

DREAL
PAYS DE LA LOIRE



RN12

Bilan de la **CONCERTATION**

DÉVIATION D'ERNÉE

Table des Matières

1 PREAMBULE : QU'EST-CE QU'UN BILAN DE CONCERTATION ? À QUOI SERT-IL ?	4		
2 LE PROJET ET SON CONTEXTE	4		
2.1 Historique du projet	4		
2.2 Caractéristiques du projet	5		
2.2.1 Les enjeux	5		
2.2.2 Le projet soumis à concertation	5		
2.3 Les acteurs du projet	7		
3 CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA CONCERTATION	7		
3.1 Contexte réglementaire	7		
3.2 Objectifs de la concertation	7		
4 DEROULEMENT DE LA CONCERTATION	8		
4.1 Annonce, outils et supports de la concertation publique	8		
4.2 Moyens d'expression	8		
4.2.1 Réunion publique	8		
4.2.2 Permanence	8		
4.2.3 Réunion avec la profession agricole	9		
4.2.4 Registres dans les mairies	9		
4.2.5 Adresses mail et postales	9		
4.2.6 Articles de presse	9		
4.2.7 Les avis des institutionnels	9		
5 LE BILAN DE LA CONCERTATION	10		
5.1 Le bilan quantitatif	10		
5.1.1 La participation	10		
5.1.2 Les avis exprimés	10		
5.1.3 Les thématiques abordées	11		
5.2 Le bilan qualitatif	12		
		5.2.1 Réunion publique	12
		5.2.2 Permanence	13
		5.2.3 Réunion avec la profession agricole	13
		5.2.4 Registres dans les mairies	14
		5.2.5 Adresses mail et postales	14
		5.2.6 Articles de presse	14
		5.3 Les avis des acteurs institutionnels	15
		5.3.1 Avis sur les variantes	15
		5.3.2 Réserves et précisions émises dans les avis favorables pour les variantes Sud courtes	15
		5.4 Synthèse	16
		6 ENSEIGNEMENTS ET SOLUTION RETENUE	16
		6.1 Enseignements de la concertation pour le porteur de projet	16
		6.1.1 Le choix de la variante	16
		6.1.2 Mesures pour préserver l'agriculture	16
		6.1.3 Nuisance acoustique	16
		6.1.4 1.5.4 Accès au super U	16
		6.2 Solution retenue par le maître d'ouvrage	17
		7 APRES LA CONCERTATION	18
		7.1 Suite des études	18
		7.2 Le parcours administratif	18
		7.2.1 La déclaration d'utilité publique	18
		7.2.2 Autorisation Environnementale.	18
		Annexe 1 : Article dans le Journal d'Ernée juillet 2017	19
		Annexe 2 : Lettre d'information n°1 d'août 2017	20
		Annexe 3 : Affiche de la concertation	21
		Annexe 4 : Panneaux d'information en mairie	23
		Annexe 5 : Extrait du site internet de la DREAL Pays de la Loire dédié à la concertation	24
		Annexe 6 : Extrait sites internet de la préfecture, de la communauté de commune de l'Ernée et de la ville d'Ernée	25
		Annexe 7 : Communiqué de presse	26
		Annexe 8 : Articles de presse	27
		Annexe 9 : Diaporama de la réunion publique	29

Annexe 10	: Compte-rendu de la réunion publique	39
Annexe 11	: Avis recueillis lors de la permanence du 29/09/2017	44
Annexe 12	: Compte rendu de la réunion avec la profession agricole du 09 octobre 2017	46
Annexe 13	: Registre mairie d'Ernée	47
Annexe 14	: Registre Communauté de Commune de l'Ernée	53
Annexe 15	: Avis reçus par mail	54
Annexe 16	: Avis des institutionnels	62

Liste des tableaux

Tableau 1 : Tableau de répartition des participations en nombre d'avis et par support	10
Tableau 2 : Répartition des avis par thématiques	11

Liste des figures

Figure 1 : Présentation des variantes	6
Figure 2 : répartition des participations en nombre d'avis par support	10
Figure 3 : Répartition des 21 avis en faveur de variantes	10
Figure 4 : Répartition des 5 avis contre des variantes	10
Figure 5 : Répartition des avis par thématiques	11
Figure 6 : Article Le Journal d'Ernée (07/2017) – Annonce de la concertation	19
Figure 7 : Affichage en mairie d'Ernée à partir du 21/08/2017	22
Figure 8 : : Affichage en mairie de Montenay à partir du 21/08/2017	22
Figure 9 : Affichage à la Communauté de communes de l'Ernée à partir du 03/08/2017	22
Figure 10 : Article Ouest France du 25/09/2017 (version papier)	27
Figure 11 : Article Ouest-France du 25/09/2017 (version numérique)	27
Figure 12 : Article Le courrier de la Mayenne du 02/10/2017	28
Figure 13 : Article Ouest France du 02/10/2017	28

1 PREAMBULE : QU'EST-CE QU'UN BILAN DE CONCERTATION ? À QUOI SERT-IL ?

Le bilan de la concertation rend compte du déroulement de la concertation. Il permet d'en garder une trace en vue de l'enquête publique et pour justifier les décisions sur les suites du projet.

Le bilan de la concertation est un document qui présente l'ensemble des modalités d'information et d'expression mises en place dans le cadre de la phase de concertation. Il dresse un bilan de la participation du public, ainsi que des avis exprimés.

Il est prévu par l'article L 121-16 du code de l'environnement pour rendre compte des échanges lors de la concertation. Il s'adresse à tous les publics concernés par le projet : riverains, usagers, collectivités...

Ce bilan est constitué de différents éléments :

- le rappel succinct du projet,
- le cadre légal dans lequel a été organisée la concertation,
- l'organisation de la concertation : le dispositif d'information et de participation,
- une analyse des différents thèmes traités et des positions exprimées,
- les enseignements qu'en retire le porteur du projet,
- les suites qu'il souhaite donner à la concertation.

Enfin, les annexes reprennent l'ensemble des documents d'information et de participation, les supports des rencontres, les comptes rendus des réunions publiques, ainsi que les contributions des participants.

Le bilan est rédigé par le maître d'ouvrage sur la base des comptes rendus de réunions publiques et autres contributions. Il se veut la retranscription fidèle des propos et actions qui se sont tenus, à l'exception des parties « enseignements » qui correspondent à l'analyse du maître d'ouvrage.

2 LE PROJET ET SON CONTEXTE

Située à 30 km de Laval, la commune d'Ernée est un bourg rural de près de 6 000 habitants. Elle constitue la ville-centre de la Communauté de Communes de l'Ernée.

2.1 Historique du projet

La RN12 constitue l'itinéraire historique entre Paris et la Bretagne. Elle relie notamment Fougères (35) à Alençon (61) sur 110 kilomètres. Cette section située sur les départements d'Ille et Vilaine, de la Mayenne et de l'Orne constitue un axe d'intérêt local et régional.

L'aménagement de la RN12 entre Alençon et Fougères a fait l'objet d'études à l'échelle de tout l'itinéraire menées sous le pilotage du Préfet de la région Pays de la Loire. Ces études ont conduit à proposer des aménagements sur l'ensemble de l'itinéraire et analysaient trois scénarios :

- **Scénario 1** : requalification environnementale (murs anti-bruit, traitement des eaux, etc.),
- **Scénario 2** : scénario 1 + aménagement sur place de la RN12 (carrefours, traversées d'agglomération, créneaux de dépassement),
- **Scénario 3** : scénario 2 + déviation de 7 agglomérations (Beaucé, Ernée, Mayenne, Le Ribay, Javron-les-Chapelles, Pré-en-Pail et Lalacelle).

Une concertation sur des scénarios a été menée en 2013 en deux temps : avec les acteurs institutionnels puis avec le grand public. Pour chaque déviation d'agglomération, des fuseaux de moindre impact ont été définis à partir des enjeux identifiés dans les aires d'étude correspondantes.

Le bilan de cette concertation, rendu public en 2014, a mis en avant :

- que le scénario 2 était le minimum à réaliser,
- qu'il pouvait être complété de certaines déviations prioritaires.

Sur le contournement d'Ernée plus précisément, les acteurs locaux ont affiché leur souhait de privilégier le fuseau Sud-court de l'agglomération, en cohérence avec l'emplacement réservé au PLU.

Par courrier du 10 avril 2015, le Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche a retenu comme parti d'aménagement pour la RN12 la requalification environnementale et les aménagements sur place à réaliser sur l'ensemble de la section entre Fougères et Lalacelle, et de retenir en première priorité les **déviations d'Ernée** et de Beaucé, et en seconde priorité l'aménagement des déviations de Mayenne et de Pré-en-Pail.

Courant 2016, les études de la déviation de la RN12 à Ernée se sont alors poursuivies en approfondissant les connaissances sur le secteur. Cette phase d'étude a abouti à l'élaboration de trois familles de variantes qui ont été soumises à la concertation publique du 11 septembre 2017 au 15 octobre 2017.

2.2 Caractéristiques du projet

2.2.1 Les enjeux

Le projet de déviation de la commune d'Ernée a pour objectif de répondre à deux enjeux majeurs :

- Enjeu en terme de trafic concernant la prise en compte des flux de transit en traversée d'Ernée. Il s'agit de soulager le bourg du trafic de transit et de limiter ainsi les nuisances liées au trafic en zone urbanisée (bruit, qualité de l'air et santé),
- Enjeu de sécurité routière afin d'améliorer la sécurité de la traversée d'Ernée (trafic PL important) et de faciliter la circulation du trafic de PL en transit.

Le niveau de trafic global et le niveau de trafic Poids-Lourds dans la traversée d'Ernée mettent clairement en avant ces deux enjeux.

La sécurité et le cadre de vie peuvent être améliorés en créant une déviation de l'agglomération d'Ernée. Ainsi le trafic sera limité en traversée de la commune car l'actuelle RN12 ne supportera alors en majorité que les besoins de dessertes du centre d'Ernée.

De manière induite, une déviation d'Ernée permettra également d'accompagner le développement, par le désenclavement des territoires et l'amélioration des dessertes locales.

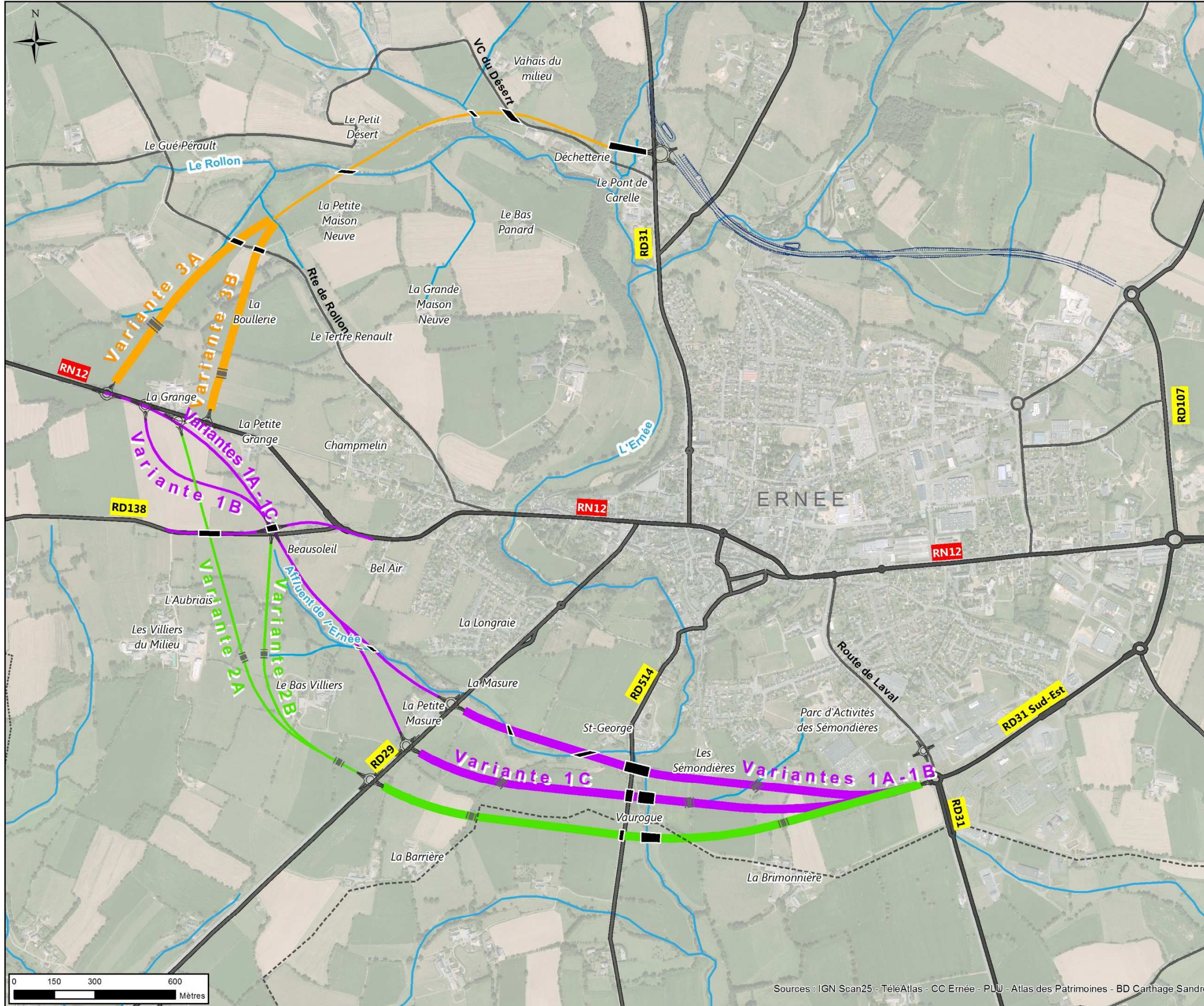
2.2.2 Le projet soumis à concertation

Le projet consiste en la création d'une portion de voirie neuve bidirectionnelle avec un créneau de dépassement, se connectant au réseau routier existant, permettant de contourner l'agglomération d'Ernée.

3 familles de variantes sont proposées :

- Trois tracés dans le **fuseau Sud – Court**, au plus proche de l'urbanisation d'Ernée, qui se raccordent à la RD31 Sud-Est :
 - Variante 1A : le tracé reprend en totalité celui de l'emplacement réservé au PLU,
 - Variante 1B : le tracé reprend l'emplacement réservé en évitant un secteur de sensibilité environnementale au lieu-dit la Petite Grange,
 - Variante 1C : le tracé emprunte en partie l'emplacement réservé et cherche à éviter les principaux enjeux environnementaux associés à l'affluent de l'Ernée, en s'éloignant de l'urbanisation.
- Deux tracés dans le **fuseau Sud-Long**, qui se raccordent à la RD31 Sud-Est :
 - Variante 2A : le tracé s'éloigne significativement des zones de sensibilité environnementale associées à l'affluent de l'Ernée,
 - Variante 2B : le tracé reprend celui de la variante 2A mais emprunte l'emplacement réservé au niveau du raccordement Ouest sur la RN12.

- Deux tracés dans le **fuseau Nord** qui se raccordent au contournement Nord. Compte tenu de la présence du bâti le long de la RD31, de la vallée de l'Ernée et du Rollon et de son affluent, les deux tracés étudiés ne diffèrent qu'au niveau du raccordement sur la RN12 :
 - Variante 3A : le tracé se raccorde à l'Ouest du lieu-dit la Grange sur la RN12,
 - Variante 3B : le tracé se raccorde à l'Est du lieu-dit la Grange sur la RN12.



Légende

--- Limite de commune

Hydrographie - gestion des eaux

— Cours d'eau

Variantes

Variante 1

— section bidirectionnelle / créneau à 2x2 voies

Variante 2

— section bidirectionnelle / créneau à 2x2 voies

Variante 3

— section bidirectionnelle / créneau à 2x2 voies

— Ouvrage d'art

— Boviduc

Projet du département

— Déviation Nord-Est d'Ernée

2.3 Les acteurs du projet

L'ETAT

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Pays de La Loire représente l'État et le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie (MEDDE). À ce titre, elle assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération.

La DREAL a missionné le bureau d'étude ARCADIS pour les études techniques ainsi que la coordination générale. Les études faune, flore ont été réalisées par BIOTOPE, les études paysagères ont été réalisées, quant à elles, par A3Paysage, l'étude agricole par le consultant Jacques VERTES, et les études relatives au trafic et à la géotechnique par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA).

LE COMITE TECHNIQUE

Un comité technique (COTECH) composé de l'Etat, de la mairie d'Ernée, de Montenay, de la communauté de communes de l'Ernée, du Département de la Mayenne, de la Direction Interdépartementale des Routes (DIR) Ouest et de la Direction Départementale des Territoires (DDT) de la Mayenne se réunit régulièrement pour échanger sur le projet.

3 CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

3.1 Contexte réglementaire

La concertation est organisée par la DREAL Pays de la Loire.

Le projet d'aménagement s'inscrit dans les dispositions réglementaires prévues par l'article L. 121-15-1 et suivant du Code de l'environnement qui prévoit l'organisation d'une concertation pour les projets soumis à une évaluation environnementale.

Cette concertation est encadrée par un tiers garant désigné par la commission nationale du débat public. Le garant est neutre et extérieur aux parties prenantes du projet. Son rôle est de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public. Tout acteur ou personne parmi le public peut le solliciter sur la conduite de la concertation et la participation des acteurs et du public. Il remettra un rapport final qui sera rendu public et sera joint au dossier d'enquête publique.

La concertation est organisée sur les communes d'Ernée et de Montenay, directement concernées par le projet.

3.2 Objectifs de la concertation

La concertation constitue un temps d'information et d'échange avec l'ensemble des personnes concernées par le projet avant sa finalisation. Ses objectifs sont multiples :

- informer l'ensemble des personnes concernées par le projet,
- recueillir leurs avis sur la qualité et l'exhaustivité des études produites,
- recueillir leurs avis sur l'opportunité, les caractéristiques et l'analyse comparative des variantes étudiées,
- préciser les attentes des usagers, des riverains et des collectivités,
- faciliter les prises de décision du maître d'ouvrage.

Toute contribution aide au choix de la variante et à la conception définitive de l'aménagement routier. Le projet final tirera ainsi profit des enseignements de la concertation préalable.

À l'issue de la concertation, il s'agit pour l'État de retenir une solution pour poursuivre les études avec plus de précision, dans la perspective de préparer le dossier pour l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

4 DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

4.1 Annonce, outils et supports de la concertation publique

Plusieurs supports ont été utilisés pour annoncer la concertation, présenter le contexte du projet, les études réalisées, les variantes proposées et indiquer les modalités de la concertation :

- Annonce de la concertation dans le journal municipal d'Ernée en juillet 2017 (Annexe 1),
- Distribution d'une lettre d'information dans les boîtes aux lettres des habitants d'Ernée et de Montenay la semaine du 21 août (4500 exemplaires) (Annexe 2),
- Affichage public en mairie d'Ernée, de Montenay et au siège de la communauté de communes 15 jours minimum avant le début de la concertation (voir en Annexe 3) et distribution d'affiches dans tous les commerces d'Ernée le 26 septembre,
- Page internet dédiée sur le site de la DREAL Pays de la Loire (voir en Annexe 5) avec mise en ligne de la synthèse du dossier de concertation à compter du 4 août, relayée ensuite par les sites internet de la préfecture, de la communauté de communes de l'Ernée et de la ville d'Ernée (voir en Annexe 6). 137 visites sont comptabilisées sur le site de la DREAL,
- Diffusion d'un communiqué de presse le 8 septembre (voir Annexe 7),
- Dossier de concertation et sa synthèse disponibles en téléchargement sur le site internet de la DREAL Pays de la Loire et sous le format papier en mairie d'Ernée, de Montenay et à la communauté de communes pendant la durée de la concertation,
- Panneaux d'exposition en mairie d'Ernée, de Montenay et à la communauté de communes pendant la durée de la concertation (voir en Annexe 4).

4.2 Moyens d'expression

La concertation s'est déroulée durant une période de 4 semaines du 11 septembre au 15 octobre 2017 sur les communes concernées par le projet :

- Ernée
- Montenay

Plusieurs temps et moyens d'échanges ont été mis en place pour permettre le bon déroulement de cette concertation publique.

4.2.1 Réunion publique

La réunion publique s'est tenue le 28 septembre 2017 de 19h30 à 22h30 dans la salle Constant Martin, rue Gambetta à Ernée. Elle a rassemblé environ 100 personnes.

Elle était présidée par Madame THALABARD-GUILLOT, sous-préfète de Mayenne.

La garante de la concertation Madame JARRY était présente.

Après un mot d'accueil du Maire d'Ernée et de la sous-préfète de Mayenne, et une présentation de son rôle par la garante, la DREAL Pays de la Loire a présenté le projet :

- Les principes de la concertation,
- Le contexte et l'historique du projet,
- Le parti d'aménagement,
- Les acteurs du projet,
- Le cadre de la concertation,
- Le territoire, la zone d'étude,
- Le diagnostic du territoire,
- Les enjeux du territoire,
- Le projet soumis à concertation,
- Les variantes de tracé,
- La comparaison des variantes,
- Les étapes à venir.

Un temps de dialogue avec le public a ensuite eu lieu.

Le diaporama diffusé et le compte rendu de la réunion publique sont présentés en Annexe 9 et Annexe 10.

4.2.2 Permanence

Une permanence s'est tenue le 29 septembre 2017 à la mairie d'Ernée de 10h à 16h, en présence de :

- Madame JARRY, garante de la concertation,
- Monsieur LE MOING, Chef de la Division Maîtrise d'Ouvrage à la DREAL Pays de Loire,
- Monsieur FAYE Responsable d'opération à la DREAL Pays de Loire.

Une vingtaine de personnes (12 avis exprimés) est venue lors de cette permanence, qui a été l'occasion d'échanger avec les particuliers voulant s'exprimer sur le projet (voir le détail des échanges en Annexe 11).

4.2.3 Réunion avec la profession agricole

Suite aux échanges et expressions formulées lors la réunion publique du 28 septembre 2017, une réunion spécifique a été organisée avec la profession agricole, notamment l'ensemble des exploitants dont les îlots laitiers sont concernés par les variantes proposées en concertation. Celle-ci s'est déroulée le 09 octobre 2017 en présence de :

- Madame ARCANGER et Monsieur BECHU, respectivement maire et adjoint au maire d'Ernée,
- Monsieur LE MOING et Monsieur FAYE, respectivement Chef de la Division Maîtrise d'Ouvrage et Responsable d'opérations à la DREAL Pays de Loire,
- Les exploitants agricoles des GAEC du Bas-Villiers, GAEC de la Brimonière, EARL Coulange, EARL Coupé, GAEC Bodin et un entrepreneur de travaux agricole.

Le compte-rendu de cette réunion est présenté en Annexe 12.

4.2.4 Registres dans les mairies

Un registre a été mis à disposition du public dans chacune des 2 mairies concernées et à la communauté de commune de l'Ernée pendant les cinq semaines de la concertation.

Aucun avis n'a été recueilli dans le registre de la mairie de Montenay.

Les registres de la mairie d'Ernée et de la communauté de communes de l'Ernée ont respectivement recueilli 10 avis et 1 avis.

Les registres sont présentés en Annexe 13 et en Annexe 14.

4.2.5 Adresses mail et postales

Le public pouvait poser ses questions et faire part de son avis par courrier électronique à l'adresse :rn12-deviation-ernee.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr ou par courrier postal à l'attention de la DREAL Pays de la Loire 5 rue Françoise Giroud CS 16326 44263 NANTES Cedex 2.

Le public pouvait par ailleurs solliciter directement la garante sur le déroulement de la concertation.

- isabelle.jarry@garant-cndp.fr

Seuls les messages transmis sur l'adresse mail de la DREAL sont pris en compte dans ce bilan, la garante rédigeant son propre bilan

15 avis ont été reçus par voie électronique entre le 22 septembre et le 14 octobre 2017.

L'ensemble des mails est présenté en Annexe 15.

4.2.6 Articles de presse

Des articles concernant le projet sont parus dans la presse pendant la concertation, ils sont présentés en Annexe 8.

4.2.7 Les avis des institutionnels

Le tableau ci-après présente les institutions qui ont été sollicitées dans le cadre de la concertation autour du projet la déviation d'Ernée de la RN 12. Elles sont composées d'élus locaux, de services administratifs régionaux et départementaux, de représentants professionnels, d'associations.

Les réponses étaient attendues pour le 15/10/2017 au plus tard. 7 institutions ont répondu. L'ensemble de ces réponses est présenté en Annexe 16.

Destinataires	Date de réponse
Président de la Région Pays de la Loire	
Président du Conseil Départemental de la Mayenne	Avis reçu hors délais mais indiqué pour information dans le présent dossier
Sénateur Mayenne	
Sénatrice de la Mayenne 2	
Député de la 3ème circonscription de la Mayenne	
Collectivités	
Maire d'Ernée	27/09/2017 Complément le 29/09/2017 Complément le 13/10/2017
Maire de Montenay	12/10/2017
Président de la Communauté de Communes de l'Ernée	11/10/2017
Elus locaux	
Conseiller départemental du canton d'Ernée 1	
Conseiller départemental du canton d'Ernée 2	
Chambres consulaires	
Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie	
Président de la Chambre d'agriculture	13/10/2017
Associations	
Président d'Alençon-Fougères-Dol Demain	
Co-Présidents de Mayenne Nature environnement	
Présidente du Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement Mayenne-Bas-Mains	
Services de l'État	
Directeur Interdépartementale des Routes ouest	
Directeur Départemental des Territoires de La Mayenne	12/10/2017
Directrice Générale de l'Agence Régionale de Santé Pays de la Loire	27/09/2017

5 LE BILAN DE LA CONCERTATION

Les avis des acteurs institutionnels sont traités dans le paragraphe 0, l'objectif des paragraphes 5.1 et 5.2 étant de faire ressortir l'avis du public.

5.1 Le bilan quantitatif

5.1.1 La participation

Le Tableau 1 et la Figure 2 ci-dessous présentent le nombre d'avis formulés par type de support.

	Nombre de participations
Réunion publique	35
Permanence	12
Mail	15
Registre	11
TOTAL	72

Tableau 1 : Tableau de répartition des participations en nombre d'avis et par support

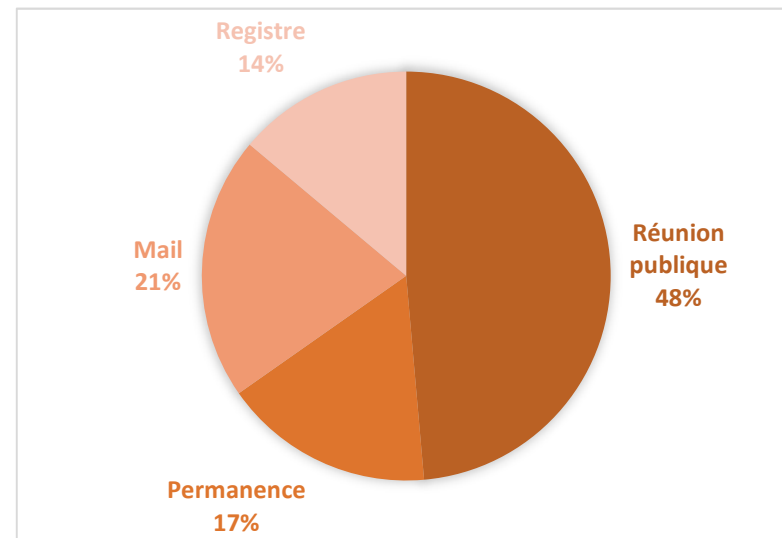


Figure 2 : répartition des participations en nombre d'avis par support

72 avis, en dehors des avis officiels des acteurs institutionnels, ont été exprimés au total, tous supports confondus et tout au long de la concertation. Ce total comprend cependant 13 avis redondants répétés par les mêmes personnes grâce à différents supports : en réunion publique, sur internet, dans les registres.

La majeure partie des avis a été formulée en réunion publique (48%). Ils ont été complétés par les avis émis en permanence (17%) et par mail (21%). Les registres sont le moyen de concertation qui a été le moins utilisé avec 14% des avis. Ainsi, dans cette concertation les avis ont été le plus souvent formalisés par oral (65%).

5.1.2 Les avis exprimés

5.1.2.1 Avis général sur le projet

Aucun avis défavorable au projet ne s'est exprimé. Les habitants qui se sont exprimés soutiennent donc le projet de manière unanime.

5.1.2.2 Avis sur les variantes

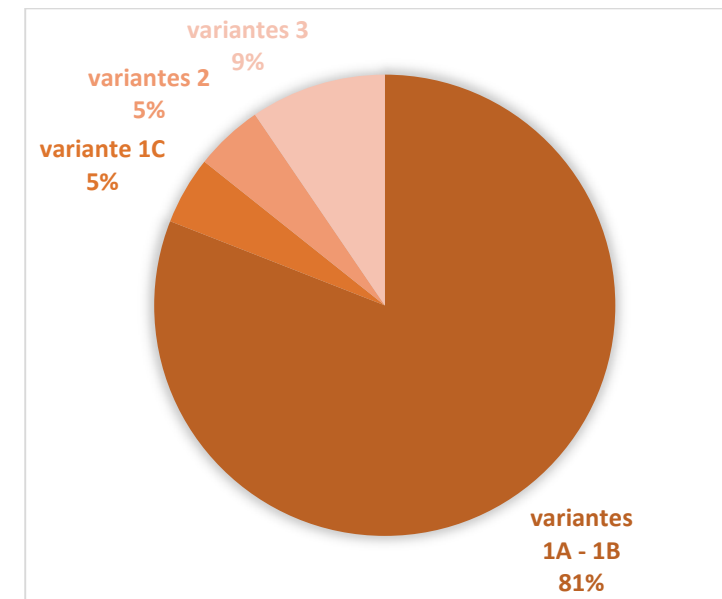


Figure 3 : Répartition des 21 avis en faveur de variantes

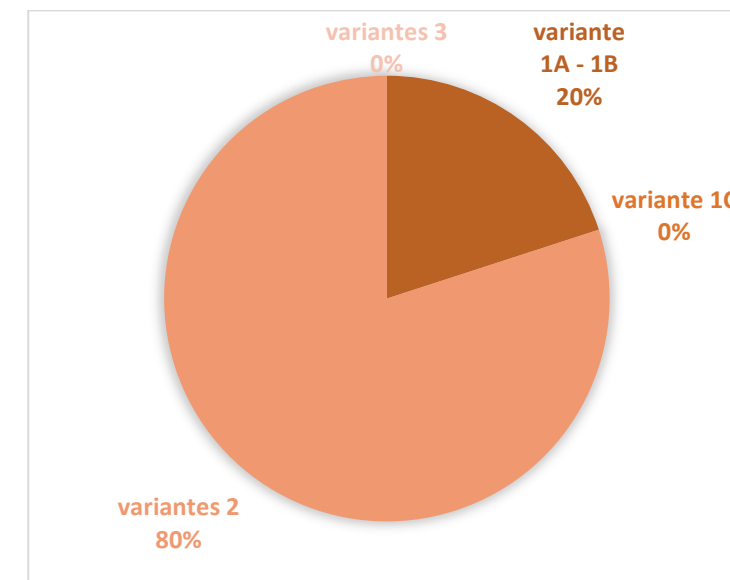


Figure 4 : Répartition des 5 avis contre des variantes

Sur les 72 avis exprimés, 21 se prononcent en faveur d'une variante et 5 contre une variante. Dans un même avis, une personne peut se prononcer pour une variante et contre une ou plusieurs autres.

Les variantes Sud courtes 1A et 1B (les plus proches de la ville d'Ernée) sont les variantes ayant remporté le plus d'adhésion, elles sont préférées par 17 personnes. 1 avis a été exprimé contre. Par ailleurs, 21 avis contiennent des propositions de tracé alternatifs.

La famille de variantes Sud longue 2 a généré le plus d'opposition : 4 avis ont été formulés contre ces variantes. Elles n'ont par ailleurs suscité que peu d'adhésion.

5.1.3 Les thématiques abordées

Le tableau et le graphique suivants synthétisent les thématiques qui ont été abordées tout au long de la concertation. Dans un même avis plusieurs thèmes peuvent être abordés.

Thématique abordée	Nombre d'avis
Agriculture	43
<i>Dont avis contenant une proposition de tracé alternatif ou de limitation de vitesse</i>	<i>16</i>
Riverains à proximité du tracé	8
Rétablisements	6
Environnement	2
Autres	8
TOTAL	67

Tableau 2 : Répartition des avis par thématiques

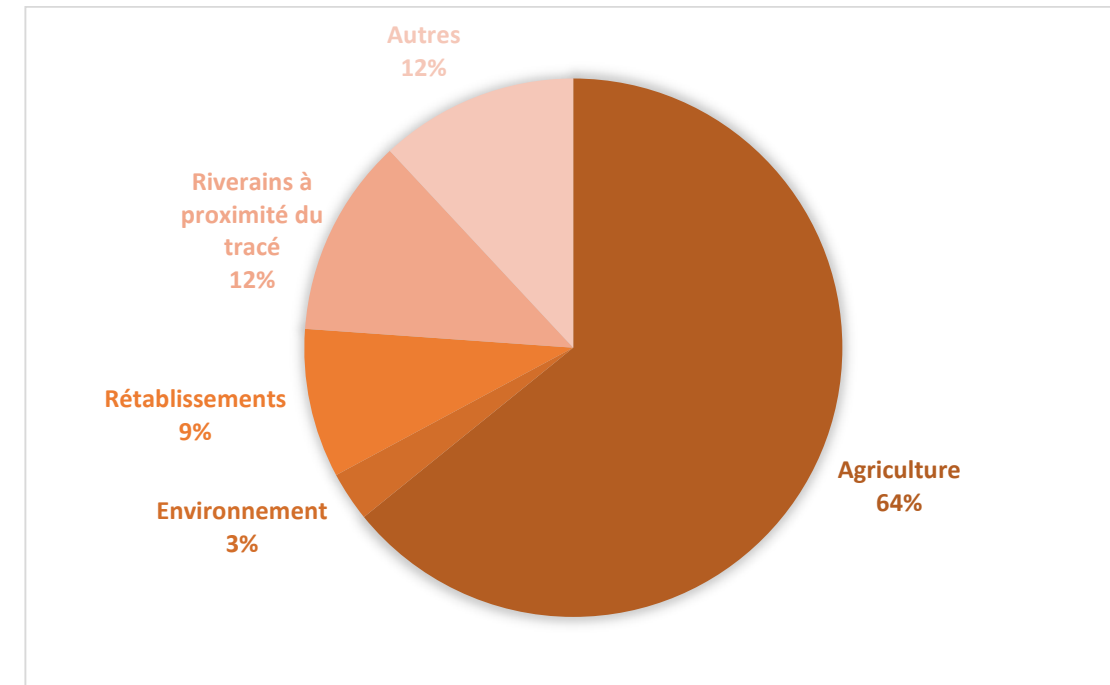


Figure 5 : Répartition des avis par thématiques

La question concernant la profession agricole est de loin la plus récurrente puisqu'elle apparaît dans près de deux tiers des avis. Parmi eux, 16 contiennent des propositions de tracé alternatif et/ou de limitation de vitesse pour limiter l'impact sur les exploitations agricoles ou permettre la circulation des engins agricoles sur l'ensemble de la déviation :

- Proposition de tracé limitant l'impact pour l'agriculture dans 11 avis (8 avis en faveur d'une variante intermédiaire entre la 1A et la 1C et 3 avis pour une route parallèle réservée aux engins agricole),
- Suppression ou déplacement du créneau de dépassement dans 8 avis,
- Réaliser une route en parallèle pour les engins agricoles dans 3 avis,
- Limiter la vitesse à 90 km/h sur le créneau de dépassement dans 10 avis

D'autres propositions, sans lien explicite avec la thématique agricole, sont également évoquées :

- un avis demande à mettre en place une voie supplémentaire dans le sens montant entre la RD 29 et la RD 138,
- Un avis c'est exprimé en faveur d'une 2x2 voies sur l'ensemble de la déviation.

Viennent ensuite, dans une moindre mesure, les interrogations sur les rétablissements de communication et les nuisances sonores (riverains à proximité du tracé).

La protection des paysages et du milieu naturel sont des thématiques peu présentes dans les avis exprimés.

5.2 Le bilan qualitatif

Les réponses de la DREAL aux questionnements suscités lors des échanges sont indiquées en italique.

5.2.1 Réunion publique

Le diaporama diffusé et le compte rendu de la réunion publique sont présentés en Annexe 9 et Annexe 10.

5.2.1.1 Circulation des engins agricoles sur le contournement

La circulation des engins agricoles était au cœur de la plupart des interventions. Les agriculteurs soutenus par les riverains se plaignent de la difficulté à circuler en traversée du centre-ville d'Ernée et de l'insécurité qui en découle notamment pour les piétons et deux roues.

Les variantes proposées en concertation, conformément au parti d'aménagement de l'itinéraire RN 12 entre Fougères et Alençon, présentent une route bidirectionnelle et un créneau de dépassement à 2x2 voies. La vitesse maximale autorisée sur le créneau de dépassement est de 110km/h et la circulation des véhicules lents et vulnérables n'est donc pas autorisée sur cette portion.

Les participants ont insisté sur la nécessité pour les engins agricoles de pouvoir emprunter le contournement. Plusieurs propositions alternatives ont été soumises telles que la limitation du créneau à 90km/h, la suppression du créneau, la réalisation d'une voie latérale.

Par ailleurs, la mairie d'Ernée indique que le maintien des véhicules agricoles dans le centre-ville est peu compatible avec un réaménagement du centre bourg et le projet de redynamisation envisagé.

La DREAL a rappelé que parmi le trafic qui va être capté par la déviation, il y a essentiellement du trafic de transit qui ne s'arrête pas à Ernée et qu'il ne faut pas oublier que la RN12 est une route nationale. Le réseau routier national a vocation à être un itinéraire de transit. La déviation d'Ernée a donc pour objectifs :

- *de dévier cette circulation du bourg d'Ernée dans l'intérêt de la commune,*
- *de réaliser un aménagement dans l'intérêt du réseau routier national, et donc du trafic de transit, en améliorant, entre autres, les capacités de dépassement sur l'itinéraire.*

5.2.1.2 Impact sur les terres agricoles

Même si le consensus sur la nécessité d'une déviation de la RN12 est acté par l'ensemble des participants, la profession agricole s'inquiète du devenir des exploitations suite à la réalisation de l'infrastructure.

La plupart des exploitations touchées par le projet sont des exploitations laitières : les bâtiments (stabulation et salle de traite) doivent disposer d'herbages en continuité. Les exploitants demandent donc à ce que le tracé de la déviation limite au maximum le morcellement de leur bloc parcellaire.

La question foncière a été abordée à plusieurs reprises quant au déroulement des compensations et des aménagements fonciers possibles pour les propriétés impactées par le projet : *La DREAL a indiqué que la réalisation ou non d'un aménagement foncier n'était pas du ressort du maître d'ouvrage mais de la commission d'aménagement foncier. Par ailleurs, la DREAL va mettre en place une convention avec la SAFER afin de réaliser des réserves foncières dans l'hypothèse d'un aménagement foncier avec inclusion d'emprises.*

Certains agriculteurs ont mentionné la nécessité de prendre en compte le fonctionnement des exploitations et notamment des exploitations laitières, en indiquant que les boviducs seraient difficilement utilisables par un troupeau et que la question du passage du matériel agricole de part et d'autre de la déviation se posait.

