
De: CycloCoop
Envoyé: mercredi 13 novembre 2024 22:20
À: 30_PLUI
Objet: Re: Contribution initiale de Cyclocoop à l'enquête publique PLUi de la ComCom d'Ernée (2024)
Pièces jointes: 2024-Avis-Cyclocoop-PLU.pdf

A l'attention de Mr Daniel BUSSON, commissaire enquêteur,

Suite à nos précédents échanges, nous vous prions de trouver ci-joint nos remarques dans le document de 10 pages attaché à ce courriel.

Sauf contre-temps, un de nos membres passera demain jeudi 14 en après-midi lors de votre dernière permanence dans le cadre de cette enquête.

En vous remerciant de votre support,

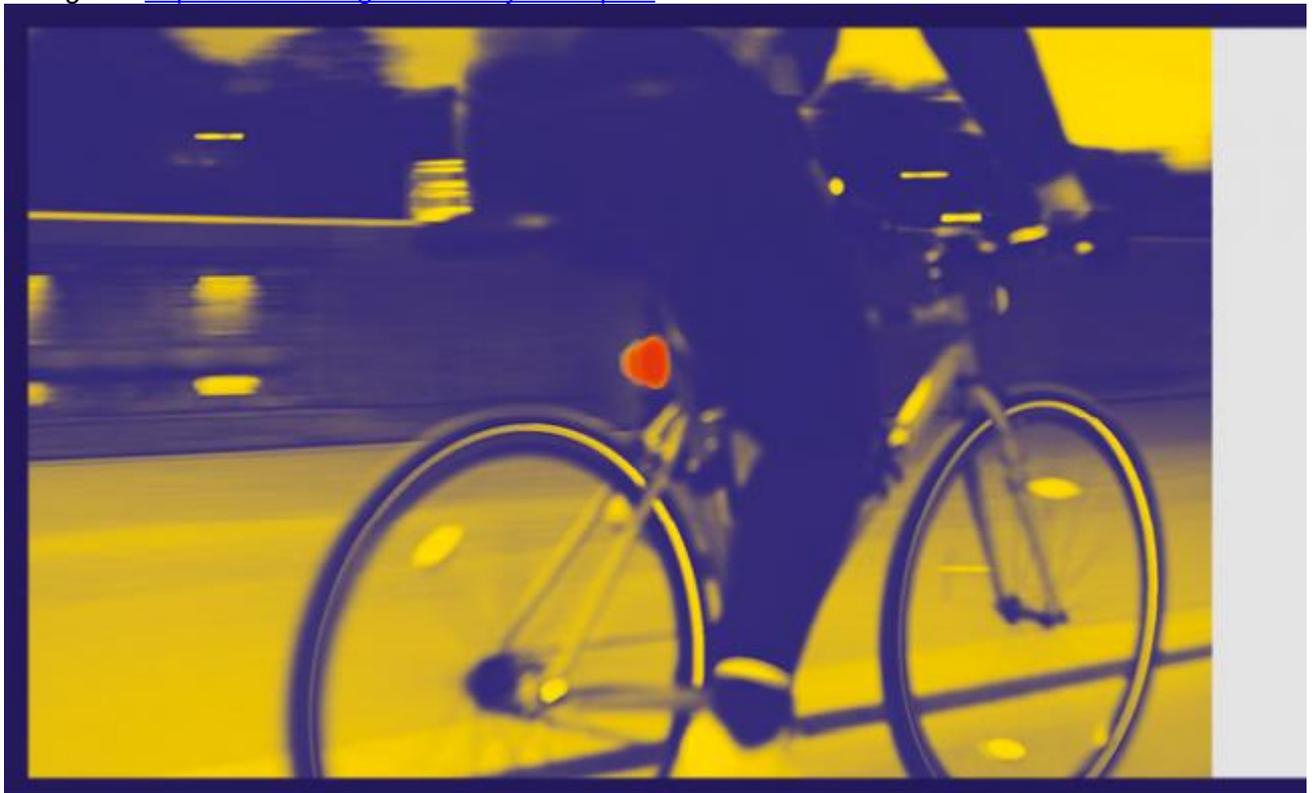
Cordialement,

Xavier Horion
06 64 15 15 17

Pour adhérer et soutenir: <https://www.helloasso.com/associations/cyclocoop/adhesions/cyclocoop-section-ernee-53>

