



**PRÉFÈTE
DE LA MAYENNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction départementale des territoires
Service eau et biodiversité

Affaire suivie par : Sophie Saillard

Laval, le **27 JAN. 2026**

La préfète

à

Mme la directrice de la DREAL Pays de la Loire
5 rue Françoise Giroud
CS 16 326
44 263 NANTES cedex

Objet : Notification de la synthèse de la PPVE relative à votre demande d'autorisation environnementale des travaux de déviation sud de la RN 12 à Ernée

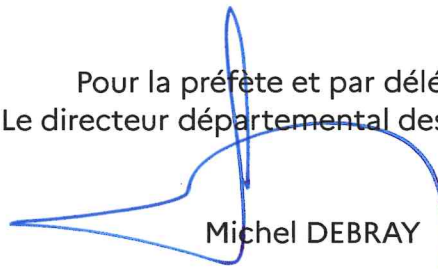
Annexe : Synthèse de la PPVE relative au projet de déviation de la RN 12 en objet

Dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale relative au projet de déviation de la RN 12 sur la commune d'Ernée, la phase de participation du public par voie électronique (PPVE), ouverte le 3 décembre 2025, s'est clôturée le 5 janvier 2026, conformément à l'arrêté préfectoral n°53DCBPEF-2025-168 du 5 novembre 2025.

Je vous prie de trouver ci-joint la synthèse de cette PPVE. Elle fera l'objet d'une publication par voie électronique par mes services, accompagnée, dans un document séparé, des motifs de la décision, au plus tard à la date de publication de la décision et pendant une durée minimale de trois mois, conformément aux dispositions du III de l'article L. 123-19 et du II de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement.

Conformément à l'article R. 181-41 du code de l'environnement, je statuerai sur votre demande d'autorisation environnementale dans les deux mois à compter du jour d'envoi de cette synthèse.

Pour la préfète et par délégation,
Le directeur départemental des territoires,



Michel DEBRAY

Copie à : bureau des procédures environnementales et foncières de la préfecture de la Mayenne



Laval, le 22 janvier 2026

Synthèse de la participation du public par voie électronique

Demande d'autorisation environnementale dans le cadre du projet de déviation sud de la RN12 au droit de la commune d'Ernée

I. Présentation et déroulement de la participation du public par voie électronique (PPVE)

a. Présentation de la procédure de PPVE

La participation du public par voie électronique (PPVE) est un dispositif de participation du public aux décisions susceptibles d'affecter l'environnement, qui intervient durant le processus d'évaluation environnementale et précède la décision finale d'approuver ou non un plan ou programme ou d'autoriser ou non un projet.

La présente PPVE concernait la demande d'autorisation environnementale, déposée le 10 décembre 2024 et complétée jusqu'au 21 juillet 2025 par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) des Pays de la Loire, dans le cadre du projet de déviation sud de la RN12 à Ernée.

Le projet de déviation sud de la RN 12 à Ernée, déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 30 juillet 2021, s'inscrit dans un parti d'aménagement de la RN12 entre Alençon et Fougères, villes distantes de 110km. Cette déviation a été identifiée dans les actions prioritaires à mettre en œuvre lors des études d'opportunité d'itinéraire.

Conformément au I de l'article L. 181-10 et au III de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, le projet est soumis à PPVE, dès lors qu'il a déjà fait l'objet d'une enquête publique en 2021 portant sur l'utilité publique du projet ainsi que sur le classement et le déclassement des voiries concernées sur la commune d'Ernée.

Cette PPVE a eu lieu du 3 décembre 2025 au 5 janvier 2026.

b. Déroulement de la procédure de PPVE

Publicité préalable à la PPVE

Conformément aux dispositions des articles L. 123-19 et R. 123-46-1 du code de l'Environnement et en application de l'arrêté préfectoral n° 53DCBPEF-2025-168 du 5 novembre 2025 prescrivant l'ouverture de la procédure de participation du public par voie électronique, un avis de participation du public par voie électronique a été :