5.2.1.3 Proposition de tracé alternatif

Comme indiqué précédemment, en réponse aux problématiques agricoles soulevées lors de la concertation, nombre de propositions de tracés alternatifs ou d'adaptations des tracés proposés ont émergé.

Ces propositions concernent en premier lieu la possibilité pour les engins agricoles d'emprunter la déviation :

- *Limitation du créneau de dépassement à 90km/h : sur cette proposition, la DREAL indique que cette limitation de vitesse ne permettrait pas aux véhicules légers de dépasser les Poids Lourds (objectifs du créneau de dépassement), car le différentiel de vitesse ne serait pas assez important,*
- *Suppression du créneau de dépassement,*
- *Ajout d'un créneau de dépassement dans la rampe entre la RD 29 et la RD 138,*
- *Raccordement de la déviation Sud à la RN12 entre Beausoleil et Bel Air : sur cette proposition, la DREAL indique que la portion de RN12 située entre La Grange et le point de raccordement proposé ne présente pas des caractéristiques satisfaisante en terme de géométrie et ne pourra donc pas rester dans le réseau routier national suite à la réalisation de la déviation,*
- *Réalisation d'un cheminement en parallèle pour les engins agricoles : sur cette proposition, la DREAL précise que la réalisation d'une seconde route nécessiterait des emprises agricoles supplémentaires.*

Une proposition de tracé alternatif entre le tracé de la variante 1A et celui de la variante 1C a également été évoqué à plusieurs reprises. Il est lié notamment à la volonté de déménagement de l'entreprise Agrial et permettrait de limiter les impacts sur les îlots laitiers des GAEC Coulange, la Brimonière et l'EARL Coupé.

5.2.1.4 Rétablissement RD 138

Parmi les variantes Sud présentées, certaines proposent un rétablissement de la RD 138 par un carrefour giratoire, d'autre proposent le maintien de cette liaison par un ouvrage d'art.

Tous les avis exprimés sur ces thématiques indiquent préférer un échange de la RD 138 avec la déviation par le biais d'un carrefour giratoire.

5.2.1.5 Riverains à proximité du tracé

Trois riverains (de Vaurogue et de la Petite Masure) se sont exprimés afin de demander à ce que le tracé passe le plus loin possible de leur habitation.

Des questions sur les nuisances acoustiques pour les riverains les plus proches de la future déviation ont été posées. *Le maître d'ouvrage a rappelé que les protections phoniques, si elles s'avèrent nécessaires au sens de la réglementation, seront réalisées dans le cadre des travaux de la déviation.*

5.2.1.6 Environnement

La thématique environnementale a été évoquée au travers principalement des impacts des variantes Sud courtes sur la vallée affluente de l'Ernée. Les expressions relatives au milieu naturel sont venues en contestation de la nécessité de préserver le milieu naturel au détriment du milieu agricole.

Le maître d'ouvrage a précisé que toutes les thématiques de comparaison des variantes sont étudiées en toute objectivité et transparence afin de choisir la variante dont l'impact sera globalement le plus faible. Le principe Eviter – Réduire – Compenser se doit d'être appliqué.

La compensation des zones humides a également été évoquée, notamment au regard du périmètre de réalisation des zones humides de compensation. *La DREAL a précisé que le principe est systématiquement de compenser au plus près des impacts.*

5.2.1.7 Autres thématiques

Les autres thématiques abordées concernent :

- Le financement de l'opération : *la DREAL indique que les études jusqu'à la déclaration d'utilité publique (DUP) sont financées en intégralité par l'État. Le financement inscrit à l'actuel CPER 2015-2020 sera mobilisé pour les études opérationnelles post-DUP. Les travaux quant à eux devront faire l'objet d'une inscription dans le cadre d'une contractualisation ultérieure,*
- Le planning et la date probable de mise en service : *la DREAL indique que le démarrage des travaux est envisageable pour 2022, sous réserve de l'inscription budgétaire, et que la mise en service est attendue après 3 ans de travaux,*
- Les nuisances visuelles,
- Le tourisme : une commerçante s'inquiète de la possible diminution du nombre de touristes dans le centre d'Ernée : *la DREAL indique que par retour d'expérience, si le projet de déviation s'accompagne (comme il est prévu à Ernée) d'une redynamisation du centre-ville, les commerces s'en trouvent renforcés. A l'inverse, sans opération de redynamisation, les commerces subissent, d'une façon générale, la mise en service d'une déviation,*
- L'intégration du projet au futur PLUi de la Communauté de Communes : *la DREAL indique que le projet intégrera une mise en conformité des documents d'urbanisme si cela s'avère nécessaire,*
- La continuité des chemins de randonnées coupés par la déviation : *la DREAL précise que tous seront rétablis soit directement, soit par un autre chemin.*

5.2.2 Permanence

Les contributions recueillies sont en Annexe 11

Les deux principaux sujets évoqués lors de la permanence concernent d'une part l'interdiction pour les engins agricoles de circuler sur le créneau de dépassement (évoqué par une grande majorité des avis exprimés) et la nécessité de privilégier les variantes Sud au plus proche d'Ernée.

Quelques personnes se sont également exprimées sur les sujets suivants :

- les nuisances sonores induites au droit du tracé, notamment les riverains de la Grange, la Petite Mazure,
- la prise en compte des véhicules agricoles dans les gabarits des ouvrages d'art (gabarit adapté au transport agricole notamment pour les chargement de paille) ,
- l'existence d'une aire d'accueil des gens du voyage au pied de la RD 514 au niveau des tracés des variantes 1A et 1B,
- La parcelle d'intérêt écologique ayant justifié la conception de la variante 1B est une parcelle cultivée en maïs depuis 4 ans. *La DREAL précise que cette information sera prise en compte et que l'étude sera mise à jour en conséquence,*
- la suggestion d'un tracé alternatif entre la variante 1A et la variante 1C,
- une proposition de raccordement de la déviation à la RN12 entre les lieux dits Beausoleil et Bel Air avec la réalisation d'un giratoire sur la RD 138,
- une proposition de raccordement de la RD 138 à la RN12 par un giratoire en extrémité de la déviation (réalisation d'une portion de voie nouvelle),
- l'exploitant agricole habitant à la Grange demande un accès sur la RN12 vers l'Ouest,
- le propriétaire de la maison impactée à Vaurogue (sur l'emplacement réservé) demande à ce que le tracé épargne sa maison.

5.2.3 Réunion avec la profession agricole

Le compte-rendu de cette réunion est présenté en Annexe 12.

La DREAL présente les démarches qu'elle a entreprises suite à la réunion publique et à la permanence.

La DREAL a étudié des solutions permettant d'autoriser la circulation des engins agricoles sur l'ensemble de la déviation. Elle a rencontré, en anticipation, l'Ingénieur Général Routes (IGR) qui sera sollicité in fine par le ministère avant validation de la solution qui sera proposée par la DREAL à l'issue de la concertation. Une solution a recueilli l'avis favorable de l'IGR : il s'agit de supprimer le créneau de dépassement à 2x2 voies mais de créer des créneaux de dépassement courts en sortie de giratoires, ainsi qu'un créneau de dépassement dans le sens montant entre la RD 29 et la RD 138.

La DREAL a par ailleurs étudié une variante intermédiaire passant sur l'emprise de la société Agrial, tout en continuant d'appliquer le principe Eviter, Réduire, Compenser avec l'évitement de la vallée affluente de l'Ernée.

Elle présente cette variante en réunion tout en indiquant être en attente d'un courrier de la Communauté de communes et de la société Agrial confirmant l'intention de cette société de déplacer son activité (condition sine qua non pour que la variante puisse être considérée comme une sortie possible de la concertation). Les courriers ont été reçus suite à la réunion.

L'exploitant du GAEC de la Brimonnière demande une adaptation de ce tracé afin d'impacter au minimum son exploitation, en utilisant le plus possible le tracé de la variante 1A entre la RD 31 et la RD 514.

D'autres sujets ont également été abordés :

- Les critères de détermination des zones humides : *la DREAL a rappelé qu'une zone humide est déterminée par des critères floristiques et pédologique et que le caractère humide de la zone n'était donc pas forcément visible,*
- La limitation de vitesse des Poids Lourds à 80 km/h observée sur le périphérique de Nantes : *la DREAL a indiqué que le différentiel de vitesse avec les véhicules légers n'était pas suffisant pour permettre des dépassements. Cette mesure a été mise en place pour des questions liées au bruit,*
- Le dimensionnement des boviducs : *la DREAL a précisé que le dimensionnement prévu à ce stade ne permettait pas le passage des engins agricoles, mais que des études plus précises seront à mener,*
- Les aménagements fonciers : *la DREAL a rappelé que la décision ne relèvera pas du maître d'ouvrage mais de la commission communale d'aménagement foncier et a indiqué qu'elle étudierait avec le CD53 la possibilité que la pré-étude d'aménagement foncier soit conduite dès 2018.*

5.2.4 Registres dans les mairies

Les registres de la mairie d'Ernée et de la communauté de commune de l'Ernée ont recueilli des avis concernant principalement :

- L'interdiction pour les engins agricoles de circuler sur le créneau de dépassement,
- La nécessité de privilégier les variantes Sud au plus proche d'Ernée.

Le centre commercial Super U demande par le biais de ce registre le maintien de son accès direct depuis le giratoire de la RD 31 route de Laval, notamment pour l'accès des poids lourds à la station-service. Cette demande d'accès est par ailleurs relayée par la mairie d'Ernée (courrier du 13/10/2017).

Des expressions concernant la réalisation de boviducs au droit de Bel Air et de la Brimonnière sont également à noter.

Un avis exprimé concerne la réalisation d'une 2x2 voies sur l'ensemble de la déviation ainsi qu'une voie en parallèle pour le cheminement agricole.

5.2.5 Adresses mail et postales

Les principaux sujets abordés sont :

- L'interdiction pour les engins agricoles de circuler sur le créneau de dépassement,
- La nécessité de privilégier les variantes Sud au plus proche d'Ernée,
- La suggestion d'un tracé intermédiaire entre la variante 1A et la variante 1C,
- L'aménagement foncier.

La société Agrial confirme sa volonté de déménagement en dehors de la zone d'étude.

Le centre commercial Super U réitère sa demande déjà exprimée dans le registre.

Des riverains (du lotissement de la Longraie) et exploitants du Bas-Villiers proches des tracés s'inquiètent des nuisances sonores et visuelles.

Seul les institutionnels (cf. ci-après) et Agrial (qui a doublé son envoi par mail) ont apporté des contributions par voie postale.

L'ensemble des mails est présenté en Annexe 12.

5.2.6 Articles de presse

Un article concernant la concertation est paru le 25 septembre dans Ouest France, avant la réunion publique. Il relaie la position de la maire d'Ernée et d'un de ses adjoints s'exprimant en faveur de la variante la plus proche de la ville. L'article rappelle le jour, l'heure et le lieu de la réunion publique.

Un article paru dans le courrier de la Mayenne du 2 octobre invite par le biais de la commune la population à s'exprimer lors de la concertation.

Un second article de Ouest France paru le 2 octobre et faisant suite à la réunion publique est sous-titré « la polémique » et fait part notamment des inquiétudes relatives à l'interdiction de circuler des engins agricoles sur la partie à 2x2 voies du contournement.

5.3 Les avis des acteurs institutionnels

Les 7 avis reçus sont présentés en Annexe 16.

Les institutions ayant formalisé un avis se sont principalement concentrées sur :

- Leur variante préférentielle,
- L'impact sur l'agriculture,
- L'impact sur l'environnement,
- Le créneau de dépassement interdit aux véhicules agricoles,
- Les rétablissements.

5.3.1 Avis sur les variantes

La commune d'Ernée se montre favorable à une variante intermédiaire entre la variante 1A et la variante 1C passant sur Agrial qui sera délocalisé.

La commune de Montenay ne fait pas de choix de variante mais se positionne en faveur d'un tracé préservant le monde agricole.

La communauté de communes de l'Ernée se montre favorable aux variantes 1, en demandant de tenir compte du projet de déménagement d'Agrial.

La Direction Départementale des Territoires, après avoir analysé différents critères, se positionne en faveur des variantes Sud Courtes, qui répondent selon elle le mieux aux objectifs et enjeux identifiés sur le territoire, et plus particulièrement en faveur de la variante 1C qui demeure la moins impactante pour les milieux naturels et l'activité agricole.

Le Département de la Mayenne est quant à lui favorable aux variantes Sud assurant ainsi une continuité rapide et fluide de l'itinéraire Laval / Fougères.

La Chambre d'Agriculture de la Mayenne indique que si les variantes 1A et 1B sont moins impactantes en terme de prélèvement de terres agricoles, elles nécessiteront plus de compensation environnementale. Elle demande donc une analyse de l'impact global du projet sur les activités agricoles.

L'Agence Régionale de Santé privilégie les variantes Sud courtes générant moins de nuisances cumulées de bruit et d'émission atmosphérique, en reconnaissant qu'elles impactent davantage les zones d'habitations existantes que les variantes Sud longues.

Les institutions adhèrent donc majoritairement aux variantes Sud courtes.

5.3.2 Réserves et précisions émises dans les avis favorables pour les variantes Sud courtes

Créneau de dépassement

La chambre d'agriculture demande à ce que la future déviation soit accessible aux engins agricoles, ceci dans le but d'améliorer la sécurité en traversée d'Ernée, d'autant plus dans l'optique d'un réaménagement du centre d'Ernée contraignant encore plus les circulations agricoles.

La mairie d'Ernée propose également que les véhicules agricoles puissent emprunter la déviation. Pour cela elle propose une route bidirectionnelle avec créneaux courts en sortie de giratoires et une trois voies entre la RD 29 et la RD 138 en place du créneau à 2x2 voies présenté en concertation.

La commune de Montenay s'interroge également sur la nécessité de réaliser un créneau de dépassement sachant que les véhicules agricoles ne seront pas autorisés sur cette portion.

Impact global sur l'emprise agricole

La chambre d'agriculture ne se prononce pas sur le choix entre les variantes Sud courtes et Sud longues, en précisant que si les impacts « directs » sur l'espace agricole consommé sont plus faibles pour les variantes courtes, il sera par ailleurs nécessaire d'étudier les impacts globaux en prenant en compte les potentielles compensations environnementales comme consommatrices d'espaces agricoles.

La commune d'Ernée propose d'étudier un tracé alternatif entre les variantes 1A et 1C (passant sur le site d'Agrial) permettant de limiter les impacts sur l'agriculture tout en étant au plus près de la variante inscrite au PLU. La communauté de Communes de l'Ernée présente dans son avis un courrier de Districo (groupe Agrial), propriétaire du magasin Point Vert sur la RD29, confirmant sa volonté de déménager.

Développement d'Ernée vers le Sud

L'Agence Régionale de Santé nuance son choix pour les variantes Sud courtes en indiquant qu'elles peuvent à long terme contraindre le développement d'Ernée au Sud.

Milieux Naturels

La mairie d'Ernée demande à ce que les compensations de zones humides soient réalisées sur l'ensemble du territoire de la Communauté de Communes

Rétablissements

Les communes d'Ernée et de Montenay se montrent favorables à la réalisation d'un giratoire pour les échanges avec la RD 138.

5.4 Synthèse

L'ensemble des personnes et entités s'étant exprimées pendant la concertation est favorable à un projet de déviation de la RN 12 à Ernée. Aucune expression n'a été émise à l'encontre de ce projet.

La grande majorité des avis formulés en faveur d'une variante concernent les variantes Sud avec une préférence pour des variantes proches de la ville d'Ernée. Suite au départ annoncé de la société Agrial, de nombreuses expressions proposent un tracé alternatif entre la variante 1A et la variante 1C.

La thématique récurrente, quel que soit le moyen d'expression, concerne l'agriculture. L'interdiction pour les engins agricoles de circuler sur le créneau de dépassement, et l'impact de la déviation sur les terrains agricoles, sont apparues comme la préoccupation majeure des avis exprimés.

Viennent ensuite les interrogations sur les rétablissements de communication et les nuisances sonores.

6 ENSEIGNEMENTS ET SOLUTION RETENUE

6.1 Enseignements de la concertation pour le porteur de projet

6.1.1 Le choix de la variante

D'une manière générale, les avis rendus sont très largement favorables aux variantes Sud courtes. De nombreux avis proposent un tracé alternatif entre la variante 1A et la variante 1C. Dans le cadre de la concertation, la société Districo (groupe Agrial) a confirmé son intention de déménager permettant de considérer une variante intermédiaire entre la variante 1A et la variante 1C comme sortie possible de la concertation. La DREAL a donc affiné les études de cette variante intermédiaire, tout en continuant d'appliquer la démarche éviter, réduire, compenser se traduisant par l'évitement de la vallée affluente de l'Ernée.

Il est précisé que le déplacement préalable de la société Districo est une condition strictement nécessaire à la réalisation du projet.

Le rétablissement de la RD 138 est préférentiellement souhaité par un giratoire sur la future déviation. Ce giratoire était d'ores et déjà prévu pour les variantes 1A, 1C et 2B.

6.1.2 Mesures pour préserver l'agriculture

L'impact du projet sur l'agriculture est la première préoccupation exprimée par les habitants du territoire concerné. Les attentes concernent principalement la justification du moindre impact sur les exploitations agricoles et la possibilité pour les exploitants d'emprunter la déviation avec leurs engins agricole. La DREAL a étudié les adaptations possibles permettant la circulation des engins agricoles sur l'ensemble de la déviation. Elle a eu l'occasion de présenter ses réflexions aux agriculteurs lors de la réunion du 09/10/2017. La création de créneaux de dépassement courts en sortie du giratoire de la RD31 (sens Est-Ouest) et en sortie du giratoire de la RD29 (sens Ouest-Est), ainsi que d'un créneau de dépassement entre la RD29 et la RD138 (sens Est-Ouest), ont reçu un avis favorable de l'Ingénieur Général Route.

Afin de répondre à la demande du GAEC de la Brimmonnière de limiter au maximum les impacts sur son exploitation, la DREAL a étudié la possibilité d'utiliser le plus possible le tracé de la variante 1A entre la RD514 et la RD31.

6.1.3 Nuisance acoustique

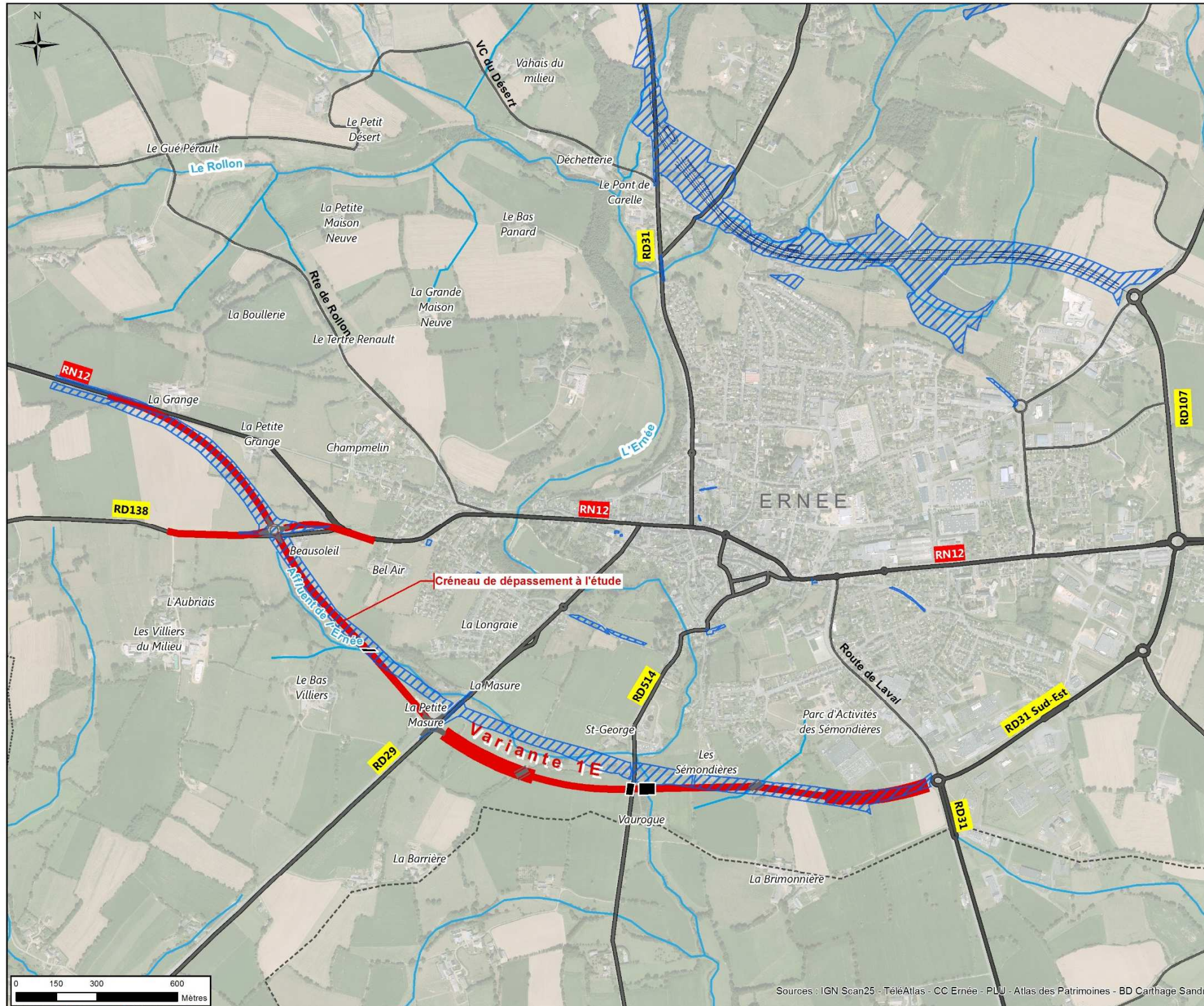
Les futurs riverains de la déviation montrent une préoccupation quant aux nuisances sonores, et aux mesures de réduction qui seront proposées. La solution retenue prévoira des protections acoustiques au niveau de toutes les habitations dont les niveaux de bruit prévisionnels dépasseront les seuils fixés par la réglementation.

6.1.4 1.5.4 Accès au super U

Pour répondre à la demande Super U, relayée par la ville d'Ernée, la DREAL a étudié la possibilité de maintenir un accès au Super U depuis le giratoire de la RD31. Les études permettent de conclure qu'un accès (uniquement en entrée) pourra être maintenu moyennant l'augmentation des dimensions du giratoire.

6.2 Solution retenue par le maître d'ouvrage

Au regard des enseignements de la concertation publique menée sur le projet de déviation de la RN12 à Ernée, et après validation par le comité technique réuni le 29/11/2017 puis par le ministère de la transition écologique et solidaire, la DREAL décide de retenir la variante présentée ci-dessous :



Légende

--- Limite de commune

Hydrographie - gestion des eaux

— Cours d'eau

Variante 1E

— Section bidirectionnelle / créneau en sortie de giratoire

■ Ouvrage d'art

— Boviduc

Projet du département

— Déviation Nord-Est d'Ernée

Document d'urbanisme

▨ Emplacement réservé

La variante proposée prend en compte le déplacement de la société Agrial en passant sur le terrain de la société.

Elle évite les enjeux environnementaux de la vallée affluente de l'Ernée et se raccorde au plus vite à l'emplacement réservé à l'Est de la RD514.

La variante est une route bidirectionnelle. Elle comprend des créneaux de dépassement courts en sortie du giratoire de la RD31 (sens Est-Ouest) et en sortie du giratoire de la RD29 (sens Ouest-Est), permettant ainsi la circulation des engins agricoles sur l'ensemble de la déviation, ainsi qu'un créneau de dépassement à l'étude entre la RD29 et la RD138 (sens Est-Ouest).

Elle comprend enfin une entrée directe au Super U depuis le giratoire de la RD31.

La RD138 est rétablie par un carrefour giratoire. La vitesse sera limitée à 90 km/h sur l'ensemble de la déviation

7 APRES LA CONCERTATION

7.1 Suite des études

La solution retenue à l'issue de la concertation va maintenant être étudiée en détail. Lors de cette étape, les caractéristiques de l'infrastructure seront affinées (géométrie de la route, des créneaux de dépassement, des rétablissements, exigences de sécurité et de visibilité), ainsi que celles des dispositifs d'assainissement, des équipements annexes, des mesures environnementales (aménagements paysagers, protections phoniques, mesures compensatoires). Le coût sera également précisé.

Parallèlement, l'étude d'impact exposera l'ensemble des mesures envisagées pour éviter, réduire ou - en dernier recours – compenser les impacts environnementaux, paysagers ou sur le milieu humain. Cette étude prend en compte à la fois les impacts liés au chantier (phase transitoire) et ceux liés à l'aménagement (phase définitive). Ce dossier d'évaluation des impacts est soumis à l'appréciation de l'Autorité Environnementale avant d'être présenté au public, dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

7.2 Le parcours administratif

7.2.1 La déclaration d'utilité publique

Une fois le projet d'aménagement conçu en détail, une procédure d'enquête publique sera menée par un commissaire enquêteur. Le dossier sera exposé au public qui pourra alors s'exprimer sur l'utilité publique du projet.

Au terme du processus, si l'ensemble des éléments est favorable, le Préfet représentant l'Etat déclarera le projet d'utilité publique. Il s'agira d'un acte officiel qui marque le départ de la phase opérationnelle de réalisation.

La DUP donnera compétence à la personne publique pour acquérir les terrains nécessaires à l'aménagement. En parallèle, des études de définition très fine de l'ouvrage routier, dites études de projet, seront menées à bien.

Au terme de ce parcours, l'aménagement pourra être réalisé, sous réserve de la mise en place du financement nécessaire.

7.2.2 Autorisation Environnementale.

En prolongement des dispositions prévues dans l'étude d'impact, le maître d'ouvrage déposera une demande d'autorisation environnementale unique. Le dossier, qui fera l'objet d'une enquête publique, présentera dans le détail les mesures prises pour la préservation de la ressource en eau (modalités de recueil et de traitement des eaux de chaussée), des milieux aquatiques (prise en compte des zones humides en particulier) et des espèces protégées.

Annexe 1 : Article dans le Journal d'Ernée juillet 2017

CONTOURNEMENT SUD D'ERNEE

La DREAL des Pays de La Loire organise une concertation publique sur le projet de contournement d'Ernée par la RN12 du 04 septembre au 08 octobre 2017, sur les communes d'Ernée et de Montenay.



(1) La Commission Nationale du Débat Public est une autorité administrative indépendante chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national à forts enjeux.

Après une première phase de diagnostic du territoire plusieurs variantes de tracé de la déviation ont été étudiées puis comparées.

La concertation publique a pour but de présenter les études réalisées au public et de recueillir son avis.

La concertation sera organisée sous l'égide d'un garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public (1). Neutre et extérieur aux parties prenantes du projet, le garant veillera à la bonne mise en oeuvre des modalités d'information et de participation du public. A l'issue de la concertation, il établira un bilan qui résumera la façon dont s'est déroulée la concertation et comportera une synthèse des observations et propositions présentées. Sur la base de ce bilan, et de manière partenariale, une solution sera retenue par le maître d'ouvrage.

Un dossier de concertation présentant les études réalisées sera mis à disposition en mairie, dans les locaux de la communauté de communes et sur le site Internet de la DREAL. D'autres supports, comme des panneaux d'exposition, compléteront le dispositif d'information du public.

Différents moyens seront par ailleurs mis en oeuvre pour permettre au plus grand nombre de s'exprimer sur le projet : registre papier en mairie, adresse mail dédiée, réunion publique... Les habitants d'Ernée et de Montenay seront informés des modalités précises de cette concertation dans le courant du mois d'août.

Une réunion publique sera organisée le 19 septembre à 19h30, salle Constant Martin.

Figure 6 : Article Le Journal d'Ernée (07/2017) – Annonce de la concertation

Annexe 2 : Lettre d'information n°1 d'août 2017



DREAL PAYS DE LA LOIRE
RN12
Déviation d'ERNEE
N°1 - AOÛT 2017 - LETTRE D'INFORMATION

PLACE À LA CONCERTATION !

Le projet de déviation de la RN12 à Ernée est entré dans une phase importante de son élaboration avec la concertation publique qui se déroulera du 11 septembre au 15 octobre 2017.

Les études réalisées ont permis de définir trois familles de variantes pour dévier la RN12 et offrir ainsi de meilleures conditions de sécurité et un cadre de vie apaisé.

L'État, représenté par la DREAL Pays de la Loire, maître d'ouvrage du projet, entend, à travers cette concertation, recueillir l'avis du public sur ces propositions. Fivernais, usagers de la RN12, associations locales, acteurs économiques, chacun est invité à prendre connaissance du projet et à s'exprimer sur les enjeux portés par les différentes variantes. Ceux-ci sont importants (activité agricole, milieux naturels, enjeux de développement économique et urbain...) et nécessitent une information précise.

C'est tout le sens des moyens mis en œuvre durant cette concertation pour vous informer et vous donner la possibilité de vous exprimer. Disposer du plus grand nombre d'avis permettra ainsi d'éclairer la DREAL sur le choix de la solution la plus appropriée. Cette concertation est par ailleurs organisée sous l'égide d'une garante qui veillera à son bon déroulement. Nous vous remercions par avance de votre participation à ce temps fort d'échanges.

LA RN 12 : UN AXE ESSENTIEL

Le projet de déviation d'Ernée s'inscrit dans le cadre de l'aménagement de la RN12 entre Alençon (61) et Fougères (35), villes distantes d'environ 110 kilomètres. Cette section située sur les départements d'Ille-et-Vilaine, de la Mayenne et de l'Orne, constitue un axe d'intérêt local et régional.

L'aménagement de la RN12 entre Alençon et Fougères a fait l'objet en 2010-2012 d'études d'opportunité menées à l'échelle de tout l'itinéraire sous le pilotage du Préfet de la région Pays de la Loire.

Suite à ces études et à une concertation publique et des acteurs locaux en 2013, l'État a retenu un ensemble d'aménagements à réaliser, dont la déviation d'Ernée considérée comme prioritaire.

Venez vous informer!

Exprimez vous !

DONNEZ-NOUS VOTRE AVIS

Réunion publique le **jeudi 28 septembre** à 19h30 salle Constant Martin, rue Gambetta à Ernée.
Permanence tenue par la DREAL en mairie d'Ernée le **vendredi 29 septembre** de 10h à 16h.
Registre destiné au recueil des avis en mairie d'Ernée, de Montenay et au siège de la Communauté de communes de l'Ernée.
Une adresse mail dédiée au projet : rn12-deviation-ernee.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr



CHOISIR PARMIS LES VARIANTES LA SOLUTION LA PLUS ADAPTÉE

LE PARTI D'AMÉNAGEMENT

Le projet consiste en la création d'une portion de voirie neuve, se connectant au réseau routier existant, permettant de contourner Ernée.

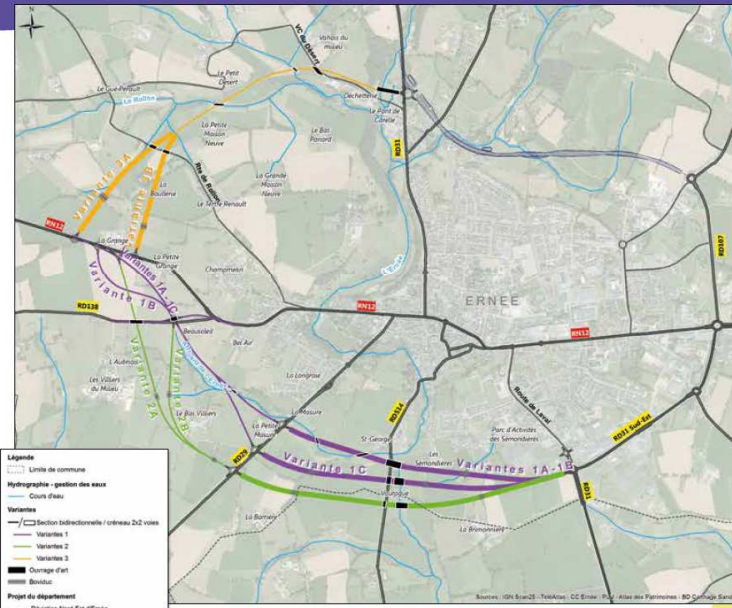
- Celle-ci se caractérise par les points suivants :
- route bidirectionnelle (une voie par sens), avec un créneau de dépassement à 2x2 voies ;
 - carrefours plans (giratoires) ;
 - aucun accès direct pour les riverains en dehors des carrefours aménagés ;
 - vitesse maximale autorisée de 90 km/h, et sur les créneaux de dépassement 110 km/h ;
 - circulation des véhicules agricoles autorisée uniquement sur les sections à 90 km/h.



LES ENJEUX DU TERRITOIRE

Afin d'aboutir à un tracé prenant en compte l'ensemble des enjeux liés au territoire, différentes études menées depuis 2016 ont permis d'approfondir la connaissance de l'état initial de la zone d'étude. Les investigations menées ont mis en évidence les enjeux principaux suivants :

- Le cadre de vie et la sécurité dans la traversée d'Ernée, très affectés par l'important trafic, en particulier celui des poids lourds.
- Les enjeux de développement économique et d'habitat au sud d'Ernée, en lien avec l'emplacement réservé au PLU pour la déviation de la RN12.
- Les habitations des hameaux.
- Les exploitations agricoles, en particulier les unités laitières.
- La Vallée du Rollon (cours d'eau, zone inondable et zones de boisements humides associées et favorables à la faune inféodée aux milieux aquatiques).



Pour chaque variante, les routes existantes franchies par la déviation sont rétablies par des carrefours giratoires ou des passages inférieurs ou supérieurs. Des ouvrages sont par ailleurs prévus pour le rétablissement des cours d'eau franchis, dont un viaduc pour l'Ernée. Enfin, des bovinducs sont prévus pour réduire l'effet de coupure sur les exploitations agricoles.

- La Vallée de l'Ernée (cours d'eau, zones inondables et zones humides associées).
- Les mares favorables aux amphibiens, le maillage de haies denses et lisières boisées, d'intérêt pour les chiroptères, les reptiles, les vieux arbres favorables au Grand Capricorne.
- Le site patrimonial remarquable du centre ancien d'Ernée et de la Vallée de l'Ernée.
- Le périmètre de protection de captage et prise d'eau au nord.
- Les espaces boisés classés au nord.
- Les itinéraires de randonnée au sud.
- La ligne aérienne haute tension au sud.

LE CONTOURNEMENT NORD-EST

La commune d'Ernée fait l'objet d'un autre projet de contournement : le contournement nord-est entre la RD31 nord et la RD107. Sa maîtrise d'ouvrage est assurée par le Conseil départemental de la Mayenne. Ce projet, qui répond à des objectifs propres (liaison avec la RD31 nord), est indépendant du projet de déviation d'Ernée par la RN12. Il a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral en date du 6 novembre 2014. La réalisation des travaux est prévue entre 2017 et 2019.

LES TROIS FAMILLES DE VARIANTES

LES VARIANTES SUD COURTES

Les variantes sud courtes contournent Ernée par le Sud. Elles relient la RN12 en entrée ouest d'Ernée à la RD31 au sud. La RD31 sud-est assure la continuité de la déviation de la RN12.

VARIANTE 1A
D'une longueur de 3,6 km, elle s'insère intégralement dans l'emplacement réservé au PLU, afin d'éviter les enjeux environnementaux forts de la vallée affluente de l'Ernée. Le tracé se superpose à la variante 1A jusqu'au premier franchissement de l'affluent de l'Ernée (connexion à l'ouest sur la RN12 et carrefour giratoire sur la RD138).
Coût estimé : 28,4 M€ TTC

VARIANTE 1B
D'une longueur de 3,5 km, son tracé est similaire à la variante 1A. La différence porte sur le linéaire entre le raccordement à l'ouest sur la RN12 et la RD138 qui passe plus au sud, afin d'éviter une zone d'habitat naturel d'intérêt au droit de la Petite Grange.
Coût estimé : 30,5 M€ TTC

VARIANTE 1C
D'une longueur de 3,8 km, elle ne s'insère que partiellement dans l'emplacement réservé au PLU, afin d'éviter les enjeux environnementaux forts de la vallée affluente de l'Ernée. Le tracé se superpose à la variante 1A jusqu'au premier franchissement de l'affluent de l'Ernée (connexion à l'ouest sur la RN12 et carrefour giratoire sur la RD138).
Coût estimé : 26,9 M€ TTC

LES VARIANTES SUD LONGUES

Elles relient également la RN12 à l'ouest d'Ernée et la RD31 au Sud, mais se développent plus au sud.

VARIANTE 2A
D'une longueur de 4,0 km, elle se connecte à l'ouest sur la RN12, au niveau du lieu-dit la Grange, par un carrefour giratoire.
Coût estimé : 30,1 M€ TTC

VARIANTE 2B
D'une longueur de 4,1 km, son tracé est similaire à la variante 2A à l'est de la RD29. La différence porte sur la section entre le raccordement à l'ouest sur la RN12 et la RD29 : le tracé se raccorde à la variante 1A par un giratoire au niveau de la RD138.
Coût estimé : 27,2 M€ TTC

LES VARIANTES NORD

Elles contournent Ernée par le nord-ouest. Elles relient la RN12 en entrée ouest d'Ernée et se raccordent au projet de contournement nord-est du Conseil départemental de la Mayenne pour assurer une déviation complète de la RN12.

VARIANTE 3A
D'une longueur de 2,5 km, elle se connecte à l'ouest sur la RN12, à l'ouest du lieu-dit la Grange. Le tracé se raccorde, à l'est, au giratoire prévu dans le cadre du contournement nord-est sur la RD31.
Coût estimé : 27,5 M€ TTC

VARIANTE 3B
D'une longueur de 2,4 km, son tracé est sensiblement identique au tracé 3A, excepté sur la section entre la RN12 et la route de Rollon. En effet, le tracé se raccorde à l'est du lieu-dit la Grange sur la RN12.
Coût estimé : 26 M€ TTC

Exprimez vous !
Venez vous informer!

CONCERTATION PUBLIQUE du 11 septembre au 15 octobre 2017 un temps fort d'écoute et d'échanges

La concertation offre aux habitants et aux usagers de la RN12 la possibilité de prendre la mesure des enjeux de cette opération d'aménagement du territoire. Ce temps d'information et d'échanges est utile pour s'approprier le projet et pouvoir évaluer les différentes propositions étudiées. Il s'inscrit dans le cadre réglementaire des articles L. 121-15 et suivants du Code de l'Environnement. A l'issue de la concertation, une solution sera retenue par le maître d'ouvrage. Cette solution sera présentée à l'enquête publique après étude approfondie.

Comment s'informer et donner son avis ?
La concertation publique se déroule du **lundi 11 septembre au dimanche 15 octobre 2017**, sur les communes d'Ernée et de Montenay. Une **réunion publique**, ouverte à tous, aura lieu à Ernée le **jeudi 28 septembre** à 19h30, salle Constant Martin, rue Gambetta à Ernée.

Une **permanence** sera tenue par les services de la DREAL en mairie d'Ernée le **vendredi 29 septembre de 10h à 16h**. Vous pouvez aussi poser vos questions et faire part de votre avis par courrier électronique à : rn12-deviation-ernee.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr ou par courrier postal à l'attention de la DREAL Pays de la Loire 5 rue Françoise Giroud CS 16326 44263 NANTES Cedex 2.