Notre présence sur les réseaux sociaux:

1. Facebook: [page Cyclocoop](#)
2. Instagram: <https://www.instagram.com/cyclocoop53/>



A l'attention de Mr Daniel BUSSON, commissaire enquêteur,

Nous vous remercions pour votre accueil le lundi 14 octobre au siège de la ComCom. Nous vous avons déposé la contribution écrite ci-dessous. Auriez-vous l'obligeance de la faire publié sur le site de l'enquête publique au même titre que celle déposé par un habitant de Montenay.

Affiliée à la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette), l'association Cyclocoop a été créé courant 2023, notamment à la suite du baromètre des villes cyclables. Cette enquête publique à échelle nationale avait été organisée pour sa 3ème édition à l'automne 2021. La ville d'Ernée, ayant recueilli plus de 50 avis, au pu bénéficier d'un diagnostic gratuit et indépendant ; diagnostic encore disponible à cette adresse web :<https://barometre.parlons-velo.fr/>

Quelques mois avant cette enquête, début 2021, un schéma des déplacements en mode doux avaient été ébauché à l'échelle de la communauté de commune ce qui a aboutit à un plan directeur adopté en janvier 2023. Quelques années avant cela, dans le cadre du dossier d'enquête publique pour le contournement sud d'Ernée par la RN12, la cabinet Arcadis avait été mandaté par la DREAL pour remplir une obligation légale : estimer les besoins d'aménagement pour les mobilités douces

Dans le cadre de l'enquête publique sur ce PLUi, les membres de Cyclocoop émettront des remarques détaillées sur les sujets suivants :a

- présence ou non d'emplacement réservé pour permettre des aménagements pour les modes de mobilités piéton / vélo / EPDM. Il ne s'agit pas, 18 mois après l'adoption du plan en janvier 2023, que tous les points soient identifiés, mais a minima les principaux ou ceux pour des projets déjà lancé (cheminement le long de la RD31 entre le rond-point nouvellement nommé et le rond-point sans nom, voie douce Montenay – entrée d'Ernée par exemple)
- présence ou non d'emplacement réservé pour améliorer à terme par des by-pass certains ronds points le long de la RN12 et ainsi réduire l'énerverment des usagers motorisés.
- Impact ou non des modifications des marges de recul sur le potentiel de certains aménagements pour les modes de mobilités piéton / vélo / EPDM
- application des normes de stationnement vélo, notamment dans les zones de logements collectifs ou dans les zones d'activités.

Pour préparer les meilleures contributions publiques possibles, l'association organise le mardi 5 novembre une réunion en distanciel, à 20h, via google-meet : meet.google.com/vqz-ysfj-ohu

Xavier Horion
06 64 15 15 17
Pour adhérer et
soutenir: <https://www.helloasso.com/associations/cyclocoop/adhesions/cyclocoop-section-ernee-53>

Notre présence sur les réseaux sociaux:

1. Facebook: [page Cyclocoop](#)
2. Instagram: <https://www.instagram.com/cyclocoop53/>

3. X (ex-Twitter): <https://twitter.com/cyclocoop53>

CycloCoop
Association pour le vélo au quotidien
Ernée et Nord-Ouest mayennais

Contact :
cyclocoop@proton.me
06 64 15 15 17

Réseaux sociaux :
Instagram @Cyclocoop53
Facebook @Cyclocoop53



Contribution à l'enquête publique organisée par la Communauté de Communes de l'Ernée pour la révision du PLUi

Introduction

Contrairement à une idée reçue, la demande d'une certaine frange de la population pour des déplacements à vélo ne date pas de 2020 et des déconfinements successifs. L'existence d'enquête cyclables depuis 2017 en est une preuve. Dès les résultats de 2017, dans quelques communes de la taille d'Ernée, « l'envie de vélo » transpire depuis longtemps. Sur un plan légal, le législateur a prévu avant les plans vélos de 2019 des possibilités d'anticiper les modes de déplacements futurs. A titre d'illustration, en 2019, le cabinet Arcadis a établi l'un des documents de l'enquête publique relative au contournement sud de la RN12 sur Montenay, Ernée et St-Pierre-des-Landes. Dès 2019, le cabinet déplorait l'ébauche de tout plan cyclable dans le SCOT (document applicable à l'époque).