- affiché en mairie d’Ernée, commune d’implantation du projet, pendant toute la durée de la procédure de participation du public par voie électronique ;
- affiché à la préfecture de la Mayenne, 46 rue Mazagran – 53000 Laval, pendant toute la durée de la procédure de participation du public par voie électronique ;
- affiché sur le lieu du projet par le pétitionnaire, pendant toute la durée de la procédure de participation du public par voie électronique ;
- publié dans les journaux locaux « Ouest France » et « Le Courrier de la Mayenne » le 13 novembre 2025 ;
- publié sur le site internet des services de l’État en Mayenne (www.mayenne.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public) pendant toute la durée de la procédure de participation du public par voie électronique ;
- publié sur le site internet dédié : <https://www.registre-dematerialise.fr/6619> pendant toute la durée de la procédure de participation du public par voie électronique.

L’adresse courriel électronique rattachée à la DREAL rn12-deviation-ernee.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr a été mise à disposition du public pendant toute la durée de la procédure de participation du public par voie électronique.

Composition du dossier

La composition du dossier de participation du public par voie électronique était la suivante :

- dossier complet de demande d’autorisation environnementale (note de présentation non technique, présentation du projet, plan général, étude d’impact, résumé non technique, étude d’incidence loi sur l’eau, dossier de dérogation au titre des espèces protégées, synthèse des mesures Eviter-Réduire-Compenser) ;
- avis de l’autorité environnementale du 10 octobre 2025 et mémoire en réponse du maître d’ouvrage datant du 31 octobre 2025 ;
- avis émis sur le projet lorsqu’ils ont été rendus de manière obligatoire préalablement à l’ouverture de la PPVE (avis du Conseil national de protection de la nature, avis du conseil municipal de la commune d’Ernée, avis de la Commission locale de l’eau du SAGE Mayenne, avis de l’architecte des bâtiments de France).

Dates d’ouverture et clôture

Le registre dématérialisé de PPVE était accessible du 3 décembre 2025 à 00h00 au 5 janvier 2026 à 23h59.

Le dossier était également consultable sur support papier à la préfecture de la Mayenne (46 rue Mazagran-53 000 Laval) sous réserve d’une demande de rendez-vous préalable à adresser à la préfecture.

II. Synthèse des observations recueillies

a) Synthèse des observations

- Nombre et nature des avis déposés

Lors de la phase de consultation, 15 contributions ont été déposées. Parmi elles, trois émanent d’associations, dont une représentative de cyclistes (Cyclocoop) au niveau local (2 contributions) et une représentative d’usagers des transports à l’échelle départementale et régionale (Association Régionale des Usagers des Transports), et douze ont été versées par des particuliers.

Ces avis n'apparaissent ni pleinement favorables, ni défavorables au projet. Ils ne remettent pas en cause le projet et son objectif de délester le centre d'Ernée du trafic de transit de véhicules et camions/poids lourds, mais formulent des réserves et des demandes d'améliorations.

- Observations générales

Les principales thématiques concernées portent sur les besoins en termes de mobilités douces (cheminements piétons/cyclables, sécurisation des déplacements) à travers 14 contributions. De manière liée, 5 avis formulent explicitement une attente en termes de requalification de la future ancienne RN12 dans la traversée du bourg d'Ernée. Une observation porte sur les alternatives à la voiture et la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Une contribution évoque les impacts du projet sur l'environnement et le cadre de vie des futurs riverains. Une observation se rattache au volet agricole du projet. Enfin, deux avis concernent d'autres points, rapportés dans la partie détaillée b) ci-après.

Les remarques insistent sur un déficit ressenti en matière de mobilité douce (où il est considéré « l'absence de piste cyclable et de passage piéton sur ce tronçon de la RN12 » et « l'absence de projets précis d'infrastructure cyclable inscrits dans le PLUi »), avec des manques à la fois en termes de linéaire cyclable, d'accessibilité aux différents quartiers le long de la rocade et de sécurité. L'association Cyclocoop propose de plus des aménagements cyclables et piétons sur les voiries déclassées à requalifier, à laquelle plusieurs avis se rallient.

b) Contenu détaillé des principales observations

- Articulations en modes doux de la RN12 avec les routes départementales :