Le dossier de concertation présentant le projet et un registre destiné au recueil des avis seront mis à disposition dans les mairies d'Ernée et de Montenay et au siège de la Communauté de communes de l'Ernée.

L'ensemble des documents est consultable sur le site internet de la DREAL Pays de la Loire : www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr
Rubrique > Infrastructures de transport

LES ÉTAPES À VENIR



Cette lettre d'information, publiée par la DREAL Pays de la Loire, a été réalisée avec le concours des services de la DREAL. Conception, rédaction et réalisation : MD Conseil. Crédits photographiques : Page 1 Ville d'Ernée, Page 3 ARCADIS, Page 4 Droits réservés

LES ACTEURS DU PROJET

L'ÉTAT
La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Pays de la Loire représente l'État. À ce titre, elle assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération.

LE COMITÉ TECHNIQUE
Un comité technique (COTECH) composé de l'État, de la mairie d'Ernée, de la Communauté de communes de l'Ernée, du Département de la Mayenne, de la Direction Interdépartementale des Routes (DIR) ouest et de la Direction Départementale des Territoires (DDT) de la Mayenne se réunit régulièrement pour échanger sur le projet.

LE RÔLE DU GARANT

Cette concertation est organisée sous l'égide d'une garante, Madame Isabelle Jarry, désignée par la Commission Nationale du Débat Public. Neutre et extérieure aux parties prenantes du projet, son rôle est de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public. Tout acteur ou personne parmi le public peut la solliciter sur la conduite de la concertation et la participation des acteurs et du public. Elle établira un bilan qui résumera la façon dont s'est déroulée la concertation. Ce bilan comportera une synthèse des observations et propositions présentées et, le cas échéant, mentionnera les évolutions du projet qui résultent de la concertation publique. Il sera rendu public.
Contact : isabelle.jarry@garant-cndp.fr

Scannez le QR Code pour retrouver toutes les informations sur la concertation publique :



Annexe 3 : Affiche de la concertation

**DREAL
PAYS DE LA LOIRE**

Aménagement de la RN12 Déviation d'ERNEE

CONCERTATION PUBLIQUE

DU 11 SEPTEMBRE AU 15 OCTOBRE 2017

OUVERT À TOUS

RÉUNION PUBLIQUE
LE **JEUDI 28 SEPTEMBRE**
À **19H30** À **ERNEE**
SALLE CONSTANT MARTIN,
RUE GAMBETTA

**Venez vous
informer!**

**Exprimez
vous !**


PERMANENCE DE LA DREAL
LE **VENDREDI**
29 SEPTEMBRE
DE **10H** À **16H** EN MAIRIE D' **ERNEE**




POUR S'INFORMER ET DONNER VOTRE AVIS

DOSSIER DE CONCERTATION et REGISTRE dans les mairies d'Ernée, de Montenay
et au siège de la Communauté de communes de l'Ernée

UNE ADRESSE MAIL : rn12-deviation-ernee.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr



Retrouvez toutes les informations
sur le **SITE INTERNET DE LA DREAL PAYS DE LA LOIRE**
Rubrique > **INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE



Figure 7 : Affichage en mairie d'Ernée à partir du 21/08/2017

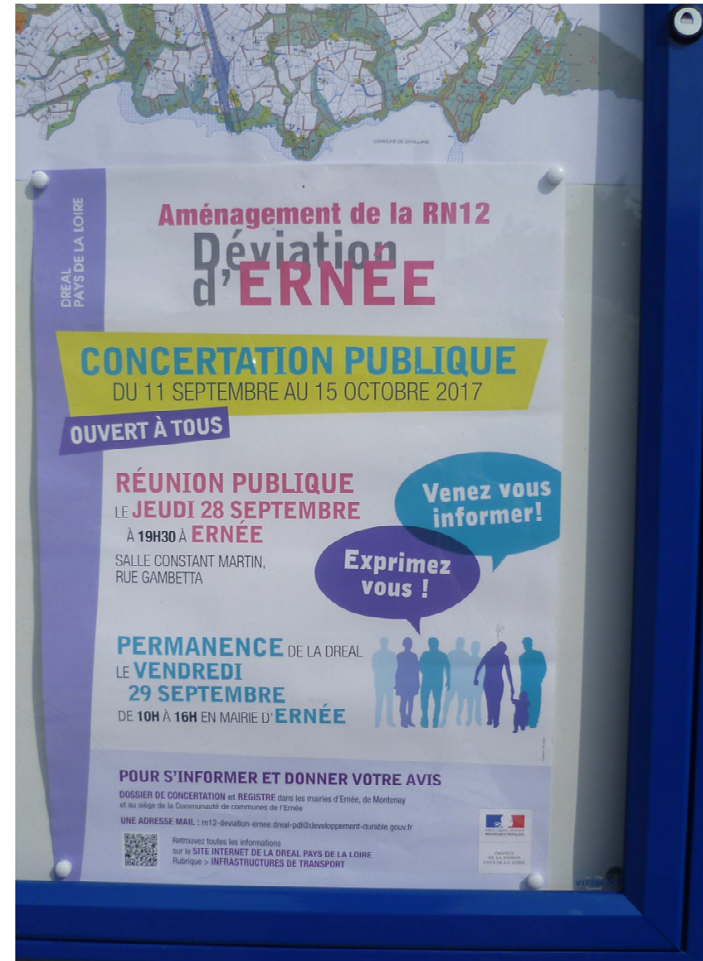


Figure 8 : : Affichage en mairie de Montenay à partir du 21/08/2017

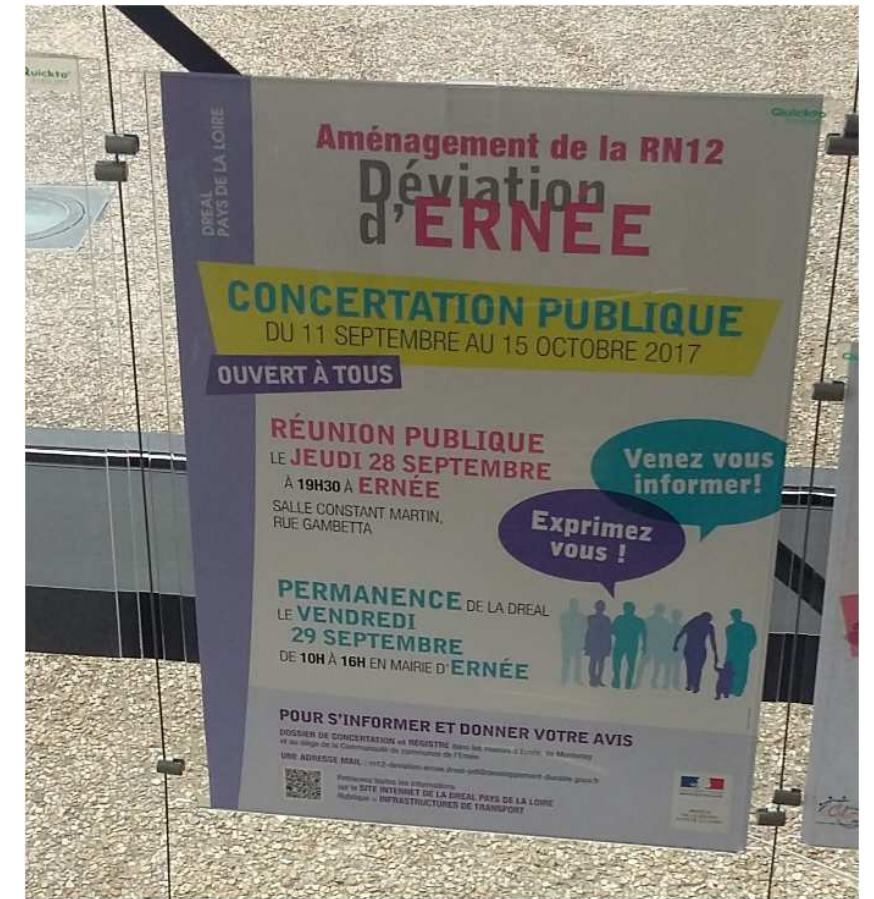


Figure 9 : Affichage à la Communauté de communes de l'Ernée à partir du 03/08/2017

Annexe 4 : Panneaux d'information en mairie



RN12 > Déviation d'ERNÉE

UN PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION PUBLIQUE

DU 11 SEPTEMBRE AU 15 OCTOBRE 2017

La concertation offre aux habitants, aux usagers de la RN12 et aux acteurs locaux la possibilité de prendre la mesure des enjeux de cette opération d'aménagement du territoire. Ce temps d'information et d'échanges est utile pour s'approprier le projet et pouvoir évaluer les différentes propositions étudiées. Il est mené sous l'égide d'une garante, Madame Isabelle Jarry, qui veille à son bon déroulement. Tout acteur ou personne parmi le public peut la solliciter sur le déroulement de la concertation : isabelle.jarry@garant-cndp.fr

POURQUOI LA DÉVIATION D'ERNÉE ?

- Pour une plus grande sécurité et un cadre de vie de meilleure qualité dans la traversée d'Ernée, très affectés par l'important trafic, en particulier celui des poids-lourds.
- Pour des échanges routiers plus fluides au niveau d'Ernée, en lien avec l'utilisation de la RN12.

Le contournement d'Ernée permettra d'accompagner le développement économique et urbain de l'agglomération par la création d'un axe modernisé, plus lisible et plus rapide.

Venez vous informer !

Exprimez vous !

LA RN 12 : UN AXE ESSENTIEL

Le projet de déviation d'Ernée s'inscrit dans le cadre de l'aménagement de la RN12 entre Alençon (61) et Fouggères (35), villes distantes d'environ 110 km. Cette section située sur les départements d'Ille-et-Vilaine, de la Mayenne et de l'Orne, constitue un axe d'intérêt local, régional et interrégional.

L'aménagement de la RN12 entre Alençon et Fouggères a fait l'objet en 2010-2012 d'études d'opportunité menées sur l'ensemble de l'itinéraire sous le pilotage du Préfet de la région Pays de la Loire.

Suivant ces études et à une concertation du public et des acteurs locaux en 2013, l'Etat a retenu un ensemble d'aménagements à réaliser, dont la déviation d'Ernée considérée comme prioritaire.

DONNEZ-NOUS VOTRE AVIS

Réunion publique le jeudi 28 septembre à 10h30 salle Constant Martin, rue Gambetta à Ernée.

Permanence tenue par la DREAL en mairie d'Ernée le vendredi 29 septembre de 10h à 16h.

Registre destiné au recueil des avis à disposition sur place.

Les observations peuvent être aussi formulées par courrier postal à l'attention de la DREAL Pays de la Loire (5 rue François Giroud CS 16326 44263 NANTES Cedex 2), ou par courrier électronique : m12-deviation-emes.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr

RN12 > Déviation d'ERNÉE

LE PARTI D'AMÉNAGEMENT

Le projet consiste en la création d'une portion de voirie neuve, se connectant au réseau routier existant, permettant de contourner Ernée.

LES POINTS CLÉS

- Route bidirectionnelle (une voie par sens), avec un crénneau de dépassement à 2x2 voies.
- Carrefours giratoires.
- Aucun accès direct pour les riverains en dehors des carrefours aménagés.
- Vitesse maximale autorisée de 90 km/h, et sur les crénneaux de dépassement 110 km/h.
- Circulation des véhicules agricoles autorisée uniquement sur les sections à 90 km/h.

ZONE D'ÉTUDE DE LA DÉVIATION DE LA RN12

La déviation complète de la RN12 est assurée pour l'option Nord par le contournement Nord-Est un projet et la RD107, ou, pour l'option Sud, par la RD31 Sud-Est existante.

LE CONTOURNEMENT NORD-EST

La commune d'Ernée fait l'objet d'un autre projet de contournement : le contournement nord-est entre la RD31 nord et la RD107 (en vert sur la carte ci-dessus). Sa maîtrise d'ouvrage est assurée par le Conseil départemental de la Mayenne. Ce projet, qui répond à des objectifs propres (liaison avec la RD31 Nord), est indépendant du projet de déviation d'Ernée par la RN12. Il a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral en date du 6 novembre 2014. La réalisation des travaux est prévue entre 2017 et 2019.

LES ACTEURS DU PROJET

L'ÉTAT

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Pays de la Loire représente l'Etat. À ce titre, elle assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération.

LE COMITÉ TECHNIQUE

Il est composé de l'Etat, de la mairie d'Ernée, de la Communauté de communes de l'Ernée, de la direction interdépartementale des routes (DIR) ouest et de la direction départementale des territoires (DDT) de la Mayenne. Il se réunit régulièrement pour échanger sur le projet.

RN12 > Déviation d'ERNÉE

LES ENJEUX DU TERRITOIRE

Afin d'aboutir à un tracé prenant en compte l'ensemble des enjeux liés au territoire, différentes études menées depuis 2016 ont permis d'approfondir la connaissance du territoire.

LES PRINCIPAUX ENJEUX MIS EN ÉVIDENCE

- Le cadre de vie (notamment les niveaux sonores) et la sécurité dans la traversée d'Ernée, très affectés par l'important trafic, en particulier celui des poids lourds.
- Les enjeux de développement économique et d'habitat au sud d'Ernée, en lien avec l'emplacement réservé au Plan local d'urbanisme pour la déviation de la RN12.
- Les enjeux de liaison entre la RN12 Ouest et la RD31 (Lava).
- Les habitations des hameaux.
- Les exploitations agricoles, en particulier les unités laitières.
- La Vallée du Rolton (cours d'eau, zone inondable et zones de boisements humides associées et favorables à la faune et à la flore aquatique).
- La Vallée de l'Ernée (cours d'eau, zones inondables et zones humides associées).
- Les mares favorables aux amphibiens, le maillage de haies denses et les boisements, d'intérêt pour les chiroptères, les reptiles, les vieux arbres favorables au Grand Capricorne.

LES VARIANTES PRÉSENTÉES À LA CONCERTATION

Sur la base du diagnostic du territoire, différentes variantes de tracé ont été définies. Au total, ce sont 3 familles de variantes dont la conception a été réalisée en recherchant autant que possible à limiter les impacts sur l'environnement et le territoire.

VARIANTE 1A

La variante 1A, d'une longueur de 3,8km s'insère intégralement dans l'emplacement réservé au Plan local d'urbanisme, en longeant l'urbanisation actuelle du bourg par le sud. Le tracé se connecte à l'ouest sur la RN12, en amont du lieu-dit la Grange.

> Coût estimé : 28,4 M€ TTC

VARIANTE 1B

La variante 1B, d'une longueur de 3,5 km. Son tracé est similaire à la variante 1A mais le linéaire entre le raccordement à l'ouest sur la RN12 et la RD138 passe plus au sud, afin d'éviter une zone d'habitat naturel d'intérêt au droit de la Petite Grange.

> Coût estimé : 30,5 M€ TTC

VARIANTE 1C

La variante 1C, d'une longueur de 3,8 km, ne s'insère que

partiellement dans l'emplacement réservé au PLU, afin d'éviter les enjeux environnementaux forts de la vallée affluente de l'Ernée. Le tracé se superpose à la variante 1A jusqu'au premier franchissement de l'affluent de l'Ernée (connexion à l'ouest sur la RD138).

> Coût estimé : 26,9 M€ TTC

VARIANTE 2A

La variante 2A, d'une longueur de 4,0 km s'éloigne plus au sud que les variantes "sud courtes". Le tracé se connecte à l'ouest sur la RN12, au niveau du lieu-dit la Grange, par un carrefour giratoire.

> Coût estimé : 30,1 M€ TTC

VARIANTE 2B

La variante 2B, d'une longueur de 4,1 km est similaire à la variante 2A à l'est de la RD29. La différence porte sur la section

RN12 > Déviation d'ERNÉE

BILAN DE LA COMPARAISON DES VARIANTES

Les variantes ont fait l'objet d'une comparaison détaillée selon différents critères.

SYNTHÈSE DE L'ANALYSE COMPARATIVE	VARIANTES	VARIANTES 1A			VARIANTES 1B			VARIANTES 1C			VARIANTES 2A			VARIANTES 2B			
		1A	1B	1C	2A	2B	1A	1B	1C	2A	2B	1A	1B	1C	2A	2B	
SECURITE DES USAGERS EN TRAFIC DE BOURG ET DE CONTOURNEMENT		+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
NIVEAU DE SECURITE DE L'INTERNE		+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
CADRE DE VIE (NOTAMMENT LES NIVEAUX SONORES)		+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
CONFORTEMENT DES USAGERS EN TRAFIC DE BOURG ET DE CONTOURNEMENT		+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
ENVIRONNEMENT (FAUNE, FLORE)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENVIRONNEMENT (SOL, FORÊTS, VEGETATION, FLORE)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENVIRONNEMENT (PAYSAGE)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENVIRONNEMENT (AMBIANCE, QUALITE DE L'AIR)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENVIRONNEMENT (TRAFFIC, POLLUTION)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENVIRONNEMENT (BONNE QUALITE DE L'AIR)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENVIRONNEMENT (BONNE QUALITE DE L'EAU)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENVIRONNEMENT (BONNE QUALITE DU SOL)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENVIRONNEMENT (BONNE QUALITE DE LA FAUNE)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENVIRONNEMENT (BONNE QUALITE DE LA FLORE)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENVIRONNEMENT (BONNE QUALITE DES ESPACES RURAUX)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENVIRONNEMENT (BONNE QUALITE DE L'AMBIANCE)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENVIRONNEMENT (BONNE QUALITE DE LA VIE LOCALE)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENVIRONNEMENT (BONNE QUALITE DE LA SOCIÉTÉ)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENVIRONNEMENT (BONNE QUALITE DE L'ÉCONOMIE)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENVIRONNEMENT (BONNE QUALITE DE LA CULTURE)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENVIRONNEMENT (BONNE QUALITE DE LA PATRIMOINE)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENVIRONNEMENT (BONNE QUALITE DE LA BIODIVERSITÉ)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENVIRONNEMENT (BONNE QUALITE DE LA CLIMAT)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

LES VARIANTES PRÉSENTÉES À LA CONCERTATION

Sur la base du diagnostic du territoire, différentes variantes de tracé ont été définies. Au total, ce sont 3 familles de variantes dont la conception a été réalisée en recherchant autant que possible à limiter les impacts sur l'environnement et le territoire.

VARIANTE 3A

La variante 3A se connecte à l'ouest sur la RN12, à l'ouest du lieu-dit la Grange. Le tracé se raccorde, à l'est, au giratoire prévu dans le cadre du contournement nord-est sur la RD31.

> Coût estimé : 27,5 M€ TTC

VARIANTE 3B

La variante 3B, d'une longueur de 2,4 km est sensiblement identique au tracé 3A, excepté sur la section entre la RN12 et la route de Rolton où le tracé se raccorde à l'est du lieu-dit la Grange sur la RN12.

> Coût estimé : 26 M€ TTC

entre le raccordement à l'ouest sur la RN12 et la RD29 - le tracé se raccorde à la variante 1A par un giratoire au niveau de la RD138.

> Coût estimé : 27,2 M€ TTC

RN12 > Déviation d'ERNÉE

LES VARIANTES PRÉSENTÉES À LA CONCERTATION

Sur la base du diagnostic du territoire, différentes variantes de tracé ont été définies. Au total, ce sont 3 familles de variantes dont la conception a été réalisée en recherchant autant que possible à limiter les impacts sur l'environnement et le territoire.

FAMILLE DE VARIANTES SUD LONGUES

Cette famille de variantes s'écarte des zones à enjeux concernant le milieu naturel, les impacts sont donc plus faibles que pour la famille précédente. En revanche, les impacts sur le milieu agricole sont plus forts par l'effet de coupure engendré.

FAMILLE DE VARIANTES NORD

Cette famille de variantes est celle qui a le plus d'impact sur de nombreux domaines. Les impacts sont importants sur l'agriculture et très forts sur le milieu naturel, la topographie et le paysage. Par ailleurs, les variantes nord captent moins de trafic que les variantes sud et répondent de manière moins efficace que les variantes sud aux objectifs du projet.

FAMILLE DE VARIANTES SUD COURTES

Cette famille se développe à proximité du bourg d'Ernée, il s'agit ainsi de la famille présentant le moins d'impact pour l'agriculture (effet de coupure limité). En revanche, elle présente des impacts forts pour ce qui concerne le milieu naturel (traverse de zones sensibles pour la faune, la flore et les zones humides). À l'intérieur de cette famille, la variante 1C se distingue des deux autres variantes avec des impacts moins forts sur le milieu naturel, mais plus importants sur l'agriculture.

Consultez le dossier de concertation et sa synthèse à disposition sur place ou sur le site internet de la DREAL : www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr

1

Consultez le dossier de concertation et sa synthèse à disposition sur place ou sur le site internet de la DREAL : www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr

2

Consultez le dossier de concertation et sa synthèse à disposition sur place ou sur le site internet de la DREAL : www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr

3

Consultez le dossier de concertation et sa synthèse à disposition sur place ou sur le site internet de la DREAL : www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr

4

Consultez le dossier de concertation et sa synthèse à disposition sur place ou sur le site internet de la DREAL : www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr

5

Annexe 5 : Extrait du site internet de la DREAL Pays de la Loire dédié à la concertation

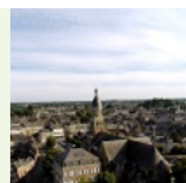
Concertation publique RN12 Déviation d'Ernée



publié le 10 août 2017 (modifié le 2 octobre 2017)

Accès direct

- ✓ I- Comment s'informer et donner son avis ?
- ✓ II- Réunion publique et permanence de la DREAL
- ✓ III - Comment contacter la garante ?



La DREAL organise une concertation publique sur le projet de déviation de la RN12 à Ernée du 11 septembre au 15 octobre 2017, sur les communes d'Ernée et de Montenay. Cette concertation est organisée sous l'égide d'une garante désignée par la commission nationale de débat public, qui veillera à son bon déroulement (voir définition au paragraphe III de cette page "comment contacter la garante")

Les études réalisées à ce jour ont permis de définir trois familles de variantes pour dévier la RN 12 dans la traversée d'Ernée et offrir ainsi de meilleures conditions de sécurité et un cadre de vie apaisé.

L'Etat, représenté par la DREAL Pays de la Loire, maître d'ouvrage du projet, entend, à travers cette concertation, recueillir l'avis du grand public sur ces propositions. Riverains, usagers de la RN12, associations locales, acteurs économiques, chacun est invité à prendre connaissance du projet et à s'exprimer sur les enjeux portés par les différentes variantes.

^ I- Comment s'informer et donner son avis ?

- Sur place :

- Le dossier de concertation présentant le projet, une synthèse du dossier et un registre destiné au recueil des avis sont mis à disposition dans les mairies d'Ernée et de Montenay et au siège de la Communauté de communes de l'Ernée ;

- En ligne :

- vous pouvez consulter le dossier de concertation et sa synthèse ci-dessous :

[concertation ernee page 1 a 21](#) (format pdf - 1.8 Mo - 08/09/2017)
[concertation ernee page 22 a 39](#) (format pdf - 938.5 ko - 08/09/2017)
[concertation ernee page 40 a 61](#) (format pdf - 802.6 ko - 08/09/2017)
[concertation ernee page 62 a fin](#) (format pdf - 2.3 Mo - 08/09/2017)
[Synthèse du dossier de la concertation publique d'Ernée](#) (format pdf - 1.6 Mo - 04/08/2017)

- vous pouvez faire part de votre avis par courrier électronique à :
m12-deviation-ernee.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr

- Par courrier postal :
 - vous pouvez envoyer vos remarques à l'adresse suivante : DREAL Pays de la Loire 5 rue Françoise Giroud CS 16326 44263 NANTES Cedex 2

^ II- Réunion publique et permanence de la DREAL

Une réunion publique, ouverte à tous, aura lieu à Ernée le 28 septembre 2017 à 19h30, salle Constant Martin, rue Gambetta à Ernée.

Une permanence sera tenue par les services de la DREAL en mairie d'Ernée le vendredi 29 septembre de 10h à 16h.

^ III - Comment contacter la garante ?

Cette concertation est organisée sous l'égide d'une garante, Madame Isabelle Jarry, désignée par la Commission Nationale du Débat Public. Neutre et extérieure aux parties prenantes du projet, son rôle est de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public.

Elle établira un bilan qui résumera la façon dont s'est déroulée la concertation. Ce bilan comportera une synthèse des observations et propositions présentées et, le cas échéant, mentionnera les évolutions du projet qui résultent de la concertation publique. Il sera rendu public.

Tout acteur ou personne parmi le public peut la solliciter sur la conduite de la concertation et la participation des acteurs et du public.

Contact : isabelle.jarry@garant-cndp.fr

IV - Documentation

- [Lettre d'information n°1 Août 2017 déviation d'Ernée](#) (format pdf - 337.2 ko - 04/08/2017)
- [Synthèse du dossier de la concertation publique d'Ernée](#) (format pdf - 1.6 Mo - 04/08/2017)
- [concertation ernee page 1 a 21](#) (format pdf - 1.8 Mo - 08/09/2017)
- [concertation ernee page 22 a 39](#) (format pdf - 938.5 ko - 08/09/2017)
- [concertation ernee page 40 a 61](#) (format pdf - 802.6 ko - 08/09/2017)
- [concertation ernee page 62 a fin](#) (format pdf - 2.3 Mo - 08/09/2017)

[^ Haut de page](#)

Annexe 6 : Extrait sites internet de la préfecture, de la communauté de commune de l'Ernée et de la ville d'Ernée



La préfecture et les services de l'État en région
Pays de la Loire



Navigation: Région et institutions, Actualités, Grands dossiers

Vous êtes ici : [Accueil](#) > [Actualités](#) > Concertation publique sur la déviation d'Ernée : début le 11 septembre

Actualité

La concertation publique sur la déviation d'Ernée a lieu du 11 septembre au 15 octobre 2017

Mise à jour : 08 septembre 2017



La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Pays de la Loire organise une concertation publique du 11 septembre au 15 octobre 2017 afin de présenter les études relatives à la déviation de la RN 12 à Ernée. Une garante, désignée par la Commission nationale du débat public veillera à son bon déroulement.

Une réunion publique est organisée le jeudi 28 septembre à 19h30 à la salle Constant Martin, rue Gambetta à Ernée.

Les services de la DREAL tiendront une permanence en mairie d'Ernée le vendredi 29 septembre de 10h à 16h.

Information et participation du public :

- sur place : le dossier de concertation présentant le projet, accompagné d'une synthèse et de panneaux d'exposition, et un registre destiné au recueil des avis sont mis à disposition dans les mairies d'Ernée, de Montenay et au siège de la Communauté de communes de l'Ernée.

- en ligne : le dossier de concertation, sa synthèse et l'ensemble des informations relatives à la concertation sont disponibles sur [le site internet de la DREAL Pays de la Loire](#).

Le public peut faire part de ses observations par courrier électronique à l'adresse : rn12-deviation-ernee.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr

ou par courrier postal à la DREAL Pays de la Loire (5, rue Françoise Giroud - CS 16326 - 44263 NANTES Cedex).

Toute personne peut par ailleurs solliciter la garante sur la conduite de la concertation et la participation du public : isabelle.jarry@garant-cndp.fr

Partager : [f](#) [t](#) [e](#)

[Retour en haut de page](#) ↑

Annexe 7 : Communiqué de presse



8 septembre 2017

Communiqué de presse

RN12 - Déviation d'Ernée CONCERTATION PUBLIQUE du 11 septembre au 15 octobre 2017

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Pays de la Loire organise **une concertation publique du 11 septembre au 15 octobre 2017** afin de présenter les études relatives à la déviation de la RN 12 à Ernée.

Une garante, désignée par la Commission nationale du débat public veillera à son bon déroulement.

Une réunion publique est organisée le jeudi 28 septembre à 19h30 à la salle Constant Martin, rue Gambetta à Ernée.

Une permanence sera tenue par les services de la DREAL en mairie d'Ernée le vendredi 29 septembre de 10h à 16h.

Information et participation du public :

- **sur place** : le dossier de concertation présentant le projet, accompagné d'une synthèse et de panneaux d'exposition, et un registre destiné au recueil des avis sont mis à disposition dans les mairies d'Ernée, de Montenay et au siège de la Communauté de communes de l'Ernée.

- **en ligne** : le dossier de concertation, sa synthèse et l'ensemble des informations relatives à la concertation sont disponibles sur le site internet de la DREAL Pays de la Loire : www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr

Le public peut faire part de ses observations par courrier électronique à l'adresse :

rn12-deviation-ernee.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr

ou par courrier postal à la DREAL Pays de la Loire : 5, rue Françoise Giroud - CS 16326 - 44263 NANTES Cedex

Toute personne peut par ailleurs solliciter la garante sur la conduite de la concertation et la participation du public : isabelle.jarry@garant-cndp.fr

CONTACT PRESSE

Préfecture de la région Pays de la Loire,
Préfecture de la Loire-Atlantique
Service régional de la communication interministérielle (SRCI)
02 40 41 20 91 / 92
pref-communication@loire-atlantique.gouv.fr
www.pays-de-la-loire.pref.gouv.fr

Pour en savoir plus :

L'aménagement de la RN12 entre Alençon et Fougères a fait l'objet en 2010-2012 d'études d'opportunité sur l'ensemble de l'itinéraire. Suite à ces études et à une concertation du public et des acteurs locaux en 2013, l'État a retenu un ensemble d'aménagements à réaliser, dont la déviation d'Ernée considérée comme prioritaire.

La déviation de la RN12 à Ernée a pour objectifs principaux de répondre aux enjeux de sécurité et de cadre de vie dans la traversée d'Ernée, très affectée par l'important trafic, et d'améliorer les échanges au droit d'Ernée, en lien avec l'utilisation de la RN12.

Après une première phase de diagnostic du territoire, plusieurs variantes de tracé de la déviation ont été étudiées puis comparées.

A l'issue de la concertation publique, le garant et le maître d'ouvrage réaliseront chacun un bilan de la concertation. Ces bilans seront rendus publics. Sur la base de ces bilans, et de manière partenariale, l'État retiendra un tracé qui sera par la suite proposé à l'enquête publique.

CONTACT PRESSE

Préfecture de la région Pays de la Loire,
Préfecture de la Loire-Atlantique
Service régional de la communication interministérielle (SRCI)
02 40 41 20 91 / 92
pref-communication@loire-atlantique.gouv.fr
www.pays-de-la-loire.pref.gouv.fr

Annexe 8 : Articles de presse

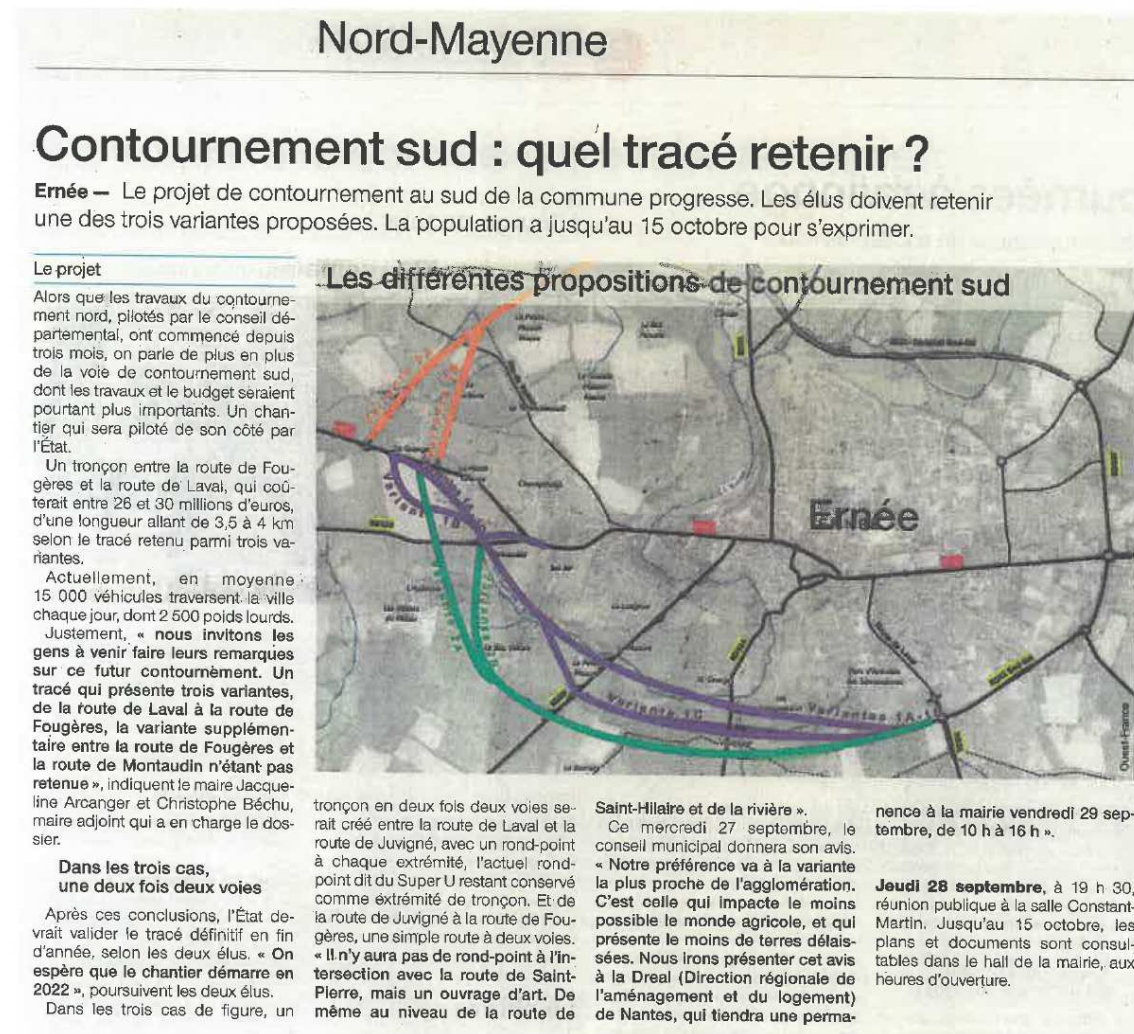


Figure 10 : Article Ouest France du 25/09/2017 (version papier)

Contournement sud d'Ernée : quel tracé retenir ?

Modifié le 25/09/2017 à 08:23 | Publié le 25/09/2017 à 08:23

Écouter



Lire le journal numérique

Le projet de contournement au sud d'Ernée progresse. Les élus doivent retenir une des trois variantes proposées. La population est invitée à échanger sur ce projet jeudi 28 septembre, à 19 h 30. Les documents sont consultables jusqu'au 15 octobre à la mairie.

Alors que les travaux du contournement nord, pilotés par le conseil départemental, ont commencé depuis trois mois, on parle de plus en plus de la voie de contournement sud, dont les travaux et le budget seraient pourtant plus importants. Un chantier qui sera piloté de son côté par l'État. Un tronçon entre la route de Fougères et la route de Laval, qui coûterait entre 26 et 30 millions d'euros, d'une longueur allant de 3,5 à 4 km selon le tracé retenu parmi trois variantes. Actuellement, en moyenne 15 000 véhicules traversent la ville chaque jour, dont 2 500 poids lourds. Justement, « nous invitons les gens à venir faire leurs remarques sur ce futur contournement. Un tracé qui présente trois variantes, de la route de Laval à la route de Fougères, la variante supplémentaire entre la route de Fougères et la route de Montaudin n'étant pas retenue », indiquent le maire Jacqueline Arcanger et Christophe Béchu, maire adjoint qui a en charge le dossier.

Figure 11 : Article Ouest-France du 25/09/2017 (version numérique)

LE CONTOURNEMENT SUD D'ERNÉE PRÉVU POUR 2022

15h22 - 02 octobre 2017 - par R.L.



Jacqueline Arcanger et Christophe Béchu, devant le plan des différentes variantes du contournement Sud d'Ernée.

Le contournement Sud d'Ernée, dont les habitants entendent parler depuis plusieurs décennies, est en train de devenir une réalité.

« Les gens ne croient pas que cela va se faire » commentent Jacqueline Arcanger, maire d'Ernée, et Christophe Béchu, adjoint en charge des affaires rurales. « Il y a actuellement, et jusqu'au 15 octobre, une concertation à la mairie. Il faut que les gens s'expriment et viennent faire des remarques sur les différents tracés. Les travaux devraient débuter en 2022 pour une durée d'environ 3 ans. »

15 000 véhicules, dont 2 500 poids-lourds, passent chaque jour sur la RN 12 en agglomération d'Ernée. Le coût estimé des travaux de ce contournement Sud, en fonction de la variante retenue, varie entre 26,9 millions d'euros et 30,5 millions d'euros, pour une longueur de voie prévue entre 3,5 et 4,1 km.

Un registre est actuellement à la disposition de la population avec tous les plans et les différents tracés proposés. « Il faut que la population s'exprime pour que le tracé retenu soit le plus pratique et le moins contraignant » insistent les deux élus. Dès la fin de l'année, la commune d'Ernée va recruter un cabinet pour faire une étude en parallèle, sur la revitalisation du centre-ville.

Figure 12 : Article Le courrier de la Mayenne du 02/10/2017

Nord-Mayenne

Le contournement de la ville au cœur des débats

Ernée — Jeudi s'est tenu la réunion publique sur le projet de contournement sud de la commune. La réunion a suscité de nombreuses questions.

La polémique

La Direction régionale de l'aménagement et du logement (Dreal), a animé comme prévu jeudi soir la réunion publique sur le projet de contournement sud, dont l'enquête publique se déroule jusqu'au 15 octobre. Après le mot d'accueil de Jacqueline Arcanger, maire, la sous-préfète a pris la parole.

Marie Thalabard-Guillet s'est félicitée « de la présence en nombre de la population à cette réunion publique ». Une centaine de personnes ont en effet rempli la salle Constant-Martin. Chacun a pu s'exprimer, et des divergences sont apparues sur certains points. La Dreal a réalisé depuis 2010 des études d'opportunité de l'aménagement de la RN 12 entre Alençon et Fougères, dont fait partie le futur tronçon au sud de la ville. « Le contournement d'Ernée a été classé prioritaire », indique un intervenant. Certes, mais sur cet aménagement de la RN 12, figurent quatre projets de créniaux de dépassement.

Interdit aux véhicules lents

Ce qui n'a pas accroché quand il a été indiqué que sur ce crénneau à deux fois deux voies, les véhicules pourraient rouler à 110 km/h, et surtout, qu'il serait en conséquence interdit aux véhicules lents. « Où passeront les tracteurs, les moissonneuses, les ensileuses ? S'insurgent certains. Ils continueront à passer en centre-ville ? »

Le conseil municipal de mercredi soir a opté sa préférence pour la variante la plus proche de la ville, mais « nous pourrions repenser l'aménagement du centre-ville à partir du moment où tous ces véhicules, camions, engins agricoles, ne traverseront plus la cité », avait confié Jacqueline Arcanger, le maire. Il reste encore deux semaines à la population pour découvrir le projet présenté dans le hall de la mairie, « et de donner son avis, c'est important pour nous », souligne Jacqueline Arcanger, le maire, et Christophe Béchu, son adjoint en charge du dossier.

La Ville participe au financement du contournement nord

La convention tripartite entre le Département, maître d'ouvrage du projet, la communauté de communes de l'Ernée et la Ville, prévoit que les deux collectivités locales participent au financement du contournement nord, dont les travaux ont démarré en juillet et sont en pleine phase de terrassement et de début de réalisation d'ouvrages d'art.