Certes, depuis 2021, un schéma des déplacements cyclables a été ébauché et un Plan de Mobilité Simplifié (PMS) adopté en janvier 2023. Mais, à ce jour, il y a peu de traces dans les documents d'urbanisme d'un début de mise en œuvre, voire, pire, de protection de quelques lieux stratégiques en terme d'aménagement. Il semble donc que l'on soit en 2024 dans la même situation que celle constatée en 2019 par le cabinet Arcadis, ci-dessous un extrait de la page 5 de son rapport :

2.1.1.2 Plan d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté de Communes de l'Ernée

Le Conseil Communautaire a approuvé le projet de PLUi pour la communauté de Communes de l'Ernée à la date du 25 novembre 2019.

A la lecture des cartes, on ne remarque pas d'emplacements prévus pour l'aménagement de nouvelles infrastructures cyclables.

Lors de l'entretien réalisé conjointement avec les services de la commune et de l'intercommunalité, il a été mentionné quelques Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) prévoyant la réalisation d'aménagements cyclables (de manière cohérente avec ce qu'il est prévu dans le SCOT). Cependant, cela ne se traduit pas forcément sous la forme de plans précis mais davantage en termes d'orientations.

Quelques éléments explicatifs

L'association Cyclocoop revendique une approche pragmatique et raisonnable des différents aménagements, que soit pour trajets en véhicule personnel, des déplacements professionnels (camion, camionnette, vélo-cargo, engin agricole) ou des déplacements du quotidien (domicile-travail, maison-école, courses et achat) en vélo. Notre association n'adresse pas particulièrement les thématiques sportives et loisirs des déplacements à bicyclette.

Dans cette contribution il sera notamment fait référence à la vidéo publiée sur le site du Parisien au sujet d'une communauté de communes au nord de Nantes ainsi qu'à un aménagement entre St-Georges-Buttavent et Parigné-sur-Braye.

Sans vouloir comparer la ComCom de l'Ernée avec celle d'Erdre & Greves au Nord de Nantes, on peut retenir la collaboration entre les différents acteurs (collectivités, entreprises, agriculteurs, usagers, ...) pour des usages partagés des différentes voiries. On trouve dans cette vidéo un agriculteur ravi de partager un chemin avec des cyclistes, une mère de famille rejoindre son poste d'institutrice en sachant sa famille en confiance... Et même les cyclistes sportifs et cyclo-touristes utilisent ces infrastructures utilisées par des « cyclistes du quotidien » ! Et il n'y a pas un besoin absolu de « percer une maison » sur son territoire pour avoir une approche cyclable...

Plus proche du Nord-Mayennais, on peut citer l'exemple de la continuité « mode doux » mise en place depuis 2018 (soit avant le COVID) entre St-Georges-Buttavent et Parigné-sur-Braye. Le lien vers un article est mis en référence. Moyennant un budget inférieur à 30k€, le ré-usage d'un linéaire conservé et l'achat d'une portion de foncier stratégique, cela a permis de relier deux bourgs distant de 3,5 kilomètres.

Saint-Georges-Buttavent. Une liaison douce vers Parigné créée

Un chemin de randonnée sur le parcours d'un ancien chemin gallo-romain puis montais entre Saint-Georges-Buttavent et Parigné-sur-Braye a été aménagé.

Cet exemple démontre l'importance de la maîtrise et du partage du foncier. Il illustre aussi une approche raisonnable que revendique Cyclocoop. Sur le territoire de la ComCom de l'Ernée, il y aura très peu de lieux où des pistes cyclables seront nécessaires : les fréquences attendues ne le justifient pas pour un usage exclusivement cyclable (Rappel : une piste cyclable est interdite aux piétons, cavaliers, ...). Sur la majorité du territoire de la ComCom, des voies vertes (partagée entre piéton et cycles) et des voiries partagées restreintes aux riverains sont des outils plus adaptés.