L'articulation du tracé de la déviation avec celui des itinéraires cyclables ou pédestres a fait l'objet de plusieurs observations. L'association Cyclocoop salue le progrès apporté par le projet en termes de mobilités douces pour le territoire tout en suggérant des points d'amélioration. Parmi ceux-ci, la traversée de la déviation ressort comme un enjeu local important. L'association reconnaît une « *qualité exceptionnelle* » du projet concernant les abords du croisement avec la RD138 vers Saint-Pierre-des-Landes qui prévoit une piste cyclable, mais émet des regrets sur des points absents du projet :

- valorisation de la voie d'entretien servant de desserte du lieu-dit « La Grange » entre Ernée et la Pellerine ;
- aménagement du giratoire de la RD29 vers Juvigné/Vitré (avec une traversée piéton/cycles par ouverture de l'îlot central) ; il est considéré que son absence préfigure un « *joli loupé* » ;
- entre la RD514 (route de Saint-Hilaire du Maine) et la RD31 (route de Laval), aménagement d'une continuité douce entre ces deux routes départementales jugée indispensable via les ouvrages de franchissement de l'Ernée existant et les voies pédestres rétablies par le projet, dans un contexte de développement des zones d'activité du sud-est (Querminais et Brimonière) et d'extension du quartier d'habitation de la Longraie, et valorisation des voies/chemins existants au niveau de la zone de la Brimonière depuis la RD31 à l'instar de ce qui est prévu le long de la RD514 à partir du trottoir sous le viaduc ;
- traversée entre la culée Est du viaduc et les ronds-points d'entrée d'Ernée sur la RD31 qui soit reliée à la liaison pédestre longeant la déviation et permette de rejoindre aussi la zone Hainaud/SuperU ; une observation émanant d'un particulier fait également mention d'un linéaire de 200 m à aménager dans ce secteur de Vaurogue ;
- aménagement de l'entrée de ville d'Ernée sur la RD31, en particulier d'un trottoir entre les deux ronds-points d'entrée de ville ;
- entre la RD31 et la RD289 (route de Montenay), aménagement pour piétons/cyclistes afin de relier Montenay aux ZA des Querminais/Brimonière avec une jonction d'environ 270 m entre le chemin du Petit Ecorcé avec la rue Jean Cassegrain. Son absence obligerait à une double traversée de la RN12 pour les usagers piétons ou cyclistes ;
- intégration officielle d'un franchissement en dénivelé de la RN12 (ancienne RD31) au droit de la route de Montenay, dont la faisabilité est plus grande tant que le boulevard de la République ne supporte pas le trafic de la future déviation ;

- ouverture de l'îlot central sud du rond-point de Dorsten côté RD289 afin de protéger la traversée de la future RN12 en mode doux. Il est également suggéré l'ouverture de l'îlot ouest pour relier la rue Pierre et Marie Curie parallèle située au nord de l'actuelle route nationale.

Par ailleurs, une observation questionne l'accessibilité potentielle des boviducs pour les piétons et les cycles, notamment s'agissant de celui des Sémondières qui est situé sur le chemin pédestre.

➤ Aménagement en modes doux de la section de la RN12 qui sera déclassée dans Ernée :

L'association cycliste relève une concordance de sa demande avec l'avis de l'autorité environnementale rendu sur le projet en octobre 2025, en évoquant la demande d'une carte des aménagements prioritaires pour les mobilités douces et le besoin d'anticiper les aménagements de la section de la RN12 qui sera déclassée. Elle semble mettre en cause la sincérité du porteur de projet sur ses intentions de prendre pleinement en compte cet enjeu au regard des difficultés de se mailler à un réseau doux que l'association qualifie d'inexistant.

L'association dénonce une mise en œuvre non lisible du schéma directeur cyclable de la communauté de communes de l'Ernée, de même que celle de la voie verte Ernée-Montenay inscrite au PADD de 2004, et invoque des éléments de réponse peu tangibles du porteur de projet à l'autorité environnementale (AE) en mentionnant les « *déambulations d'EGIS* » et le diagnostic Mobhilis, sans toutefois expliciter son propos. Elle considère que la création d'une zone 30 n'est qu'un vœu pieu en l'absence de chicanes montées en entrée de ville et illustre par un document joint leur faisabilité, selon elle, à l'intersection de la route de Montenay. Pour conclure, elle déplore un manque d'anticipation dans ce que sera la future traversée du centre-ville d'Ernée et de l'objectif de maîtriser les flux et vitesses des véhicules motorisés sur cet axe, en ironisant sur le fait que l'actuel transit des poids-lourds sur cette route y limite de facto la vitesse, et en réclamant des « *aménagements tactiques* » pour un « *centre-ville apaisé* ».