Cette participation a été fixée à 11,16 % pour chacune des deux collectivités (CCE et ville d'Ernée). Le projet étant estimé à 9 millions d'euros, la participation prévisionnelle de chacun sera de l'ordre de 1 004 400 €. Mercredi soir, le conseil municipal a décidé de répartir cette participation financière sur quatre exercices budgétaires (de 2017 à 2020).

Les différentes propositions de contournement sud

Figure 13 : Article Ouest France du 02/10/2017

Annexe 9 : Diaporama de la réunion publique



Introduction

- Un projet très attendu pour répondre aux enjeux de sécurité et cadre de vie dans la traversée d'Ernée.
 - La concertation publique :
 - Une phase importante pour présenter les études au public et recueillir son avis.
 - Aucune variante privilégiée à ce stade par le maître d'ouvrage.
 - La réunion publique : un moment privilégié d'échanges entre le maître d'ouvrage et le public, en complément des autres moyens mis en œuvre.
- Les contributions de chacun permettront d'éclairer le maître d'ouvrage sur un choix de tracé.
- Concertation organisée sous l'égide d'une garante

2

Contournement d'Ernée

À la demande de la DREAL Pays de la Loire, La Commission nationale du débat public (CNDP), autorité indépendante, a désigné le 7 juin 2017 Isabelle Jarry, garante chargée de veiller à la qualité des échanges et de garantir la concertation.

Isabelle Jarry veillera à ce que le public et les acteurs soient largement associés à la concertation, dans le respect des principes de la CNDP.



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

3

Les principes de la concertation

- **Neutralité** : la garante ne prend pas position sur le sujet débattu.
- **Indépendance** : elle est indépendante de toute partie prenante.
- **Transparence** : l'information nécessaire aux échanges est rendue publique et accessible à tous.
- **Equivalence** : toute personne peut s'exprimer, quel que soit son statut. Citoyens, acteurs sociaux, parents d'élèves, élus, associatifs, institutionnels... tous ont un droit légal à la parole.
- **Argumentation et confrontation des arguments** : seule l'argumentation permet d'alimenter le dialogue et d'enrichir la concertation.



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

4

Contact

isabelle.jarry@garant-cndp.fr

06 19 91 95 44



5

Contexte et historique du projet

Historique de l'aménagement de la RN12 entre Fougères et Alençon

- Des études d'opportunités en 2010-2012
- Une concertation publique en 2013
[\(carte des fuseaux de passage\)](#)
- Parti d'aménagement retenu
 - la requalification environnementale
 - des aménagements sur place
 - la déviation d'Ernée comme une des premières priorités



7

Déroulement de la réunion

- Présentation des études
- Echanges avec la salle

Les intervenants

- Jacqueline ARCANGER, Maire d'Ernée
- Marie THALABARD-GUILLOT, Sous-préfète
- Stéphane LE MOING, responsable de la Division Maîtrise d'ouvrage DREAL Pays de la Loire
- Guillaume FAYE, responsable d'opérations DREAL Pays de la Loire
- Sophie Bieth, chargée d'affaires ARCADIS
- Joachim Prunier, chef de projet Biotope
- Jacques Vertes, chef de projet, SCOP Agriculture et Environnement



6

Le parti d'aménagement

Le projet consiste en la création d'une portion de voirie neuve, se connectant au réseau routier existant, permettant de contourner Ernée.

- Route bidirectionnelle (une voie par sens), avec un créneau de dépassement à 2x2 voies
- Carrefours giratoires
- Aucun accès direct pour les riverains en dehors des carrefours aménagés
- Vitesse maximale autorisée de 90 km/h, et sur les créneaux de dépassement 110 km/h
- Circulation des véhicules agricoles autorisée uniquement sur les sections à 90 km/h



8

Les acteurs du projet

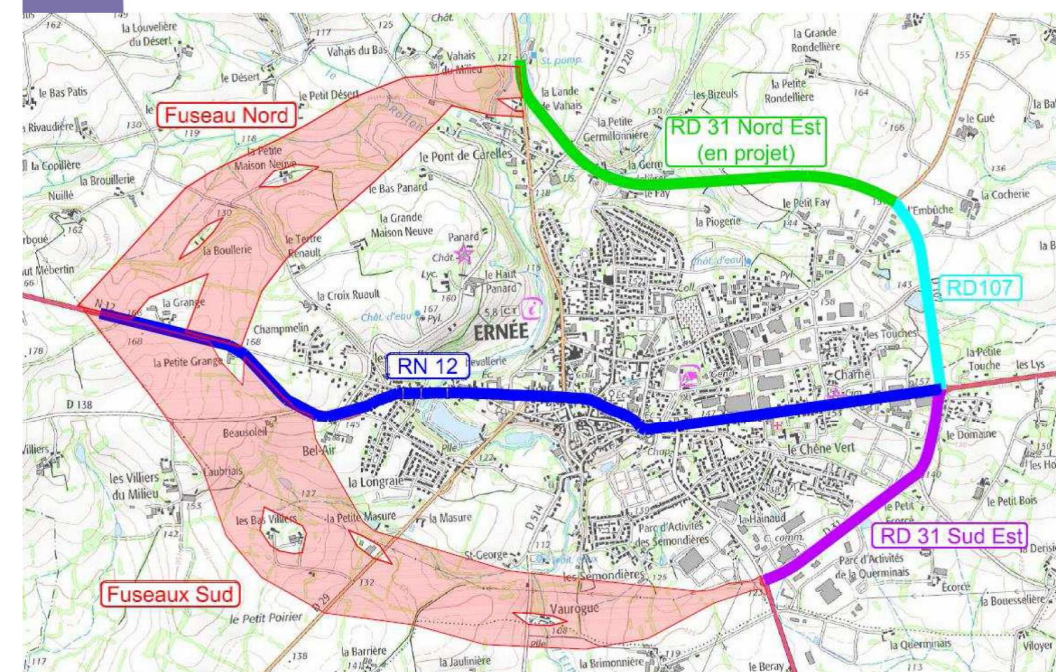
L'ÉTAT

Représenté par la DREAL Pays de La Loire.
Assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération.

LE COMITÉ TECHNIQUE

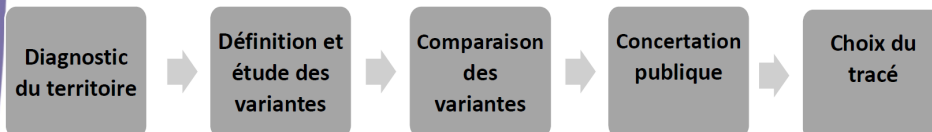
Composé du maître d'ouvrage, de la mairie d'Ernée, de la Communauté de communes de l'Ernée, du conseil départemental de la Mayenne, de la DIR ouest et de la DDT de la Mayenne.
Se réunit régulièrement pour échanger sur le projet.

Le territoire, la zone d'étude



Le cadre de la concertation

- La procédure engagée s'inscrit dans le cadre du nouvel article L121-15-1 et suivants du Code de l'environnement qui prévoit l'organisation d'une concertation pour les projets soumis à une évaluation environnementale.
- Situation de la concertation par rapport aux études



- La concertation permet de recueillir l'avis du public sur les études réalisées et permettra le choix du tracé qui sera proposé à l'enquête publique. Cette phase est l'occasion pour les riverains, les usagers de la RN12, les associations locales ou encore les acteurs économiques de comprendre le projet et de s'exprimer grâce aux moyens mis en œuvre.

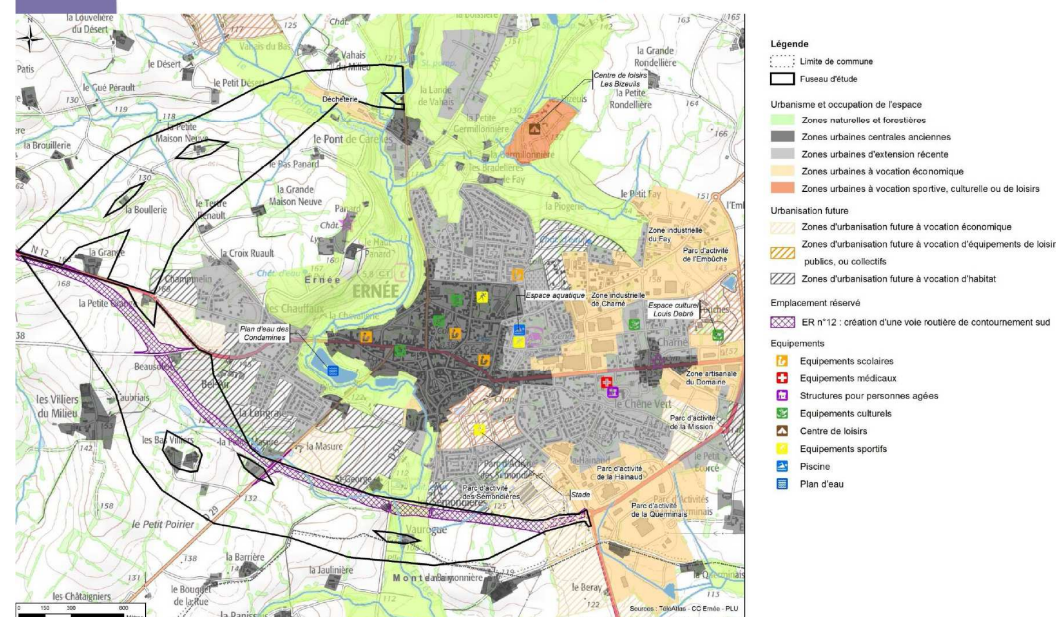
Un diagnostic approfondi du territoire

Afin d'aboutir à un tracé prenant en compte l'ensemble des enjeux liés au territoire, différentes études menées depuis 2016 ont permis d'approfondir la connaissance de l'état initial de la zone d'étude dans différentes thématiques.

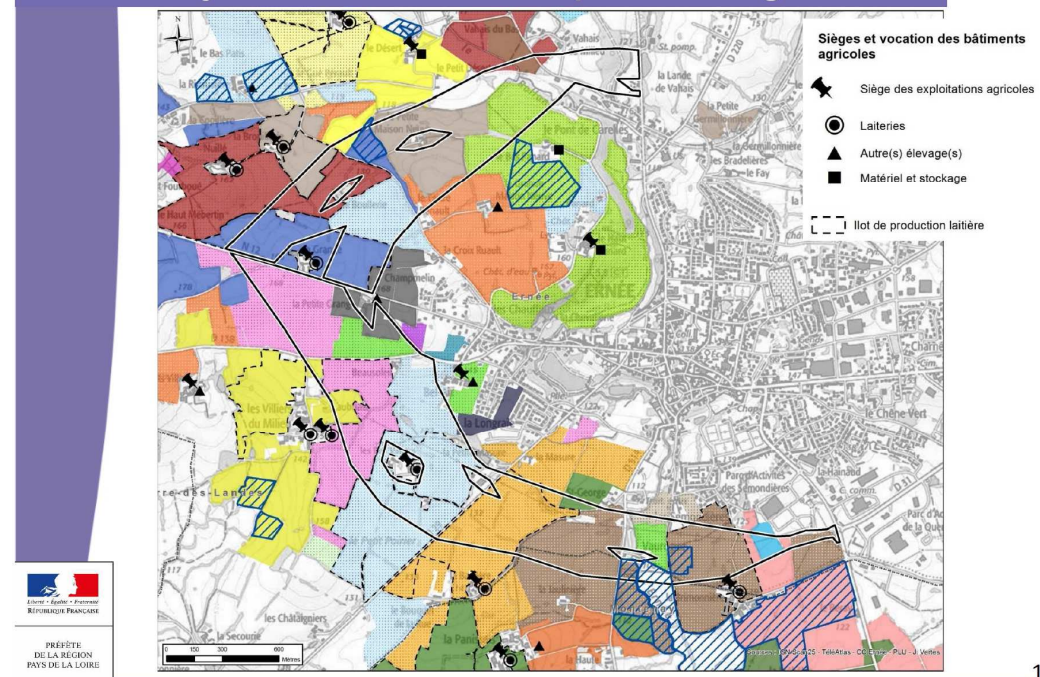
- Conditions de déplacement
- Milieu physique
- Milieux naturels
- Cadre de vie (acoustique, qualité de l'air)
- Urbanisme
- Socio-économie
- Agriculture
- Paysage
- Patrimoine/tourisme

Les enjeux du territoire : milieu humain et urbanisme

Le territoire s'inscrit dans un plan d'urbanisme



Les enjeux du territoire : les exploitations agricoles



15

Les enjeux du territoire

Agriculture : une activité agricole tournée vers l'élevage

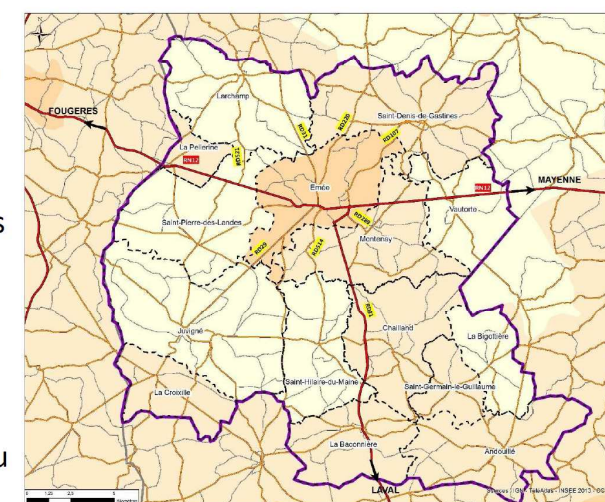
- Plusieurs exploitations agricoles sont localisées sur le fuseau étudié.
- Les activités dominantes sont les élevages laitiers, puis les élevages viande (viande bovine principalement, porcs, volailles et veaux).
- L'unité des exploitations laitières, particulièrement vulnérables au morcellement, apparaît comme un enjeu particulièrement fort dans le cadre du projet.

14

Les enjeux du territoire

Les enjeux liés aux infrastructures routières Ernée, un carrefour stratégique

- RN12 et RD 31, deux infrastructures importantes.
- Passage obligatoire par la commune pour tous les déplacements vers et depuis le nord-ouest via la RD31 (liaison avec Laval), et pour les déplacements est-ouest via la RN12.
- Enjeu de désenclavement du territoire.



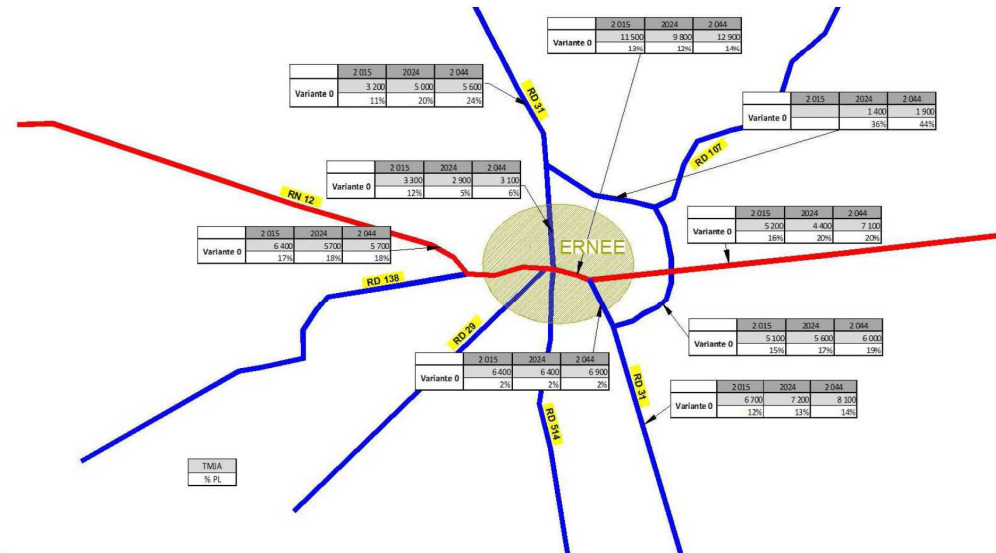
Le réseau de voirie

16

Les enjeux du territoire

Les enjeux liés aux infrastructures routières

A l'horizon 2044, une hausse du trafic est attendue sur la RN12 (+ 12 à + 37 %).



17

Les enjeux du territoire

Les enjeux liés aux infrastructures routières

> Sécurité routière

Améliorer la sécurité dans la traversée d'Ernée et sur la RN12.
Un enjeu d'autant plus fort avec l'augmentation de trafic à long terme.



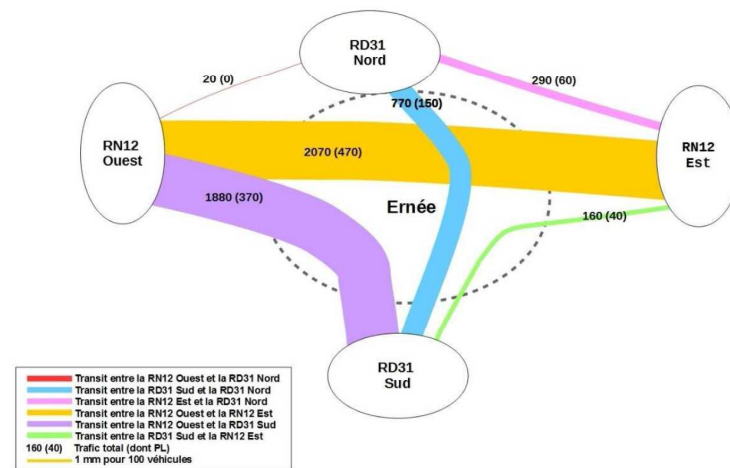
Credit photo : ARCADIS

19

Les enjeux du territoire

Les enjeux liés aux infrastructures routières

> Trafic de transit

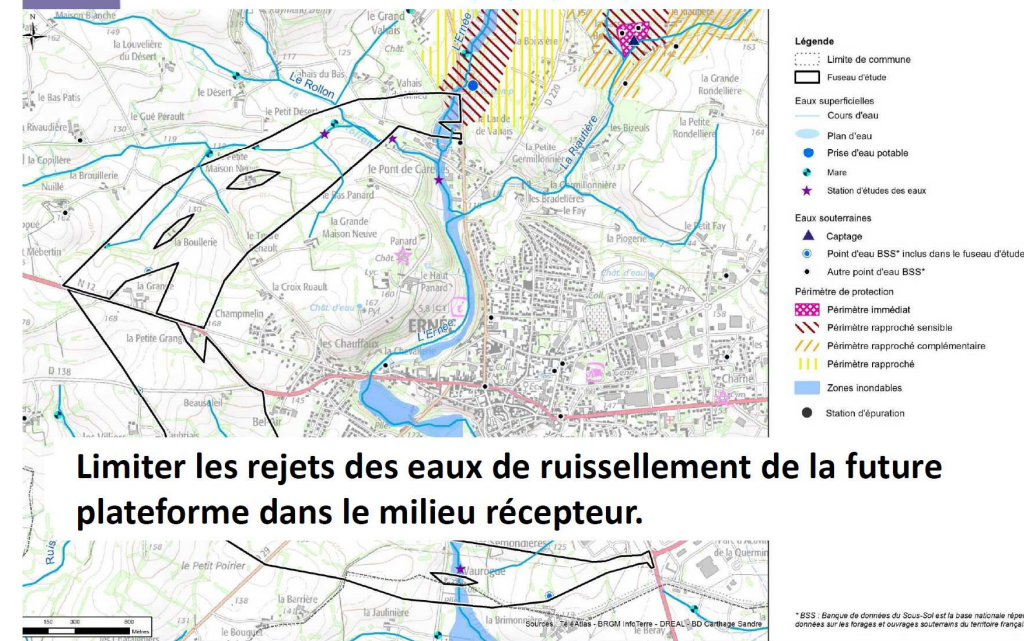


Délester le centre d'Ernée du trafic de transit de cet axe.

18

Les enjeux du territoire

Un environnement physique à préserver

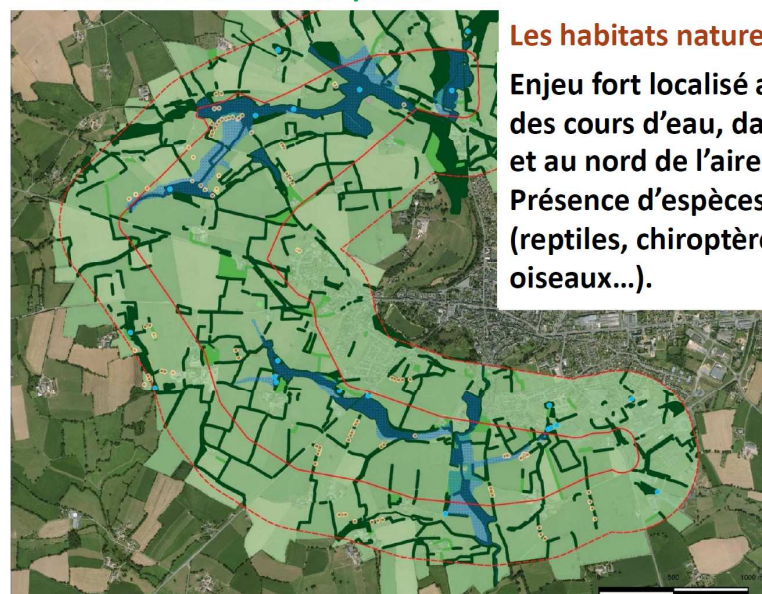


Limiter les rejets des eaux de ruissellement de la future plateforme dans le milieu récepteur.

20

Les enjeux du territoire

Un milieu naturel de qualité



Les habitats naturels et la flore

Enjeu fort localisé aux abords des cours d'eau, dans les haies et au nord de l'aire d'étude. Présence d'espèces protégées (reptiles, chiroptères, oiseaux...).

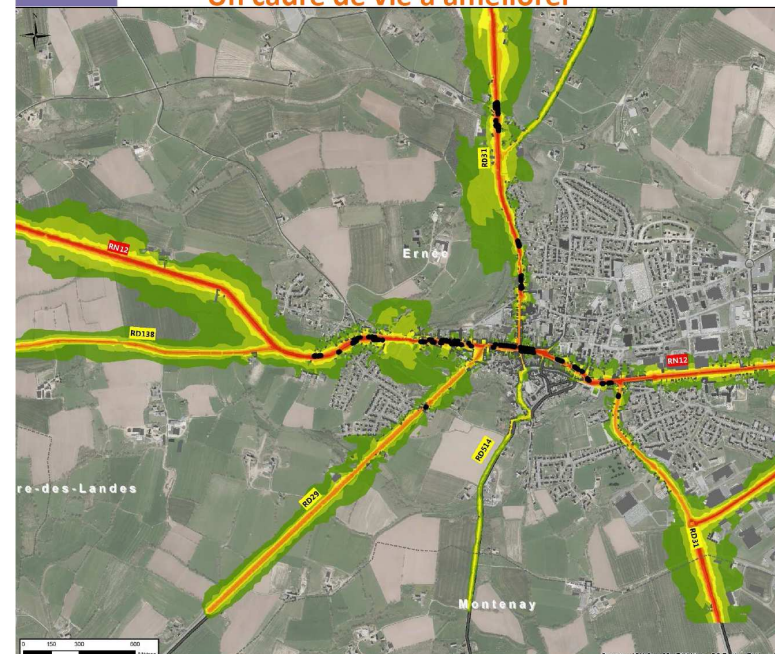
Identification des secteurs d'intérêt pour les habitats naturels, la faune et la flore. 21



PRÉFECTURE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Les enjeux du territoire

Un cadre de vie à améliorer



Niveaux acoustiques actuels au droit des infrastructures en journée

Les enjeux du territoire

Un cadre de vie à améliorer

> Qualité de l'air

Les enjeux se localisent principalement en traversée de l'agglomération d'Ernée avec la RN12 comme principale source de pollution.

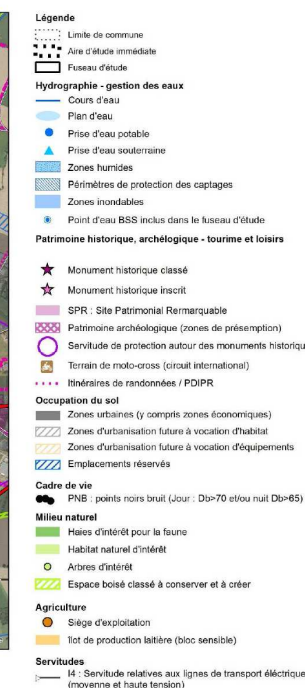
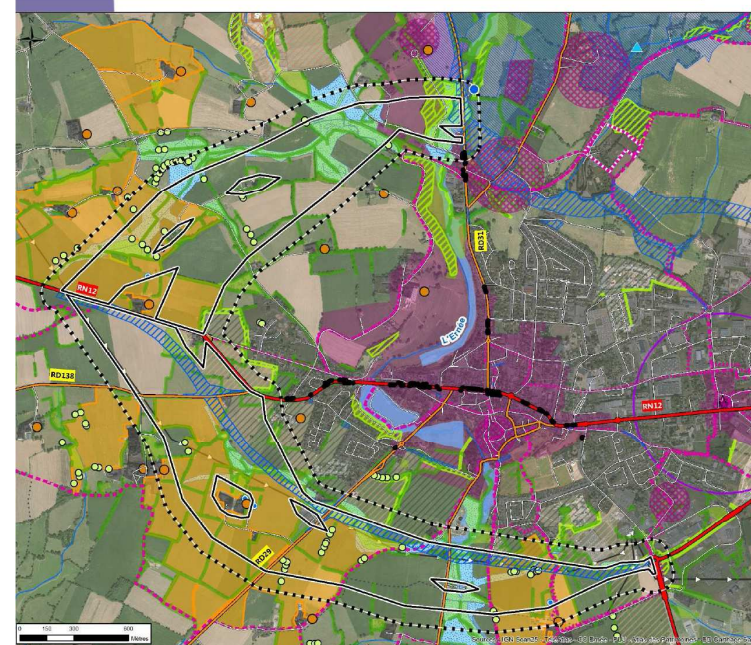
> Le bruit

- 109 Points Noirs Bruit : habitations et bureaux situées le long des voies de la RN12 et la RD31.
- Une situation qui se dégradera avec les augmentations de trafic prévues à l'horizon 2044.
- La zone d'étude est d'ambiance sonore modérée.
- La contribution sonore du projet en façade des bâtiments d'habitation devra rester inférieure à 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit.



PRÉFECTURE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Les enjeux du territoire : synthèse



Doc. RN12-APP-EU-1108-CAR-EC1_Synthese - SBKL/INSC - 18/05/17

Le projet soumis à la concertation

Les objectifs du projet

- La sécurité et le cadre de vie dans la traversée d'Ernée.
- L'amélioration des échanges au droit d'Ernée, en lien avec l'utilisation de la RN12.

De manière induite, la déviation d'Ernée permettra d'accompagner le développement économique et urbain de l'agglomération par la création d'un axe modernisé, plus lisible et plus rapide.



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

25

Les variantes de tracé

Trois familles de variantes

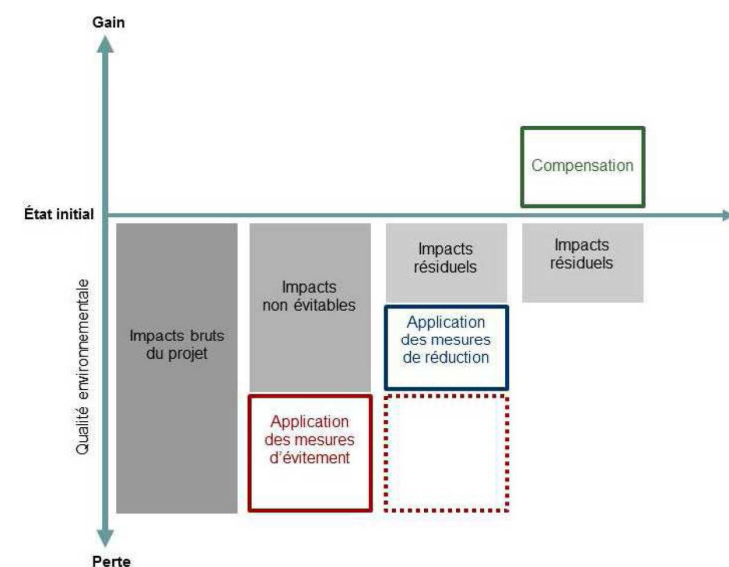


PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

27

Le projet soumis à la concertation

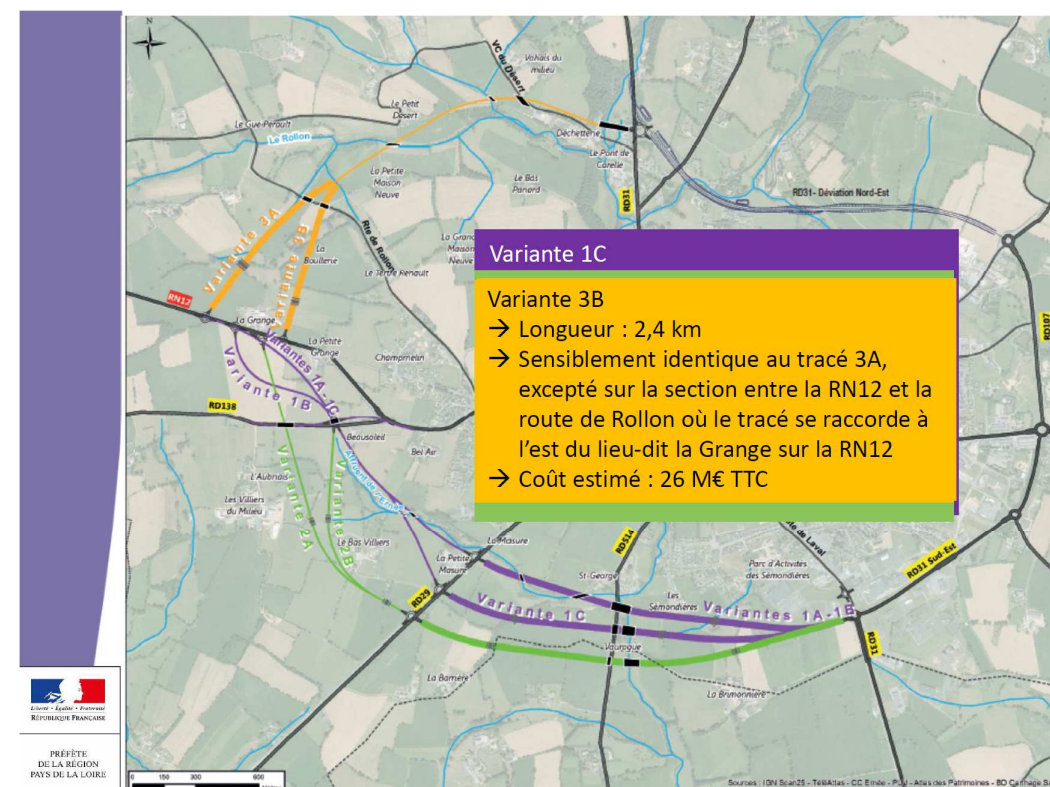
Le démarche ERC : Eviter, Réduire, Compenser



Eviter : une mesure d'évitement modifie un projet afin de supprimer un impact négatif identifié que ce projet engendrait.

Réduire : une mesure de réduction vise à réduire autant que possible la durée, l'intensité et/ou l'étendue des impacts d'un projet qui ne peuvent pas être complètement évités.

Compenser : une mesure compensatoire a pour objet d'apporter une contrepartie aux effets négatifs notables, directs ou indirects du projet qui n'ont pu être évités ou suffisamment réduits.



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Comparaison des variantes

La méthode

- Les différentes variantes ont fait l'objet d'une comparaison multicritères détaillée.
- Objectif : aider à la décision pour choisir la variante à retenir pour la suite des études.
- Le maître d'ouvrage du projet n'a pas mis de poids aux différents critères. La concertation publique va permettre d'identifier l'importance que chacun y accorde.
- L'analyse consiste à évaluer chacun des critères selon son aspect favorable ou non.

Code couleur :

	Impact positif		Impact faible
	Impact positif plus faible		Impact moyen
	Pas d'impact		Impact fort



PREFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

29

Comparaison des variantes

Milieux physique et humain

	VARIANTE 0	VARIANTES SUD					VARIANTES NORD	
		Variantes courtes			Variantes longues		Variantes courtes	
		1A	1B	1C	2A	2b	3A	3B
MILIEU PHYSIQUE	TOPOGRAPHIE							
	Eaux SOUTERRAINES							
	Eaux SUPERFICIELLES							
	GEOTECHNIQUE							
MILIEU HUMAIN	DOCUMENTS D'URBANISME							
	DEVELOPPEMENT URBAIN							
	ACTIVITE ECONOMIQUE							

	Impact positif		Impact faible
	Impact positif plus faible		Impact moyen
	Pas d'impact		Impact fort



PREFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

31

Comparaison des variantes

Sécurité et trafic

SECUR CONF NIVEA SERVIC	HORIZON 2024	VARIANTES SUD						VARIANTES NORD	
		Variantes courtes			Variantes longues			NORD	
		1A	1B	1C	2A	2B	3A	3B	
	Trafic capté par le contournement à l'horizon 2024	5 500	5 200	5 400	4 900	5 100	2 500	2 500	
	Apaisement du trafic dans le bourg (évolution du trafic sur la RN12 dans le bourg à l'horizon 2024)	-50%	-49%	-49%	-47%	-49%	-31%	-31%	
TRAFIC	TRAFIC								

	Impact positif		Impact faible
	Impact positif plus faible		Impact moyen
	Pas d'impact		Impact fort