Commentaires sur des sujets soumis à enquête

Modification des limites de recul

Ces modifications portent sur des zones d'activités, hors agglomération, le long de la RD31 ou de la RN12. L'association Cyclocoop n'a pas d'avis favorable ou défavorable à ce sujet mais formule les commentaires suivants :

- on regrettera qu'aucune allusion ne soit faite au projet de passage en dénivelé de la RD31 par un cheminement au droit de l'échangeur du Tertre à Chailland. Ce passage est un point commun des 4 variantes en cours d'étude par le conseil départemental pour l'aménagement de la section Ernée-Chailland.
- Il serait judicieux de préciser s'il y a un projet de relier ce passage dénivelé avec la liaison douce en cours de création à Chailland (voir article de presse en référence). Et potentiellement utiliser l'outil des emplacements réservés comme outil foncier, avec les externalités associés (faire part de ses intentions, communiquer sur sa volonté de développer les modes doux, ...)
- Au niveau de la RN12, outre les commentaires développés dans le paragraphe ci-dessous (= prévoir le foncier pour des traversées en dénivelé des axes à fort trafic), on note l'existence de commerces (ex : restaurant) à proximité immédiate de l'axe de circulation sans qu'il ne soit pris de mesure foncière pour assurer à terme un accès sécurisé à ces commerces.

Nous suggérons donc, pour la sécurité des automobilistes devenant piéton en sortant de leur véhicule, de prévoir le foncier permettant de sécuriser les entrées/sorties le long de la RN12 au droit de cette zone d'activité.

A noter qu'en agglomération, la réduction des marges de recul se fait au détriment d'un bon usage de l'espace public (la voie voiture + le stationnement riverain + la voie vélo + le trottoir normalisé + les équipements de réseaux...); à nouveau, la réduction des marges de recule porte ici sur des zones hors-agglomération.

Modification n°1 (changement de destination)

En page 12 du document Modification1_Notice.pdf, il est mentionné un changement de destination.

Comme l'illustre la copie d'écran de Geovelo, il reste une portion de l'ancienne voie ferrée utilisable à vélo et à pied. Cette portion serait très utile pour différents parcours / usages entre le centre-ville d'Ernée / zone des Bizeuls depuis / vers terrain de moto-cross notamment.



 [Itinéraires](#) [Balades et voyages](#) [Offres Pro](#) [Notre mission](#) [Se connecter](#)

Itinéraire

Ernée, France ↕

Ernée, France +

Type de vélo

Vélo traditionnel

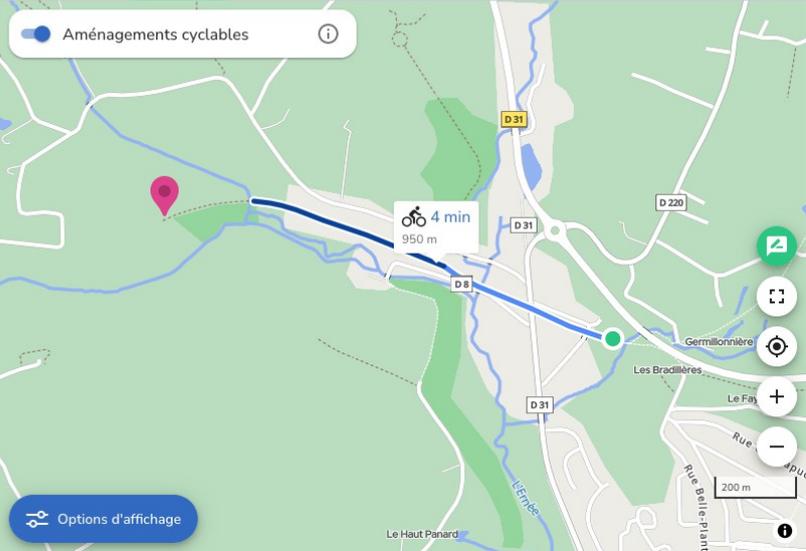
Vélo à assistance électrique ?

Type d'itinéraire

| Équilibré | Sécurisé | Direct |
|----------------|----------------|----------------|
| 4 min 950 m | 4 min 950 m | 4 min 950 m |

Durée Distance Dénivelé + Voies cyclables

Aménagements cyclables (i)



Options d'affichage

Demande : Il y aurait lieu de s'assurer que le cheminement soit conservé.