➤ Sécurisation des déplacements pour les piétons et cyclistes :

Le volet sécurité des voies constitue un enjeu important des contributions déposées. La sécurisation du rond-point de Dorsten fait l'objet de plusieurs commentaires en écho à celui de l'association Cyclocoop ci-dessus. Les autres points de danger relevés concernent par exemple des chemins communaux d'Ernée, empruntés à vélo pour des déplacements domicile-école-travail dans le secteur du collège Saint-Joseph (avec une piste cyclable conçue en sens unique seulement, ce qui pose problème) et de la communauté de communes, comme étant parfois en mauvais état après des intempéries ce qui les rend difficilement praticables. Une demande est exprimée de renforcer la sécurité le long de la RD289 sur le trajet depuis Montenay jusqu'au Bricomarché d'Ernée, en particulier au niveau de son rond-point.

➤ Impacts environnementaux et autres impacts

L'avis d'une association régionale d'usagers des transports critique la solution de projet routier en raison des impacts engendrés sur le plan environnemental (nuisances et cadre de vie des habitants futurs riverains, milieu naturel, effets cumulés des multiples projets routiers sur les émissions de GES et le réchauffement climatique) et agricole, avec une augmentation du trafic attendue sur la liaison Laval-Fougères. L'avis pointe une absence de proposition pour pallier l'autosolisme même si le projet comporte une aire de covoiturage (certes non située à l'entrée d'Ernée) et des voies vertes, dont il fait néanmoins mention. Il relève également des impacts en termes de moindre dynamique des territoires induit par la périurbanisation. Il dénonce le choix privilégié d'aménagement routier au détriment d'autres modes de transports, notamment collectifs estimés moins onéreux pour l'utilisateur qui effectue des déplacements pendulaires. Il est considéré que les demandes faites en la matière lors de la concertation relative à l'aménagement Chailland-Ernée ne sont pas prises en compte. Elle réclame en particulier le retour d'un TER routier entre Fougères et Laval via Ernée et la Baconnière (via la RD31).

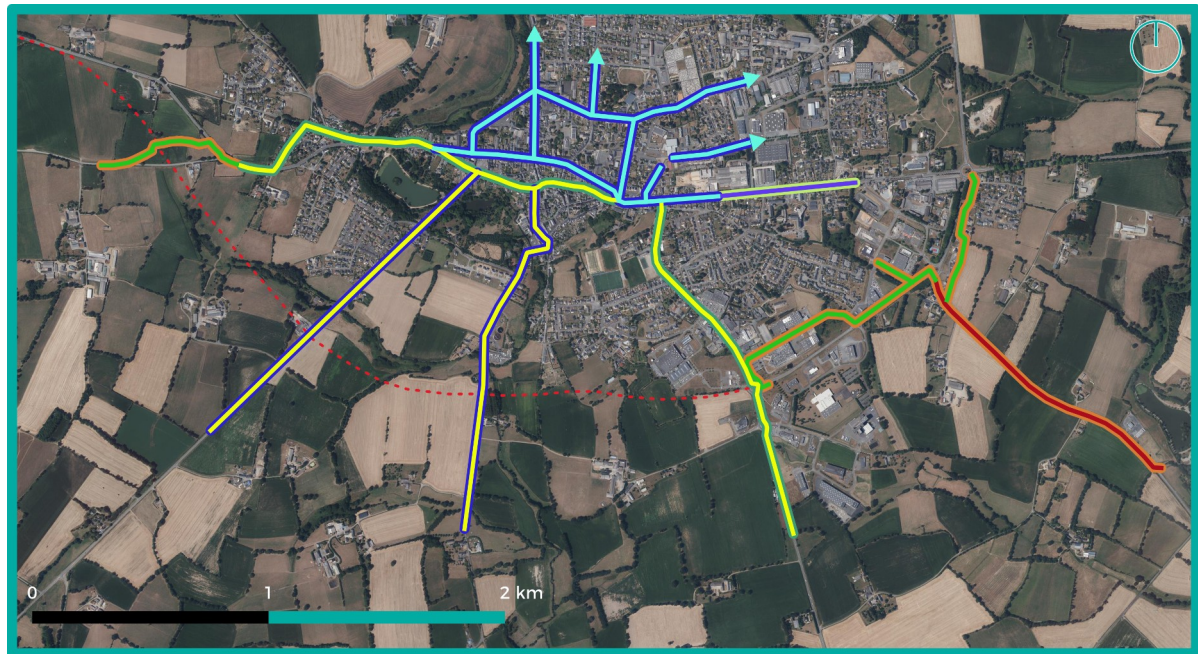
Le coût financier et le bénéfice réel de l'infrastructure sont également interrogés par comparaison avec ceux de la déviation en 2x2 voies réalisée au niveau de la Baconnière.