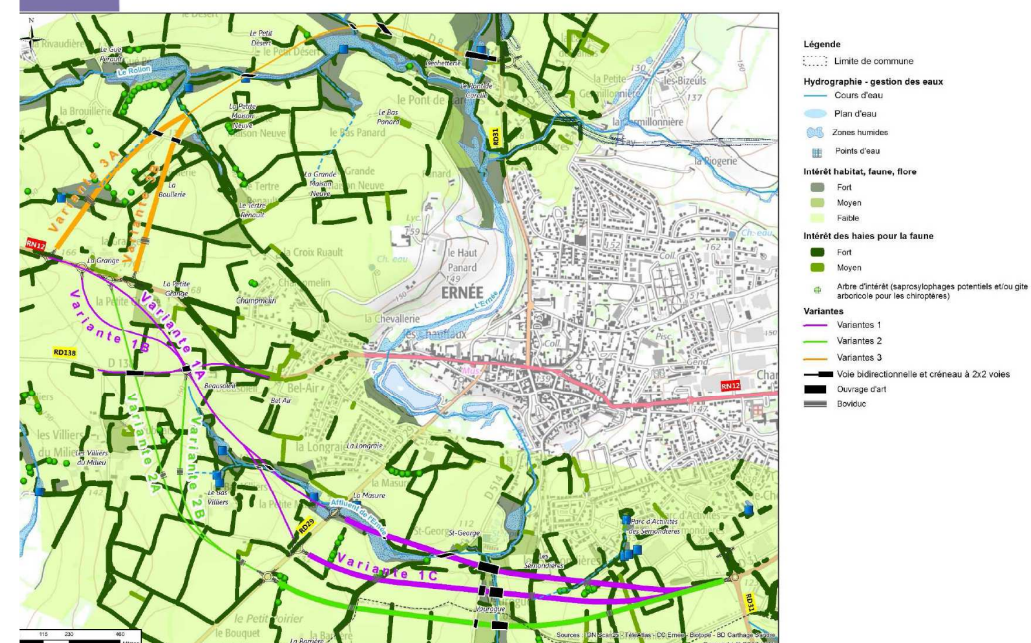


PREFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

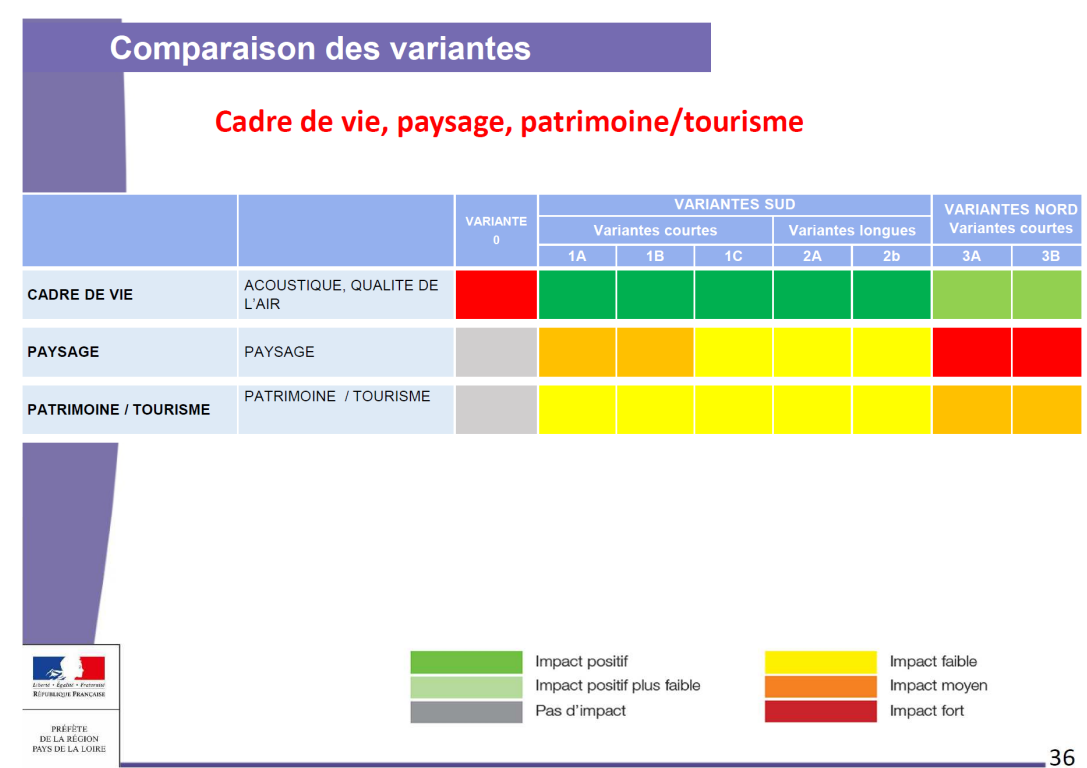
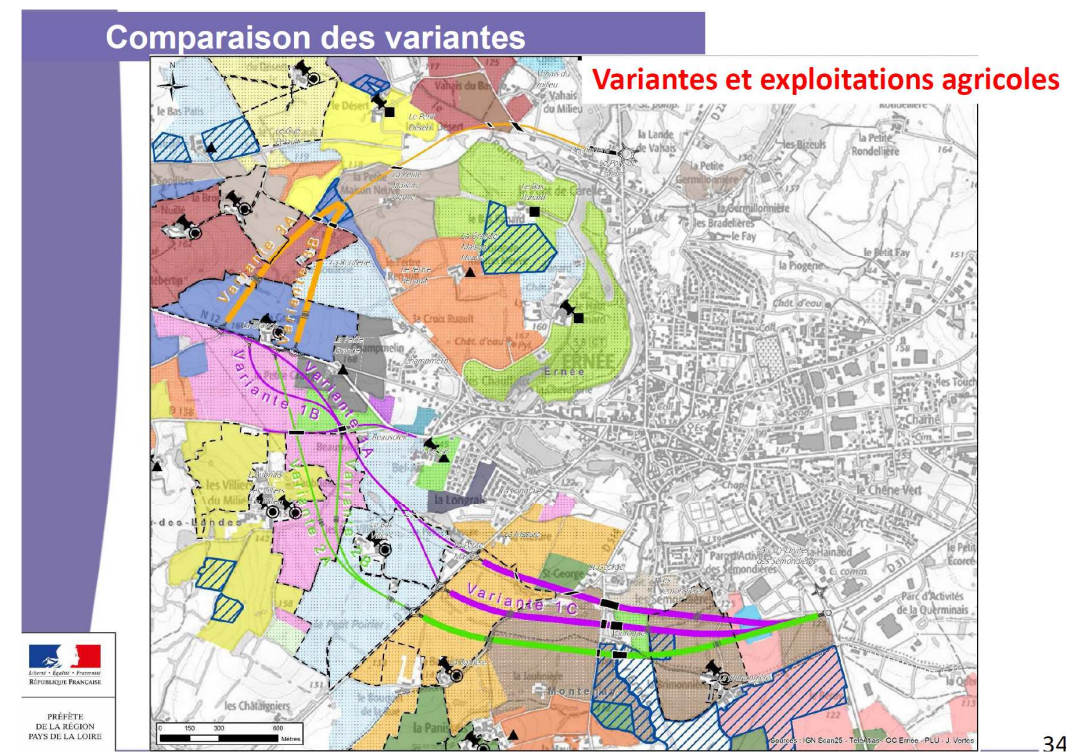
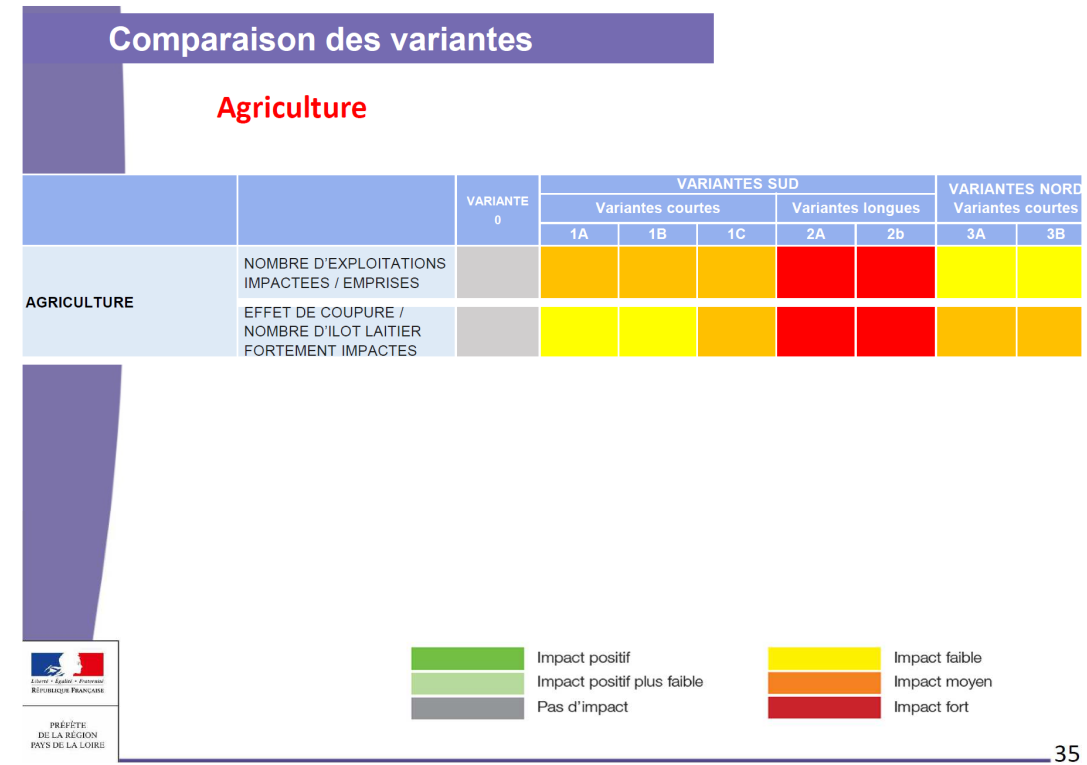
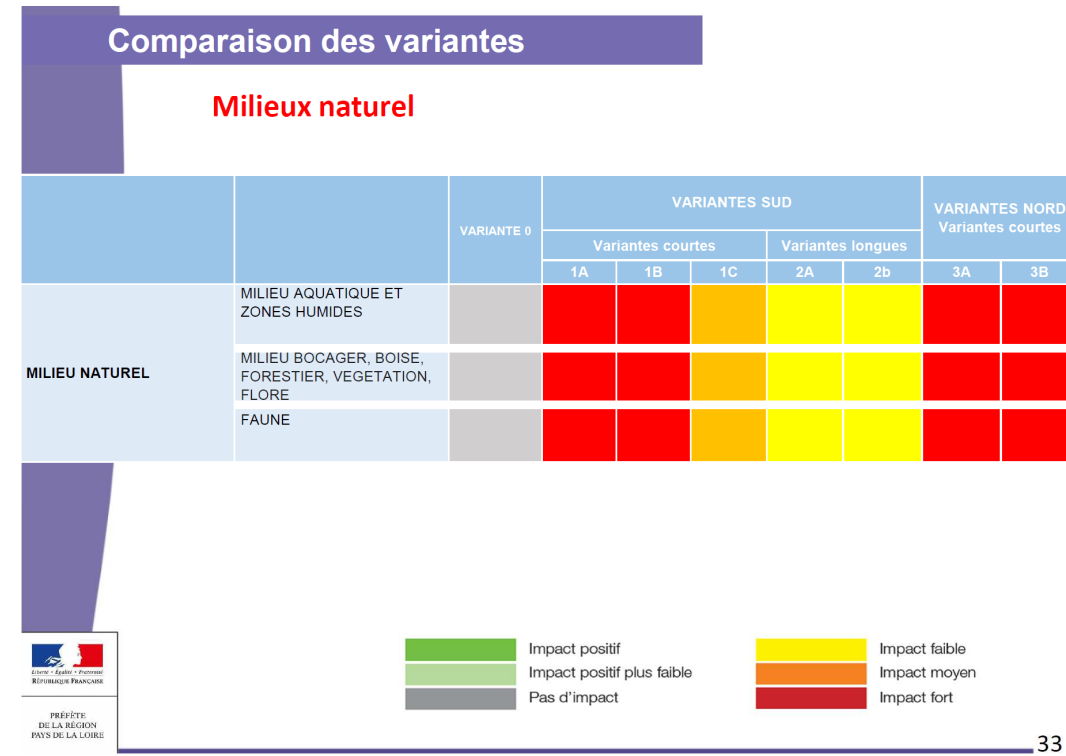
30

Comparaison des variantes

Variants et milieu naturel



32



Comparaison des variantes

Bilan socio-économique et coût

	VARIANTE 0	Variantes courtes					VARIANTES NORD Variantes courtes		
		Variantes courtes			Variantes longues		3A	3B	
		1A	1B	1C	2A	2b			
SOCIO-ECO	SOCIO-ECO								
COUT	COUT (en M€)		28,4	30,5	26,9	30,1	27,2	27,5	26

Impact positif

Impact positif plus faible

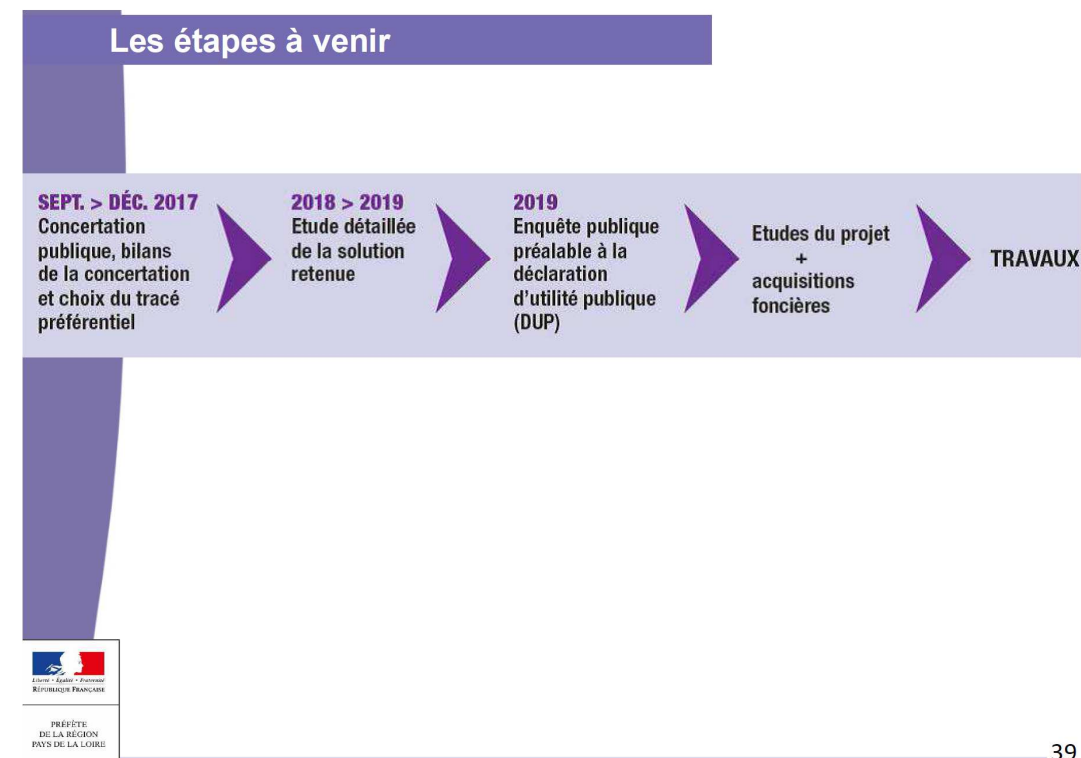
Pas d'impact

Impact faible

Impact moyen

Impact fort

37



Comparaison des variantes

Synthèse globale

SYNTHÈSE DE L'ANALYSE COMPARATIVE

	VARIANTE 0	VARIANTES SUD					VARIANTES NORD	
		Variantes courtes			Variantes longues		3A	3B
		1A	1B	1C	2A	2B		
SECURITE, CONFORT ET NIVEAU DE SERVICE	SECURITE DES USAGERS EN TRAVERSEE DE BOURG ET DES RIVERAINS							
	NIVEAU DE SERVICE DE L'ITINERAIRE							
	CONFORT / SECURITE POUR LES USAGERS DE L'ITINERAIRE							
	COMPATIBILITE AVEC UNE MISE A 2X2 VOIES							
TRAFFIC	FONCTIONNALITE TRAFIC							
	TOPOGRAPHIE							
MILIEU PHYSIQUE	Eaux SOUTERRAINES							
	Eaux SUPERFICIELLES							
	GEOTECHNIQUE							
MILIEU NATUREL	MILIEU AQUATIQUE ET ZONES HUMIDES							
	MILIEU BOISERIE, BOISE, FORESTIER, VEGETATION, FLORE							
	FAUNE							
MILIEU HUMAIN	DOCUMENTS D'URBANISME							
	DEVELOPPEMENT URBAIN							
	ACTIVITE ECONOMIQUE							
AGRICULTURE	NOMBRE D'EXPLOITATIONS IMPACTEES / EMPRISES							
	EFFET DE COUPURE / NOMBRE D'LOTS LAITIERS FORTEMENT IMPACTES							
CADRE DE VIE	ACOUSTIQUE, QUALITE DE L'AIR							
PAYSAGE	PAYSAGE							
PATRIMOINE / TOURISME	PATRIMOINE / TOURISME							
SOCIO-ECO	SOCIO-ECO							
COUT	COUT							

La concertation aujourd'hui et demain

Concertation publique du 11 septembre au 15 octobre 2017

Comment s'informer sur le projet ?

- dossier de concertation
- lettre d'information
- exposition sur le projet
- www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr
Rubrique : Infrastructures de transport

Donnez-nous votre avis ! Informez-vous sur le projet

Donnez votre avis

- Permanence le 29 septembre de 10h à 16h (mairie d'Ernée)
- Registres d'expression (mairies d'Ernée et Montenay, Communauté de Communes de l'Ernée)
- Courriel : rn12-deviation-ernee.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr
- Courrier postal à l'attention de la DREAL Pays de la Loire

Pour contacter la garante : isabelle.jarry@garant-cndp.fr

40

Annexe 10 : Compte-rendu de la réunion publique

mdconseil



Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement des Pays de la Loire

RN12 – Déviation d'Ernée

Réunion publique du 28 septembre 2017 à la salle Constant Martin à Ernée

COMPTE-RENDU

INTERVENANTS

Représentant de l'Etat, présidence de la réunion
Marie THALABARD-GUILLOT, Sous-Préfète

Ville d'Ernée
Jacqueline ARCANGER, maire d'Ernée

Maîtrise d'ouvrage
Stéphane LE MOING, DREAL Pays de la Loire
Guillaume FAYE, DREAL Pays de la Loire

Garante CNDP
Isabelle JARRY

Animation de la réunion
Michaël DEREUX, MD Conseil

Avec la présence de :
Sophie BETH, chargée d'affaires ARCADIS
Joachim PRUNIER, chef de projet BIOTOPE
Jacques VERTES, chef de projet SCOP Agriculture et Environnement

Public :
100 personnes environ

Durée :
2h20 (de 19h30 à 21h50)
Des échanges informels se sont ensuite poursuivis jusqu'à 23h.

- **Mot d'accueil** par Madame le Maire (2 min)
- **Propos introductifs** par Madame la Sous-Préfète (4 min)
- **Intervention de la garante** (3 min)
- **Présentation du déroulé de la réunion** par Michaël DEREUX, MD Conseil (1 min)
- **Présentation du projet (historique, études, variantes, analyse comparative, concertation)** par Stéphane LE MOING et Guillaume FAYE (DREAL Pays de la Loire) (35 min)
- **Débat / Questions/Réponses avec le public** (1h30 min d'échange avec le public)
- **Conclusion** par la garante et Madame la Sous-Préfète (5 min)

mdconseil



DÉBAT questions / réponses

Q1 [Monsieur Béchu, agriculteur et adjoint au maire d'Ernée en charge des affaires rurales]

Je suis surpris que la circulation des véhicules agricoles soit interdite sur les voies de contournement. Passer avec nos engins agricoles dans le centre-ville d'Ernée, vraisemblablement réaménagé suite à ce contournement avec des voies de faible largeur, représente une contrainte pour circuler.

Par rapport aux projets de variantes, notre souhait est de voir le projet passer au plus près de la commune, soit le tracé 1A. D'après ce qui est présenté, on peut se demander si on préfère défendre les espèces protégées ou les agriculteurs. Dès lors que le projet s'éloignera de la commune, il impactera plusieurs exploitations agricoles.

De plus, qui entretiendra les terrains libérés entre la rocade et la commune d'Ernée ? Ce sera toujours à la charge des mêmes, c'est-à-dire la commune.

Par ailleurs, il serait souhaitable qu'il y ait une intersection avec la route de Saint-Pierre-des-Landes, notamment en raison de l'importance du trafic, au lieu de l'avoir sur la route de Fougères.

Concernant les zones humides, leur compensation pourrait s'appliquer à tout le territoire de la Communauté de communes et pas seulement sur le territoire d'Ernée. En effet, suite à la rocade nord, de nombreuses zones humides ont déjà été réalisées dont l'entretien est à charge de la commune d'Ernée.

Enfin, ne serait-il pas possible de faire une 2 voies montante après le rond de point de Juvigné, en direction de Fougères, afin de faciliter la fluidification du trafic ? Au niveau topographique, cette voie monte et dès lors que des engins agricoles circuleront, les automobilistes ne pourront pas doubler. C'est la même problématique que celle déjà rencontrée sur la rocade de Fougères.

Stéphane LE MOING

La circulation des véhicules agricoles sur la déviation n'est pas interdite partout. Elle est autorisée, pour une partie du contournement, sur les sections à 90km/h, à 2 voies. Sur la section qui comprend un créneau de dépassement à 110 km/h, les engins agricoles ne sont pas autorisés pour une question de sécurité. Il ne sera pas possible de déroger à ce principe sur les nouveaux aménagements du réseau routier national. Pour les agriculteurs devant faire un plus long trajet, il y aura une nécessité de continuer à utiliser la N12 dans le bourg, entre la RD29 et la RD31 par exemple, comme c'est le cas aujourd'hui. Sur ce point, le projet ne modifie pas la situation actuelle, et en cas de réaménagement du bourg, celui-ci devra prendre en compte cette contrainte.

L'étude d'un contournement ne peut pas se faire sur la base d'une seule et unique variante. Dans le cas présent, tous les tracés ont été étudiés de la façon la plus objective possible. Les variantes qui utilisent l'emplacement réservé, notamment le tracé 1a, ont le moins d'impacts sur les exploitations agricoles. Toutefois, la variante 1a a des impacts notables sur les milieux naturels.

Concernant l'intersection avec la RD138, il n'y a pas systématiquement de carrefour giratoire à cet endroit. Par contre, une partie des variantes en propose, en particulier les variantes 1a, 1c et 2b. Seules les variantes 1b et 2a se raccordent sur la RN12 plutôt que sur la RD138.

Concernant la compensation des zones humides, le principe est systématiquement de compenser au plus près des impacts.

- Q2 [Madame Arcanger, maire d'Ernée]
Au sujet de la section à 4 voies, ne serait-il pas possible que la vitesse soit réduite à 90km/h sur une portion afin que les engins agricoles puissent l'emprunter ?

Stéphane LE MOING

C'est difficilement envisageable car dans le cadre du parti d'aménagement, il est exigé d'améliorer les capacités de dépassement. Ces capacités peuvent notamment être améliorées par la création de créneaux. Sur la RN12, il y a des engins agricoles mais aussi de nombreux poids-lourds qui roulent à 90km/h. Si on réduit la vitesse à 90km/h, on ne pourrait donc pas doubler ces poids lourds, sauf à être en excès de vitesse.

- Q3 [Agriculteur d'Ernée]
Vous dites que les routes à 110 km/h sont interdites pour les véhicules agricoles, pourtant c'est autorisé à Mayenne ; on va jusqu'à Laval ou Moulay en engins agricoles.

Stéphane LE MOING

Le principe de ne pas autoriser les engins agricoles sur les nouveaux aménagements est un principe sur lequel il n'est pas possible de déroger sur le réseau routier national. Sur les aménagements anciens, il existe des situations pour lesquelles des engins agricoles empruntent des portions limitées à 110 km/h, par absence d'autres itinéraires. Pour les nouveaux aménagements, cela existe peut-être sur le réseau routier départemental, pas sur le réseau routier national.

- Q4 [Habitant de Saint-Pierre-des-Landes]
Le futur PLUI de la Communauté de communes intègre-t-il le projet ?
Peut-on avoir une idée du financement ?

Stéphane LE MOING

Le PLUI a bien été pris en compte. Quel que soit l'avancement des réflexions, dans le cadre de la DUP, il est intégré une démarche de mise en conformité du projet avec les documents d'urbanisme.

En terme de financement, les études sont financées aujourd'hui à 100 % par l'Etat, jusqu'à la DUP. Après celle-ci, le financement qui existe au sein du Contrat de Plan Etat/région sera engagé. Le financement des travaux dont le démarrage est prévu en 2022 aura vocation à être inscrit dans le cadre du prochain Contrat de Plan Etat/Région.

- Q5 [Exploitant agricole]
Au niveau des ouvrages d'art, il faut bien s'assurer d'une hauteur suffisante pour le passage des engins agricoles, notamment pour les chargements de paille.
Concernant les impacts sonores et visuels, comment seront identifiées les habitations impactées ? Avant ou après la réalisation de la route ?

Stéphane LE MOING

Pour les passages inférieurs (lorsque la route nationale passe au-dessus de la route départementale), le gabarit des ouvrages est de 4,75 m (+ ou - 10 cm).

Concernant l'impact sonore, deux étapes sont à prendre en compte :

- Avant l'aménagement, il sera mesuré l'ambiance sonore des habitations, c'est-à-dire le niveau de bruit qui existe actuellement.
- Si le niveau sonore en façade des habitations est supérieur à 60 dB le jour, en moyenne, ou 55 dB la nuit, le maître d'ouvrage doit réaliser des protections (merlons, buttes de terre, écrans, murs, protections de façade...) afin que ces niveaux redescendent en-dessous de ces seuils.

- Q6 [Madame Rousseau, habitante d'Ernée]
Dans la présentation du tableau multicritères, je m'étonne de constater que les nuisances acoustiques sont semblables pour les variantes sud courtes et les sud longues, alors que les variantes 1a et 1b sont beaucoup plus proches des zones d'habitation.

Ce tableau montre une succession de cases de couleurs pour chaque tracé. Quel est le résultat final de chaque variante pour aboutir au choix du tracé ?

Stéphane LE MOING

Dans l'analyse globale, l'impact un peu plus fort des variantes sud courtes par rapport aux sud longues est totalement écrasé par le fait que la déviation extrait du trafic du centre-ville, ce qui réduit les niveaux de pollution et de bruit sur un nombre d'habitations très important. C'est donc le poids très important de cet impact positif qu'exerce cette extraction du trafic du centre-ville qui lisse les impacts par rapport aux nouveaux tracés.

- Q6 (1) Cela déporte quand même les niveaux sonores vers le sud. Toutes les zones d'habitations situées au sud auront inévitablement beaucoup plus de bruit. Plus on s'éloigne vers les milieux agricoles, moins ces habitations au sud de la commune auront de nuisances.

Stéphane LE MOING

C'est exact dans le sens où lorsqu'une voie est plus proche, on l'entend davantage. L'appréciation de l'impact positif est liée au poids très important de ce qui se passe dans le centre-ville.

Pour le projet neuf, il y a des obligations, pour le maître d'ouvrage, de limiter les niveaux sonores à un certain seuil (60 dB de jour, 55 dB de nuit). C'est dans ce sens-là que le projet, même s'il se rapproche des habitations, permet de limiter les impacts sonores sur ces habitations. A titre informatif, ce n'est pas le trafic à la mise en service qui est pris en compte, c'est le trafic en intégrant l'augmentation à 20 ans. Les protections acoustiques qui seront mises en place permettront donc de respecter les seuils réglementaires 20 ans après la mise en service.

Sur le tableau d'analyse comparative, on n'a pas fait de pondération de critères. C'est bien l'objectif de la concertation publique d'éclairer le maître d'ouvrage sur le choix de la variante à retenir. L'exigence qui s'impose est que la variante qui sera retenue devra être en capacité de démontrer la démarche « éviter, réduire, compenser ».

- Q6 (2) J'entends bien qu'il n'y a pas eu de coefficients ou de pondération, mais au final, quels seront les critères de choix ?

Stéphane LE MOING

Le choix du tracé sera réalisé sur la base de l'éclairage apporté par la concertation publique, par l'expression de tous et par les bilans de la concertation tirés par la DREAL et par la garante.

- Q7 [Habitant d'Ernée]
Le début des travaux est prévu en 2022. Quand est-il de la mise en circulation ?

Stéphane LE MOING

Trois ans de travaux sont nécessaires, la mise en circulation est donc prévue en 2024.

- Q8 [Habitant d'Ernée]
Dans la présentation, rien n'indique ce qui justifie le lieu géographique du passage en 2x2 voies. Pourquoi cela n'est-il pas mis en place avant ou après Ernée ? La déviation de Fougères dispose d'un passage en 4 voies après Ernée.

Stéphane LE MOING

Dans le parti d'aménagement de la RN12, entre Alençon et Fougères, un certain nombre de créneaux de dépassement a été défini, notamment un entre Ernée et Fougères. Il est important que ces créneaux de dépassement soient régulièrement espacés pour être efficaces.

Le créneau de dépassement à l'Ouest de Fougères et le raccordement à l'A84 ne sont pas liés à la problématique actuelle de capacité de dépassement entre Alençon et Fougères.

Q9 [Agriculteur]

On passe souvent avec des engins agricoles sur Ernée.

Quelle est la longueur de la 2x2 voies ? Si elle ne peut pas être empruntée par des véhicules agricoles, par où passeront-ils ?

Stéphane LE MOING

Un créneau de dépassement, lorsqu'il ne s'agit pas d'un aménagement continu en 2x2 voies, mesure entre 1,1 et 1,2 km.

Les véhicules agricoles passeront au même endroit où ils passent aujourd'hui, c'est-à-dire dans le centre-ville d'Ernée.

Q10 [Maire d'Ernée]

A partir de la fin d'année, nous allons lancer une étude pour la revitalisation de notre centre-ville. Dans cette étude, sera prise en compte cette déviation qui diminuera très nettement le trafic en centre-ville. Des aménagements seront prévus pour rendre plus convivial le centre-bourg. Toutefois, je me demande s'il sera possible de rendre notre ville plus conviviale malgré le passage des engins agricoles qui continueront à y circuler. Nous souhaitons que ce contournement bénéficie à tous les Ernéens, et ce questionnement devra être intégré dans notre étude.

Q11 [Monsieur Martin, agriculteur]

Beaucoup d'entreprises agricoles comme la mienne passent énormément de fois à Ernée et il n'est pas rare de devoir bloquer la circulation inverse pour circuler. C'est un vrai parcours du combattant !

Q12 [Madame Rousseau, habitante d'Ernée]

Dans la présentation, il a été dit qu'il y avait entre 15 000 et 20 000 véhicules circulant dans Ernée, dont 1/3 de poids-lourds. Avez-vous fait cette étude par rapport au trafic des engins agricoles ?

Stéphane LE MOING

Le niveau de trafic présenté ici intègre l'ensemble des véhicules, dont les véhicules agricoles.

Q13 [Monsieur Béchu]

Pourquoi ne feriez-vous pas une route parallèle à la 4 voies, uniquement destinée aux véhicules agricoles ?

Stéphane LE MOING

Il est peu envisageable de réaliser une deuxième route à côté de la déviation. Cela impliquerait des emprises supplémentaires sur les exploitations agricoles.

Q14 [Agriculteur]

Les entrepreneurs agricoles ont beaucoup de soucis pour traverser Ernée. Beaucoup de moissonneuses passent en transit l'été. Celles du Nord descendent au Sud et remontent

ensuite. Des convois de moissonneuses viennent de la route de Juvigné pour rejoindre la route de Montaudin. S'il n'est pas possible d'utiliser le contournement, les engins agricoles continueront de traverser le centre-ville. Le but d'un contournement est aussi d'éviter que les engins agricoles traversent la ville, sinon ce n'est pas la peine de réaliser une déviation.

Stéphane LE MOING

Si le contournement Nord-Est réalisé sous maîtrise d'ouvrage du Département n'interdit pas la circulation agricole, la liaison sur la RD31 pourra se faire par le contournement Est.

Q14 (1) Dans ce cas, il faut absolument faire une rocade bidirectionnelle, c'est suffisant. Il faut prendre la solution la plus pratique et la plus économique.

Q15 [Commerçante du centre-ville]

On a parlé des poids-lourds qui contourneraient Ernée, on conserverait les convois agricoles vu la situation actuelle, mais on n'a pas évoqué les touristes.

Les touristes vont aussi suivre la déviation, de l'Est vers l'Ouest ou inversement, et ne s'arrêteront probablement pas à Ernée sauf si des panneaux mentionnent l'offre commerciale dynamique du centre-ville.

Une étude a-t-elle été faite sur le comportement du touriste face à une déviation ?

Stéphane LE MOING

Cette problématique existe dans tous les projets de déviation dont l'objectif est bien de retirer du trafic du centre-ville.

Pour les touristes, cela dépend de leur stratégie de déplacement. Toutefois, l'expérience des déviations d'agglomération et la façon dont se traduit la mise en service de cette déviation par rapport au centre bourg et aux commerces, deux cas de figure sont possibles :

Avec la mise en service de la déviation, rien n'est fait dans le centre-ville. Des difficultés sont alors rencontrées par les commerces.

Lorsque le projet de déviation s'accompagne d'un projet de dynamisation du centre-ville, alors dans la grande majorité des cas, les commerces s'en trouvent renforcés car ils bénéficient du fait qu'il n'y ait plus ce niveau de trafic considérable qui décourageait les usagers de s'arrêter dans le centre-ville.

L'élément essentiel est donc bien la redynamisation du centre-ville, et les deux projets doivent être menés en parallèle.

Q15 (1) Je précise que mon commerce alimentaire se situe juste sur la RN12 en face d'une boulangerie, et à côté d'un petit café.

Après une petite étude menée en plein mois de juillet, j'ai constaté une moyenne de 15 camping-caristes qui se sont arrêtés dans le centre-ville pour faire leurs courses, acheter de l'alimentaire, du pain et boire un café.

Q16 [Exploitant agricole]

J'aimerais que vous preniez en compte le fait qu'Ernée est une commune où se trouvent beaucoup d'exploitations agricoles, souvent morcelées, ce qui oblige à traverser Ernée pour se déplacer d'un site à un autre.

Q17 [Représentants familiaux de Madame Coulange, habitante d'Ernée à La Petite Masure]

Nous demandons que le contournement passe le plus loin possible de l'habitation. Les variantes 1a, 1b et 1c se situent sur le terrain de la propriété, et je signale d'ailleurs que les tracés 1a et 1b passent au niveau d'un plan d'eau et d'un parc boisé.

Quelle est la largeur de la route du contournement ?

En terme de bruit, j'ai compris que les protections acoustiques seraient mises en place après les travaux effectués. Si c'est le cas, il serait bon d'étudier la possibilité d'isoler les fenêtres par exemple, car si cela demande 1 ou 2 ans après la fin des travaux, ça serait long.

Les lignes électriques seront-elles enfouies pour tout le contournement ?

Stéphane LE MOING

La largeur globale de l'aménagement dépend de sa situation par rapport au terrain naturel puisqu'il y aura la largeur des talus à prendre en compte. Globalement, elle est de 20 mètres en moyenne pour une bidirectionnelle, et 30/35 mètres pour une 2x2 voies, auxquels se rajoutent, si nécessaire, les merlons, les écrans anti-bruit ou les bassins.

Dans les dispositifs de réduction des niveaux sonores, les protections à la source (merlon, écrans antibruit) ne seront réalisées que s'il existe, à cet endroit, des maisons où les seuils seraient dépassés sans protection, après la mise en service. Pour les habitations qui ne dépassent pas les seuils, il n'y aura pas de dispositif. Ce n'est donc pas systématique à toutes les habitations.

Ce qui sera pris en compte, c'est le bruit qui existera après la mise en service. Les travaux de protections acoustiques se feront en même temps que les autres travaux de la déviation.

La ligne à haute tension située à proximité de l'emplacement réservé ne sera pas enfouie dans le cadre des travaux. S'il doit y avoir un déplacement, ce dernier sera réalisé sous la maîtrise d'ouvrage du concessionnaire.

Q18 [Habitant d'Ernée]

La déviation va impacter certains chemins de terre qui servent à la randonnée ou au VTT. Comment leur continuité sera-t-elle prise en compte ?

Stéphane LE MOING

Dans le cadre du projet, selon le tracé retenu, la continuité des itinéraires pédestres sera assurée, soit directement, soit par un raccordement par un autre chemin. Dans tous les cas, les axes de communication et les accès seront rétablis.

Q19 [Paul Garnier, exploitant agricole et conseiller municipal d'Ernée]

J'approuve ce qui a été dit par Madame le Maire et Monsieur Béchu.

Je signale que quelle que soit la variante choisie, nous sommes directement concernés au niveau de notre exploitation, une activité laitière à 100%, qu'il n'est pas possible de remettre en cause.

Deux variantes sont inconcevables et mettent en péril l'exploitation : la variante 2a et 2b qui coupent l'exploitation au ras du bâtiment.

La variante 1a donne satisfaction et avait été inscrite au PLUI justement en tenant compte des contraintes des exploitants.

Entre la variante 1a et la 1c, il pourrait y avoir une opportunité à terme d'étudier une variante 1a bis qui pourrait donner satisfaction à tous.

Concernant la 2x2 voies, je pose la question de son utilité. Si elle est maintenue, il faudrait laisser toute la voirie en 90 km/h afin de permettre à tout le monde d'y circuler.

Stéphane LE MOING

Merci pour cette expression. L'objectif de la concertation est aussi de voir quel tracé, en adaptation des tracés présentés, peut être étudié.

Q20 [Agriculteur à Ernée]

Je suis aussi très concerné par l'impact du projet au niveau de l'exploitation située à la Brimonière. On n'a aucune information concernant les compensations sur les terres qui vont être prélevées par la DREAL.

Stéphane LE MOING

Dans la poursuite des études, il y aura une vision claire sur les impacts que le tracé retenu aura sur telle ou telle exploitation.

Une fois la variante choisie, une réflexion sera engagée avec le Conseil départemental sur une pré-étude d'aménagements fonciers. La décision in fine de réaliser ou non un aménagement foncier ne relève pas du maître d'ouvrage, mais de la Commission communale ou intercommunale d'aménagement foncier.

La DREAL va conventionner avec la SAFER pour réaliser les réserves foncières dont l'objectif est de faire en sorte que le prélèvement d'emprises sur les exploitations soit nul et compensé par les réserves déjà réalisées préalablement aux travaux dans l'hypothèse d'un aménagement foncier avec inclusion d'emprise.

Le dispositif d'accompagnement va être mis en place pour limiter au maximum les impacts.

Q21 [Guy Garnier, exploitant agricole du Bas Villiers à Ernée]

Exploitant avec mon frère, nous sommes respectueux de la biodiversité et des études menées au niveau environnemental. Toutefois, il me semblait qu'une règle d'or était de minimiser les impacts sur les zones agricoles actives.

Les entreprises chargées des forages nous ont dit que nous étions sur de « fausses » zones humides.

Par rapport à l'impact environnemental, sommes-nous sur une nuisance vraiment importante dans les deux premiers tracés 1a et 1b ?

Joachim PRUNIER

Plusieurs critères déterminent les zones humides, notamment :

- le développement de végétation spontanée caractéristique des zones humides ;
- les critères pédologiques en cas d'absence de végétation.

Au niveau pédologique, les secteurs ont été expertisés à proximité des différentes variantes de tracé.

Pour ce qui concerne les zones humides déterminées au niveau de cette cartographie, ce sont des zones humides qui sont, par le critère pédologique, des zones humides au sens de la réglementation et de la loi.

En ce qui concerne les traces d'oxyde retrouvées à certaines profondeurs au niveau du sol, ce sont des zones humides déterminées par le critère pédologique.

Q21 (1) Sur la consommation de foncier, on demande à ce qu'elle soit faite de manière intelligente, c'est-à-dire au minimum sur le fonctionnement de l'exploitation. Les compensations ne sont qu'un palliatif au problème.

Vous évoquiez la possibilité de boviducs pour le passage des animaux. Il serait difficile d'y faire traverser un troupeau. Une exploitation fonctionne aussi avec du matériel et il est impensable de faire retourner ce matériel sur la rocade pour revenir ensuite sur une autre parcelle. Donc est-ce que vous envisagez aussi des boviducs dans lequel, ou sous lequel, passerait le matériel agricole ? C'est un point important que je tenais à exprimer.

Stéphane LE MOING

C'est effectivement une expression importante.

Q22 [Madame Rousseau, habitante d'Ernée]

Dès lors que la parcelle est coupée en deux, vous en prenez la totalité ou une partie ? Quelle latitude a-t-on ?

Stéphane LE MOING

Ce sont des sujets qui interviennent normalement beaucoup plus tard dans les études. Les acquisitions

Concernant le passage entre Beausoleil et Bel-Air, votre proposition sera notée dans le bilan de la concertation.

Q33 (1) On possède un deuxième site sur la route de Mayenne. On passe donc régulièrement par la ville d'Ernée tous les jours. Nos engins agricoles sont assez larges et je suis obligé de m'arrêter régulièrement, de faire attention aux voitures qui circulent, à celles qui sont stationnées... L'intérêt pour moi demain, c'est de passer par la rocade et d'emprunter la 2x2 voies.

Q34 [Habitante d'Ernée]
Vous avez parlé de projets économiques ou de zones industrielles au niveau de cette rocade. J'aimerais en savoir un peu plus sur ce développement.
Je pense que le tracé alternatif proposé par Monsieur Garnier doit être étudié.

Madame ARCANGER, maire d'Ernée

Concernant le développement économique, la seule zone envisagée pour le moment est la zone de la Brimonière. Il n'y a pas d'autres zones prévues pour l'instant.

Q35 [Madame Claudot, habitante d'Ernée résidant en bordure de la RN12]
Mes fenêtres vibrent avec le passage des véhicules agricoles et des poids-lourds. Des fissures sont apparues dans la maison et je suis persuadée que c'est consécutif au transit.
Il ne faut pas oublier que nous sommes dans un monde rural dont l'impact est important sur la vie quotidienne. Les engins agricoles font partie de notre vie et il faudrait que vous montiez dans une ensileuse pour vous rendre compte de la taille du véhicule.

Conclusion par la garante

Cette réunion a permis de dégager de très forts enjeux agricoles.

Emprunter la 2x2 voies et ne plus traverser la ville d'Ernée semblent faire l'unanimité au sein des agriculteurs.

Il faut noter également la proposition d'envisager un tracé médian entre les deux variantes 1a et 1c.

Par ailleurs, vis-à-vis de ce qui a été évoqué sur les aspects fonciers, le maître d'ouvrage pourrait envisager de donner un calendrier des procédures afin d'identifier les différentes étapes entre 2017 et 2024.

Conclusion par la Sous-Préfète

Je note qu'il n'y a pas d'opposition de principe au contournement, c'est dans les conditions que celui-ci peut se réaliser que les expressions ont été formulées.

Nous sommes sur un territoire très rural où les enjeux liés aux exploitations agricoles sont effectivement importants.

De notre expérience dans le reste du département, les aménagements dans les centres-bourgs liés à la sécurité routière rendent très complexes le cheminement des engins agricoles. A Ernée, des portions du bourg ne permettent pas la double circulation et obligent de bloquer le trafic dans un sens. Donc, quels que soient les aménagements qui pourraient être réalisés, en tenant compte de la nécessité des engins agricoles, cette difficulté risquerait de persister.

La présence nombreuse de participants à cette réunion témoigne de l'intérêt porté au projet.

