vélo sécurisé que d'un seul côté 	Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
			5 avis	3 avis	8 avis	
PA1b Sécurisation de l'axe avec des variantes au niveau des carrefours						
<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement sécurisé au niveau des villages « vallée » - Giratoire à Saint Martin 4 - Giratoire très bien haute vallée 	<ul style="list-style-type: none"> 1 – plus d'accès direct pour les champs 2 – fossés bouchés Point poubelle trop loin avec voie de désenclavement 3 – idem PA1b 4 – accès semis – giratoire pas possible (haute vallée) - Carrefour tourne à gauche près du chène vert plus impactant sur terre agricole 	<ul style="list-style-type: none"> 3 – décaler RD771 au Sud et réutiliser l'actuelle comme voie de désenclavement 1 voie vélo sécurisé que d'un seul côté 5-Mettre le point 5 de la PA1a pour éviter coupure 7 – piste cyclable tout droit sans détour 	Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
			13 avis	2 avis	10 avis	

PA 2a - Créneaux 2+1 voies



PA 2b - Créneaux 2+1 voies



Quelle variante adaptée à mon territoire-Secteur Sud ?

Table n°2 du 19/10/2023

Variante : PA2

Carte disponible en support sur table

Points forts (+)	Points faibles (-)	Propositions	Avis			
PA2a Créneaux en 2+1 voies						
<ul style="list-style-type: none"> - tourne-à-gauche route de Niaflès - Proposition d'aménagement de voies douces - giratoire en sortie de Saint Martin - Préférence de la voie de desserte du chêne vert de PA2a 	<ul style="list-style-type: none"> - Impact sur l'étang au niveau du chêne vert - inquiétude sur la faisabilité du 2^{ème} créneau au niveau du chêne vert - Emprise sur des terres agricoles - plus possible pour les agriculteurs de traverser pour aller dans leurs champs - giratoire à la Vallée pas utile - les passages à 110 km/h incitent à des comportements à risque - voie douce devrait être le plus droit possible pour permettre d'aller au travail en vélo - ne permet pas de gagner du temps - 2 tourne-à-gauche existants au niveau de la Vallée 	<ul style="list-style-type: none"> - Carrefour à la Mésangère dangereux car en haut de côte - attention à la voie douce qui longe l'étang au chêne vert - voie de desserte tout le long entre la vallée et le haut David à aménager 	Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
			2 avis	8 avis		
PA2b Créneaux en 2+1 voies avec des variantes au niveau des carrefours						
	<ul style="list-style-type: none"> - Point de vigilance: cette route RD771 est officiellement celle des convois exceptionnels - ne voit pas l'intérêt des créneaux car les route est bien droite - problème des traversées agricoles - ne voit pas l'intérêt du giratoire à la Vallée 	<ul style="list-style-type: none"> - le giratoire entrée de Saint Martin permet de ralentir et d'insérer les camions de la Socromat 	Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
			2 avis	8 avis		

Quelle variante adaptée à mon territoire-Secteur Sud ?

Table n°3 du 19/10/2023

Variante : PA3

Carte disponible en support sur table

	Impact Zone Humide	Impact EBC	Impact zone agricole	Impact haie et boisement	Impact sur la fonctionnalité	Impact sur les temps de parcours	Impact sur la sécurité	Impact sur le confort	Impact sur le coût
PA3a - Créneaux de dépassement en 2x2 voies	1,09 ha	/	7,54 ha	Haie : 2669,24 m/l Boisement : 0,35 ha	Voie verte, voie mixte et voie de desserte complémentaires Perte d'offre en dépassement selon sens créneau	Légèrement dégradé par les giratoires Localement augmenté par les regroupements d'accès	Dépassements sécurisés sur créneaux Carrefours et regroupements d'accès 100% modes actifs hors RD	Très bon niveau de service pour le trafic en transit	Le plus élevé

Points forts (+)	Points faibles (-)	Propositions	Avis			
P3a Créneaux de dépassement en 2x2 voies						
Vitesse !!!	<ul style="list-style-type: none"> - Allongement de parcours pour accéder aux parcelles agricoles situés de l'autre côté de l'axe (ex. les grandes vallées) + champ chêne vert - Emprise agricole très importante pour peu de gain - 2x2 voies pas nécessaires, non demandée par les transporteurs - Attention aux nuisances sonores selon niveaux de la route 	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en place une passerelle pour avoir une trajectoire plus droite pour les vélos - l'idéal serait que la piste cyclable soit toujours du même côté - voie douce ou de desserte à construire à l'ouest - ok giratoire Saint Martin - ok giratoire La Vallée 	Favorable	Défavorable	Sous réserve de modification	Pas d'avis
				14 avis		