III. Réponses apportées par le maître d'ouvrage

- Mobilités douces : cheminements piéton / cyclable

Le projet prévoit la création d'aménagements cyclables permettant la traversée de la future déviation aux emplacements du giratoire de la RD138, de la RD31, de la RD289 ainsi que de la RN12 à l'ouest.

Par ailleurs, certains tronçons complémentaires aux aménagements précités seront réalisés par le maître d'ouvrage de la RN12, à savoir la DREAL Pays de la Loire. Ces aménagements sont présentés en vert sur la carte ci-dessous.



Aménagements cyclables

Aménagements cyclables (trait intérieur)	Priorité (trait extérieur)	--- Tracé
— Bande cyclable existante (Sud)	— Niveau 1 priorité court terme	
— Maîtrise d'ouvrage CD53	— Niveau 2 priorité moyen terme	
— Maîtrise d'ouvrage DREAL	— Niveau 3 priorité long terme	
— Maîtrise d'ouvrage CC de l'Ernée	— Existante	
— Maîtrise d'ouvrage commune		

DREAL Déviation Ernée RN12

Cela comprend :

- 4 traversées giratoires
- 1 500 m de pistes cyclables
- Des stationnements vélos sont prévus, comprenant un abri à vélos avec arceaux ainsi que des box sécurisés par cadenas, à l'emplacement du futur parking de covoiturage, à proximité de la station-service du Super U.

À la suite de l'étude des aménagements cyclables menée en amont de la déclaration d'utilité publique et des échanges avec les collectivités concernées, il n'a pas été jugé nécessaire, à ce stade, de créer un aménagement cyclable au droit de la RD29. En revanche, une emprise foncière est conservée afin de permettre la réalisation d'un aménagement ultérieur.

Ensuite, un projet de création de franchissement dénivelé au droit du cheminement cyclables Ernée-Montenay est en cours de réflexion et pourrait permettre un passage sécurisé de la future RN12. La liaison Ernée-Montenay est en projet, le Conseil départemental de la Mayenne est maître d'ouvrage de cet aménagement.

Le rétablissement des chemins pédestres a été présenté aux associations concernées, notamment à l'association de randonnée d'Ernée, en présence de la commune, du Conseil départemental et de la DREAL. À l'issue de cette présentation, il a été convenu de rétablir les chemins pédestres dans le cadre du projet. Cette opération comprend la création de 1 200 m de chemins pédestres sur une largeur de 2m.

- Alternatives à la voiture et transports collectifs

L'autorité organisatrice des transports, la Région Pays de la Loire, a été consultée afin d'échanger sur ses perspectives de développement des transports collectifs en Mayenne et autour d'Ernée. Cet échange a mis en évidence qu'aucune augmentation de fréquence, ni création de nouvelles lignes de transports collectifs n'est prévue à court ou moyen terme, et qu'il n'est pas nécessaire de réaliser des aménagements dédiés aux transports collectifs dans le cadre du projet, hormis la création d'un parking de covoiturage comprenant des stationnements et équipements pour les cycles.

Il est donc prévu, dans le cadre du projet, de créer un parking de covoiturage de 30 places intégrant un abri à vélos et des box sécurisés.

- Réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)

Concernant les mesures de réduction des émissions de GES, dès la phase d'étude, le maître d'ouvrage a choisi des options de conception qui ont permis de limiter l'artificialisation des sols de 4,6 hectares, entraînant ainsi une réduction des émissions de GES d'environ 800 tonnes équivalent CO₂ (tCO₂eq). Par ailleurs, les mesures compensatoires environnementales mises en place dans le cadre du projet permettront la création de puits de carbone totalisant une séquestration de 3 280 tCO₂eq.

Le maître d'ouvrage s'est aussi adjoint les services d'un bureau d'étude spécialisé pour réduire et suivre le bilan des émissions de GES des études jusqu'à la réalisation finale. Ainsi, au-delà des gains réalisés en phase d'étude, des mesures spécifiques en phase travaux sont attendues par l'ouverture à variantes dans les appels d'offres. Elles devraient permettre une réduction supplémentaire de 1 500 tCO₂eq. Ces optimisations concernent notamment :

- l'usage de matériaux à plus faible empreinte carbone (enrobés recyclés, abaissement de température, béton bas carbone),
- l'optimisation des procédés de construction et de logistique chantier,
- la limitation des déplacements et l'utilisation de véhicules à faibles émissions.

Grâce à l'ensemble de ces actions, l'objectif fixé par la DREAL Pays de la Loire est d'atteindre un bilan carbone final inférieur à 8 000 tCO₂eq, soit une réduction de plus de 5 000 tCO₂eq par rapport à l'estimation initiale du projet. Cette démarche exemplaire s'inscrit pleinement dans les objectifs nationaux de réduction des émissions de GES et de lutte contre l'artificialisation des sols, démontrant qu'il est possible de concilier aménagement du territoire et préservation de l'environnement.

IV. Prise en compte des observations et propositions émises lors de la participation du public

➤ Articulations en modes doux de la RN12 avec les routes départementales :

En termes de mobilités actives, le projet comprend, outre les traversées de la future déviation au niveau de 3 giratoires, la réalisation de plusieurs portions cyclables aux abords de l'infrastructure projetée, notamment un itinéraire le long de la RD31 entre la route de Laval et celle de Montenay ainsi qu'un linéaire entre la RD289 et la RN12-Est.

Concernant les demandes complémentaires formulées en termes de linéaire le long de la future déviation, les services de l'État considèrent que dans le cadre de la DUP, les éléments d'analyse fournis par la pièce L relative au besoin et à la faisabilité d'un aménagement cyclable, jointe au dossier d'enquête publique, avaient permis d'objectiver les besoins avérés ou non en la matière, en s'appuyant notamment sur une estimation de la part future potentielle des vélos sur les différentes voiries aux abords d'Ernée. Pour mémoire, ses conclusions attestaient d'une absence de nécessité identifiée pour la traversée du giratoire de la RD 29, cette route ne rejoignant aucune commune à proximité. Une continuité douce le long de la future rocade RN12 entre la RD514 et la RD31 n'était pas non plus apparue comme un besoin particulier. Les demandes déposées ne présentent donc pas un caractère suffisamment étayé à l'heure actuelle pour faire modifier le projet. Il apparaît plus opportun à ce stade d'examiner les solutions alternatives de déplacement mobilisant les voies de circulations existantes (par exemple, le chemin de randonnée faisant la jonction avec la rue de la Brimonnière au sud du projet de déviation entre la RD514 et la RD31).

Au demeurant, les demandes exprimées en termes de création d'aménagements piétons/cycles relèvent principalement de politiques de mobilité et d'aménagement du territoire distincts du projet de déviation et sont ainsi en grande partie du ressort des compétences de la communauté de communes (routes départementales en entrée d'Ernée), du conseil départemental (route de

Montenay) et de la commune (centre-ville). Elles dépassent ainsi le périmètre du seul projet de déviation.

Les autres points mentionnés échappent dans l'ensemble également à la stricte compétence du porteur de projet (notamment liaison pédestre depuis la culée Est du viaduc longeant la future déviation jusqu'au Super U, franchissement en dénivelé au droit de la route de Montenay, liaison Ernée-Montenay et aménagement d'un trottoir entre les deux ronds-points d'entrée d'Ernée depuis Montenay). Ils font pour la plupart l'objet de réflexions et d'études (techniques et financières) par les collectivités concernées. Ils ne peuvent par conséquent être intégrés à ce stade dans le projet, même s'ils apparaissent souhaitables d'un point de vue environnemental et social.