Annexe 11 : Avis recueillis lors de la permanence du 29/09/2017

DEVIATION ERNEE RN12 CONCERTATION PUBLIQUE

Avis recueillis lors de la permanence du 29 septembre 2017 :

Patrick BODIN :

- Il faut passer le plus près possible de la ville d'Ernée
- Considère inutile la réalisation du créneau à 2x2 voies
- Ne veut pas la variante 2a, 2b 1b
- Veut que les véhicules agricoles puissent utiliser la déviation, quitte à limiter la vitesse à 90 km/h sur l'ensemble

Bruno MARTIN - Travaux agricoles :

- Souhaite que la déviation soit circulaire pour les véhicules agricoles
- Souligne la nécessité pour les ouvrages d'art d'avoir un gabarit adapté aux transports de paille

Mme TROTTIN Exploitante GAEC des Bas Villiers 400 bovins jeune agricultrice :

- Ne veut pas de la variante 2a
- Souhaite utiliser la déviation avec ses engins agricoles
- La traversée d'Ernée est très dangereuse pour les véhicules agricoles
- Pourquoi ne pas limiter toute la déviation à 90 km/h pour permettre la circulation des véhicules agricoles

Damien GOUGEON Représentant ses parents habitant au lieu dit St Georges :

- Ne souhaite pas les variantes 1a et 1b
- Indique qu'il existe une aire d'accueil des gens du voyage au pied de la RD 514 au niveau des tracés 1a et 1b
- Souhaite pouvoir utiliser la déviation avec les véhicules agricoles plutôt que de devoir traverser Ernée

Bruno BODIN Villiers du Milieu 140 vaches, 100 génisses :

- Ne souhaite pas les variantes 2a, 2b, 1b
- La parcelle d'intérêt écologique ayant justifié la conception de la variante 1b est une parcelle cultivée en maïs depuis 4 ans (L'intérêt écologique doit être relativisé ????????)
- Suggère un tracé passant entre Bel Air et Beau Soleil avec un giratoire à l'intersection entre la RN12 et la RD138
- Veut que les véhicules puissent passer par la déviation
- Suggère un tracé intermédiaire entre les variantes 1a et 1c évitant le cours d'eau et les maisons de St Georges et de la Petite Mazure

Bernard JALLUT 92 ans :

- Souhaite que la variante retenue ne passe pas sur sa maison située dans l'emplacement réservé à Vaurogue

Patrick COULANGE :

- Souhaite que l'ensemble de la déviation soit à 90 km/h, qu'il y ait un créneau de dépassement ou non pour permettre le passage des véhicules agricoles
- Nous demandons que le contournement Sud passe au plus loin de l'habitation «le Petite Mazure», donc nous ne sommes pas d'accord pour le tracé 1a et 1b. Pourquoi pas un autre tracé entre la 1ab et le 1c au plus loin de l'habitation
- Nous voudrions être protégés du bruit par des merlons paysagés, fenêtres double vitrage Type 3

Bruno MARTIN, entrepreneur de travaux agricoles à La Pellerine :

- Comment pensez vous aménager le centre-ville pour laisser circuler des convois agricoles de plus de 4 m de large
- Concernant les ponts, ils devront faire un minimum de 5 m de hauteur pour laisser passer tout type d'engin

M. FAUCON Gaec La Brouillerie exploitant laitier + blé 50 vaches laitières :

- Ne veut pas des variantes Nord
- Souhaite que les véhicules agricoles ne passent plus par le centre ville
- Propose qu'une voirie pour les engins agricoles soit réalisée en parallèle de la déviation au niveau du créneau 2x2 voies ou que la déviation soit entièrement à 90 km/h pour permettre le passage des engins agricoles
- Trouve que la variante 1a passe trop près de la ville

M. COUPÉ, La Grange, exploitant :

- Les variantes 3a et 3b sont catastrophiques pour notre exploitation. Elles sont incompatibles avec le mode d'exploitation (pâturage tournant)
- Souhaite pouvoir avoir un accès sur la RN vers l'Ouest
- Demande que l'ensemble de la déviation soit à 2 voies à 90 km/h pour permettre la circulation des véhicules agricoles
- S'inquiète du niveau de bruit dans l'hypothèse d'un giratoire à proximité immédiate du lieu dit «la Grange»

M. FOISNET Paul, rue de la Garonne, retraité :

- Expose la difficulté de maintien de la circulation dans le centre bourg d'Ernée pour les véhicules agricoles
- Circulation importante de véhicules agricoles entre la RD29 Sud et la RD31 Nord. Intérêt pour les convois agricoles d'utiliser le contournement Sud et le contournement du CD (contournement Nord-Est)
- Demande que l'ensemble de la déviation soit à 2 voies à 90 km/h pour permettre la circulation des véhicules agricoles
- La variante 1a s'inscrit dans des terrains humides et n'est pas souhaitable
- Serait favorable à un tracé intermédiaire entre 1a et 1c au niveau de la coopérative Agrial (Point Vert)

M. RENOULIN Fernand 4 Impasse des Chardonnerets 53500 MONTENAY

- Lors de la réunion d'information sur la déviation RN12 Ernée, j'ai été surpris de constater l'absence totale d'analyse de la circulation des engins agricoles
- Annoncer que selon le schéma prévu ils devront continuer de traverser la ville d'Ernée est profondément

irréaliste pour la population d'Ernée et pour le monde agricole qui est conscient de la gêne que la circulation entraîne. J'ajoute cette réflexion à celle des nombreux intervenants

- Comme il a été proposé hier soir, la réduction de la vitesse de 110 km/h à 90 km/h pourrait permettre la circulation de ces engins, tout en conservant les créneaux de dépassement sur ce tronçon de déviation
- De plus, une déviation de 300 m de la D138 (St Pierre des Landes Ernée) vers le rond point de la Grange permettrait d'éviter la construction d'un ouvrage d'art très onéreux.

Annexe 12 : Compte rendu de la réunion avec la profession agricole du 09 octobre 2017



PRÉFÈTE DE LA RÉGION DES PAYS DE LA LOIRE

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire

Service intermodalité, aménagement et logement

RN 12 - DEVIATION D'ERNEE-CONCERTATION PUBLIQUE	
Objet :	Réunion de concertation avec la profession agricole
Date et lieu :	9 octobre 2017 à la mairie d'Ernée
Participants :	Jacqueline ARCANGER, maire d'Ernée Christophe BECHU, adjoint Stéphane LE MOING, DREAL Pays de la Loire Guillaume FAYE, DREAL Pays de la Loire Exploitants agricoles : Paul GARNIER – GAEC du Bas-Villiers Guy GARNIER - GAEC du Bas-Villiers Daniel RIVAUX - GAEC du Bas-Villiers François VANDENBROUCKE - GAEC du Bas-Villiers Joël RENOULIN - GAEC de La Brimonnaière Emmanuel COULANGE, EARL Coulange Sébastien COUPE, EARL Coupé Patrick BODIN, GAEC Bodin Bruno BODIN, GAEC Bodin Daniel MARTIN, entrepreneur de travaux agricoles
Rédacteur :	G.FAYE

Madame Arcanger et son adjoint introduisent la réunion en remerciant chacun de leur présence.

horaires d'ouverture : 9h00-12h00 / 14h00-16h30
Tél. : 02 72 74 75 03 – Fax : 02 72 74 75 09
5 rue Françoise Giroud - CS16326
44263 NANTES Cedex 2

www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr

La réunion fait suite aux échanges et expressions formulées par la profession agricole lors de la réunion publique du jeudi 28 septembre.

La DREAL rappelle les deux principales expressions formulées :

- autoriser les engins agricoles à circuler sur l'ensemble de la déviation ;
- étudier une variante intermédiaire entre la 1A et 1C en profitant du départ projeté de l'entreprise Agrial.

La DREAL indique que, depuis la réunion publique, elle a étudié les options qui pourraient permettre une circulation des engins agricoles sur la déviation. Trois options ont été envisagées :

- maintenir le créneau de dépassement en limitant la vitesse à 90 km/h au lieu de 110 km/h ;
- supprimer le créneau de dépassement. L'ensemble de la déviation serait ainsi une bidirectionnelle à 90 km/h ;
- supprimer le créneau de dépassement mais créer des créneaux de dépassement courts en sortie de giratoires, ainsi qu'un créneau de dépassement dans le sens montant entre la RD 29 et la RD 138.

Cette dernière option est une option non pratiquée sur le réseau national, mais existante sur le réseau départemental. La DREAL précise que le choix de l'une ou l'autre de ces solutions devra être validée au niveau ministériel, qui sollicitera l'avis préalable de l'Ingénieur Général Routes (IGR).

Dans cette optique, la DREAL précise avoir d'ores et déjà rencontré la semaine précédente l'IGR pour lui exposer ces différentes possibilités. Ce dernier ne privilégie pas du tout la première solution, qui ne va pas dans l'intérêt du réseau national en limitant les possibilités de dépassement des poids-lourds. La seconde solution est exclue sachant qu'elle limite encore plus ces possibilités. La 3^{ème} option a quant à elle été accueillie avec bienveillance par l'IGR.

Une de participants souligne que le franchissement de l'Ernée (viaduc) se fera à 2 voies au lieu de 4. La DREAL confirme.

Un exploitant agricole demande si l'arrivée sur le giratoire de la RD138 se fera à 2 ou 1 voie(s). La DREAL indique que le créneau de dépassement sera rabattu avant l'arrivée sur le giratoire qui sera donc à une voie.

Concernant la possibilité d'étudier une variante intermédiaire passant sur l'emprise de la société Agrial, la DREAL indique être en attente d'un courrier de la Communauté de communes lui confirmant l'intention de la société Agrial de déplacer son activité, en joignant le courrier d'intention d'Agrial. C'est la condition sine qua non pour que la variante puisse être considérée comme une sortie possible de la concertation.

La DREAL indique cependant avoir d'ores et déjà effectué un tracé de cette variante (appelée variante Agrial dans la suite). Elle fait circuler un plan représentant le tracé de la variante sur les enjeux agricoles d'une part et sur les enjeux environnementaux d'autre part. La DREAL précise que cette variante reste établie selon le principe Eviter, Réduire, Compenser et qu'elle évite donc les zones d'enjeux de la vallée affluente de l'Ernée.

M. Renoulin (GAEC de la Brimonnaière) indique ne pas être d'accord avec ce tracé qui l'impacte fortement. Il demande s'il ne serait pas possible d'étudier un tracé qui serait conforme à la variante 1A entre le giratoire sur la RD31 et le viaduc de franchissement de l'Ernée, puis rejoindrait ensuite la RD29 au niveau d'Agrial en évitant la zone d'enjeux de la vallée affluente de l'Ernée. La DREAL indique qu'il existe des règles de conception géométrique applicables sur le réseau routier national. Ces règles étant directement liées à la sécurité de l'infrastructure, il n'est pas possible d'y déroger. A priori, la proposition due M. Renoulin ne semble pas réalisable d'un point de vue géométrique. La DREAL indique cependant qu'elle regardera plus précisément ce point. M. Renoulin demande s'il n'est pas possible autrement de déplacer plus au Nord la variante Agrial entre le giratoire de la RD31 et le franchissement de l'Ernée. De la même façon, la DREAL indique que les possibilités d'optimisation seront étudiées mais que, le cas échéant, elles seront très faibles compte tenu de la présence d'une autre zone à enjeu environnemental.

M. Renoulin indique que selon lui, certains de ces champs répertoriés en zone humide dans les études ne sont pas des zones humides (champ de maïs). La DREAL explique qu'une zone humide est définie par des critères floristiques mais aussi pédologiques. Et qu'ainsi une zone peut être humide sans présenter de caractéristiques visibles de zones humide.

M. Daniel Martin indique que sur le périphérique de Nantes, la vitesse des poids-lourds est limitée à 80 km/h et celle des véhicules légers à 90 km/h. La DREAL indique que la vitesse des PL n'a pas été limitée pour faciliter les dépassements (cela représente encore un différentiel de vitesse trop faible), mais pour des questions liées au bruit.

M. Garnier souligne sa satisfaction que la DREAL ait pris en compte les expressions formulées en proposant des adaptations au projet, en particulier pour la circulation des engins agricoles et la prise en compte du déplacement possible d'Agrial.

M. Garnier indique qu'indépendamment du projet, avec le déplacement d'Agrial, tous les clients devront passer dans le centre d'Ernée, renforçant la nécessité que la circulation des engins agricoles soit autorisée sur l'ensemble de la déviation.

En lien avec ce sujet de la traversée d'Ernée, M. Le Moing indique que la suppression du créneau à 2x2 voies va renforcer la nécessité d'une stratégie de réaménagement du centre-ville permettant de dissuader les véhicules légers qui seraient tentés de passer par l'ancienne RN pour essayer de dépasser des poids-lourds circulant sur la déviation.

M. Renoulin fait part de son mécontentement d'être une nouvelle fois impacté par un projet routier. C'est selon lui la deuxième fois que son exploitation est touchée par une déviation. Il indique par ailleurs avoir déjà réalisé des échanges de terre avec la mairie dans le cadre de l'emplacement réservé défini au PLU pour le contournement.

M. Guy Garnier questionne la DREAL sur le dimensionnement des boviducs et la possibilité ou non d'y faire passer des engins agricoles. M. Béchu indique par ailleurs que les boviducs ne devront pas être trop petits compte tenu de la taille des troupeaux. La DREAL indique qu'à ce stade, les boviducs ne sont pas dimensionnés pour les engins agricoles. Cependant, des études plus précises seront menées au cas par cas lors de l'étude détaillée du tracé retenu.

La nécessité et le dimensionnement des boviducs dépendront aussi de l'éventualité d'un aménagement foncier. Sur ce sujet, la DREAL rappelle que la décision ne relèvera pas du maître d'ouvrage mais de la commission communale d'aménagement foncier. La DREAL indique qu'elle étudiera avec le CD53 la possibilité que la pré-étude d'aménagement foncier soit conduite dès l'année prochaine.

La DREAL indique à M. Renoulin que son exploitation est dans tous les cas impactée par les variantes Sud Courtes mais que le cas échéant, elle étudiera avec lui les solutions pour lui permettre de continuer à exploiter dans de bonnes conditions les terrains qui se situent de part et d'autre de la déviation.

Mme Arcanger conclut la réunion en soulignant les avancées significatives apportées au projet par le maître d'ouvrage avec la prise en compte des expressions de la profession agricole lors de la réunion publique.

Annexe 13 : Registre mairie d'Ernée



DREAL
PAYS DE LA LOIRE

RN12

Déviation
d'ERNÉE

Concertation publique du 11 septembre au 15 octobre 2017

Registre d'expression
Donnez-nous votre avis !

PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Le 19 septembre 2017
Rousseau René
9 kmj. des Semondries
Ernée

Je préfère la variante 1C
avec un bon entibruit.

[Signature]

le 30 septembre 2017

Nous sommes dans une zone d'élevage laitier important. Les vaches, le climat, le savoir-faire correspondent à cette particularité.
Il faut tenir compte, d'un trafic important d'engins agricoles, qui ne peuvent plus passer dans certains endroits de cette ville -
Sur environ 3km, de 2 fois 2 voies, il faut permettre aux engins agricoles de passer, quitte à réduire la vitesse, exceptionnellement à 30 km/h

Nous préférons la variante 1A, la plus proche de l'agglomération.

[Signature]

1/6

Concertation publique rocade Sud Ernée.

En annexe :

Nos prévisions de trafic sur notre centre commercial

Les 3 plans de circulation de la station service

Josselin Duverger
Directeur Super U Ernée
Les Sémondières
53500 Ernée

Ernée, le 10/10/2017

Cette lettre a pour objectif de donner notre avis sur le projet de contournement d'Ernée par le SUD. Ce projet est attendu depuis de nombreuses années avec impatience par la majorité des Ernéens.

Je représente le Super U de Ernée, 90 salariés et suis enthousiaste quant à l'aboutissement de ce projet. Néanmoins les bonnes décisions doivent être prises sur les accès à notre station et magasin.

J'ai échangé sur ce projet avec la DREAL le 27 juin 2017 dans leurs locaux à leur invitation. Le principal sujet fut la modification des accès de notre centre commercial et notamment la suppression de notre principale entrée (80% du trafic et accès direct à la station service), à proximité immédiate du rond point d'accès à la rocade. Nous avons longuement échangé et expliqué que cette suppression des voies d'entrée et de sortie allait avoir de lourdes conséquences sur la circulation des VL et surtout des PL.

En effet aujourd'hui la situation géographique de notre station est une force qui nous permet de fidéliser pas moins d'une dizaine de transporteurs PL dans la région. A ce nombre il convient d'y ajouter, les autocars d'Ernée et les Poids lourd de passage sur la RN 12 qui sont légions et qui avec cette rocade seront encore plus nombreux à passer à proximité de notre station. Au total nous comptons pas moins de 1000 clients à notre station service chaque jour, VL et PL cumulés. Pour le magasin en haute saison c'est 3 300 clients par jour en comptant notre cafétéria ouverte chaque midi (voir annexe pour les chiffres).

Le sujet pour nous est simple, il s'agit de sécurité routière et de fluidité du trafic par des accès réfléchis, structurant et concertés. Nous souhaitons donc à partir de ces constats conserver une entrée par le rond point de la rocade (voir plan 2 en annexe). Je comprends que la sortie soit supprimée et remplacée par la création d'un autre rond point plus haut vers Ernée, mais laissez nous l'entrée. En la conservant nous sommes capable de redessiner le plan de circulation pour ne faire emprunter au PL et VL à la station que 2 ronds points (voir plan 2 en annexe). En la supprimant le nombre de ronds points à emprunter sera d'au moins 5 et cela uniquement pour faire le plein (voir plan 3 en annexe).

ANNEXE



Josselin DUVERGER - SU ERNEE <josselin.duverger@systeme-u.fr

3/6

Suite rendez vous d'hier

Josselin DUVERGER - SU ERNEE <josselin.duverger@systeme-u.fr>
À : guillaume.faye@developpement-durable.gouv.fr

28 juin 2017 à 14:5

Bonjour,

d'abord merci de nous avoir reçu hier. Comme convenu pour réaliser vos études voici nos chiffres pour la fréquentation du centre commercial et de la station service.

Fréquentation haute magasin = 3 300 clients / jour

Fréquentation haute station service = 1 000 clients / jour

Nous prévoyons raisonnablement 1% de hausse par an
cela ferait à 10 ans 3645 clients magasin et 1104 à la station.

J'ai bien noté que nous échangerons courant 2018.

Bonne fin de semaine

Josselin DUVERGER

SUPER U Ernée

02-43-05-77-40

02-43-05-25-68 (fax)

www.superu-erne.com

Annexe, avis Super U Ernée sur la suppression de l'accès du centre commercial



Circulation Souhaitée, deux croisements VL / PL

516

Mme Eugénie

le 13 octobre 2017

5

Concernant déviation Sud
 Il est important que cette déviation serve pour les engins agricoles. La voie d'arrêt d'urgence peut être d'un mètre plus large et servir au chassouement d'engin qu'elle soient. La route ST Denis de Gastines ERNÉE ne pose aucun problème pour la circulation aussi bien du point RN 12, ST Denis de Gastines.

Merci
[Signature]

Dupas Gilbert
 Méhebert 53500 ERNÉE

le 13 octobre 2017

Pour limiter l'emprise de l'ère agricole se souhaite que cette rocade dont on a besoin à ERNÉE soit le plus proche possible de la ville pour impacter le moins possible les agriculteurs. Comme celle qui se construit au Nord.
 De plus il est très important que les engins agricole puissent l'emprunter pour suite de passer en ville avec des retournement qui leurs posent des problèmes. Quelle soit limitée à 90 km.

Je vous remercie de votre compréhension

[Signature]

13.10.2017

Michel et Sylvain Sirope
24 Avenue de la Libération
53500 ERNEE

6

Pourquoi Interdire nos agriculteurs d'emprunter le tronçon de la déviation avec leurs engins agricoles. Nous sommes dans un bocage à vocation agricole donc ne pas oublier que les machines agricoles font parties de notre quotidien. Si votre tracé sur la ferme de bel Air coupe cette exploitation. Il faudra bien prévoir un boviduc afin que le bocage puisse continuer à mettre ses vaches pâturer à la future.

En tant que ancien chauffeur de matériels agricoles je pense qu'il est trop dangereux de continuer à traverser la ville avec ces grandes largeurs. Ne serait-ce que pour la Sécurité des piétons et la quiétude des habitants :

Sirope
Michel Sirope

7

RENOULIN Joël
Gaec de La Brimonnière
Lieu-dit La Brimonnière
53500 ERNEE
Tél : 02 43 05 83 36
06 37 18 51 63

Mairie d'ERNEE
Place de l'hôtel de ville
53000 ERNEE

Ernée, Le 13 octobre 2017

Objet : Déviation Ernée

Madame, Monsieur,

Je représente le Gaec de la Brimonnière à deux associés, une exploitation à dominance laitière.

Après avoir consulté les documents et assisté aux réunions, nous nous voyons très impacté par le projet de déviation.

Plusieurs tracés sont proposés :

- La variante 1A est le moins impactant pour l'exploitation, celui-ci passant par des zones sensibles entre la RD514 et la RD29 pourrait s'en écarter en limite de cette zone.
- Les variantes 1C, 2A et 2B sont inacceptables du fait d'une emprise importante sur l'exploitation.

Le troupeau laitier pâture sur l'ensemble des terres impactées. Il est indispensable que les surfaces soit du côté du siège de l'exploitation, sachant que nous sommes en système robotisé à distance limitée entre le robot et les pâtures.

La construction de boviduc est difficilement envisageable, il faut des ponts pour passer les animaux et les matériels.

Les impacts pourront être limités si des réserves foncières et de restructurations des exploitations sont faites.

En ce qui concerne les véhicules lents, la déviation doit les recevoir pour éviter leurs passages dans Ernée.

Après avoir été impacté à plusieurs reprises (zone de la Querminais et zone de la Brimonnière), nous sommes de nouveau concerné par le projet. Nous avons toujours accompagné ces projets ; étant de plus en plus touché, je compte sur vous pour étudier les impacts sur l'exploitation de très près. Ceux-ci pourrait remettre la viabilité de l'exploitation voir une délocalisation du siège de l'exploitation, sachant que le fils actuellement en contrat de spécialisation en lait doit revenir sur l'exploitation.

J'accompagne un plan qui retraduit ce qui a été évoqué précédemment.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.



samedi 14 octobre 2017,

Mr Pichot Victor
ECORCE ERNÉE

Projet contournement sud Variante 1-A
Je suis pour que les Engins Agricoles emprunte
cette nouvelle voie et non des Intercalaires

 Victor

8

ETA L'HOMMEAU
La grande chenaie
53500 Ar Pierce des Landes



Objet: Accès des engins agricoles
à la future rocade

Ar Pierce des Landes,
Le 8 octobre 2017

Madame, Monsieur,

Par ce courrier, je souhaite vous tenir part de mon désaccord face à l'interdiction possible des engins agricoles à la future rocade d'Ernée.

Dans des villes comme Laval, Fougères ou Vitré, il est possible d'y accéder.

J'attire votre attention sur le fait que les passages en centre ville de nos engins sont très difficiles. Le rétrécissement des voies, le stationnement au côté des véhicules ne nous facilitent pas le passage. Je ne reviens pas sur la dangerosité pour les piétons.

Aussi, sachant toutes les terres agricoles qu'il faut pour créer un tel contournement, je pense que le minimum recuit de nous en permettre l'accès.

Je vous prie de croire, Madame, Monsieur, en l'expression de mes salutations distinguées.



Le 14/10/2017

9

Les variantes 2 (sud longues) sont remarquables par la fluidité de circulation qu'elles vont créer. Couplées à la variante 3B cela permettrait une facilité de circulation autour d'Ernée, quelque soit sa provenance ou sa destination. Ce serait un ensemble favorisant la communication, donc le développement économique et culturel de la ville. Pour la communauté de commune ce serait une garantie de disposer d'un centre attractif.

Favoriser dès le départ des portions 4 voies permettrait d'accentuer ces avantages. Une ville dynamique et facile d'accès attire. Il serait dommage qu'un sous-dimensionnement initial soit un frein rapidement.

Pour la desserte agricole, une voie parallèle aux portions 4 voies pourrait être une solution. Cette voie aurait en outre l'intérêt de pouvoir desservir aisément zones artisanales, industrielles ou d'habitation.

Nicolas PAIGNE, Ernée

Annexe 14 : Registre Communauté de Commune de l'Ernée

Ne craignez vous pas qu'aux heures de pointe, la distance courte entre les deux ronds points (Brimonnières et Super U), se crée un bouchon, ainsi que sur la voie venant de la ville d'Ernée.

Annexe 15 : Avis reçus par mail

Concertation publique rocade Sud Ernée.

En annexe :

Nos prévisions de trafic sur notre centre commercial

Les 3 plans de circulation de la station service

Josselin Duverger
Directeur Super U Ernée
Les Sémondrières
53500 Ernée

Ernée, le 10/10/2017

Cette lettre a pour objectif de donner notre avis sur le projet de contournement d'Ernée par le SUD. Ce projet est attendu depuis de nombreuses années avec impatience par la majorité des Ernéeens.

Je représente le Super U de Ernée, 90 salariés et suis enthousiaste quant à l'aboutissement de ce projet. Néanmoins les bonnes décisions doivent être prises sur les accès à notre station et magasin.

J'ai échangé sur ce projet avec la DREAL le 27 juin 2017 dans leurs locaux à leur invitation. Le principal sujet fut la modification des accès de notre centre commercial et notamment la suppression de notre principale entrée (80% du trafic et accès direct à la station service), à proximité immédiate du rond point d'accès à la rocade. Nous avons longuement échangé et expliqué que cette suppression des voies d'entrée et de sortie allait avoir de lourdes conséquences sur la circulation des VL et surtout des PL.

En effet aujourd'hui la situation géographique de notre station est une force qui nous permet de fidéliser pas moins d'une dizaine de transporteurs PL dans la région. A ce nombre il convient d'y ajouter, les autocars d'Ernée et les Poids lourd de passage sur la RN 12 qui sont légions et qui avec cette rocade seront encore plus nombreux à passer à proximité de notre station. Au total nous comptons pas moins de 1000 clients à notre station service chaque jour, VL et PL cumulés. Pour le magasin en haute saison c'est 3 300 clients par jour en comptant notre cafétéria ouverte chaque midi ([voir annexe 1 pour les chiffres](#)).

Le sujet pour nous est simple, il s'agit de sécurité routière et de fluidité du trafic par des accès réfléchis, structurant et concertés. Nous souhaitons donc à partir de ces constats conserver une entrée par le rond point de la rocade ([voir plan 2 en annexe](#)). Je comprends que la sortie soit supprimée et remplacée par la création d'un autre rond point plus haut vers Ernée, mais laissez nous l'entrée. En la conservant nous sommes capable de redessiner le plan de circulation pour ne faire emprunter au PL et VL à la station que 2 ronds points ([voir plan 2 en annexe](#)). En la supprimant le nombre de ronds points à emprunter sera d'au moins 5 et cela uniquement pour faire le plein ([voir plan 3 en annexe](#)).

Conserver cette entrée sera sans conséquence pour la sécurité routière de la rocade et permettra de repenser la circulation de la station service en inversant l'accès à la station pour directement positionner les véhicules sur la sortie nouvellement créée et ainsi éviter de nombreuses manœuvres pour les PL. Nous avons par ailleurs comme projet avec la mairie d'Ernée d'installer une aire de covoiturage qui s'intégrera parfaitement dans ce nouvel ensemble. Une aire de stationnement PL aujourd'hui absente à Ernée est aussi à l'étude pour permettre aux PL de se stationner à un autre endroit que sur les voies d'accès existantes (ce qui est lourds de conséquences aujourd'hui).

Vous l'aurez compris, je ne dépose pas cet avis pour vous parler de commerce ou de chiffre d'affaire, mais bel et bien pour aider à prendre la meilleure décision pour Ernée et les usagers du futur contournement. Dans votre décision n'oubliez pas le trafic PL et le plan de circulation qui en découlera. En cas de suppression total de notre accès, des travaux d'aménagement routier important seront demandés à la DREAL pour que nous puissions faire circuler les PL à la station sans déranger les VL.

Je vous remercie pour l'intérêt que vous porterez à cette lettre et espère pouvoir rapidement échanger une nouvelle fois avec la DREAL pour que nos projets fusionnent et nous permettent un avenir serein et fluide.

Josselin Duverger
Directeur Super U Ernée
0603030757

Josselin DUVERGER - SU ERNEE <josselin.duverger@systeme-u.fr> 28 juin
À guillaume.fave

Bonjour,

Travaux merci de nous avoir reçu hier. Comme convenu pour réaliser vos études voici nos chiffres pour la fréquentation du centre commercial et de la station service.

Fréquentation haute magasin = 3 300 clients / jour

Fréquentation haute station service = 1 000 clients / jour

Nous prévoyons raisonnablement 1% de hausse par an

cela ferait à 10 ans 3645 clients magasin et 1104 à la station.

J'ai bien noté que nous échangerons courant 2018.

Bonne fin de semaine

Josselin DUVERGER

SUPER U Ernée

02-43-05-77-40

02-43-05-25-68 (fax)

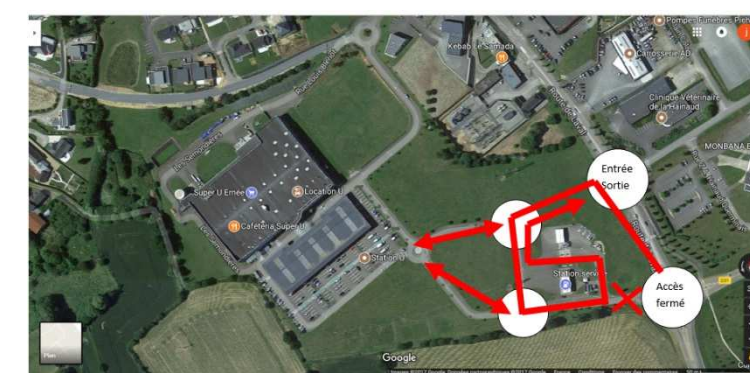
www.superu-ernee.com



Carte 1 : Circulation Actuelle, deux croisements VL / PL.



Carte 2 : Circulation Souhaitée, deux croisements VL / PL



Carte 3 : Circulation en cas de suppression de l'accès principal, multiplication des croisement VL et PL

mar. 03/10/2017 21:56
> Damien Grasset (par Internet) <dgrasset50@gmail.com>
Avis contournement sud Ernée / Grasset-Mondher
Isabelle.jarry@garant-cndp.fr; m12-deviation-ernee.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr

Madame Jarry,

Nous sommes Damien Grasset et Sabrina Mondher, propriétaires d'un pavillon à Ernée au lieu dit 16 rue de la Garonne, dans le lotissement de la Longraie. Nous souhaitons profiter de la concertation actuelle autour du projet de contournement sud d'Ernée, pour donner notre avis.

Tout d'abord, nous sommes conscients du bien fondé de ce projet, nécessaire pour désengorger la ville d'Ernée et redonner un peu de calme au centre ville, et souhaitons voir le projet aboutir.

Notre pavillon étant situé à l'extrême ouest du lotissement de la Longraie, le futur contournement sera source de nuisances sonores, étant donné que les vents viennent majoritairement d'ouest toute l'année. Vous devez savoir que nous habitons actuellement dans une zone très calme, au milieu des champs. Les tracés 1A et 1B se situent à environ une centaine de mètres de notre habitation, et s'ils étaient choisis, notre paisible quotidien en serait malheureusement bouleversé.

C'est pourquoi nous souhaiterions, si possible, que les tracés de type 2A et 2B soient privilégiés, pour limiter au maximum des nuisances sonores au lotissement de la Longraie. Si des systèmes de réduction de bruit pouvaient aussi être installés (exemple : enfoncement de la route avec de hauts talus de chaque côté, barrière anti bruit), le contournement ne serait que mieux apprécié des riverains.

Nous vous remercions de la prise en compte de notre avis, et restons à votre disposition pour toutes demandes que vous jugerez nécessaires

ven. 22/09/2017 07:57
> Martine CHALEAU (par Internet) <martine.chaleau@gmail.com>
Concertation publique RN12 Déviation d'Ernée
m12-deviation-ernee.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr

bonjour,
mon choix se porte les tracés 2A et 3B, évitant les rivières et un rond point avec des arbres, à "La Grange" sur la RN12, avec une limitation de vitesse à 50



km/heure

Bien cordialement,

Martine CHALEAU

M. et Mme VANDENBROUCKE
Les Bas-Villiers
53500 ERNEE

Ernée, le 12 octobre 2017

Objet : concertation pour le contournement d'Ernée.

Les tracés sud de la déviation d'Ernée se trouvent à proximité de notre foyer et de l'exploitation agricole attenante ; ainsi nous souhaitons porter à votre attention les nuisances et les incohérences qu'ils représentent.

En effet, les variantes 2A et 2B passent approximativement à 70 m de la façade de notre maison ce qui causerait une nuisance sonore et visuelle indéniable et par la même occasion une importante dévaluation de notre propriété, rénovée il y a peu de temps.

De plus, ces deux variantes coupent les meilleures terres de notre exploitation en deux, ce qui empêchera tout développement de l'entreprise puisque celle-ci se trouvera enclavée à l'intérieur du contournement. Cela se traduirait par la fin du pâturage, ce qui engendre un surcoût lié à l'utilisation de matériel pour exploiter ces parcelles isolées. Cette proximité de la voirie supprime l'éventualité de tout permis de construire et par conséquent oblige la délocalisation du siège de l'exploitation ainsi que du bloc laitier composé de plus de 120 vaches laitières.

Les tracés 2A, 2B et 1C sont les plus consommateurs d'excellentes terres agricoles destinées à la pâture et à la culture de productions fourragères. Ils se rapprochent au plus près du siège d'exploitation qui permet de faire vivre quatre foyers : ceux de M. Garnier Guy, M. Garnier Paul, M. Rivaux Daniel, et le notre.

Nous insistons fortement pour que le tracé retenu pour le contournement s'approche au plus près de la ville et du tracé inscrit au PLU de celle-ci, étant donné qu'il s'agit de celui impactant le moins l'activité socio-économique de l'exploitation ainsi que des maisons d'habitations aux alentours (celle de M. et Mme Garnier, celle de M. et Mme Moreau, et la notre).

Nous souhaitons également que soit mis en place un processus d'aménagement foncier, agricole et forestier incluant l'emprise totale du contournement et permettant un impact moindre pour les exploitations touchées par la déviation.

Le départ d'Agrial de la RD 29 permettrait le passage du contournement à cet emplacement, ce qui apporte une solution satisfaisante d'un point de vue environnemental, agricole et social en s'écartant suffisamment des habitations susnommées ainsi que de celle de Mme Coulange.

La partie du contournement en 2x2 voies limitée à 110km/h est inenvisageable en zone rurale puisqu'elle obligerait tout matériel agricole à circuler dans le centre ville, et empêcherait tout réaménagement de celui-ci.

De plus, avec le départ d'Agrial, tout le transit agricole arrivant de la RD 29 et s'arrêtant à Agrial actuellement, sera contraint de traverser Ernée, ce qui augmentera le trafic agricole en centre ville et par la même occasion, le risque d'accident.

Pour toutes ces raisons nous demandons que la portion entre la RD 29 et la RD 31, limitée à 110km/h, soit passée à 90km/h.

Ne doutant pas de votre compréhension et de l'attention que vous porterez à nos remarques, nous vous prions de croire à nos sentiments les meilleurs.

M. et Mme VANDENBROUCKE

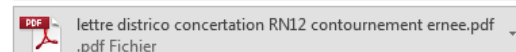


mar. 10/10/2017 21:50

> Herve Jarry (Agrial) (par Internet) <h.jarry@agrial.com>

Concertation RN12 contournement d'Ernée (53500)

À isabelle.jarry@garant-cndp.fr; rn12-deviation-ernee.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr



Bonjour Madame Jarry et Monsieur Le Moing,

Dans le cadre de la concertation publique d'Ernée relative à la déviation de la RN 12, nous souhaitons confirmer l'étude d'un projet de transfert d'activité de notre magasin « Point Vert » situé au 26 route de Vitré à Ernée vers la future zone d'activité du parc de la Brimonière, route de Laval.

Depuis plusieurs mois nous partageons ce projet avec Madame Arcanger, maire d'Ernée, et Monsieur Leblanc, président de la communauté de commune de l'Ernée. Récemment ils nous ont confirmé que le tracé, route de Vitré - route de Laval sera à 90km/h autorisant la circulation des véhicules agricoles, répondant à une de nos attentes d'activités.

Vous retrouverez en pièce jointe le courrier envoyé ce jour à la DREAL des Pays de Loire à Nantes, en copie aux instances locales.

Restant disponible pour échanger avec vous, veuillez croire en nos salutations distinguées

Hervé Jarry
DR Agrial Moyenne
21 rue Ferdinand Buisson Bât :P13
53 800 Changé
h.jarry@agrial.com ou 02 43 67 62 00

DISTRICO

DREAL Pays de la Loire
5 rue Françoise Giroud - CS 16326
44263 NANTES Cedex 2

ST LO, le 10 octobre 2017

Objet : Concertation publique RN 12 déviation d'Ernée

Copies : Monsieur le Président de la communauté de communes de l'Ernée
Madame le Maire d'Ernée

Madame, Monsieur,

DISTRICO, filiale de distribution rurale du Groupe coopératif AGRIAL, est propriétaire d'un ensemble immobilier à usage de magasin exploité sous l'enseigne POINT VERT cadastré BN 222 et 248 situé à ERNEE sur la RD 29 direction Vitré.

Dans le cadre de la concertation publique relative à la déviation de la RN 12, nous souhaitons, par la présente, vous confirmer l'étude d'un projet de transfert de l'activité de ce magasin sur une parcelle de 15 000 m2 située sur le futur parc de la Brimonière, Route de LAVAL, mis en œuvre par la communauté de communes de l'Ernée.

Aussi, et au regard de l'étude d'impact des différentes variantes présentées dans le dossier de synthèse de la concertation, à savoir notamment des impacts plus faibles pour la variante 1A sur les exploitations agricoles, nous vous confirmons par la présente nos intentions de transfert et notre accord pour en accélérer la mise en œuvre (protocole d'accord cession/acquisition, décision du conseil d'administration d'Agrial, réalisation des formalités administratives dont obtention d'un permis de construire et autorisation de la CDAC)

La présente n'est pas constitutive d'une offre ferme ni d'un engagement de DISTRICO ou des autorités locales de réaliser l'opération ci-dessus décrite à ce stade de nos échanges.

Espérant que la présente recueille votre attention et restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, en l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Pascal BEUVE
Directeur Général DISTRICO



Siège social : 50, place Georges Pompidou - CS 63709 - 50009 SAINT-LÔ Cedex.
Capital de 39 995 085,64 € - RCS Coutances B353 669 419 - Siret 353 669 419 02458 - N° TVA intracommunautaire FR 56353669419 - Co

mar. 03/10/2017 13:29
> Marco BAHIER (par Internet) <bahiermarco@gmail.com>
Contournement Ernée RN12 - Oui à la 2x2 voies - Non au 110km/h
À Isabelle.jarry@garant-cndp.fr
Cc m12-deviation-ernee.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr

Ces 9 secondes qui pourraient empoisonner la tranquillité de tous les Ernéens

Jeudi dernier a eu lieu à Ernée une réunion publique concernant le projet de contournement Sud d'Ernée. Si l'utilité de la continuité du contournement d'Ernée n'est plus à démontrer, le projet d'un créneau de dépassement à 2x2 voies avec une vitesse limitée à 110km/h à animer une grande partie de la soirée, avec un rejet quasi unanime de cette option.

La DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement), donc l'État, qui assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération, est quant à elle favorable à cette option, et n'envisage d'ailleurs aucune autre alternative pour cette portion : C'est 2x2 voies à 110 km/h.....ou alors 2x2 voies à 110km/h.

Mais quel est donc ce problème soulevé par le monde agricole, et soutenu par les Ernéens ?

Le contournement d'Ernée est attendu depuis des décennies, afin d'assurer aux Ernéens, une tranquillité et une sécurité du centre-ville.

Cette portion de 2x2 voies à 110 km/h remet en cause ce concept d'une meilleure qualité de vie à Ernée, puisque l'ensemble des engins et convois agricoles (tracteurs avec engins de grandes largeurs, moissonneuses, ensileuses, ...) auront l'obligation pour passer d'un côté à l'autre d'Ernée, de TRAVERSER ERNÉE par le CENTRE VILLE sur la RN12, puisque les voies à 110 km/h leur sont interdites (et pourtant il existe une 2x2 voies à 90km/h : le tronçon de dépassement entre Pré-en-Pail et Mayenne)

Le monde agricole est vent-debout contre cette absurdité, tous conscients de la difficulté pour eux de circuler dans Ernée et de la dangerosité pour les autres ; et la municipalité a aussi évoqué le casse-tête pour réaménager ensuite le centre-ville en tenant compte de la nécessité du transit des engins agricoles.