Convois exceptionnels § = route officielle sur carte

Secteur Sud : route droite avec bonne visibilité et possibilité actuelle de doubler en sécurité

Secteur Nord : route en courbe avec visibilité réduite et difficulté à doubler

Sur post-it

- Carrefour de Niaflès actuel suffisant, plus de problème, plus d'accident depuis l'aménagement en 1999
- tourne-à-Gauche RD228 intéressant
- carrefour « Croix raudière » tourne-à-gauche intéressant
- parking covoiturage plutôt à Saint Martin ou à Craon

Sur post-it

- La Motte : Comment est géré la desserte des transports en commun (TC) pour les scolaires + TC toutes personnes (traversée de la voirie)
- idem tous les lieux-dits
- Exploitation agricoles des vallées : parcelles le long de la RD771 => allongement des temps de parcours

Le rôle du rapporteur

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

19-Ce qu'il faut retenir des ateliers du 18 et 19 octobre 2023- Secteur Sud

19-Ce qu'il retenir des deux ateliers – Secteur Sud

PA1- Sécurisation de l'axe

Points forts

- Moindre coût
- Moindre consommation de terres agricoles
- Giratoire en sortie de Saint Martin qui va permettre de ralentir la vitesse
- Bonne sécurisation au niveau du chêne vert

Points faibles

- Carrefour giratoire non nécessaire à la Vallée
- Itinéraire cyclable non-suffisamment direct, ne permettant pas l'incitation : voie verte plus lisible et direct que la proposition actuelle
- Carrefour dangereux à la Motte
- Suppression des accès direct pour les champs pénalisant pour les agriculteurs

Propositions

- 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

=> PA1- parti d'aménagement avec le plus d'avis favorable

19-Ce qu'il retenir des deux ateliers – Secteur Sud

PA2- Créneaux de dépassement 2+1 voies

Points forts

- Carrefour giratoire en sortie de Saint Martin sécurisant
- Préférence d'avoir des créneaux dans chaque sens (PA2b)
- Tourne-à-gauche à Niafles nécessaire
- Préférence de la voie de desserte pour le Chêne Vert proposée dans la variante PA2a

Points faibles

- Impact sur les terres agricoles (meilleures terres du secteur en bordure de la RD771)
- Allongement des temps de parcours en supprimant tous les accès pour les agriculteurs et pour les riverains
- Impact visuel très négatif sur la vallée de l'Usure
- Itinéraire cyclable non-suffisamment direct : peu incitatif
- Impact sur l'étang du Chêne vert
- Le giratoire à la Vallée n'est pas jugé nécessaire

Propositions

- 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)

=> PA2- Avis majoritairement défavorables pour les 2 variantes

19-Ce qu'il retenir des deux ateliers – Secteur Sud

PA3- 2x2 voies

Points forts

- Le giratoire en entrée de Saint Martin permet de sécuriser et de réduire les vitesses
- Aire de covoiturage à créer (mais à déplacer vers Saint-Martin ou Craon)
- Tourne à gauche route de Niaffles sécurisant

Points faibles

- Carrefour giratoire non justifié à la Vallée (Tourne-à-Gauche suffisant)
- Parking covoiturage pas nécessaire à la Vallée
- Impact sur les terres agricoles (bonne qualité des terres en bordure de la RD771)
- Allongement de parcours pour les exploitants et les riverains non-justifié, et fortement pénalisant
- Aménagement de ce linéaire en créneau de dépassement non jugé prioritaire / utile par les transporteurs (ligne droite avec bonne visibilité). Créneau 2+1 voie pouvant être acceptable, mais créneau 2+2 beaucoup trop impactant, pour aucun intérêt des usagers et des riverains
- Mise en place de créneau 2+2 à 110 km/h sur de faibles distances encourageant à la prise de vitesse à l'arrivée sur les carrefours, semblant moins sécurisant que la voirie actuelle

Propositions

- 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 louvoisement par la voie verte) avec passerelle sur l'Usure 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.

=> PA3- avis défavorables pour les 2 variantes