Ce que les bébés d'aujourd'hui pourraient regretter

Les bébés d'aujourd'hui (2024) seront les écoliers qui feront leur « SRAV » (Savoir Rouler à Vélo) vers l'âge de 10 -11 ans, en classe de CM1/CM2. Au travers de cette contribution, nous faisons le maximum raisonnable pour que leurs parents aient confiance à les laisser aller au collège pour leur rentrée en 6ème lors de l'année scolaire 2035-2036.

Liaison mode doux Ernée – Montenay

Alors que l'Etat finance ce projet à hauteur de 250 k€ dans le cadre du plan Etat-Région, il n'a été pour le moment aperçu aucune communication. Pire, et sauf erreur de notre part, il n'y a pas d'emplacement réservé pour sécuriser le foncier.

Cette liaison est mentionnée dans le PADD approuvé en décembre 2014 (voir illustration dans la conclusion).

Nous demandons la sécurisation foncière de ce projet.

Entrée d'Ernée depuis la RD31

On regrettera l'absence d'emplacements réservés le long de la « route de Laval » pour des aménagements « mode doux » mais aussi routiers.

Cela peut paraître paradoxal pour une association pro-vélo de réclamer des emplacements réservés pour des aménagements routiers : il s'agit sur ce point précis d'anticiper un engorgement des deux rond-points d'entrée d'Ernée en permettant à terme de faire des « by-pass » à niveau (pour éviter un rond-point en tournant à droite) ou des « by-pass » en dénivelé (pour éviter faire les $\frac{3}{4}$ d'un rond-point et le saturer avec du trafic de transit). Il n'y a qu'à observer ce que l'on voit au rond-point d'entrée de Laval à l'intersection de la RD900 et de la RD31

(<https://www.openstreetmap.org/way/4770398>) pour visualiser la situation. L'association

Cyclocoop a bien conscience du paradoxe de Braess

(https://fr.wikipedia.org/wiki/Paradoxe_de_Braess) qui indique que la création d'infrastructure routière appelle du trafic routier. Il s'agit dans notre demande d'anticiper des améliorations du rond-point de l'Ordre du Mérite afin d'éviter que les automobilistes ne s'énervent dans des bouchons d'entrée de ville et perdent de leur concentration vis-à-vis de public vulnérable (2-roues motorisés, cycliste, piéton).

Nous demandons :

- la sécurisation foncière de cet opportunité de désengorgement
- la réalisation *sans délai* d'aménagements *temporaires* partagés piéton / cycle dans cette zone.
- la sécurisation foncière permettant à terme de bons aménagements piétons / cycles. Il est à ce titre surprenant et déplorable que la suppression de l'ER dans cette zone à la fin de l'année 2023 n'aient pas été associée à une mesure de protection. Pour rappel, le département a renoncé à finir de mettre en 2x2 voies la portion entre les deux rond-points numérotés 4770417 et 689091038 sur OpenStreetMap. En conséquence, la ComCom a libéré la totalité de l'emprise au profit de la zone d'activité voisine. Il eut sans doute été possible de concilier les deux projets en conservant une bande de terrain pour un trottoir piéton et un aménagement cyclable. Une voie verte ou un trottoir partagé de deux mètres de large ne coûterait pas grand chose en surface pour l'aménageur et apaiserait grandement les usages.

Sécurisation du foncier pour connexion à Ernée entre des zones d'activité et des zones d'habitation

Au sud d'Ernée, les zones de la Brimonière, de la Querminais et de la Hainaud constituent des poles d'activité conséquent des communes d'Ernée et de Montenay ; c'est aussi le siège du CIAS,

organisme public qui s'adresse notamment à des personnes en difficulté d'accès à une mobilité motorisée. Au sud-ouest d'Ernée, les zones entre le périmètre urbain actuel et le futur contournement sont prévues pour être constructibles. Des quartiers d'habitation tels que la Longraie sont amenés à s'étendre ; le contournement rendra convivial les déplacements doux entre le quartier des Chaffeaux et celui de la Longraie. Par ailleurs, une continuité pédestre est prévue par la DREAL entre « le Super U et son parking » jusqu'à la culée Est du viaduc, au pied des actuels jardins familiaux. Il y a tout intérêt à assurer une continuité entre cette culée Est (en rive gauche de la rivière l'Ernée) et la rive droite (route de St-Hilaire du Maine). Ainsi comme cela a été échangé en mairie d'Ernée le mardi 3 septembre, il y aurait, via le chemin de la Guinefolle, une continuité à minima piétonne entre les secteurs d'habitation au sud-ouest et les zones d'activité au sud.