Alors pourquoi maintenir ce 110 km/h? D'après la DREAL, c'est pour assurer un confort des automobilistes se déplaçant sur la RN12 entre Alençon et Fougères.

Mais au fait, quelle est la différence pour un automobiliste entre un tronçon qui serait à 110km/h et le même tronçon à 90km/h ? Sur le tronçon prévu à Ernée, quand on enlève le temps d'accélération et de décélération au niveau des 2 ronds-points, il n'y a effectivement que 1.2 km où l'on pourra réellement rouler à 110km/h, soit exactement un gain de 8.72 secondes. (la 2x2 voies a pour objectif de permettre un dépassement des poids lourds et véhicules lents mais pas de gagner du temps de route)

9 secondes de gagner sur un trajet Alençon-Fougères, pour des automobilistes qui justement ne s'arrêteront même pas dans notre centre-ville. Et il faudrait que ce soit les Ernéens qui en subissent les inconvénients à longueur d'année.

La solution existe pourtant : Mettre la 2x2 voies à 90km/h. Les automobilistes ne perdent que 9 secondes sur leur trajet, les engins agricoles n'ont plus l'obligation de passer par le centre-ville, tranquillité et sécurité deviennent possibles en centre-ville.

La DREAL tente d'imposer une solution très défavorable pour les Ernéens. Quelle solution les Ernéens ont-ils pour se faire entendre face à l'Etat?

La concertation publique de ce contournement est organisée sous l'égide d'une garante, Madame Isabelle Jarry, désignée par la commission Nationale du débat public. Elle est donc neutre et extérieure aux parties prenantes du projet. Elle présentera un bilan de la concertation, avec notamment une synthèse des observations émises par le public.

La solution est de soutenir en masse le monde agricole qui refuse l'obligation de devoir traverser Ernée par le centre-ville. Et la meilleure façon est donc que chacun exprime son point de vue par l'envoi d'un mail à la garante avant le 15 octobre, date limite de la concertation. Plus elle recevra d'avis de la population, plus son rapport aura du poids par rapport à la décision définitive.

Isabelle.jarry@garant-cndp.fr

Copie à la Dreal : m12-deviation-ernee.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr

OUI au contournement, mais NON aux absurdités

Marco BAHIER
La Laurière - 53 500 VAUTORTE
mobile : 06 03 98 59 33 - fixe : 02 43 04 75 61
e-mail : bahiermarco@gmail.com

mar. 03/10/2017 14:16
> Atelierdes Artistes Atelier des Artistes (par Internet) <atelierdesartistes.ernee@gmail.com>
contournement Ernée
À Isabelle.jarry@garant-cndp.fr
Cc Davy COCHY

Bonjour,

J'ai pris connaissance des propositions évoquées lors de la réunion publique sur le contournement de la RN12 à Ernée.

Or, le projet d'un créneau de dépassement à 2x2 voies avec une vitesse limitée à 110km/h me paraît être une grosse erreur. En effet, tout l'intérêt du point de vue sécuritaire réside dans l'éloignement des engins agricoles et des poids lourds du centre-ville. Mes enfants traversent quotidiennement le centre ville d'Ernée. Les enfants que j'accueille pour les cours de dessin dans mon atelier, situé boulevard Victor Hugo, également. Certains viennent à pieds et non accompagnés. Il est très dangereux qu'ils soient confrontés aux tracteurs et aux moissonneuses alors que cela peut être évité!

La solution est simple : le créneau de dépassement de la 2X2 voies doit voire sa vitesse limitée à 90 km/h. J'espère sincèrement que le bon sens l'emportera.

Anne Cochy
Ernée

dim. 08/10/2017 21:50
> Ghislaine TROHEL (par Internet) <trohel.gerard@wanadoo.fr>
Contournement sud Ernée
À Isabelle.jarry@garant-cndp.fr
Cc Patrick

Madame JARRY,

Nous avons omis de vous signaler que le terrain "La Petite Mazure " 53500 ERNEE où habite

Mme COULANGE H est sur une zone très humide avec amphibiens...etc...

Comme indiqué sur le site de la DREAL : zone Humide sur le tracé 1A-1B

Nous comptons donc, que ce tracé ne soit pas retenu.

Cordialement

G.TROHEL P.COULANGE

(enfants de Mme COULANGE)

ven. 29/09/2017 16:59
> Alain RUAMPS (par Internet) <alain.ruamps@gmail.com>
Déviation d'Ernée
À m12-deviation-ernee.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

J'ai assisté à la réunion publique d'Ernée le 28 septembre 2017 à la salle Constant Martin et comme tous les gens qui se sont exprimés, j'ai beaucoup de mal à comprendre que de tels travaux ne permettent pas de remédier à la traversée du centre ville par les engins agricoles. **Quand on est piéton, être frôlé par ces engins, coincés entre le caniveau et l'axe de la rue, représente un danger certain.** Le moindre écart de l'un deux risque d'être fatal.

J'ai bien entendu les arguments de route nationale évoqués, de la nécessité d'un créneau de dépassement, que la déviation n'est pas faite que pour les ernéens... elle doit néanmoins répondre à des exigences de sécurité. Le centre ville est étroit et fréquenté par beaucoup de personnes âgées et de jeunes au moment des sorties des écoles et collèges notamment.

Je me permets une autre remarque, que je juge moins capitale : pourquoi tous les projets visent toujours une augmentation du trafic, alors que la notion de développement durable induit la notion de plus de "local", de co-voiturage, ... et n'axe pas tout sur le développement routier, source importante de pollution ?

Comptant sur vous pour présenter un projet améliorant la sécurité sur **tous** les points, recevez mes salutations les meilleures.

Alain Ruamps
21 rue Jeudry
53500 Ernée



ven. 06/10/2017 12:21

"> Marie-Laure CARRÉ (par Internet)" <carremarielaure@free.fr>

CONTOURNEMENT SUD ERNEE - sécurisation pour public vulnérable

À rn12-deviation-ernee.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr



Madame Jarry, garante,
Madame Arcanger, maire,

PROTECTION DES CYCLISTES ET MARCHEURS
DANS LE CAS D'UN CONTOURNEMENT VARIANTES 1 ou 2

Lors de la réunion de concertation, personne n'a évoqué les cyclistes et piétons. Même si le contournement est prévu pour les véhicules à moteur, les aménagements autour de ce chantier peuvent être réfléchis pour améliorer le bien vivre à ernée, en prévoyant des "voies" piétonnières et cyclistes.

Habitant "Le châtaignier" à Ernée, je constate tous les jours que l'axe Juvigné - Ernée est très emprunté par les cyclistes, marcheurs, joggeurs. Une voie protégée pourrait elle être prévue - a minima entre Point vert et Ernée, pour sécuriser cette partie ainsi que sur la RN12 entre "La grange" et ernée.

Au delà, constatant que les chemins piétonniers ne sont pas nombreux sur ernée :
Des chemins (empruntés par les randonneurs, vtt, quad) - dont les départs au niveau de la D29 sont situés en face de "Beauséjour" ou "Route de la securie" rejoignent soit Saint pierre des landes route D138, soit la RN12 (face "la Grange") - sont intéressants par leur longueur et leur tranquillité. Ensuite on passe par ernée si on veut faire une boucle.
Actuellement, nous devons longer ces grands axes pour pouvoir faire une boucle. cf schéma joint)

Les travaux de contournement pourraient-ils prévoir une sécurisation pour les plus vulnérables que sont les piétons et cyclistes sur ces tronçons les plus dangereux, à savoir les grandes routes D29, N12 et D138 (partie rejoignant Ernée), au moins sur les tronçons impliqués par les travaux de contournement ?

A savoir aussi que les poids lourds sont plus nombreux à emprunter la D29 depuis que celle-ci est passée à 80 km/h pour eux entre Juvigné et Ernée. Un transporteur passant quotidiennement me disait qu'il empruntait préférentiellement la D29 depuis son réaménagement réalisé il y a quelques mois entre juvigné et ernée, car à cette vitesse, c'est plus avantageux.

Je suis bien évidemment consciente que cette demande ne dépend pas en totalité du contournement sud mais il me semble important que des aménagements puissent être réfléchis, prévus, anticipés sur les tronçons concernés par les travaux.

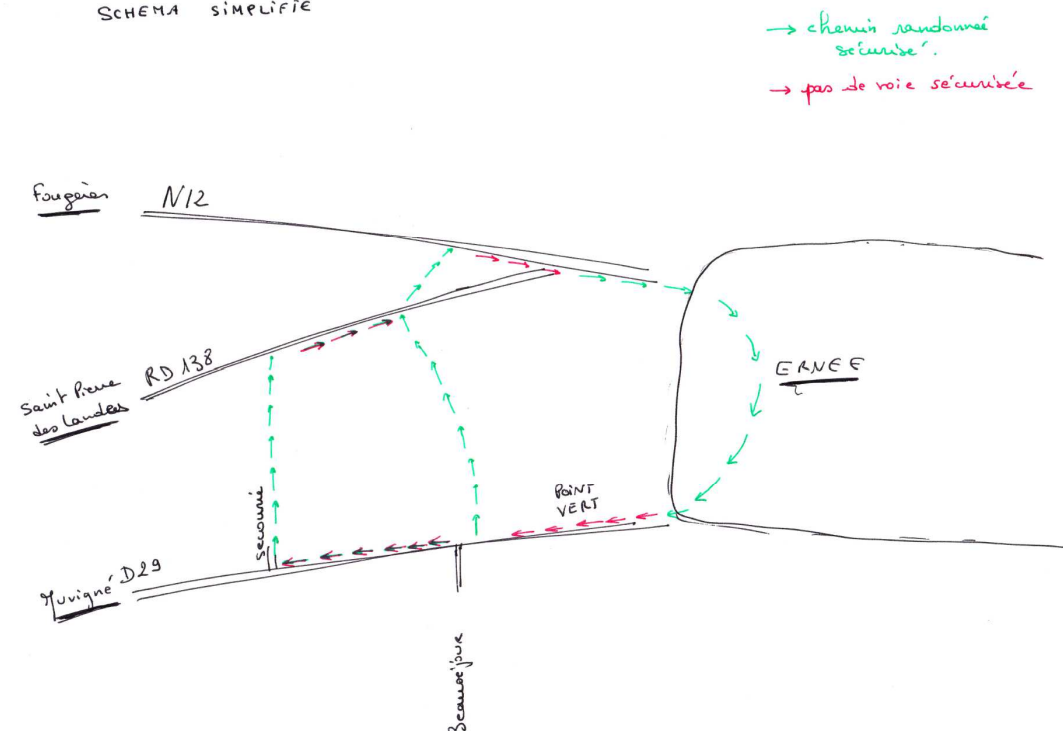
Par ailleurs, il me semble évident que le tracé retenu devra inciter les poids lourds et engins agricoles à emprunter la déviation... c'est à mon avis son principal intérêt... car le passage de ces engins est bien plus dangereux, bloquant et bruyant que celui des voitures.

Dans un souci de "bien vivre à ernée",

Cordialement,

Marie-Laure Carré

SCHEMA SIMPLIFIE



mar. 03/10/2017 22:46

> Patrick BECHU (par Internet) <bechu.patrick@wanadoo.fr>

déviation d'ernée

À isabelle.jarry@garant-cndp.fr; rn12-deviation-ernee.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr

bonsoir,

concernés par la déviation sud d'ernée, étant propriétaire de la parcelle BM 36 lieu dit les sémondières, coupée en 2 par cette déviation.

nous demandons en échange une parcelle sur Saint Pierre des Landes commune de notre siège d'exploitation.

En 2013, prise de contacts avec la mairie d'ernée sur des bases de négociations que nous souhaiterions conserver, sachant qu'une partie de cette parcelle

est en zone constructible.

en espérant que vous tiendrez compte de notre demande, nous restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

bonne réception

Mr et mme Béchu Patrick



sam. 14/10/2017 10:10

> Loïc FROISSARD (par Internet) <loic.froissard@orange.fr>

Déviati on ernée

À rn12-deviation-ernee.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr; isabelle.jarry@garant-cndp.fr

Bonjour,

je vous envoie ce mail pour vous faire part de mes remarques sur ce dossier, je suis conseiller agricole sur le secteur d'ernée et connaît bien les exploitations touchées par le contournement :

- * le canton d'Ernée a gardé une forte densité agricole, l'impacte de cette nouvelle route ne doit pas mettre en péril ou jouer sur la perennité des exploitations touchées par le projet. Des variantes impactent beaucoup trop l'activité agricole et notamment laitière, l'accès des troupeaux aux pâturages doit resté totalement libre, pas de boviduc. Les variantes 2A et 2B sont totalement incompatibles.
- * concernant la partie en 2*2 voies, elle doit profiter aussi bien au trafic de passage qu'aux habitants du canton ainsi qu'aux riverains ; les agriculteurs circulent beaucoup dans le centre ville (et les entreprises de travaux agricoles aussi). Lors des récoltes de céréales, des agriculteurs de Monténay livrent au dépôt Agrial route de Juvigné et d'autres du côté de Juvigné et St Pierre des Landes livrent au dépôt CAM situé route de Monténay à Ernée. Il est donc essentiel que les agriculteurs puissent emprunter cette déviation : soit la 2*2 voies est accessible aux engins agricoles, soit la route reste en 2 voies classiques pour les véhicules agricole. Cela permettra également de désengorger le centre ville.
- * un rond point sur la RD 138 (route de st Pierre des Landes) est nécessaire pour accéder à la déviation.
- * pourquoi ne pas étudier une autre variante ? La variante 1C qui part de la route de Laval pourrait déboucher sur la RD29 au niveau du lieu dit La Petite Mazure (tout proche du magasin Agrial. Cela permettrait de nettement moins impacter 2 exploitations : La Barrière et le Bas Villiers.
- * à l'occasion de cette concertation, sur les parcelles coupées par le projet, et en compensation du terrain perdu pour l'agriculture , est-il possible d'envisager un remembrement amiable pour que chaque exploitation garde les mêmes surfaces accessibles au pâturage pour les animaux? La SAFER pourrait jouer le rôle de facilitateur.
- * il est essentiel de préserver au maximum les terres agricoles, il me semble que le tracé qui réponde le mieux à cela est celui qui a été envisagé dans le PLU de la commune.

Merci de prendre en compte ces remarques pour le choix du tracé.

Veuillez agréer Madame, Monsieur mes salutations distinguées.

Loïc FROISSARD
Le Bas Tertre
53500 Monténay

RENOULIN Joël
Gaec de La Brimonnière
Lieu-dit La Brimonnière
53500 ERNEE
Tél : 02 43 05 83 36
06 37 18 51 63

Mairie d'ERNEE
Place de l'hôtel de ville
53000 ERNEE

Ernée, Le 13 octobre 2017

Objet : Déviation Ernée

Madame, Monsieur,

Je représente le Gaec de la Brimonnière à deux associés, une exploitation à dominance laitière.

Après avoir consulté les documents et assisté aux réunions, nous nous voyons très impacté par le projet de déviation.

Plusieurs tracés sont proposés :

- La variante 1A est le moins impactant pour l'exploitation, celui-ci passant par des zones sensibles entre la RD514 et la RD29 pourrait s'en écarter en limite de cette zone.
- Les variantes 1C, 2A et 2B sont inacceptables du fait d'une emprise importante sur l'exploitation.

Le troupeau laitier pâture sur l'ensemble des terres impactées. Il est indispensable que les surfaces soit du côté du siège de l'exploitation, sachant que nous sommes en système robotisé à distance limitée entre le robot et les pâtures.

La construction de boviduc est difficilement envisageable, il faut des ponts pour passer les animaux et les matériels.

Les impacts pourront être limités si des réserves foncières et de restructurations des exploitations sont faites.

En ce qui concerne les véhicules lents, la déviation doit les recevoir pour éviter leurs passages dans Ernée.

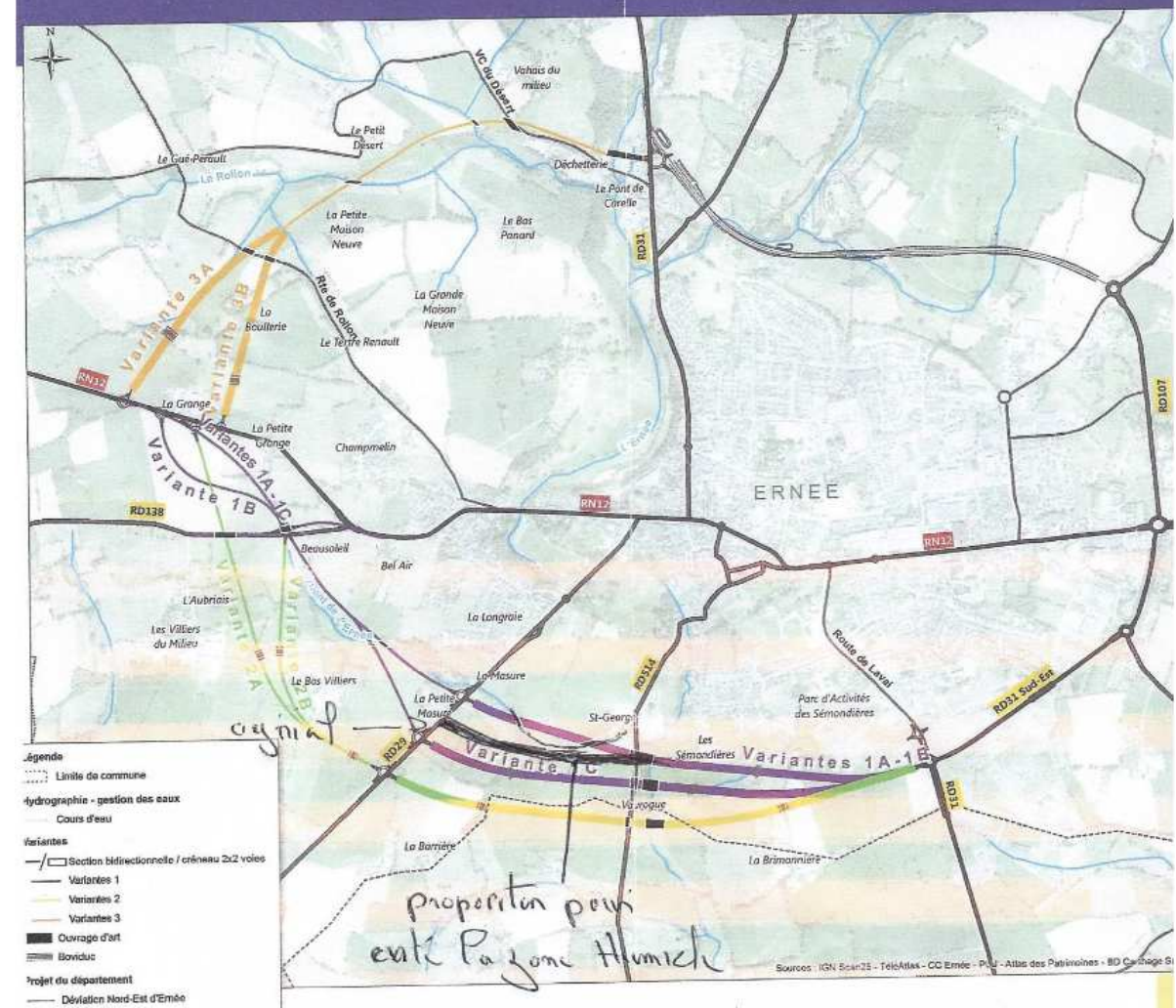
Après avoir été impacté à plusieurs reprises (zone de la Querminais et zone de la Brimonnière), nous sommes de nouveau concerné par le projet. Nous avons toujours accompagné ces projets ; étant de plus en plus touché, je compte sur vous pour étudier les impacts sur l'exploitation de très près. Ceux-ci pourrait remettre la viabilité de l'exploitation voir une délocalisation du siège de l'exploitation, sachant que le fils actuellement en contrat de spécialisation en lait doit revenir sur l'exploitation.

J'accompagne un plan qui retraduit ce qui a été évoqué précédemment.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

RENOULIN

VARIANTES LA SOLUTION LA PLUS ADAPTÉE



Pour chaque variante, les routes existantes franchies par la déviation sont rétablies par des carrefours giratoires ou des passages inférieurs ou supérieurs. Des ouvrages sont par ailleurs prévus pour le rétablissement des cours d'eau franchis, dont un viaduc pour l'Ernée. Enfin, des boviducs sont prévus pour réduire l'effet de coupure sur les exploitations agricoles.

- La Vallée de l'Ernée (cours d'eau, zones inondables et zones humides associées).
- Les mares favorables aux amphibiens, le maillage de haies denses et lisières boisées, d'intérêt pour les chiroptères, les reptiles, les vieux arbres favorables au Grand Capricorne.
- Le site patrimonial remarquable du centre ancien d'Ernée et de la Vallée de l'Ernée.
- Le périmètre de protection de captage et prise d'eau au nord.
- Les espaces boisés classés au nord.
- Les itinéraires de randonnée au sud.
- La ligne aérienne haute tension au sud.

LE CONTOURNEMENT NORD-EST

La commune d'Ernée fait l'objet d'un autre projet de contournement : le contournement nord-est entre RD31 nord et la RD107. Sa maîtrise d'ouvrage est assurée par le Conseil départemental de la Mayenne. Ce projet, qui répond à des objectifs propres (liaison à la RD31 nord), est indépendant du projet de déviation d'Ernée par la RN12. Il a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral en date du 6 novembre 2014. La réalisation des travaux est prévue entre 2017 et 2020.

Monsieur et Madame Garnier Paul et Josiane

le 1^{er} octobre 2017

Les Bas-Villiers

53500 Ernée

02 43 05 16 86

06 88 33 40 89

Objet : Contournement d'Ernée

Etant directement concernés par toutes les variantes sud (1A, 1B, 1C, 2A, 2B) du projet de déviation de l'agglomération d'Ernée, nous considérons que sur le plan personnel, les variantes 2A, 2B et 1C passant au plus proche de notre habitation et des bâtiments d'élevage mais aussi de deux autres habitations : Mr et Mme Moreau et Mr et Mme Vandembroucke sont inenvisageables par l'ampleur des impacts négatifs qu'elles provoquent.

Ces impacts sont d'ordre :

-Humain touchant le cadre de vie avec l'aspect sonore et visuel dus à l'extrême proximité de la voirie et du trafic dévaluant ainsi le patrimoine d'habitation.

-Socio Economique :

*Les variantes 2A et 2B interdisent tout développement de l'exploitation condamnant l'entreprise à aucune extension et à ne pas pouvoir déposer de nouveaux permis de construire étant enclavée par la proximité de la voirie sud.

*Empêchant l'utilisation rationnelle des meilleures terres de l'exploitation utilisées en pâturage et en culture avec un parcellaire exploité journalièrement par plus de 120 vaches laitières.

*Obligeant les animaux à rester en bâtiment et donc nous contraignant à aller chercher un affouragement journalier au risque d'emprunter la voie de contournement tous les jours avec du matériel d'élevage (tracteur, automotrice, ensileuse, remorque...), augmentant les contraintes d'exploitation en temps de travail et en surcoût, accentuant ainsi les risques d'accidents et perturbant l'élevage.

*Fragilisant l'activité économique et financière de l'entreprise qui fait vivre actuellement quatre familles en société, figeant la situation en empêchant son développement et son évolution, au risque de mettre en péril, son activité, sa rentabilité, son avenir et sa transmission.

*Les tracés 2A, 2B et 1C sont les plus consommateurs de terres agricoles d'excellente qualité et les plus proches de l'activité d'élevage, des bâtiments, des maisons d'habitation, du siège social du GAEC des Bas-Villiers avec quatre familles d'associés (Mr Garnier Guy, Mr Rivaux Daniel, Mr Vandembroucke François, Mr Garnier Paul)

*La variante 1C au départ de la route départementale 39 est consommatrice de terres agricoles d'un espace parcellaire groupé et se rapproche fortement de notre maison.

Nous demandons avec insistance que la voirie du contournement sud d'Ernée qui impacte très sévèrement notre situation personnelle et professionnelle ainsi que celle des associés du GAEC des Bas-Villiers soit positionnée au plus proche possible de l'agglomération et du tracé initialement prévu au PLU variante 1A et ce afin de préserver notre activité, la survie de l'exploitation et des quatre familles.

Par ailleurs, le départ prévu du complexe point vert Agrial situé entre le tracé 1A et 1C sur la RD 29 permet le passage de la voirie de contournement sur cet emplacement.

Cette adaptation du projet apporte une réponse très favorable et donne satisfaction à l'ensemble des riverains en évitant les contraintes et réduisant les impacts tout en préservant :

-L'équilibre social et du cadre de vie des exploitations et des habitations concernées.

-L'équilibre économique et financier de l'entreprise en préservant sa viabilité et sa survie.

-L'équilibre environnementale en s'écartant suffisamment d'une zone dite sensible.

-L'activité agricole et l'élevage laitier avec la possibilité du maintien du pâturage et d'une agriculture durable avec des perspectives de développement, ne bloquant pas l'aménagement de l'entreprise (les bâtiments n'étant plus enclavés) tout en évitant le déplacement du matériel agricole.

D'autre part, il est inenvisageable que le matériel agricole ne puisse pas utiliser la voie de contournement sur sa totalité, ce qui provoquerait un engorgement du centre ville et une augmentation des risques d'accidents.

Le départ d'Agrial obligera tous les véhicules agricoles venant de la RD 29 (Juvigné Vitré) à passer par le centre ville pour rejoindre la zone d'activités sur la route de Laval RD 31.

La portion de 2x 2 voies à 110 km heure entre la RD 31 et la RD 39 ne présente pas d'intérêt et doit être transformée en section à 90 km heure et ainsi être utilisable par les professionnels agricoles avec leur matériel.

Certain de votre attention et de votre compréhension, nous souhaitons que nos remarques soient prises en considération.

Avec nos sentiments les plus respectueux.

Paul et Josiane Garnier

GAEC du Bas-Villiers

Le 11 octobre 2017

Les Bas-Villiers

53500 Ernée

02 43 05 16 86

06 88 33 40 89

Objet : Contournement sud d'Ernée

Madame, Monsieur

Etant directement concernés par toutes les variantes sud (1A, 1B, 1C, 2A, 2B) du projet de déviation de l'agglomération d'Ernée, nous considérons que pour le GAEC du Bas-Villiers (représenté par Messieurs Garnier Paul, Garnier Guy, Rivaux Daniel, Vandembroucke François) les variantes 2A, 2B et 1C passant au plus proche du siège social, des bâtiments d'élevage, du bloc laitier mais aussi de trois habitations : Mr et Mme Moreau, Mr et Mme Vandembroucke et Mr et Mme Garnier, sont inenvisageables par l'ampleur des impacts négatifs qu'elles provoquent.

Ces impacts sont d'ordre :

-Humain touchant le cadre de vie et la viabilité même de l'exploitation.

-Socio Economique :

*Les variantes 2A et 2B interdisent tout développement de l'exploitation condamnant l'entreprise à aucune extension, aucun projet d'avenir et à ne pas pouvoir déposer de nouveaux permis de construire étant enclavée par la proximité de la voirie sud.

*Empêchant l'utilisation rationnelle des meilleures terres de l'exploitation utilisées en pâturage et en culture avec un parcellaire exploité journalièrement par plus de 120 vaches laitières et créant ainsi des coupures sur le bloc laitier.

*Obligeant les animaux à rester en bâtiment et donc nous contraignant à aller chercher un affouragement journalier au risque d'emprunter la voie de contournement tous les jours avec du matériel d'élevage (tracteur, automotrice, ensileuse, remorque...), augmentant les contraintes d'exploitation en temps de travail et en surcoût, accentuant ainsi les risques d'accidents et perturbant l'élevage.

*Fragilisant l'activité économique et financière de l'entreprise qui fait vivre actuellement quatre familles en société, figeant la situation en empêchant son développement et son évolution, au risque de mettre en péril, son activité, sa rentabilité, son avenir et sa transmission.

La structure du GAEC du Bas-Villiers est au cœur du dispositif du contournement, les tracés 2A et 2B sont destructeurs de l'exploitation et obligeront la délocalisation du site qui serait rendu inexploitable.

Nous demandons que soit mis en œuvre une procédure d'aménagement foncier avec étude pour :

-Réduire les effets de coupure, maintenant la durabilité du pâturage.

-Mettre en œuvre des compensations foncières et environnementales.

-Evaluer les surfaces pour les bassins de rétention et les zones de dépôt.

-Eviter la délocalisation de l'exploitation et maintenir son organisation globale

*les tracés 2A, 2B et 1C sont les plus consommateurs de terres agricoles d'excellente qualité et les plus proches de l'activité d'élevage, des bâtiments, des maisons d'habitation et du siège social du GAEC des Bas-Villiers avec quatre familles d'associés

*La variante 1C au départ de la route départementale 39 est consommatrice de terres agricoles d'un espace parcellaire groupé et se rapproche fortement de notre entreprise.

Nous demandons avec insistance que la voirie du contournement sud d'Ernée qui impacte très sévèrement notre situation professionnelle, soit positionnée au plus proche possible de l'agglomération et du tracé initialement prévu au PLU variante 1A et ce afin de préserver notre activité, la survie de l'exploitation et des quatre familles.

Par ailleurs, le départ prévu du complexe Point Vert Agrial situé entre le tracé 1A et 1C sur la RD 29 permet le passage de la voirie de contournement sur cet emplacement.

Cette adaptation du projet apporte une réponse très favorable et donne satisfaction à l'ensemble des riverains en évitant les contraintes et réduisant les impacts tout en préservant :

-L'équilibre social et du cadre de vie des exploitations et des habitations concernées.

-L'équilibre économique et financier de l'entreprise en préservant sa viabilité et sa survie.

-L'équilibre environnemental en s'écartant suffisamment d'une zone dite sensible.

-L'activité agricole et l'élevage laitier avec la possibilité du maintien du pâturage et d'une agriculture durable avec des perspectives de développement, ne bloquant pas l'aménagement de l'entreprise (les bâtiments n'étant plus enclavés) tout en évitant le déplacement du matériel agricole.

D'autre part, il est inenvisageable que le matériel agricole ne puisse pas utiliser la voie de contournement sur sa totalité, ce qui provoquerait un engorgement du centre ville et une augmentation des risques d'accidents.

Le départ d'Agrial obligera tous les véhicules agricoles venant de la RD 29 (Juvigné Vitré) à passer par le centre ville pour rejoindre la zone d'activités sur la route de Laval RD 31.

La portion de 2x2 voies à 110 km heure entre la RD 31 et la RD 39 ne présente pas d'intérêt et doit être transformée en section à 90 km heure et ainsi être utilisable par les professionnels agricoles avec leur matériel.

Certain de votre attention et de votre compréhension, nous souhaitons que nos remarques soient prises en considération.

Avec nos sentiments les plus respectueux.

Les associés du GAEC : Garnier Paul, Garnier Guy, Rivaux Daniel, Vandembroucke François

Annexe 16 : Avis des institutionnels



REÇU LE
- 9 OCT. 2017
D.R.E.A.L. PAYS DE LA LOIRE

COPIE

DÉLÉGATION TERRITORIALE DE LA MAYENNE
Sécurité sanitaire des personnes et de l'environnement

Dossier suivi par : Gérard Tessier

Tél. : 02 49 10 48 14

Mél. : ars-dt53-sspe@ars.sante.fr

Références à rappeler : [Avis Concertation Contournement sud Ernée.docx](#)

V/références : votre courrier du 10 septembre 2017

Madame la directrice

Direction régionale de l'environnement, de
l'aménagement et du logement

5 rue Françoise Giroud
CS 16326
44263 NANTES cedex 2

Laval, le 27 septembre 2017

Objet : Avis sur le dossier de concertation de la déviation d'Ernée

Vous avez sollicité mon attention dans le cadre de la concertation publique du projet de déviation de la RN12 à Ernée, sur le dossier établissant les différentes variantes de contournement.

J'ai l'honneur de vous faire connaître mes observations sur ce dossier :

Il n'y a pas d'établissement sensible impacté par ce projet, pour aucune des variantes de contournement.

Si le projet de déviation concerne à l'origine la continuité du trafic sur la RN12, la contribution de la RD31 semble prépondérante pour la circulation constatée en centre-ville.

La variante sud "courte", plus rapide, me semble mieux adaptée pour résorber rapidement les flux de véhicules. Sa longueur de contournement moindre, devrait à priori générer moins de nuisances cumulées de bruit et d'émissions atmosphériques en provenance des véhicules. Son impact sur les zones d'habitation existantes est cependant plus important que pour les variantes sud "longues" plus éloignées. Cette variante sud "courte" pourrait constituer à long terme, une légère contrainte au développement de zones d'habitat vers le sud de la ville.

Les variantes "sud" facilitent, grâce à l'implantation d'un rond-point sur la RD29, l'accès des camions, tonnes à lisiers et autres gros véhicules, à la station d'épuration (D514).

P/ le délégué territorial,

La responsable du département sécurité
sanitaire des personnes et de l'environnement,

Gaëlle DUCLOS

Copie : DDT53 - SAU



Commission Affaires Rurales

Réunion du jeudi 7 septembre 2017 à 20H30

Présents : M. Christophe Béchu, Mmes Marguerite Fontaine, Michèle Lemerrier, MM Alain Bellay, Elie LEMÉ.

Excusés : Mmes Jacqueline Papouin, MM. Aurélien Bouhallier, Paul Garnier, Stéphane Bigot.



Motion-Déviation d'Ernée

L'Etat organise une concertation publique concernant la déviation d'Ernée qui se déroulera du lundi 11 septembre au dimanche 15 octobre.

Le dossier de concertation relatif au tracé de la déviation d'Ernée comporte trois types de variantes :

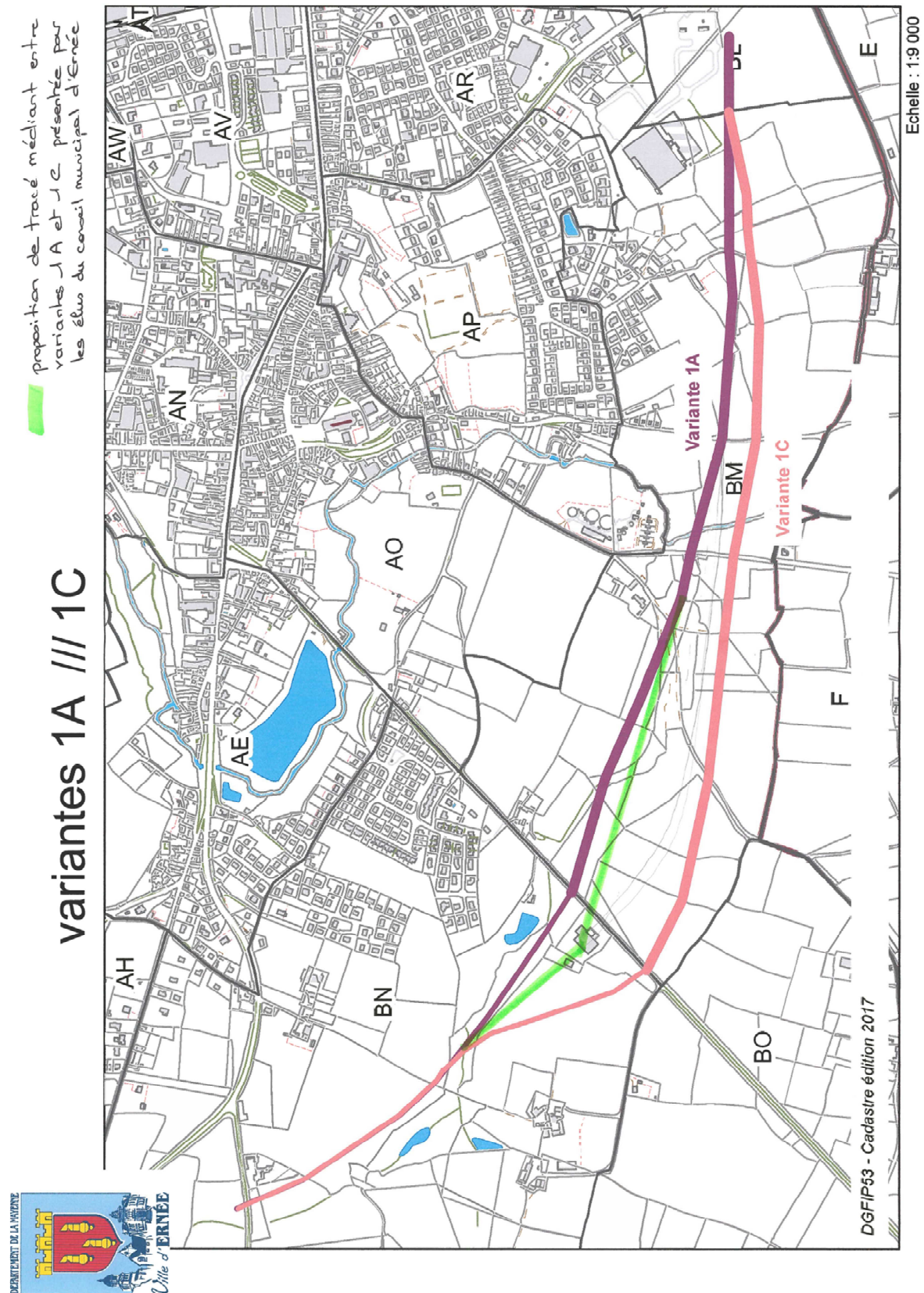
- variantes Sud courtes (variantes 1A,1B,1C)
- variantes Sud longues (variantes 2A,2B)
- variantes Nord (variantes 3A,3B)

La Commission propose :

- de retenir un tracé situé entre les variantes 1A-1B et 1C passant au niveau de la Petite Masure entre les 2 ronds-points puis rejoignant le tracé des variantes 1A-1C afin de préserver les exploitations agricoles.
- que les véhicules agricoles soient autorisés à circuler sur l'intégralité de la rocade afin d'éviter le centre-ville.
- que l'intersection de la route de St Pierre des Landes se fasse par un rond-point sur la route de St Pierre des Landes.
- que les compensations en cas d'impact pour les zones humides soient réalisées sur l'ensemble du territoire de la Communauté de Communes de l'Ernée et non uniquement sur le territoire communal.
- d'apporter une attention particulière aux surfaces de terrains non utilisés et laissés à la commune en entretien afin d'éviter des coûts de gestion trop élevés.

L'Adjoint délégué aux Affaires Rurales,


Christophe BÉCHU



VILLE D'ERNÉE
Département de la Mayenne
- * - * -
DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL
- * - * -

Séance du 27 SEPTEMBRE 2017

Date de convocation : 21 septembre 2017

Date de publication :

L'an deux mil dix-sept, le vingt-sept septembre à vingt heures trente, le Conseil Municipal s'est réuni à l'Hôtel de Ville sous la présidence de Madame Jacqueline ARCANGER, Maire.

Étaient présents : Mme Jacqueline ARCANGER, MM. Albert LEBLANC, Christophe BECHU, Mme Michèle LEMERCIER, M. Arnaud MOUSSAY, Mme Corinne MERZOUK, M. Gérard HUARD, Mmes Sylvie BLIN, Annick GUILLAUME, Jacqueline PAPOUIN, Michèle PEUDENIER, M. Gérard LE FEUVRE, Mmes Marguerite FONTAINE, Denise CARDINAL, Annick GILLES, MM. Paul GARNIER, Stéphane BIGOT, Christophe BONNIER, Régis BRAULT, Mmes Gaëlle BONNABESSE-WILLY, Mélanie BIDAULT, Nathalie FARCY, MM. Aurélien BOUHALLIER, Thibaut MULOT, Daniel FOUGERAIS, Mme Liliane FROGET, MM. Marc CORNU, Elie LEME.