Au vu de ces éléments, l'intégration d'une continuité cyclable et d'aménagements piétons supplémentaires dans le projet n'induit pas de modifications sur le projet d'arrêté d'autorisation environnementale unique (AEU) qui pourrait être pris, en considérant que les différents maîtres d'ouvrages conservent la faculté d'apporter des ajustements ultérieurs sur les itinéraires qu'ils gèrent.

➤ Aménagement en modes doux de la section de la RN12 qui sera déclassée dans Ernée :

Dans sa réponse faisant suite à la consultation de l'IGEDD, le maître d'ouvrage a indiqué que la requalification de la RN12 dans sa traversée du bourg est prévue par la municipalité d'Ernée avec un calendrier de réalisation fixé à l'horizon 2030. A cet égard, les observations émises sur ce point ne nécessitent pas de modification du projet d'arrêté d'autorisation environnementale.

➤ Sécurisation des déplacements pour les piétons et cyclistes :

La sécurisation des déplacements piétons et cycles figure comme un des objectifs principaux du projet de déviation. Le principal enjeu de sécurité ayant justifié la DUP est la sécurisation des déplacements dans le centre-ville. Les aménagements cyclables et piétons prévus dans le projet y contribueront également. Comme précédemment, les services de l'État considèrent que les autres demandes, relevant du périmètre des collectivités (commune, EPCI et CD53), ne justifient pas une modification du projet d'arrêté portant autorisation environnementale unique à ce stade.

➤ Impacts environnementaux et autres impacts

Le projet de déviation sud d'Ernée s'inscrit dans le parti d'aménagement de l'axe structurant reliant Alençon et Fougères et est à ce titre identifié par l'État comme action prioritaire à mettre en œuvre sur le territoire, motif ayant contribué à le reconnaître d'intérêt public.

S'agissant de la mise en place de transports collectifs type TER, relevant de la Région, autorité organisatrice des transports routiers, ce volet se situe clairement hors du périmètre d'intervention du maître d'ouvrage. Il convient également de considérer l'absence de besoin et de projet identifiés en la matière. Ainsi, aucune modification du projet de déviation ne peut donc être retenue à ce stade.

Par ailleurs, les services de l'État considèrent que l'intégration d'une aire de covoiturage à proximité des pôles générateurs de déplacements/trafic (principaux commerces dont magasin Super U, services publics et zones d'emploi) répond en partie à l'ambition et à l'objectif de développement de mobilités alternatives dans le territoire.

Enfin, les arguments reposant sur le coût financier des opérations ne sont pas suffisamment étayés, et la pertinence de la comparaison n'apparaît pas suffisamment évidente pour permettre une prise en compte de cette approche.

Les observations ou propositions de modification du projet de déviation sur les mobilités douces/actives/alternatives pour prendre en compte les émissions de GES ne peuvent ainsi être retenues.

V. Modalités de mise à disposition de la synthèse de la PPVE

Conformément aux dispositions du III de l'article L. 123-19 et du II de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement, le présent document de synthèse des observations formulées lors de la PPVE et un document séparé exposant les motifs de la décision de la préfète de la Mayenne sont publiés, pendant une durée de 3 mois, par voie électronique sur les sites internet de la Préfecture et de la mairie d'Ernée.

VI. Conclusion

Pour rappel, le projet de déviation, dont l'utilité publique a été actée par arrêté de DUP, permet de répondre principalement aux enjeux majeurs identifiés :

- soulager le bourg d'Ernée du trafic de transit et limiter les nuisances associées en zone urbanisée (bruit, qualité de l'air et santé),
- améliorer la sécurité routière dans la traversée d'Ernée, notamment par report du trafic de poids lourds.

Au vu des avis reçus lors de la consultation du public et des réponses apportées, notamment par le maître d'ouvrage, la procédure d'autorisation environnementale se poursuit sans observation ou modification retenue.