Demande : sécuriser une ou plusieurs options pour assurer un franchissement mode doux de la rivière l'Ernée

Nota : l'association Cyclocoop ré-itere ici sa prise de position émise en mai 2024 (enquête sur l'avenant au contrat de plan) et confirmée en septembre 2024 à la DREAL à savoir l'inutilité d'un doublement intégral du contournement de la RN12. En ré-itérant cette prise de position, cela nous permet à la fois de présenter une approche pragmatique des aménagements, mais à la fois d'insister sur la nécessité dès maintenant de prendre quelques décisions.

Illustration : page 17 du rapport Arcadis mentionnant que « cette zone devra être connectée ... avec la ZA sud-est d'Ernée »

▪ **Enjeu lié au projet d'urbanisation au sud d'Ernée (cf. carte en page précédente)**

Cette zone située au nord de la future RN12 devra être connectée au centre d'Ernée mais également avec la ZA sud-est d'Ernée. Toutefois, cela relève du **projet d'urbanisation de la zone**, qui devra assurer les liaisons modes actifs vers les pôles générateurs de la commune, et non du projet de déviation.

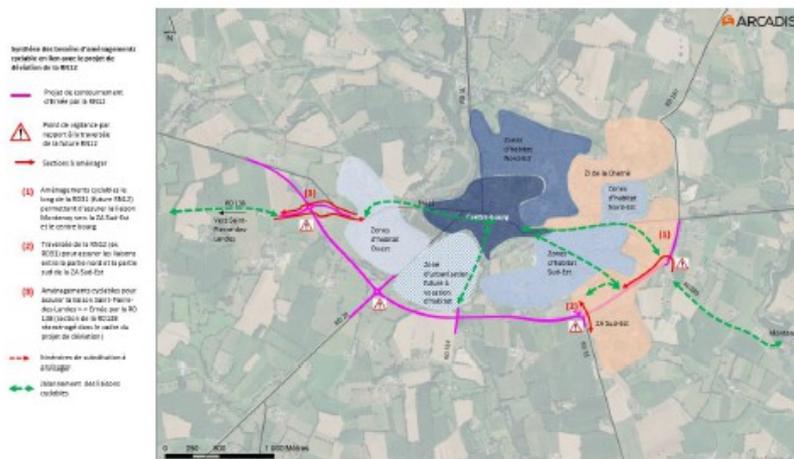


Figure 12 Carte de Synthèse

Connexion vers le réseaux l'EPCI centré sur la Ville de Mayenne

Il a été indiqué en préambule la liaison douce commençant à St-Georges-Buttavent. Par ailleurs, nous ne détaillerons pas ici le potentiel, énorme, de la voie privée à travers la forêt de Mayenne (axe Chailland – Colmont : portion <https://www.openstreetmap.org/way/332038310> par exemple).

A nouveau, il s'agit là d'être raisonnable : un apprenti ne fera pas matin et soir à vélo la route entre son domicile (Chailland ? Montenay ?) et son établissement scolaire ou son lieu d'apprentissage (ville de Mayenne ? Commune de Moulay?). Quoique les distances que font certains vélo-taiffeur

sont parfois impressionnantes... Il s'agit de faciliter les déplacements pour le plus grand nombre en les sécurisant : il n'y a actuellement pas d'emplacement réservé le long de la RN12 pour prévoir un passage dénivelé permettant de rejoindre l'arrêt de bus ou de continuer en vélo la départementale de l'autre côté de la Nationale.

Dans le cadre de la révision du PLUi, nous demandons que les itinéraires identifiés dans le schéma cyclable soient associés à des mesures de protection foncière permettant à terme des passages dénivelés pour piétons / cycles des axes à fort trafic.

Connexion vers les réseaux de la ComCom Bocage Mayennais (Gorron)

Nous n'avons pas eu le temps matériel d'instruire cette section. Nous noterons sur certains axes un usage immodéré des « BDD » (Bande Dérasé à Droite), devenue des « bandes multifonctionnelles ». Ces différentes appellations au cours des décennies (« BDD », « multifonctionnelles ») servent à décrire toujours le même type d'aménagement : des accotements larges et revêtus. En quelques décennies leur « fonctionnalité » a évolué : initialement prévu pour « se rattraper en cas de sortie de route au volant d'un véhicule motorisé », elles sont devenues « multifonctionnelles » : les usagers vulnérables sont invités à rouler sur ce qui sert de zone de rattrapage pour les conducteurs perdant le contrôle de leur véhicule.

Au delà de l'outil technique de gestion foncière, les emplacements réservés peuvent servir à montrer un intention, une volonté, une ébauche de projet.

Connexion vers les réseaux des agglomérations de Vitré et de Fougères

Sur l'ouest de l'EPCI de l'Ernée, une voie verte donne accès à Vitré et Fougères mais également à différents arrêts de bus du département voisin.

Nous demandons :

- que les itinéraires identifiés dans le schéma cyclable soient associées à des mesures de protection foncière permettant à terme des passages dénivelés pour piétons / cycles le long de la RN12.
- que les linéaires de l'ancienne voie ferrée non revendus par le Conseil Général soient protégés en cas de besoin future (demande applicable sur les autres secteurs de la ComCom).
- que les chemins d'intérêt identifiés dans le schéma cyclable soient sécurisés dans le même cadre que la démarche illustrée dans la vidéo citée en introduction (demande applicable à l'ensemble de la ComCom).

Connexion vers les réseaux de l'EPCI CC du Pays de Loiron

Nous n'avons pas eu le temps matériel d'instruire cette section. Les remarques générales mentionnées ci-dessus appellent les mêmes demandes (identifier et sécuriser le foncier pour des passages en dénivelé des routes à fort trafic, sécurisation foncières des chemins à utiliser dans le cadre du schéma cyclable).

Connexion vers les réseaux de l'EPCI de l'agglomération Lavalloise

Outre les remarques générales et demandes qui en découlent, on notera pour des communes telle que Andouillé l'importance de la connexion à l'agglomération lavalloise :

- via le chemin de halage
- via l'aménagement en cours entre St-Jean sur Mayenne et Changé.

A noter que « par connexion », cela s'entend dans les deux sens, y compris pour un salarié travaillant à Andouillé de pouvoir venir à vélo depuis Laval ou Changé.

The screenshot displays the Geovelo website interface. On the left, the 'Itinéraire' section includes input fields for 'Andouillé, 53240 France' and 'Changé, 53810 France'. Below these are options for 'Type de vélo' (Vélo traditionnel) and a checked checkbox for 'Vélo à assistance électrique?'. The 'Type d'itinéraire' section offers four options: 'Équilibré' (35 min, 11.4 km), 'Sécurisé' (48 min, 13 km), 'Direct' (41 min, 11.4 km), and 'Tour' (33 min, 14.8 km). The 'Équilibré' option is selected. On the right, a map shows a blue cycling route from Andouillé to Changé, passing through Jillé and Saint-Jean-sur-Mayenne. A pink pin is located at Laval. The map includes a legend for 'Aménagements cyclables' and an 'Options d'affichage' button.

Conclusion

S'agissant de révisions allégées du PLUi (alors qu'une révision générale aurait été judicieuse comme selon organismes étatiques), des modifications non substantielles sont possibles notamment si elles sont en accord avec le PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable). Nous avons trouvé cet extrait daté de décembre 2014 du PADD.

2.1.1.1 SCoT Rural de l'Ernée

En ce qui concerne les modes doux, le SCoT rural de l'Ernée propose dans le PADD (cf. Figure 1 Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) – SCoT rural de l'Ernée) :

- De développer les liaisons entre les centre-bourgs et les hameaux ;
- Favoriser la mise en œuvre d'une liaison douce entre Ernée et Montenay.

Par ailleurs, il est également fait mention d'une valorisation des itinéraires de découverte (pour un usage touristique).

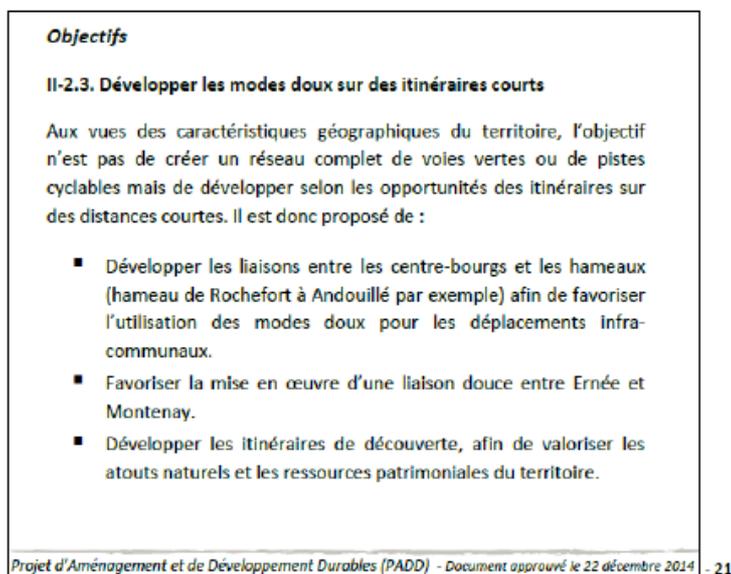


Figure 1 Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) – SCoT rural de l'Ernée

Nous demandons donc au travers de cette révision du PLUi une sécurisation des itinéraires identifiés dans l'annexe du PMS. Nous demandons que les outils fonciers adéquats soient mis en œuvre pour permettre à terme, sans effort disproportionné ni conflit inutiles, la réalisation d'aménagement de mobilité douce.

Via cette contribution, association Cyclocoop renouvelle sa proposition de collaborer auprès de la Communauté de Communes et des communes de celle-ci au développement des déplacements dit « mode doux ». Le paradoxe de Braess s'applique aussi aux aménagements doux : des infrastructures cohérentes, faites grâce à un foncier maîtrisé, appelle du trafic de mode doux.

Références :

- Vidéo Le Parisien au sujet de Erdre & Greves :
<https://www.leparisien.fr/environnement/video-maison-traversee-par-une-piste-cyclable-cycloduc-bienvenue-au-paradis-francais-du-velo-29-02-2024-JZWJSG LZYZAGZLJH5VT24J4LV4.php>
- Exemple sur l'EPCI à l'Est de la ComCom de l'Ernée d'un aménagement piéton/vélo :
<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/saint-georges-buttavent-53100/saint-georges-buttavent-une-liaison-douce-vers-parigne-creee-6017483>
- Voie privée en forêt de Mayenne :

- <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/vautorte-53500/vautorte-la-route-de-la-foret-definitivement-fermee-fin-juillet-f04e4262-df36-11eb-901a-35bdf66461d2>
- <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/chailland-53420/nord-mayenne-ils-se-battent-contre-la-fermeture-de-leur-voie-verte-a47e6126-f153-11eb-98b5-292e04328c2a>
- Liaison douce Chailland :
 - https://laval.maville.com/actu/actudet_-chailland.-lancement-de-la-creation-d-une-voie-douce-_6486468_actu.Htm

Glossaire

- FUB : Fédération des Usagers de Bicyclette : <https://www.fub.fr/>
- CEREMA : <https://www.cerema.fr>
- BDD : Bandes Dérasées à Droite »

Bibliographie et références

- Route départementale 31 (Mayenne) : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Route_d%C3%A9partementale_31_\(Mayenne\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Route_d%C3%A9partementale_31_(Mayenne))
- Baromètre des villes Cyclables 2021 : <https://barometre.parlons-velo.fr/>
- Rapport Arcadis (2019) - PIECE L - EVALUATION DU BESOIN ET DE LA FAISABILITE D'UN AMENAGEMENT CYCLABLE