Était représenté : M. Alain BELLAY qui avait donné procuration à M. Paul GARNIER conformément à l'article L. 2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Excusée : Mme Liliane FROGET

Secrétaire de séance : Mme Denise CARDINAL

OBJET

**DEVIATION D'ERNEE RN12
AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE**

Madame le Maire expose que la concertation publique sur le projet du contournement d'Ernée par la RN12 se déroule du lundi 11 septembre au dimanche 15 octobre 2017 sur les communes d'Ernée et de Montenay.

Le dossier de concertation de la DREAL comporte trois types de variantes qui sont présentées :

- variantes Sud courtes (variantes 1A, 1B, 1C)
- variantes Sud longues (variantes 2A, 2B)
- variantes Nord (variantes 3A, 3B)

Le Conseil Municipal est invité à émettre un avis sur ce projet.

Après avoir entendu cet exposé,
Sur proposition de la commission Affaires rurales du 7 septembre 2017,
Le Conseil municipal,
A L'UNANIMITE,

* Emet un avis sur les différentes variantes avec les propositions suivantes :

- retenir un tracé situé entre les variantes 1A-1B et 1C passant au niveau de la Petite Measure entre les 2 ronds-points puis rejoignant le tracé des variantes 1A-1C afin de préserver les exploitations agricoles
- que les véhicules agricoles soient autorisés à circuler sur l'intégralité de la rocade afin d'éviter une circulation en centre-ville
- que l'intersection de la route de Saint Pierre des Landes se fasse par un rond-point sur la route de Saint Pierre des Landes
- que les compensations en cas d'impact pour les zones humides soient réalisées sur l'ensemble du territoire de la Communauté de Communes de l'Ernée et non uniquement sur le territoire communal

- apporter une attention particulière aux surfaces de terrains non utilisées et laissées à la commune en entretien afin d'éviter des coûts de gestion trop élevés
- créer une 3 voies montante entre la route de Juvigné et la route de saint Pierre des Landes sur le tracé 1A-1B

*Fait et délibéré en séance lesdits jour, mois et an.
Pour extrait conforme,*

Sous-préfecture
29 SEP. 2017
de MAYENNE

Le Maire,
Jacqueline ARCANGER
Jacqueline ARCANGER

VILLE D'ERNÉE
Département de la Mayenne
- * - * -

LE 29 SEPTEMBRE 2017

**DEVIATION D'ERNEE RN12
PROPOSITION COMPLEMENTAIRE A LA DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL**

En complément de la délibération du conseil municipal du 27 septembre 2017, il est demandé d'étudier la possibilité de création d'une route directionnelle avec créneaux de dépassement courts en sortie de giratoire, en remplacement de la 2x2 voies.

Le Maire,
Jacqueline ARCANGER
Jacqueline ARCANGER



Cabinet du Maire

Ernée, le 13 octobre 2017

DREAL des Pays de la Loire

5 rue François GIROUD
CS 16326
44263 NANTES CEDEX 2

N/Réf. : AM.17.321
Objet : déviation de la RN12 – concertation publique

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la concertation publique sur la déviation de la RN12 à Ernée, le Conseil municipal s'est prononcé le 27 septembre dernier sur ce projet et un complément a été transmis lors de la permanence du 29 septembre.

Les variantes 1 et 2 sont présentées avec un accès de la route de Laval par un rond-point à 4 branches, supprimant l'accès au magasin Super U. La figure 27 du dossier de concertation présente un nouvel accès par la création d'un rond-point sur la route de Laval à l'entrée de la zone de la Hainaud.

Je tenais à vous faire part de ma réserve sur cette proposition de suppression d'accès. Comme vous le savez, le trafic poids-lourds des artères principales d'Ernée est supérieur à la moyenne nationale. Compte-tenu de cette situation, il est certain que le trafic sera en augmentation dans les prochaines années. Par ailleurs, la station service de cette enseigne est aujourd'hui très fréquentée en partie par des poids lourds ou transports scolaires. Cette station sera la seule visible entre Laval et Fougères et sera probablement impactée par cet accroissement de circulation.

A ce jour, la voie communale partant du rond-point route de Laval vers l'agglomération est interdite au trafic en transit. La configuration des lieux ne permet pas actuellement un trafic lourd important, en entrée d'agglomération. Par ailleurs, il est important de sécuriser ce secteur en raison de la présence de zones d'activités et d'arrêts de bus. Un accroissement du trafic poids-lourds risque de rendre difficilement accessible l'entrée de ville par la route de Laval qui est très fréquentée par les véhicules légers.

Dans l'intérêt général et afin de sécuriser et de fluidifier au mieux la circulation, il me semble important d'envisager le maintien d'un sens de circulation pour la station service.

Aussi, je souhaiterai que soit étudiée la possibilité d'un rond-point à 5 branches.

Tels sont les éléments que je souhaitais porter à votre connaissance,

Soyez assurés de ma volonté de poursuivre notre collaboration sur ce dossier dans l'intérêt de tous.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.


Le Maire,
Jacqueline ARCANGER



Andouillé

Challand

Ernée

Juvigné

La Baconnière

La Bigottière

La Croixille

La Pellerine

Larchamp

Montenay

Saint-Denis-de-Gastines

Saint-Germain-le-Guillaume

Saint-Hilaire-du-Maine

Saint-Pierre-des-Landes

Vautorte

DREAL DES PAYS DE LA LOIRE

**5, rue Françoise Giroud
CS 16326**

44263 NANTES cedex 2

Ernée, le 11 octobre 2017

Objet : Déviation de la RN 12 sur la commune d'Ernée – concertation publique
Nos réf : EG/2017.12
Affaire suivie par : Etienne GAUFFRE (02.43.05.98.84)

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la concertation en cours sur le projet de déviation de la RN 12 je vous transmets ci-joint le courrier que nous avons adressé à la société DISTRICO affirmant la réservation d'une parcelle sur le Parc d'activités communautaire de La Brimonnière, pour le projet de déplacement de l'enseigne « Point vert » actuellement situé sur la route de Juvigné.

Par la transmission de cette correspondance je voulais également affirmer notre volonté de collaborer pour faciliter la réalisation d'un projet qui pourrait limiter au maximum ses impacts sur l'avenir des exploitations agricoles qui seraient concernées par le futur projet.

Le contournement routier de la RN 12 est un projet que je défends depuis plus de 20 ans, en tant que Maire-adjoint de la commune mais également comme Président de la Communauté de communes. Bien au-delà de l'intérêt que cela représente pour la commune d'Ernée le projet d'un contournement de la RN 12 au sud de l'agglomération d'Ernée est un enjeu majeur pour le développement de notre Communauté de communes. Je voulais à ce titre pointer mon attachement à disposer d'une infrastructure routière de qualité qui permettrait d'améliorer, dans l'intérêt général, les conditions de circulation entre Alençon et Fougères.

Avec le projet relancé de la mise en 2 x 2 voies de la RD 31 entre Laval et Ernée, c'est un enjeu fort que ce contournement d'Ernée remplisse toutes les conditions requises à sa plus grande efficacité. En prenant en compte le déménagement du site de DISTRICO, je suis pour ma part favorable aux projets de la variante 1.

Ce sont les éléments que je voulais apporter à votre connaissance et croyez, Madame, Monsieur, à l'assurance de ma collaboration la plus totale sur ce dossier,

Je vous prie de recevoir, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Président

Albert LEBLANC



Parc d'activité de la Querminals - BP 28 - 53500 Ernée
Tél : 02 43 05 98 80 - Fax : 02 43 05 24 45 - mail : accueil@lernee.fr



Andouillé

Challand

Ernée

Juvigné

La Baconnière

La Bigottière

La Croixille

La Pellerine

Larchamp

Montenay

Saint-Denis-de-Gastines

Saint-Germain-le-Guillaume

Saint-Hilaire-du-Maine

Saint-Pierre-des-Landes

Vautorte

Ernée, le 11 octobre 2017

Objet : Parc d'activités de La Brimonnière – Option sur parcelle n°1
Nos réf : EG/2017.11
Affaire suivie par : Etienne GAUFFRE (02.43.05.98.84)

Monsieur BEUVE,

Par courrier en date du 10 octobre 2017, vous nous confirmez votre intention de transférer votre activité, actuellement sur la route de Vitré, sur le futur Parc d'activités de la Brimonnière dont la viabilisation est actuellement en cours par la Communauté de communes de l'Ernée.

Par la présente je voulais vous confirmer la réservation d'une parcelle conforme à vos besoins sur le futur Parc d'activités de La Brimonnière. Les travaux sont actuellement en cours et la viabilisation sera terminée au cours du premier semestre 2018.

Mes services et moi-même restons à votre entière disposition pour la réussite de votre projet,

Je vous prie de recevoir, Monsieur BEUVE, l'expression de mes salutations distinguées.

Albert LEBLANC

Le Président



Parc d'activité de la Querminals - BP 28 - 53500 Ernée
Tél : 02 43 05 98 80 - Fax : 02 43 05 24 45 - mail : accueil@lernee.fr

DISTRICO

**50, place Georges Pompidou
CS 63709**

50009 SAINT-LÔ



DREAL Pays de la Loire
5 rue Françoise Giroud - CS 16326
44263 NANTES Cedex 2

ST LO, le 10 octobre 2017

Objet : Concertation publique RN 12 déviation d'Ernée

Copies : Monsieur le Président de la communauté de communes de l'Ernée
Madame le Maire d'Ernée

Madame, Monsieur,

DISTRICO, filiale de distribution rurale du Groupe coopératif AGRIAL, est propriétaire d'un ensemble immobilier à usage de magasin exploité sous l'enseigne POINT VERT cadastré BN 222 et 248 situé à ERNEE sur la RD 29 direction Vitré.

Dans le cadre de la concertation publique relative à la déviation de la RN 12, nous souhaitons, par la présente, vous confirmer l'étude d'un projet de transfert de l'activité de ce magasin sur une parcelle de 15 000 m2 située sur le futur parc de la Brimonnière, Route de LAVAL, mis en œuvre par la communauté de communes de l'Ernée.

Aussi, et au regard de l'étude d'impact des différentes variantes présentées dans le dossier de synthèse de la concertation, à savoir notamment des impacts plus faibles pour la variante 1A sur les exploitations agricoles, nous vous confirmons par la présente nos intentions de transfert et notre accord pour en accélérer la mise en œuvre (protocole d'accord cession/acquisition, décision du conseil d'administration d'Agrial, réalisation des formalités administratives dont obtention d'un permis de construire et autorisation de la CDAC)

La présente n'est pas constitutive d'une offre ferme ni d'un engagement de DISTRICO ou des autorités locales de réaliser l'opération ci-dessus décrite à ce stade de nos échanges.

Espérant que la présente recueille votre attention et restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, en l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Pascal BEUVE
Directeur Général DISTRICO





Territoire-Environnement

Siège Social
Parc Technopole
Rue Albert Einstein - Changé
BP 36 135
53061 LAVAL Cedex 9
Tel : 02 43 67 37 00
Fax : 02 43 67 38 99
accueil@mayenne.chambagri.fr

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Etablissement public
loi du 03/01/1924
Siret 185 300 456 00026
APE 9411Z
www.mayenne.chambagri.fr

DREAL Pays de la Loire
5 rue Françoise Giroud
CS 16326
44 263 NANTES Cedex 2

LAVAL, le 13 octobre 2017

Objet : Observations au dossier de consultation / Projet de déviation de la RN12 à Ernée

Madame, Monsieur,

Vous nous avez fait parvenir le dossier de consultation relatif au projet de déviation de la RN12 à proximité de la commune d'Ernée et nous vous en remercions.

La comparaison des variantes

Concernant les variantes Sud, l'analyse des incidences sur l'agriculture expose que les variantes courtes sont les moins impactantes, notamment les variantes 1A et 1B avec un prélèvement d'environ 8 hectares. En comparaison avec les variantes longues, elles sont plus rapprochées des parties agglomérées, contribuant ainsi à limiter l'espace interstitielle entre la déviation et le bourg d'Ernée.

Toutefois, les incidences des variantes 1A et 1B sur l'environnement sont les plus défavorables. L'impact négatif du projet contribuera potentiellement à une compensation environnementale plus forte. De ce fait, l'impact sur le potentiel agricole local pourrait éventuellement être plus conséquent.

Nous demandons que les répercussions environnementales soient intégrées dans l'analyse des incidences portant sur l'agriculture afin de visualiser l'impact global du projet de déviation sur les activités agricoles du territoire.

Accès aux engins agricoles

Les différentes variantes du projet de déviation préfigurent d'une infrastructure routière composée d'une route bidirectionnelle et d'un créneau de dépassement entre les RD31 et RD29 en 2x2 voies. Le projet conditionne la circulation des engins agricoles sur les portions limitées à 90 km/h, excluant ainsi l'accès au créneau de dépassement qui sera, quant à lui, limité à 110 km/h. (P. 27 ; le parti d'aménagement)

« [les engins agricoles] pourront emprunter la future déviation, en dehors des sections de créniaux de dépassement à 2x2 voies, et le réseau routier local existant, toutes les voies étant rétablies. Le projet de contournement ne permettra pas de supprimer en totalité la traversée d'Ernée par des engins agricoles » (P. 44 ; les mesures de réductions proposées). Pourtant, le présent document indique que la configuration actuelle de la traversée de bourg n'est pas adaptée aux exploitations agricoles situées au nord et au sud de la RN12. (P. 45 ; synthèse agriculture, variante 0)

Nous considérons que cette mesure, visant à restreindre l'accès des engins agricoles à une majeure partie de la future déviation, est contraire aux objectifs globaux du projet. Au-delà des questions de sécurité en traversée de bourg, qu'elles soient pour les riverains et les agriculteurs ; les aménagements urbains visant à réduire la vitesse en centre-bourg représentent une réelle entrave aux déplacements et à la maniabilité des engins agricoles.

Considérant les enjeux majeurs du projet en matière de sécurité, de cadre de vie et d'amélioration des échanges au droit d'Ernée, nous demandons que soit accessible l'ensemble de la déviation aux engins agricoles, incluant ainsi les portions limitées à 90 km/h et à 110 km/h.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, mes salutations distinguées.

Stéphane GUIOULLIER,
Président de la Chambre d'agriculture



Direction départementale
des territoires

Mayenne, le 12/10/2017

Pôle Territorial
Nord Mayenne

Observations du directeur départemental
des territoires

Affaire suivie par : Philippe Leroyer
Mel : ddt-ptnm@mayenne.gouv.fr
Tél. 02 43 08 24 11 - Fax : 02 43 08 24 39

Objet : concertation publique sur le projet de déviation d'Ernée par la RN 12

RAPPEL DE L'OBJECTIF DE LA CONCERTATION

Le projet de contournement par la RN 12 de la commune d'Ernée s'inscrit dans le cadre du projet d'aménagement de la RN 12 entre Alençon et Fougères. La concertation porte sur les différentes variantes de tracé étudiées. La procédure engagée s'inscrit dans le nouvel article L121-1561 et suit le code de l'environnement qui prévoit l'organisation d'une concertation pour les projets soumis à une évaluation environnementale. Cette présente note a pour objectif d'apporter au maître d'ouvrage les éléments d'appréciation de la DDT 53 sur les suites à donner au projet et notamment sur le choix d'un tracé privilégié.

Variantes

L'analyse de l'étude d'opportunité a permis de mettre en évidence que l'aménagement d'une déviation en site neuf permet de répondre aux objectifs et enjeux du territoire notamment au regard des quatre domaines suivants

- la sécurité des usagers et des riverains en traversée du bourg
- le confort et la sécurité des usagers de l'itinéraire
- la fonctionnalité trafic
- l'acoustique et la qualité de l'air

Ces points confirment le besoin d'une déviation pour améliorer la sécurité et le cadre de vie et éliminer la variante 0 (aucune déviation et aucun aménagement). De plus le contournement d'Ernée est clairement affiché dans les objectifs du PADD du PLUi en cours d'élaboration.

L'analyse porte donc sur les 3 familles de variantes, qui sont :

- Variantes « Sud » courtes (1A, 1B et 1C),
- Variantes « Sud » longues (2A et 2B),

- Variantes « Nord » (3A et 3B).

Caractéristiques des variantes

Le tableau suivant fait la synthèse des caractéristiques principales des variantes du tracé :

Variante	Longueur du tracé neuf (km)	Coût (Millions d'euros TTC)
1A	3,6	27,2
1B	3,5	29,8
1C	3,8	28,3
2A	4	30,2
2B	4,1	27,9
3A	2,5	28,2
3B	2,4	25,2

SYNTHÈSES DES PROBLÉMATIQUES LES PLUS IMPORTANTES (CLASSÉES « MOINS FAVORABLES » PAR LE PROJET)

Le tableau suivant répertorie, par variante, les problématiques les plus contraignantes, classées comme « moins favorables » dans le document de concertation :

Variante	Problématiques
1A	milieux bocagers – milieux aquatiques et zones humides – habitat/équipement
1B	milieux bocagers – milieux aquatiques et zones humides – habitat/équipement – coût
1C	
2A	agriculture – coût
2B	agriculture
3A	topographie – milieux aquatiques et zones humides – milieux boisés – végétation et flore – faune – éloignement ZA – paysage
3B	milieux aquatiques et zones humides – milieux boisés – faune – éloignement ZA – paysage

OBSERVATIONS DES SERVICES DE LA DDT

Service Eau et Biodiversité

La synthèse des milieux naturels, faune, flore et zones humides est donnée en page 41 :

- Les variantes 1A et 1B sont très impactantes en matière de milieux aquatiques (5 franchissements de cours d'eau et 2 ha minima de zones humides fonctionnelles impactées) ainsi que sur les enjeux « Forêt Nature et Biodiversité » (3,6 ha de prairies impactées, 1,6 km de haies...). Ces scénarios nécessiteront des surfaces de compensation consommatoires d'espaces qu'il convient de ne pas perdre de vue dans le bilan global.
- La variante 1C présente 3 franchissements de cours d'eau et 1 ha minima de zones humides fonctionnelles impactées. L'impact « Forêt Nature et Biodiversité » est principalement sur les prairies (1,8 ha) et les haies (1 km). Ce scénario reste impactant et générateur de compensations mais il est nettement plus acceptable que les variantes 1A et 1B.

- Les variantes 2A et 2B présentent un impact quasi nul pour les milieux aquatiques (1 seul viaduc et seulement 0,5 à 0,7 ha de zones humides fonctionnelles impactées). L'impact « Forêt Nature et Biodiversité » est principalement sur la destruction de prairies permanentes (entre 2,9 et 3,8 ha) et de haies (1,1 à 1,2 km). Ces tracés présentent toutefois l'inconvénient de rallonger le tracé.
- Les variantes nord 3A et 3B sont impactantes pour « Forêt Nature et Biodiversité » compte tenu d'enjeux forts identifiés sur ces secteurs (habitats d'intérêts). Pour « Usages de l'eau et Pollutions », elles sont de nature à pouvoir avoir des impacts sur le captage au nord d'Ernée pour « Usages de l'eau et Pollutions » et pour « Milieux Aquatiques », elles impactent 4 franchissements et entre 0,8 et 1,2 ha minima de zones humides fonctionnelles qu'il faudra compenser. Ces variantes sont donc les moins intéressantes.

En conclusion et en l'état actuel des connaissances, les variantes 2 (et en particulier 2A) sont les plus intéressantes sur un plan strictement environnemental. Au regard des autres enjeux, la variante 1C peut toutefois apparaître comme le tracé le plus pertinent sur l'aspect eau et biodiversité.

Service Aménagement et Urbanisme

1. Les variantes sud :

Variantes courtes 1 :

- Variante 1A

Le tracé situé intégralement dans l'emplacement réservé n° 12 du PLU, en limite strict des zones AU du PLU, est compatible avec le développement urbain prévu au PLU.

- Variante 1B

La virgule 1B sort de l'emplacement réservé du PLU, situé en zone A, sans impacter d'éléments du paysage protégés du PLU.

- Variante 1C

Le tracé sort de l'emplacement réservé du PLU jusqu'à la jonction avec la variante 1A. La variante 1C est située en zone A et n'impacte pas des éléments du paysage protégés du PLU.

Variantes longues 2 :

La variante longue se situe sur les communes d'Ernée et Montenay.

Sur la commune de Montenay, partie nord-ouest, sous le lieu-dit « Vaurogue », le tracé coupe la rivière de l'Ernée dont les abords sont classés NP (zone de protection stricte de la nature et des sites). Toutes les constructions, quelle que soit leur affectation, sont interdites à l'intérieur de la zone NP. Le tracé traverse une zone humide fonctionnelle inventoriée.

Sur la commune d'Ernée, (variantes 2A et 2B) les tracés sont situés hors emplacement réservé au PLU, en zone A, sans impacter des éléments du paysage protégés du PLU.

Pour les variantes Sud, les tracés longent une ligne haute tension (HTA), servitudes I4 relatives à l'établissement de canalisations électriques.

2. Les variantes nord :

Le début du tracé de la variante impacte un EBC (Espace Boisé Classé à conserver) dans la zone N. Il est donc incompatible avec le PLU.

Les tracés des variantes 3A et 3B sont situés hors emplacement réservé au PLU, situé en zone A. Ils n'impactent pas d'éléments du paysage protégés du PLU.

Les variantes nord traversent le territoire de la Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP) de la Vallée de l'Ernée sur environ 500 mètres.

En conclusion, il s'avère que seule la variante 1A est compatible avec le PLU d'Ernée en vigueur. Les autres variantes nécessitent une mise en compatibilité avec les PLU d'Ernée et Montenay. A

noter que l'élaboration du PLUi est en cours, il est au stade du règlement (débat PADD juillet 2017).

Service Sécurité, Éducation Routières, Bâtiment et Habitat

S'agissant d'une déviation de la RN12, le nouveau tracé aura le statut de Route à Grande Circulation (RGC), conformément à l'article L110-3 du code de la route.

Les aménagements (giratoires, passages inférieurs...) seront dimensionnés de façon à assurer la continuité des transports exceptionnels sur la RN12 et la connexion avec la RD31 (variantes sud).



Pôle Territorial Nord Mayenne

Lors de la réunion publique à Ernée le 28/09/2017, les enjeux agricoles et en particulier l'interdiction pour les engins agricoles d'emprunter les sections en 2x2 sont revenus plusieurs fois dans les débats. En effet l'étude sur le parti d'aménagement de la RN 12 entre Alençon et Fougères a conclu au principe d'une route bidirectionnelle comportant une section à 2x2 (créneau de dépassement) au niveau d'Ernée. Les études d'approfondissement devront pouvoir conforter l'utilité de cette section compte tenue de la consommation supplémentaire d'emprise, de l'évolution du trafic (8600 veh/j max en 2044), la topographie, de la fonction de la voie etc. Le choix doit s'opérer à l'échelle de la liaison et non uniquement sur le projet d'Ernée.

D'autre part, considérant que le trafic routier est plus important entre Laval et Fougères. Les usagers tendront naturellement à vouloir conserver l'itinéraire le plus court, il est ainsi fort probable que le contournement nord, soit peu emprunté, au profit des deux itinéraires existants par le centre-ville (voir carte). De plus, le trafic routier sur le tronçon de la RD 31 (Nord) d'Ernée en direction de Saint-Hilaire-du-Harcouët est de loin le moins important, alors que pour l'axe Fougères – Mayenne (RN 12), les variantes Nord ou Sud sont à peu près équivalentes en termes de longueur.

Les variantes nord ont un impact significatif sur les vallons de l'Ernée (site patrimonial remarquable) et du Rollon.

Enfin pour ce qui concerne l'activité économique, l'implantation des futures zones d'activités au sud et à l'est rend préférable un contournement par le sud plutôt que par le nord.

En conclusion les variantes sud 1 et 2 apparaissent comme les plus pertinentes sur le plan des déplacements, des paysages et sur l'activité économique locale.

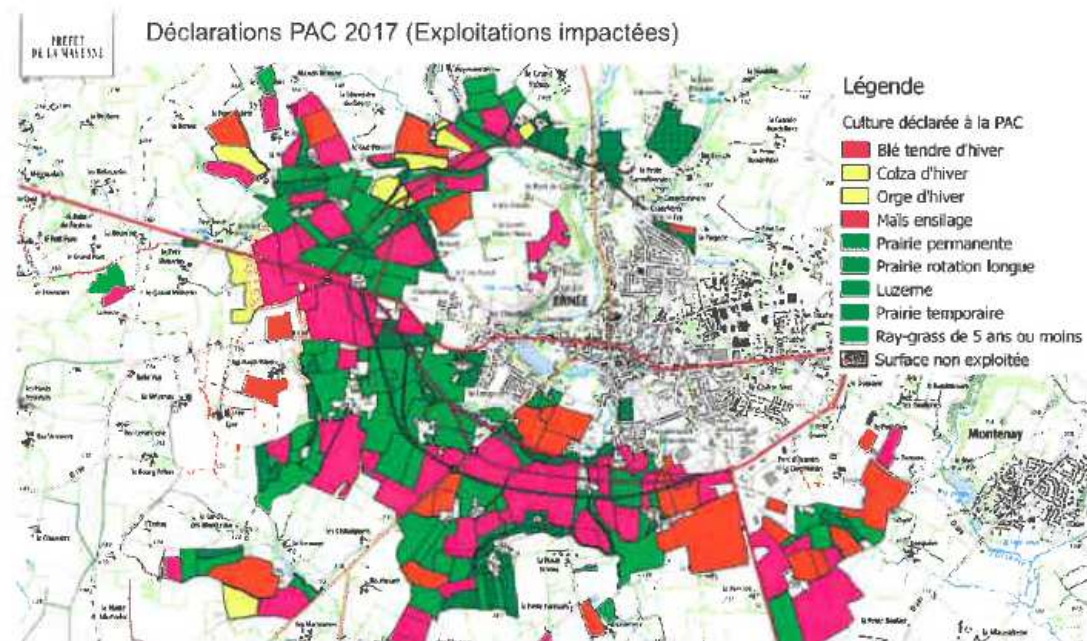
Service Économie Agricole Durable

Ce projet de contournement traverse une zone agricole où l'élevage est prépondérant et engendre une consommation de l'espace agricole importante. Le choix de la variante devra impacter le moins possible l'agriculture et intégrer les contraintes qui y sont liées, notamment, éviter d'allonger les parcours des animaux, préserver les prairies permanentes près des sites d'exploitation. Il est prévu pour chacune des variantes des boviducs pour assurer le passage des bêtes par contre ces ouvrages ne permettront pas le passage des engins agricoles.

Les variantes 2A et 2B sont les plus impactantes pour l'activité agricole car elles ont un effet de coupure plus importante des exploitations avec un risque d'enclavement des parcelles. De plus en

s'éloignant du centre, les variantes proposées pourraient entraîner une urbanisation à l'intérieur du périmètre et donc une consommation d'espaces agricoles plus importante.
D'autre part, même si le projet impacte peu les prairies permanentes, il conviendra d'assurer une vigilance particulière sur leurs préservations.

En conclusion Toutes les variantes proposées impactent l'activité agricole. Néanmoins les variantes nord et sud (IA, IB et 1C) plus proches de l'agglomération seraient préférables.



CONCLUSION GENERALE

L'analyse comparative montre que les variantes sud semblent répondre le mieux aux objectifs et enjeux identifiés sur le territoire.

Toutefois, le bilan comparatif fait apparaître des éléments favorables aux variantes 1A, 1C et 2A et 2B

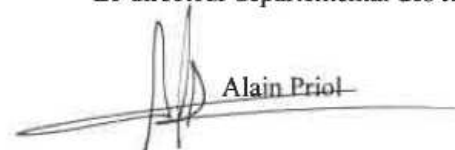
La variante 1A est la seule compatible avec le PLU d'Ernée mais impacte fortement les milieux naturels

Les variantes 2 (et en particulier 2A) sont les plus intéressantes sur un plan strictement environnemental, mais elles impactent plus les exploitations agricoles. Enfin étant plus éloignées de l'agglomération, elles risquent à terme une consommation d'espaces agricoles plus importante.

En vertu de ces éléments, les variantes 1 peuvent apparaître comme les plus pertinentes et en particulier la variante 1C qui demeure la moins impactante pour les milieux naturels et l'activité agricole.

Quoi qu'il en soit, la réalisation de cette infrastructure aura une incidence sur les espaces agricoles, sur le milieu naturel et sur l'activité économique. Les études d'approfondissement, basées sur la variante retenue devront permettre de quantifier, de réduire et de compenser ces impacts.

Le directeur départemental des territoires


Alain Priol



Monténay, le 12 octobre 2017

Monsieur le Maire

à

Réf.: JC / IDT – 2017 / 409

Objet : Aménagement de la RN 12
Dossier de concertation

PREFECTURE de la région des Pays de la Loire
Direction régionale de l'environnement, de
l'aménagement et du logement des Pays de la
Loire – DREAL
Service Intermodalité Aménagement Logement
5 Rue Françoise Giroud
CS 16326
44200 NANTES

BORDEREAU D'ENVOI

Madame, Monsieur,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint un exemplaire de la délibération du Conseil Municipal de la commune de MONTENAY, prise dans sa séance du 03 octobre courant, pour l'affaire citée en objet.

Je vous en souhaite bonne réception.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.



Le Maire,
M. Jérôme CHARDRON



↳ Pièce jointe : délibération n° 2017/142 du Conseil Municipal du 03/10/2017

MAIRIE de Monténay – 1 Rue des Prés 53500 MONTENAY
Téléphone : 02 43 05 17 65
Messagerie : mairie@montenay.net Site internet : www.montenay.net

Jours et horaires d'ouverture de la Mairie et de l'Agence Postale Communale
Le lundi de 14h00 à 17h45 – du mardi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 15h00 à 17h47 – le samedi de 9h00 à 12h00
Fermeture des services administratifs le mercredi après-midi à compter du 20 avril 2016

12

Envoyé en préfecture le 09/10/2017
Reçu en préfecture le 09/10/2017
Affiché le 12/10/2017
ID : 053-215301557-20171003-DELIB_2017_142-DE

**EXTRAIT du REGISTRE des DELIBERATIONS
du Conseil Municipal de la commune de MONTENAY
- Séance du 03 octobre 2017 -**

L'an deux mil dix-sept, le trois octobre, à vingt heures et trente minutes, le Conseil Municipal, légalement convoqué, s'est réuni en séance ordinaire à la Mairie, sous la présidence de Monsieur Jérôme CHARDRON, Maire.

Date de la convocation : 26 septembre 2017

Affichage de la convocation : 28 septembre 2017

Affichage des délibérations : 12 octobre 2017

Étaient présents : M. Jérôme CHARDRON, Maire – M. Gervais HAMEAU, 1er adjoint - Mme Ghislaine LOUAISIL, 2^{ème} adjoint – M. François BRETIN, 3^{ème} adjoint - Mme Corinne LEPODIER, 4^{ème} adjoint – Mme Maryvonne VOISIN – Mme Laurence DUTOYA - M. Olivier ALLAIN – Mme Monique PAINCHAUD – M. Paul CHESNEL – M. Jean-Michel BLANCHARD.

Était absent(s) excusé(s) et représenté(s) :

→ M. Christophe LEFEBVRE donne procuration à M. Jérôme CHARDRON

→ M. Laurent PELE donne procuration à M. François BRETIN

→ Mme Sonia GENEST donne procuration à M. Gervais HAMEAU

Était absent et excusé : Mme Frédérique DESMOTS.

Le quorum étant atteint, le Conseil Municipal peut délibérer.
Un scrutin a eu lieu, Mme Laurence DUTOYA a été désignée secrétaire de séance.

Nombre de conseillers en exercice : 15 - Nombre de présents : 11 - Nombre de votants : 14

N°	OBJET DE LA DELIBERATION
2017 / 142	Aménagement de la RN 12 : dossier de concertation

L'Etat, représenté par la DREAL Pays de la Loire, assure la maîtrise d'ouvrage du projet de déviation de la RN12 à Ernée. Ce projet s'inscrit dans le cadre de l'aménagement de la RN12 entre Alençon et Fougères. Cette section de 110 km, située sur les départements d'Ille-et-Vilaine, de la Mayenne et de l'Orne, a fait l'objet en 2010-2012 d'études d'opportunité sur l'ensemble de l'itinéraire menées sous le pilotage du Préfet de la région Pays de la Loire. Suite à ces études et une concertation du public et des acteurs locaux en 2013, l'Etat a retenu comme parti d'aménagement la requalification environnementale de la RN12, des aménagements sur place et parmi les priorités, la déviation d'Ernée.

Le projet de déviation de la RN12 à Ernée a pour objectifs principaux de répondre aux enjeux de sécurité et de cadre de vie dans la traversée d'Ernée, très affectée par l'important trafic, et d'améliorer les échanges au droit d'Ernée, en lien avec l'utilisation de la RN12. La déviation d'Ernée permettra par ailleurs d'accompagner le développement économique et urbain de l'agglomération par la création d'un axe modernisé, plus lisible et plus rapide.

Après une première phase de diagnostic du territoire, plusieurs variantes de tracé de la déviation ont été étudiées puis comparées. Afin de présenter, de partager et d'échanger avec le public et les acteurs locaux sur le diagnostic, les variantes étudiées et leurs impacts, la DREAL organise une concertation publique sur le projet du lundi 11 septembre au dimanche 15 octobre 2017. Une réunion publique a eu lieu le 28 septembre 2017 à 19h30 à la salle Constant Martin à Ernée.

Les enseignements de la concertation publique permettront d'éclairer l'Etat sur le choix d'un tracé qui sera, par la suite, proposé à l'enquête publique.

Le Conseil Municipal peut faire part de ses observations sur les études réalisées. A cet effet, est jointe en annexe (via le cartable numérique), une synthèse du dossier de concertation. Le dossier complet est consultable en mairie.

Le Conseil Municipal est invité à faire part de ses éventuelles remarques sur le dossier de concertation.

13

Envoyé en préfecture le 09/10/2017
Reçu en préfecture le 09/10/2017
Affiché le 12/10/2017
ID : 053-215301557-20171003-DELIB_2017_142-D

Après avoir étudié le dossier de concertation transmis et après en avoir délibéré, le Conseil Municipal, à l'unanimité,

- ☞ **DECIDE** d'apporter les observations suivantes :
 - Choisir la variante qui permettra une préservation du monde agricole : surveiller l'emprise sur les terres agricoles ;
 - Interrogation sur la nécessité d'une création de créneau de dépassement à 2x2 voies, sur 1 km environ, sachant que les véhicules agricoles ne sont pas autorisés à circuler sur cette portion de section ;
 - Traitement de l'accès du contournement par la route de Saint Pierre des Landes (RD 138) ;
- ☞ **AUTORISE** le Maire à signer toute pièce relative aux présentes décisions ;
- ☞ **CHARGE** Monsieur le Maire d'informer les parties concernées de la présente décision.

Pour extrait conforme,

Le Maire,
M. Jérôme CHARDRON



Transmission de la délibération au contrôle de légalité le 08 octobre 2017



DIRECTION DES INFRASTRUCTURES
DIRECTION DES GRANDS PROJETS

Dossier suivi par :
Denis CHARON
Directeur des grands projets
N/réf. : DC/CD

T:\DGP\SERIE\études\Contournement
sud ERNÉE\Correspondances\2017 10 16
courrier DREAL débat public.docx

Reçu le

30 OCT. 2017

DREAL PAYS DE LA LOIRE

SIAL

Madame Annick BONNEVILLE
Directrice régionale de l'environnement, de
l'aménagement et du logement des Pays de la Loire
5 RUE FRANCOISE GIROUD
CS 16326
44263 NANTES CEDEX 2

LAVAL, le 20 octobre 2017

Madame la Directrice,

La concertation publique pour le contournement d'Ernée par la RN 12 s'est déroulée du 11 septembre au 15 octobre dernier sous l'égide de Madame Isabelle JARRY, garante du débat public.

En qualité de Président du Conseil départemental, je me réjouis que l'État ait retenu en priorité cette opération visant à soustraire le trafic de la route nationale au cœur de l'agglomération d'Ernée, attendue par la population et les élus locaux depuis des décennies.

Les études des différentes variantes réalisées par la DREAL exposent l'ensemble des thématiques abordées ainsi que toutes les contraintes inhérentes à une nouvelle infrastructure routière.

En tant que maître d'ouvrage du contournement Nord d'Ernée en cours de travaux, et dont la mise en service est prévue en 2019, je connais les difficultés pour mener à terme ce type de projet.

Parmi les familles de variantes étudiées, le Département est favorable aux fuseaux Sud qui permettront une continuité rapide et fluide de l'axe Laval (A81)/Ernée/Fougères (A84) en se raccordant sur l'actuelle RD 31. Ce choix est en totale cohérence avec la volonté de finaliser la mise en 2x2 voies de l'itinéraire Laval/Ernée sur la section Chailland/Ernée dans les prochaines années.

Quant aux différentes variantes au sein des fuseaux Sud, je laisse le soin aux acteurs locaux et au maître d'ouvrage de choisir la variante à l'issue de la concertation publique en cours. J'ai bien noté qu'un point d'échange sera réalisé au droit de la RD 29 (route de Juvigné) et que des dénivellations permettront la continuité des RD 514 (route de Saint-Hilaire-du-Maine) et 158 (route de Saint-Pierre-des-Landes). Concernant la RD 158, le Département n'est pas opposé à un raccordement sur le nouveau giratoire, à l'Ouest de la RN 12, de façon à économiser un ouvrage d'art de franchissement du contournement dans les variantes 1B et 2A.

Par ailleurs, j'ai pris bonne note que les sections de routes départementales qui intégreraient la variante retenue seraient classées, à terme, dans le domaine public routier national. À contrario, l'actuelle RN 12 qui traverse l'agglomération d'Ouest en Est, sera déclassée et devra être incorporée au domaine public routier communal afin que la collectivité puisse gérer, instruire et aménager ce domaine en cœur de ville en toute liberté et complète autonomie.

Pour conclure, je souhaite que les études puissent rapidement aboutir afin d'obtenir une déclaration d'utilité publique dans les meilleurs délais et un démarrage des travaux sur le prochain Contrat de plan.

Je vous prie de croire, Madame la Directrice, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président,

Olivier RICHEFOU

Hôtel du Département
39 rue Mazagran
CS 21429
53014 LAVAL CEDEX

☎ 02 43 66 52 03
✉ infrastructures@lamayenne.fr
www.lamayenne.fr

Copie pour information à :

- M. Yannick FAVENNEC, Député de la Mayenne
- M. Xavier DUBOURG, Vice-président du Conseil départemental, Président de la Commission routes, très haut débit, habitat
- M. Gérard BRODIN, Conseiller départemental, Vice-président de la Commission routes, très haut débit, habitat, en charge des routes
- Mme Jacqueline ARCANGER, Conseillère départementale et Maire d'Ernée
- M. Claude TARLEVÉ, Conseiller départemental du canton d'Ernée
- M. Albert LEBLANC, Président de la Communauté de communes de l'Ernée



RN12

DREAL PAYS DE LA LOIRE

Pour en savoir plus : www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr

Rubrique : Infrastructures de transport et aménagement

Pour contacter la DREAL par mail : rn12-deviation-ernee.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr