

Délégation des Marches de Bretagne

D.R.E.A.L.
Service Infrastructures
Sécurités Transports
L'Armorique
10, rue Maurice Fabre
CS 96 515
35 065 RENNES CEDEX

Javené, le 3 mars 2017

Objet : Avis projet d'aménagement de la RN12 à Beaucé et Fougères

Vos références : IST-DMOI-NG-D024

Monsieur le Préfet,

C'est avec un grand intérêt que nous avons pris connaissance du dossier de concertation concernant l'aménagement de la RN12 sur le secteur de Fougères.

Comme vous le savez, l'accessibilité du territoire de Fougères, dépourvu de desserte ferroviaire, repose essentiellement sur le seul mode routier. Aussi sommes nous historiquement très attentifs et mobilisés sur la modernisation des axes routiers. Ce fut le cas pour l'A84 et aujourd'hui l'aménagement de la RN12 revêt une importance toute particulière, tant en termes de maillage de villes moyennes que de liaison entre la Bretagne et l'Ille et de France.

Avant de formuler un avis sur le tracé à retenir nous souhaitons formuler quelques remarques sur le document fourni :

- Page 18 : Le document indique un trafic de transit de seulement 6 % et de 15 % pour les échanges. Ces chiffres nous semblent sous-estimés au vu de la part du trafic de poids lourds qui se situe entre 17 et 27,6 %.
- Page 19 : L'écart de flux de 3 900 véhicules / jour entre Beaucé et Fleurigné est difficile à expliquer.
- Page 22 : L'enjeu des zones d'activités est indiqué mais nous insistons sur le Parc de la Grande Marche à Javené. Ce secteur accueille en effet des établissements de recherche et développement (Bioagropolis), les services du département et de la Chambre de Commerce et d'Industrie et un campus de formations en fort développement. Avec l'implantation de l'I.F.S.I. en 2018 la zone accueillera en permanence plus de 500 élèves et autant de salariés.

- Page 24 : Il est étonnant que la cartographie des déplacements Domicile-Travail ne fasse pas apparaître les liens avec la Mayenne compte tenu de la densité d'employeurs à l'Est de Fougères.

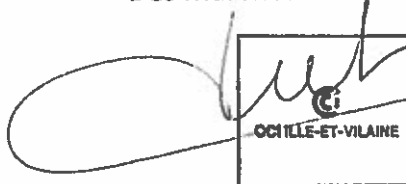
Notre position concernant le tracé à privilégier repose sur la nécessité d'assurer la fluidité d'un trafic national, de desservir en toute sécurité les zones d'activités et enfin d'ouvrir des perspectives d'aménagement et de développement de l'agglomération fougèraise.

Sur la base de ces considérations la variante **Sud Long 1** doit être privilégiée en prenant toutefois en compte :

- l'opportunité de faire partir ce contournement de la Cimette / la Ville en Bois à la Chapelle Janson pour desservir la zone d'activité communautaire de la Cimette;
- La nécessité d'étudier avec Fougères Agglomération et en concertation avec les entreprises le meilleur moyen de desservir la zone industrielle de l'Aumallerie à partir de la RN12 ;
- La nécessité d'étudier finement le raccordement à la RD798 et à la rocade sud de Fougères afin de sécuriser la desserte du Parc de la Grande Marche et d'améliorer sa connexion à la RN12 et à l'agglomération fougèraise.

Souhaitant le plein aboutissement de ce projet avec l'appui de l'Etat et de la Région Bretagne, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

Benoit FRETIN
Président de la Délégation
Des Marches de Bretagne



Délégation des Marches de Bretagne
Parc d'Activités de la Grande Marche
4, rue Claude Bourgelat
CS 80612 - JAVENÉ
35306 FOUGÈRES Cedex
Tél. : 02 99 94 75 75 - Fax : 02 99 94 41 20



Chambre d'agriculture d'Ille et Vilaine
Service Territoires
Rue Maurice Le Lannou
CS 14226
35042 Rennes Cedex

Affaire suivie par : Elif Gören
elif.gorenicaud@bretagne.chambagri.fr

FDSEA d'Ille et Vilaine
Rond-point Maurice Le Lannou
CS 94243
35025 Rennes Cedex

Affaire suivie par : Adeline Le Cadre
adeline.lecadre@fdsea35.fr

Jeunes Agriculteurs d'Ille-et-Vilaine
Technopôle Atalante-Champeaux
Rue Maurice Le Lannou
35042 Rennes

Affaire suivie par :
jeunes-agriculteurs-35@maison-agri-rennes.fr

DREAL de Bretagne
Service Infrastructures Sécurité Transports

A l'attention de M. Pierre-Alexandre Poivre
Chef de la Division Maitrise d'ouvrage Intermodale

10, rue Maurice Fabre
CS 96515
35065 Rennes cedex

A Rennes, le 24 mars 2017

Objet : avis sur le projet d'aménagement de la déviation de Beaucé par la RN 12

Monsieur,

Par courrier en date du 27 janvier, vous sollicitez notre avis sur les études préalables à la déclaration d'utilité publique relative à la déviation de Beaucé par la RN 12.

La profession agricole souhaite rappeler que lors de la consultation portant sur l'aménagement de la RN 12 entre Alençon et Fougères, elle avait attiré l'attention de l'ensemble des acteurs sur le fait que le territoire traversé est à dominante rurale, plus particulièrement spécialisé dans l'élevage bovin.

A ce titre, nous avons émis un avis défavorable à la déviation de Beaucé, lui préférant un aménagement sur place avec ou sans requalification environnementale. Cette solution permettait de répondre aux besoins sans pour autant consommer et cloisonner l'espace agricole, effets indissociables de tout ouvrage linéaire.

Suite aux études d'opportunité et à la concertation menées entre 2010 et 2014, l'évitement du projet n'a pas été retenu, le choix des acteurs locaux s'étant porté sur la déviation de Beaucé.

Nous ne sommes pas d'accord avec ce choix mais nous le respectons.

Sa mise en œuvre doit en revanche se faire dans le souci de la réduction de son impact agricole et de la compensation de ses effets.

Les effets du projet sur l'agriculture du territoire

Quelle que soit la variante retenue, le projet de contournement aura sur l'agriculture des effets à court terme mais aussi à moyen et long terme.

Les effets immédiats sont liés à l'emprise foncière nécessaire à l'ouvrage (voirie nouvelle et aménagement associés + éventuelles compensations environnementales).

Les effets à moyen et long terme portent sur les projets d'urbanisation de l'espace agricole qui sera compris entre les limites actuelles de l'urbanisation et le contournement.

Les conséquences directes portent sur les exploitations agricoles :

- sauf à pouvoir créer des réserves foncières compensatoires en suffisance, il y aura une diminution de superficie agricole due à l'ouvrage et aux éventuelles mesures de compensation environnementale ;
- l'ouvrage produira un effet « coupure » de l'espace agricole (qui sera renforcé si un jour l'ouvrage se transforme en 2x2 voies) ;
- si l'ouvrage s'accompagne de projets d'extension de l'urbanisation, entre la limite déjà bâtie (bourg de Beaucé ou l'Aumallerie par exemple), et le contournement, ces projets conduiront à prendre en tenaille l'espace agricole résiduel compris entre l'urbanisation et le contournement.

Les conséquences indirectes portent sur l'économie agricole locale :

- la constitution de réserves foncières destinées à compenser la perte subie par certaines exploitations contribuera à renforcer la pression foncière locale ;
- la diminution de surface agricole se traduira par une diminution du potentiel économique affectant l'amont et l'aval de l'économie agricole locale (emplois agricoles, entreprises de travaux agricoles, vétérinaires, conseils, outils de transformation, structures de commercialisation, de distribution...).

C'est sur la base de l'ensemble de ces effets que nous émettons l'avis suivant, portant d'une part sur le choix du tracé et d'autre part sur les mesures d'accompagnement à mettre en place.

Notre avis sur le choix du tracé

Au vu des conséquences du projet de contournement sur l'économie agricole du territoire, **notre choix de tracé porte sur la déviation nord de Beaucé :**

- il s'agit du tracé le plus court (linéaire de 3.3 km) et portant sur la plus petite emprise agricole (9.5 ha de surface agricole impactée) ;
- il présente le moindre impact agricole (tableau d'analyse page 55. NB : nous ne sommes pas d'accord avec la classification violette donnée à l'analyse des impacts liés à la perte de surface. Il conviendra de la réévaluer en orange) ;
- l'impact environnemental est limité (surface en zone humide et réservoir de biodiversité relativement faibles), ce qui a priori peut se traduire par la moindre emprise agricole pour ces compensations ;
- la poche résiduelle entre le projet et l'espace urbanisée peut conserver une fonctionnalité agricole pérenne de par sa taille et de la moindre pression urbaine.

Nous émettons un avis défavorable aux trois autres variantes :

- le tracé sud court présente une longueur à peu près identique au tracé nord mais l'espace résiduel entre la zone urbanisée (ZA de l'Aumaillerie) et le tracé est moins important : les fonctionnalités agricoles de cet espace seront moindres, surtout si le projet doit se transformer en 2 x 2 voies d'une part et d'autre part est confronté aux pressions d'extension de la zone de l'Aumaillerie ;
- quant aux tracés sud-long, leurs emprises agricoles sont trop importantes sans que l'intérêt de ces tracés soit justifié. En effet, ils apportent une réponse surdimensionnée par rapport à la question relative au contournement de Beaucé. De plus, le bourg de Fleurigné a déjà par le passé fait l'objet d'une déviation.

Le dossier évoque à 3 reprises une sous-variante sud, passant au sud des lieux-dits de la Reboursière et de la Basse-Reboursière (pages 40, 54 et 64 du rapport), au motif que celui-ci, malgré un impact agricole reconnu comme plus important, aurait « un moindre empiètement sur le développement futur de la zone de l'Aumaillerie ».

Le comité de suivi, auquel nous avons toujours participé, n'a jamais retenu une telle hypothèse. Il est donc particulièrement incongru, voir anormal, de la voir figurer dans cette phase de concertation, d'autant plus qu'elle n'a pas fait l'objet d'analyses similaires aux autres variantes.

Donc outre le fait qu'il est impossible d'en mesurer tous les impacts, elle n'a pas fait l'objet d'une concertation éclairée.

Cette hypothèse n'ayant pas les caractéristiques d'une variante, doit donc être exclue de la suite des réflexions.

En tout état de cause, elle ne fait que confirmer notre analyse qui retient la nécessité de prendre en considération les effets à long terme du projet (vellétés d'urbanisation de l'espace compris entre les limites actuelles de l'urbanisation et la déviation).

Les mesures de compensation agricole dont le projet doit s'accompagner

Les 4 variantes sont localisées dans l'aire d'influence de l'agglomération fougeraise, faisant également l'objet d'autres projets d'aménagements (extension des zones d'habitat, d'activités).

Elles sont également toutes localisées dans un espace où la dynamique agricole, importante, est essentiellement liée à la production laitière.

Cette production est caractérisée par deux besoins : un parcellaire regroupé et facilement accessible depuis les bâtiments d'une part (le cheptel laitier doit rejoindre 2 fois par jour les bâtiments, pour la traite) et d'autre part des besoins en surface importants, tant pour l'affouragement du cheptel que pour l'épandage des déjections.

Les mesures compensatoires devront donc permettre aux exploitations de continuer à répondre à ces besoins.

L'ensemble des acteurs ayant participé à la concertation a d'ailleurs toujours souligné la nécessité d'accompagner au mieux l'activité agricole face aux perturbations que le projet occasionnera.

1. Une réparation intégrale et globale du préjudice subi

Si une réparation intégrale du préjudice subi paraît bien une évidence pour l'ensemble des acteurs, elle sous-tend l'idée de la juste mesure de l'impact subi par chacune des exploitations. Dès la variante définitive connue, un travail individuel mais aussi collectivement homogène devra être mené pour apprécier en toute équité les préjudices subis et les mesures de compensation appropriées à mettre en place.

Il sera nécessaire de prendre en compte les impacts de la variante retenue mais aussi des projets d'urbanisation des collectivités sur les exploitations agricoles, ceci afin de mettre en place des

compensations globales et cohérentes, chaque maître d'ouvrage pouvant y participer à due proportion de l'atteinte qu'il génère.

2. Des réserves foncières efficientes

La SAFER est d'ores et déjà missionnée pour constituer un stock de réserves foncières compensatoires. Mais celles-ci s'avèrent difficiles à constituer, du fait d'un secteur tendu et du peu de mutations foncières.

Pour débloquer cette situation, il est indispensable de doter rapidement la SAFER d'un outil supplémentaire comme une prime de cession amiable tel que cela a pu être pratiqué pour l'A84 (Etat) et les mises à 2x2 voies des axes Rennes-Angers et Rennes-Redon (Conseil départemental).

3. Une réorganisation foncière efficace

Afin de pallier efficacement à l'effet coupure de l'aménagement, il sera nécessaire d'inciter les acteurs locaux à faire le choix d'un véritable aménagement foncier et ce, sur un périmètre qui devrait dépasser le simple périmètre perturbé.

Bien que long et coûteux, l'aménagement foncier est le seul outil qui, offrant la sécurité d'une obligation de résultat, permet un réaménagement agricole efficace.

4. Un espace agricole pérenne

Bien que le sujet ne porte que sur la déviation de Beaucé, il nous apparaît là aussi comme indispensable de prévoir les effets à moyen ou long terme dont le projet sera accompagné.

Parmi ces effets, figure la qualification de l'espace compris entre l'aire déjà urbanisée et le contournement.

En effet, l'avenir de cet espace agricole risque d'être confronté à des projets d'urbanisation, désireux de se caler à terme sur le contournement.

Ceci semble d'ailleurs être déjà pour l'hypothèse d'une variante sud Reboursière, évoquée pour ne pas obérer les possibilités d'extension de l'Aumaillerie (cf. notre remarque supra).

Ces projets d'urbanisation auront un double-effet négatif auprès de l'activité agricole en place : outre leur emprise, l'activité résiduelle subira un effet « étouffement » entre le projet et le contournement.

Ces projets d'urbanisation risquent même d'être anticipés par des rétentions dites « spéculatives », accélérant par là le déclin agricole.

Sitôt le tracé définitif retenu et en concertation avec les collectivités, il sera donc indispensable de prévoir une Zone Agricole Protégée sur cet espace. Seule cette protection, de compétence préfectorale, permettra d'assurer un avenir agricole pérenne à cet espace interstitiel.

5. Le rétablissement de l'économie agricole du territoire impacté

Chaque variante est assortie d'emprises, auxquelles peuvent être ajoutées les divers travaux d'accompagnement voire les mesures de compensation environnementales.

Ces emprises représentent autant de perte d'espace de production agricole et donc de productions agricoles.

S'il peut être pallié aux répercussions sur les exploitations agricoles grâce à un réaménagement parcellaire et à des réserves foncières, l'économie agricole locale en restera bien diminuée (CUMA et entreprises de travaux agricoles, fournisseurs, circuit de transformation et de commercialisation).

Quand bien même le projet ne serait pas soumis à étude d'impact environnementale systématique donc par-là, à l'étude agricole préalable de l'article L 112-1-3 du Code rural, nous demandons à ce

que soient étudiées les mesures de compensation agricole collectives qui pourraient être mises en œuvre.

Enfin, dès que le choix de tracé sera connu, il conviendra de mettre en place une instance locale de concertation agricole destinée à coordonner l'ensemble des actions de réparation agricole.

Souhaitant vous voir partager notre attachement à cet avis,

Nous vous prions, Monsieur, d'agréer nos sincères salutations.

Pour la Chambre d'agriculture,
le Président

A stylized blue ink signature in cursive script, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke at the end.

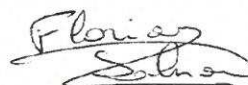
Marcel Denieul

Pour la FDSEA,
le Président

A blue ink signature in cursive script, featuring a prominent vertical stroke and a long horizontal stroke at the bottom.

Loïc Guines

Pour les Jeunes agriculteurs,
le Président

A blue ink signature in cursive script, with the name 'Florian Salmon' clearly legible in a stylized font.

Florian Salmon

Association La Passiflore
association de protection de la nature et de l'environnement
Création : 1981
Adresse postale :
Les Ateliers
9 rue des Frères Dévéria
35300 FOUGÈRES -
<http://lapassiflore-fougeres.fr/index.html>
e-mail : la.passiflore@yahoo.fr -
Tél. : 06 59 18 73 72

Fougères le 30 Mars 2017

RN12 – Déviation de BEAUCE

Dossier de concertation . Avis de l'association La Passiflore

Constats et prises en compte nécessaires à une vision et à une expertise plus complètes du projet RN12 Beaucé

- **Réalités administratives:** la RN12 est un projet piloté par la Dreal et la réalisation est payée par l'Etat. Les rocade Sud et Est de Fougères sont départementales et financées par le CD35. Problème d'articulation entre les 2 niveaux qui ne veulent pas interférer officiellement sur le projet de RN12.

Or il saute aux yeux de tous, des élus locaux que le projet de déviation de Beaucé puis de Fleurigné suscite immanquablement des perspectives et des demandes plus larges, au delà de la déviation RN12, de contournement complet de la ville de Fougères, y compris par la forêt au Nord. Néanmoins, on assiste à une grande division des élus de Fougères agglo: vote pour le tracé Sud le plus long = 31 voix; vote pour le tracé Nord = 21 voix ; 3 votes Blancs

- **Flux routiers et rocades :** Les rocades Sud et Est de Fougères sont à 2 x 1 voie, d'où engorgements réguliers de celles ci, notamment aux heures de pointe. L'afflux prévisible et accéléré des véhicules d'un tracé Sud, court ou long, sur la D 178 - Vitré Fougères, va engorger plus sûrement et la D 178 et les rocades Sud notamment au rond point d'Iné, à la fois vers l'A 84 à l'Ouest et vers l'Est. Dans l'état actuel des finances publiques du CD35, on voit mal celui-ci investir plus dans une modification des giratoires en échangeurs gourmands de terres agricoles et dans un passage à 2 x 2 voies sur la rocade Sud. La réalisation de la rocade Est prochainement ouverte n'est pas à 2 x 2 voies !

- L'accroissement annoncé pour 2044 - dans 27 ans ! - de + 33% du trafic global routier et de + 76% des PL dans l'agglomération est sujet à une grande précaution et circonspection. Le contexte économique est très évolutif et peu prévisible à cet horizon; qu'en sera -t-il des carburants, fossiles et pétroliers en particulier ? de leurs coûts ? des motorisations des véhicules ? Quelles seront les nouvelles infrastructures et modes nouveaux de déplacements, de transports voyageurs et de marchandises ?
- **Le contexte régional.** Deux outils régionaux sont à prendre en compte dans ce projet RN12 Beaucé piloté et payé par l'Etat sur notre territoire. Le SRCE – Schéma régional de Cohérence Ecologique – et le SRCAE – Schéma régional climat air énergie –

Le SRCE a pour but de limiter l'érosion de la biodiversité via une approche globale non focalisée sur les espèces ou les milieux. Il est opposable aux projets pilotés par l'Etat et les collectivités qui doivent en tenir compte dans leurs documents de planification (Scot, PLU, infrastructures ..).

Pour la Passiflore, ceci se traduit par son refus réitéré de contournement Nord de la ville de Fougères par la forêt. Concrètement, dans ce projet RN12 Beaucé, il s'agit non seulement par exemple de tenir compte du réservoir régional de biodiversité du tracé Nord, de prendre en compte les zones humides des tracés Sud mais aussi de préserver la fonction productive et nourricière de tous les sols de plus en plus mise en cause et fragilisée par les réalisations d'infrastructures, par l'artificialisation des sols. C'est le cas des tracés Sud les plus longs. Il est clair que l'emprise réelle et la perte foncière dépasseront les 20 ha annoncés dans le cas des tracés Sud longs : prévision de doublement de la voie en 2 x 2 voies, réaménagements des parcelles et du foncier des fermes agricoles dûs à l'effet barrière de la déviation Les sols sont, aujourd'hui plus qu'hier à cause de la disparition des terres agricoles, une ressource et un bien commun au même titre que l'eau, l'air indispensables. Les sols sont une ressource vitale pour les agriculteurs concernés par les tracés Sud et Nord : 19 au Sud ; 14 au Nord. Les compensations foncières et les aménagements pour les agriculteurs signifient une perte sèche globale de sols destinés à la fonction de production et d'alimentation.

Le SRCAE 2013 2018 pointe l'orientation vers les modes alternatifs de déplacement et de non déplacements, la maîtrise des déplacements voyageurs et des flux de marchandises pour un report modal et intermodal vers des modes décarbonés : la relocalisation des industries, l'exemple des circuits courts alimentaires, la transformation numérique de l'économie, qui peut être une délocalisation des émissions de GES ! etc ...

Pour la Passiflore, il s'agit ni plus ni moins de la confirmation de son engagement dans le PCEAT – Plan climat énergie air territorial du pays de Fougères, de son engagement au sein du collectif FRET – Fougères Rennes En Train - qui milite pour le projet ferré des Estuaires du Nord au Sud dont Rennes- Fougères, à l'image de l'A 84 pour le transport routier.

- **Sécurité routière** : la demande de sécurisation de Beaucé est légitime au vu du trafic routier actuel, et encore plus s'il s'accroît bien sûr. Mais cet accroissement n'est pas certain malgré les chiffres annoncés dans le dossier de concertation comme nous l'avons dit plus haut. D'autre part, le trafic est majoritairement local à 79 % du trafic total, le trafic transit est à 6 % du trafic total, le trafic d'échange à 15 % du trafic total. La carte des flux montre l'importance des flux de proximité au sein de Fougères Agglo désormais : domicile -travail et domicile -études vers Fougères. La vitesse à 30km/h ou 50km/h dans des sections de la traversée du bourg de Beaucé est une expérimentation à mener avant l'enquête publique.

Questions réflexions de La Passiflore :

1

La déviation Nord ou Sud est-elle l'unique réponse au besoin de sécurisation ? Non

2

Faut-il faire une déviation alors que le trafic concerné est avant tout un trafic local ? Ce n'est pas certain. Des alternatives peuvent s'imaginer pour réduire localement ce trafic important qui représente 4/5 du trafic total : co voiturages, bus, organisation des rythmes de travail etc ..

3

Quelles alternatives, pour les trafics d'échange et de transit, aux passages des PL pour éviter la traversée de Beaucé ? La réponse n'est pas simple. Le but à long terme étant de réduire au maximum le trafic PL. Elle dépend essentiellement des impulsions nationales et européennes vers des reports de modes de transports plus ou moins décarbonés : ferroviaire, maritime, ... Localement, il serait pertinent d'étudier une « bretelle d'accès » qui desserve directement la zone de l'Aumaillerie depuis la RN12 avant le bourg de Beaucé, entre la Quenoisière et la Hubaudière. Sans copier exactement le début de la variante Sud courte.

4

La demande de sécurisation de la RN12 longeant le bourg de Fleurigné est souhaitable et incontournable. La sécurisation des entrées -sorties proches et débouchant du bourg de Fleurigné sur la RN12 est nécessaire car ces intersections sont trop accidentogènes. Cette sécurisation représente en soi un coût, inévitable, déviation ou non. Qui en supportera la charge financière ? L'Etat ? Le département ? Les collectivités locales ? L'éloignement de la RN12 du bourg de Fleurigné n'est pas la réponse unique et adaptée à la situation accidentogène de cette section de la RN12. Il sert d'argument pour justifier les tracés Sud longs.

5

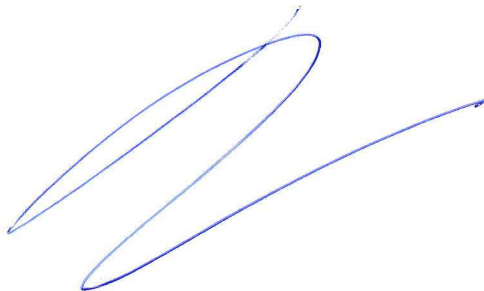
Economie locale : outre l'impact économique d'une déviation sur la stabilité et viabilité financières des exploitations agricoles concernées par les tracés, notre préoccupation va vers la viabilité des commerces de Beaucé potentiellement touchés par une déviation. A savoir, la boulangerie dans une certaine mesure mais plus conséquemment et plus certainement le restaurant routier. Ceci est à prendre en compte : les exploitations agricoles affaiblies tout comme les commerces fragilisés meurent souvent dans le silence, sans compensations. Les autres commerces, entreprises, services de Beaucé semblent à priori moins exposés à la réduction importante du trafic routier. A vérifier tout de même.

En conclusion :

la Passiflore estime que l'expertise est insuffisamment poussée sur ce projet de déviation RN 12 Beaucé. La vision globale des besoins et solutions de transports voyageurs et marchandises dans le contexte loco- régional fait défaut. Les alternatives et l'intermodalité ne sont pas suffisamment explorées. Avec les collectivités locales, le Conseil départemental, la Région devraient être parties prenantes comme aménageurs et financeurs potentiels de modes de transports et infrastructures autour de ce projet.

Les impacts écologiques ne sont pas faibles : la perte sèche de sols à vocation nourricière est préoccupante. L'implication de l'association La Passiflore dans la Cop 21 Bretagne, dans le plan climat énergie air territorial du Pays de Fougères, dans la mobilisation pour le projet ferroviaire interrégional Nord Sud et Rennes Fougères motive notre demande d'un approfondissement de l'étude sur le besoin de sécurisation de Beaucé, de Fleurigné, sur l'opportunité de la déviation de Beaucé Fleurigné et des alternatives. L'investissement financier de l'Etat, de 15 à 33 millions d'€, vaut bien que nous prenions bien la mesure de toutes les conséquences d'un tel projet dans la lutte contre le réchauffement climatique et l'étude plus volontariste des besoins en mobilité.

Pour la Conseil d'administration de l'association La Passiflore
Marcel Goudal, Albina Moreira, Catherine Legros, André Robinard



**AGENCE FRANÇAISE
POUR LA BIODIVERSITÉ**

Service départemental
de l'Ille-et-Vilaine

Objet : Projet d'aménagement de la déviation
de BEAUCE par la RN12

A l'attention de
Monsieur le Directeur régional

Réf dossier : IST-DMOI-NG-D024

Affaire suivie par : Samuel Maudet

Le 20/03/17

J'ai l'honneur de vous adresser par la présente l'avis du service départemental AFB d'Ille-et-Vilaine concernant le cas cité en objet. Après étude du dossier, il ressort que le projet d'aménagement de la déviation de la RN12 appelle certaines remarques.

Conformément à la doctrine « Eviter, Réduire, Compenser » notre service préconise la réalisation de l'aménagement ayant un impact environnemental le plus limité possible. **Les variantes « Nord court » et « Sud court » nous semblent dès lors à privilégier.** Le plus faible impact du tronçon « Nord court » sur les zones humides est à contrebalancer par un plus grand nombre de franchissements de cours d'eau et un impact sur une zone bocagère identifiée au SRCE.

Quel que soit le tracé retenu, notre service demande à ce que l'impact sur les zones humides soit évalué conformément au « **Guide de la méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides** » (<http://www.onema.fr/Guide-de-la-methode-nationale-d-evaluation-des-fonctions-des-zones-humides>). Cette analyse permettra d'envisager la mise en place de mesures compensatoires à la hauteur des surfaces et des fonctionnalités altérées.

Le service reste à votre disposition pour toute information complémentaire.

Le Chef de Service départemental



P. VACHET



Fougères le 28 Février 2017

RN12 - Déviation de Beaucé
Dossier de concertation
Avis de l'association « Fougères Environnement »

La déviation de l'agglomération de Beaucé entre dans le cadre de la modernisation de la RN12, entre Alençon et Fougères. Cette modernisation concerne l'amélioration de la sécurité des usagers, de la desserte des territoires et de la qualité de vie des bourgs traversés. Le contournement de Beaucé doit donc répondre à ces ambitions, en assurant en outre une bonne continuité de la RN12 avec l'A84.

Notre évaluation des 4 tracés envisagés pour ce contournement repose alors sur la grille de lecture suivante :

- Le désengorgement de la traversée de Beaucé est-il bien assuré ?
- Les impacts des solutions proposées sont-ils rédhibitoires ?
- Les indicateurs de rentabilité économique de chaque variante sont-ils favorables à la réalisation de l'opération.
- Les effets induits par le nouveau tracé de la RN12 sur les territoires voisins peuvent-ils renforcer leur attractivité ?

La traversée de Beaucé à l'horizon 2024 et 2044

Au regard des trafics prévus à court et moyen terme, il apparaît que la déviation est amplement justifiée. En l'absence de solution alternative de circulation, les prévisions fixent en effet le niveau de trafic dans l'agglomération à 13700 v/j dont 2300 PL/j à l'horizon 2044, soit un accroissement global du trafic de 33% et de 76% pour les PL.

A cet égard, la variante Nord offre assez peu d'intérêt car elle ne réduit pas significativement l'intensité du trafic de transit dans l'agglomération. En revanche, les 3 autres variantes produisent des effets positifs sensibles.

Les impacts

En se référant à l'analyse comparative des impacts des différentes variantes, on observe que ceux-ci n'atteignent jamais une forte intensité, hormis dans le milieu agricole situé à hauteur des tracés « longs sud ». C'est le problème le plus délicat à résoudre. Celui-ci implique des mesures compensatoires les plus appropriées, pour tenir compte des contraintes évoquées dans l'enquête agricole.

Dans le domaine environnemental, nous observons aussi que la variante nord traverse un réservoir régional de biodiversité qu'il nous semble indispensable de sauvegarder.

La variante sud courte, quant à elle, semble peu pertinente au regard de la configuration et de la qualité des lieux qu'elle traverse. De plus, elle n'offre qu'assez peu d'intérêt pour les communes avoisinantes, singulièrement pour Fleurigné, et assure une continuité peu satisfaisante de la RN12 avec l'A84.

La rentabilité économique des solutions

Le contournement de Beaucé ne se justifie économiquement que par le sud. Les indicateurs des tracés « longs » sont ceux qui militent le plus pour une prise en considération du projet par l'Etat, au regard de leur forte rentabilité.

Quels effets connexes à la déviation peut-on recenser ?

Un contournement de Beaucé par le Nord ne s'accompagne d'aucun avantage induit en faveur du territoire périphérique de Fougères. Il paraît en outre peu favorable à une hypothétique mise à 2 x 2 voies de l'itinéraire RN12. De plus, il n'offre aucun intérêt supplémentaire pour la desserte des territoires situés au Nord de Fougères, son tracé aboutissant à la rocade Est de Fougères.

En revanche, les tracés « sud longs » offrent aux communes voisines d'autres atouts, notamment :

- déviation de Fleurigné
- meilleure desserte de La Chapelle Janson et la Selle en Luitré et Javené
- meilleure desserte des ZI de Cimette, Clairay, voire de l'Aumaillerie par le sud
- extension éventuelle de la zone d'activités de l'Aumaillerie

Ils offrent également aux communes de Beaucé et Fleurigné une possibilité de se réaménager plus facilement.


Avis de l'AFE et de la Passiflore,

Les tracés « sud longs » nous semblent mieux répondre à l'esprit du projet d'aménagement de la RN12 en grand itinéraire national. Ils constituent aussi une vraie desserte Est de Fougères et sont une bonne alternative à la liaison Mayenne-Laval (RN162) pour rejoindre Rennes via Fougères.

En outre, ces tracés assurent mieux la continuité de la RN12 avec l'A84. A cet égard, on note que le parcours compris entre le carrefour de Cimette (RN12/RD109) et le giratoire d'Iné sur la rocade Sud de Fougères, est sensiblement plus long via la variante Nord.

Le choix final entre les variantes sud « long 1 » et « long 2 » repose sur les études complémentaires qui seront menées à l'issue de la concertation publique. Un aboutissement du tracé à hauteur du carrefour de Cimette nous paraît être une alternative à étudier. Celui-ci permettrait en effet de maintenir une bonne continuité de la RD 109 et un meilleur échange avec la RN12.

Une suggestion enfin : en concertation avec les collectivités territoriales concernées, il serait sans doute opportun de réserver les emprises d'une aire de covoiturage, à hauteur du raccordement de la RD798 sur la rocade de Fougères, lors des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet.


François Closset


Marcel Goudal

Membres du comité directeur de l'AFE

Monsieur le Directeur Régional
Direction Régionale de
l'Environnement, de l'Aménagement et
du Logement de Bretagne

Bréal-sous-Montfort, le 27 mars 2017

Nos Réf. : AB/KA/2017-03-01

Affaire suivie par : Anna BRANQUET

Objet : Projet d'aménagement de la déviation de Beaucé par la RN 12

Monsieur,

Notre service a porté toute son attention au projet de déviation de la RN12 élaboré par la DREAL Bretagne et pour lequel vous avez sollicité l'avis de notre service.

A ce stade, et au vu des données disponibles, voici nos observations :

Impact sur l'environnement en fonction des fuseaux :

Le fuseau « nord » semble *a priori* moins impactant quantitativement pour l'environnement :

- linéaire plus faible,
- linéaire de haies multistrates impacté relativement faible et une surface de zones humides impactées plus faible que pour les autres options),
- cours d'eau impactés hors trame verte et bleue.

Cependant, le fuseau « nord » traverse un réservoir de biodiversité et l'impacte sur 33 800 m².

De fait, les données actuelles à ce stade ne nous permettent pas de déterminer assurément une option qui soit moins impactante pour la biodiversité de manière générale.

Prise en compte de la Loutre d'Europe dans le projet :

Bien que l'espèce n'ait pas été contactée sur le site du projet, la répartition des données d'indices de présence de la Loutre d'Europe en Ile-et-Vilaine témoigne d'une dynamique de recolonisation de cette espèce au nord-est de l'Ile-et-Vilaine (*cf.* carte jointe).

Or le cours d'eau du Couesnon, dans sa partie concernée par le projet, et notamment potentiellement intersecté par les fuseaux « sud » (court et longs), présente des caractéristiques favorables à l'accueil de la Loutre d'Europe.

Il est donc probable que ce cours d'eau accueille la Loutre d'Europe dans les années à venir. Les options « sud », à la différence de l'option « nord », pourraient avoir un impact sur cette espèce (dérangement par les travaux et par une fréquentation routière importante au-dessus du Couesnon notamment).

Notre service reste à votre disposition pour toute information complémentaire.

Le chef de service départemental par intérim

Romain HUBERT



REÇU LE
10 MARS 2017
DREAL/IST



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Rennes, le - 8 MARS 2017

**Direction régionale
des affaires culturelles**

Service régional de l'archéologie

Affaire suivie par
Elena MAN-ESTIER
Gestion l'Ille & Vilaine
Poste : 02 99 84 59 04
elena.man-cstier@culture.gouv.fr

Réf: SRA/17-387

Le Préfet de la région Bretagne,
Préfet d'Ille et Vilaine

à
Monsieur le Directeur régional de
l'Environnement, de l'Aménagement et du
Logement de Bretagne
Service Infrastructures Sécurité Transports
Division Maîtrise d'Ouvrage intermodale
A l'attention de Mme Nathalie Gourtay
10 rue Maurice Fabre - CS 96515
35065 RENNES CEDEX

Objet : Projet d'aménagement
déviation de Beaucé, RN 12
Réf : IST-DMOI-NG-D024
P.J. : Dossier en retour

Par courrier du 27 janvier 2017 vous avez consulté le Service régional de l'archéologie dans le cadre de l'instruction du dossier pour l'étude citée en objet.

En réponse, je vous informe qu'aucun site archéologique n'est actuellement recensé dans l'emprise de l'aire d'étude ou à sa proximité immédiate, à l'exception de l'entité archéologique 35 021 0005 située au lieu-dit *La Motte* sur la variante « Sud Court ».

Toutefois, compte tenu de l'importance des travaux envisagés et de l'emprise du projet, il conviendra que vous informiez le maître d'ouvrage de ce projet que le Préfet de Région sera susceptible de prescrire la réalisation d'un diagnostic archéologique préalable aux travaux envisagés, ou la conservation des éléments du patrimoine archéologique susceptibles d'être affectés par les travaux, conformément aux dispositions prévues par le livre V, partie réglementaire, titre II du Code du patrimoine. A l'issue de cette phase de diagnostic et en fonction des éléments mis au jour, il pourra être prescrit la réalisation de fouilles préventives complémentaires ou bien la conservation des vestiges identifiés.

Il conviendra donc que le Préfet de Région (Ministère de la Culture et de la Communication, Direction régionale des affaires culturelles, Service régional de l'archéologie) soit saisi de ce dossier, conformément aux modalités prévues par le Code du patrimoine, livre V. Lors de cette saisine, il conviendra que le dossier précise l'emprise des travaux soumis à aménagement (plan parcellaire, références cadastrales, emplacement du projet sur le terrain d'assiette, notice précisant les modalités techniques envisagées pour l'exécution des travaux), ainsi que tous les éléments susceptibles de préciser l'impact des travaux envisagés sur le sous-sol.

Conformément aux dispositions prévues par l'article R.523-14 du Code du patrimoine, le pétitionnaire dispose également de la possibilité de demander une prescription de diagnostic archéologique

anticipée. Dans ce cadre, je vous rappelle que la redevance d'archéologie préventive correspondante est due par le demandeur, conformément au dernier alinéa de l'article L.524-4 du Code du patrimoine.

Compte tenu de ces éléments, je vous demande de bien vouloir reprendre ces informations en conclusion de votre notice et de les transmettre sans retard au maître d'ouvrage de ce projet.

Le Préfet de la région Bretagne
Par délégation,
le Directeur régional des affaires culturelles
Pour le Directeur régional



Yves MENEZ
Conservateur régional de l'archéologie

Sujet : Avis sur projet déviation de Beucé par RN 12

De : "SOUBEN Patrick - Agriculture/SD/DRAAF/DRAAF-BRETAGNE/SRFB (par AdER)"

<patrick.souben@agriculture.gouv.fr>

Date : 07/02/2017 14:43

Pour : GOURTAY Nathalie - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT <nathalie.gourtay@developpement-durable.gouv.fr>

Copie à : BONTEMPS Françoise <Francoise.BONTEMPS@agriculture.gouv.fr>

Bonjour,

Comme suite à votre transmission pour avis du dossier de concertation concernant la déviation de Beucé par la RN 12, j'ai l'honneur de vous informer que les différentes variantes traversent un espace très peu boisé.

Seules 3 des variantes impactent faiblement un milieu boisé mentionné dans le document p. 59.

Il conviendra d'être vigilant sur le déclassement des espaces boisés classés impactés afin de rendre possible leur déboisement (mise en compatibilité du PLU).

Je n'ai donc pas de réserves à formuler sur ce projet.

Cordialement

--

Patrick Souben

Service Régional de l'Agri-environnement, de la Forêt et du Bois

Direction Régionale de l'Agriculture et de la Forêt

15 Avenue de Cucillé

35047 Rennes cédex 9

Tél. : 02.99.28.21.48



REÇU LE
- 5 AVR. 2017
DREAL/IST
IST-DMOI-N6-A083

D.R.E.A.L.
Service Infrastructures
Sécurités Transports
L'Armorique
10, rue Maurice Fabre
CS 96 515
35 065 RENNES CEDEX

Javené, le 7 mars 2017

Objet : Avis projet d'aménagement de la RN12 à Beaucé et Fougères

Monsieur le Préfet,

Notre association a été créée en 2000 pour fédérer les territoires irrigués par la Nationale 12 entre Alençon et Fougères. Cet axe transversal permet en effet de desservir des villes moyennes souvent dépourvues de desserte ferroviaire et éloignées des métropoles régionales. Cet axe apparaît comme le véritable maillon faible du réseau national du Grand Ouest et nous sommes aujourd'hui satisfaits de voir les enjeux de nos territoires enfin reconnus au travers de ce projet de modernisation.

Dans une logique de continuité nationale visant à relier l'Île de France à la Bretagne notre association privilégie les contournements d'agglomération au plus droit et la mise en deux fois deux voies de l'ensemble de l'itinéraire. Le dossier de concertation indique que le flux de transit est faible mais nous constatons néanmoins l'importance du trafic de poids lourds et de touristes.

Notre position est résolument en faveur du contournement Sud Long 1, les études ultérieures devant prendre en compte une desserte optimale de la zone de l'Aumallerie et un accès amélioré à la rocade sud de Fougères, les accès au giratoire d'Inée étant souvent saturés du fait du développement de la zone d'activités de la Grande Marche et du trafic de la rocade sud de Fougères.

Vous trouverez en PJ une motion votée lors de notre dernière assemblée générale qui s'est tenue le 21 novembre 2016.

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

Michel DESROZIERS
Président



Motion en faveur de La modernisation de l'axe Alençon - Fougères - Dol de Bretagne

L'association Alençon Fougères Dol demain réunie en assemblée générale le 21 novembre 2016 confirme son attachement à un projet ambitieux d'aménagement de la RN12 et de la RD 155 dans une logique de continuité nationale entre Alençon et les Portes de Bretagne. La fluidité et la sécurisation sont donc les priorités à retenir pour le choix des variantes, ce qui est le cas des déviations Sud d'Ernée et de Fougères.

Aussi demande-t-elle :

- Aux services de l'Etat : de tenir le calendrier prévu des études et concertations pour les contournements d'agglomérations et de prendre aussi en compte les aménagements prévus dans le scénario 2 des partis d'aménagement;
- Aux conseils régionaux et départementaux : d'inscrire cet axe dans leur réseau routier structurant et de prendre en compte budgétairement les projets d'aménagement retenus;
- Au conseil départemental d'Ille et Vilaine : d'inscrire l'aménagement de la RD 155 entre Fougères et Dol de Bretagne comme prioritaire pour la prochaine programmation départementale

REÇU LE
- 5 AVR. 2017
DREAL/IST

REÇU LE
23 MARS 2017
DREAL/IST

La Selle en Luitré, le 21 mars 2017

DREAL BRETAGNE
Monsieur Le Directeur
10 Rue Maurice Fabre
CS 96515
35000 Rennes

N/Réf : 2017-48-DS/JM
V/Réf : IST-DMOI-NG-D024

Objet : Avis projet d'aménagement de la déviation de Beaucé par la RN12

Monsieur Le Directeur,

Pour faire suite à votre courrier du 27 janvier 2017, vous avez consulté le SCOT du Pays de Fougères pour le projet de déviation de la RN 12 au niveau de la commune de Beaucé voire de celle de Fleurigné.

Après consultation du comité syndical du SCOT du Pays de Fougères en date du 13 mars 2017, je tenais à vous transmettre les éléments techniques suivant :

Il est indispensable d'engager ce projet en termes de desserte et de développement du territoire et d'assurer la sécurité et la qualité de vie du bourg de Beaucé traversé par la RN 12 et sécurisé la desserte de la commune de Fleurigné

Toutefois, la déviation de la RN 12 devra s'inscrire dans une réflexion globale « un schéma transports et déplacements » à l'échelle du Pays de Fougères :

- *Articuler et trouver des solutions techniques pour désengorger la rocade sud (RN 12) et l'aménagement et la sécurisation pour la déviation de Beaucé et de Fleurigné : portions à 2x2 voies, zones de dépassement, voies d'accès sécurisée...*
- *Marquer une entrée de la région Bretagne, en prenant en compte le secteur de Cimette, les échanges routiers vers les villes, régions voisines et l'Autoroute 28 ;*
- *Articuler le projet avec le bouclage de la rocade Nord de Fougères ;*
- *Inscrire dans le projet de liaison routière « Dol-de-Bretagne – via « Antrain – Fougères » - Alençon » ;*
- *Assurer la préservation des milieux naturels et agricoles, en anticipant les mesures d'accompagnement.*

Je reste à votre entière disposition pour tout complément d'information.

Je vous prie de recevoir, Messieurs les Directeurs, l'assurance de mes considérations distinguées.



Jean MALAPERT

Président
SCOT du Pays de Fougères



Landéan,
Le 23 mars 2017,

Monsieur le Maire
Mairie de LANDEAN
6 rue Victor Hugo
35133 LANDEAN

à

Monsieur POIVRE Pierre-Alexandre
Responsable de l'étude du projet de
l'aménagement RN12
DREAL
L'Armorique
10, rue Maurice Fabre
CS 96515
35065 RENNES Cedex

Objet : Déviation de Fougères-Beaucé

Monsieur.

Dans le cadre de l'étude de déviation de Beaucé que vous conduisez, la communauté d'agglomération de Fougères a décidé, à l'unanimité, de s'engager à mettre en œuvre le contournement routier nord de Fougères, facteur d'équilibre et de développement du territoire, à l'inscrire au SCOT et dans le projet d'agglomération.

La conséquence logique de cette décision unanime entraîne de facto, la nécessité d'une nouvelle étude d'une option Nord de dévoiement de Beaucé, à partir de Cimette sur la Chapelle Janson, ce qui correspond au souhait des élus.

Cette étude, qui se vaudra objective, modifiera les probabilités de trafic, et montrera que le dévoiement du transit par le Nord, allégera la circulation de la rocade Sud qui restera concernée par la desserte de l'activité locale.

Je vous joins, à titre d'information, un souhait signé par dix-huit Maires de l'agglomération qui confirment cette nécessité de rocade Nord et dévoiement par le Nord de Beaucé, en accord avec la forte opposition de la population à l'option Sud que vous avez pu constater à la réunion de La Selle en Luitré.

Vous trouverez, ci-joints, l'avis et l'amendement de Fougères-Agglomération, le souhait des 18 Maires et la carte du projet proposé par ceux-ci, la carte du schéma directeur de 1995.

Restant à votre disposition pour d'éventuels échanges, je vous prie de recevoir, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Maire,
Louis-Gérard GUERIN



2017.043 – AVIS - AMENAGEMENT DE LA RN 12 - SECTEUR DE BEAUCE – FOUGERES – FLEURIGNE

La RN12 est un axe structurant de circulation EST-OUEST, d'envergure nationale reliant Brest à Paris. Cette réalité a conduit à ce que l'axe, dans sa partie entre Fougères et Alençon soit maintenu dans le réseau national lors de la réforme de 2006, quand de nombreuses routes étaient transférées dans les réseaux départementaux.

A partir de 2009, des études d'opportunités d'aménagement entre Fougères et Alençon ont été lancées par le Ministère des Transports et confiées à la DREAL des Pays de la Loire.

La première phase de définition du parti d'aménagement a permis de placer en priorité de premier ordre les déviations de Beaucé et d'Ernée.

Sur cette base, l'État a retenu le scénario prévoyant la déviation de Beaucé et inscrit 1 million d'euro de crédits d'études au Contrat de Plan État-Région 2015-2020, sous maîtrise d'ouvrage de la DREAL.

En 2016, sous la conduite du Sous-préfet, un comité de suivi des études a été constitué regroupant, outre l'État, le Conseil Régional, le Département, les élus locaux, la Chambre d'Agriculture, la CCI, et des associations notamment de défense de l'environnement.

Ce comité a été réuni à 4 reprises en 2016 et lors de la séance du 19 décembre, il y a été présenté le déroulement de la concertation publique.

Celle-ci s'est déroulée du 30 janvier au 3 mars 2017, période pendant laquelle ont été organisées deux réunions publiques et une journée de permanence.

A ces occasions la DREAL a présenté les quatre variantes d'aménagement possibles pour la déviation. Soit, une variante Nord et trois variantes Sud. Il est à noter que dans les variantes dites Sud long 1 et 2, outre la déviation de Beaucé, la déviation de Fleurigné est également prévue.

Les communes et la communauté d'agglomération ayant la possibilité d'émettre un avis jusqu'au 31 mars 2017.

Il est précisé que lors d'une réunion de travail le 16 novembre 2016 le Conseil Départemental s'est engagé à conduire une étude sur le contournement nord de l'agglomération.

Vu le dossier soumis à la concertation publique et notamment les quatre variantes de déviation

Considérant les enjeux de sécurisation induits par le passage de 10 300 véhicules/jour dont 1300 poids lourds, en augmentation constante ;

Considérant le renforcement d'attractivité et de polarité économique et d'habitat, de Fougères Agglomération en interaction départementale et régionale, produit par la déviation ;

Considérant l'impact foncier agricole direct mais également les effets potentiellement induits à moyen/long terme ;

Considérant la vigilance nécessaire d'insertion du projet dans les paysages ;

Considérant la nécessité d'organiser un développement équilibré du territoire notamment dans sa partie nord ;

Considérant la présentation et le débat intervenus lors du Bureau du 13 mars 2017 ;

Il est proposé au Conseil communautaire :

- **DE RETENIR** l'option d'aménagement sud avec départ de « Cimette » à La Chapelle-Janson.
- **DE DEMANDER** une étude affinée aux services de l'Etat afin de positionner le fuseau en fonction des besoins de développement de Fougères Agglomération et notamment de la zone industrielle de l'Aumallerie.

L'étude intégrera les problématiques de flux et les incidences sur les infrastructures existantes, jusqu'au giratoire de Villeneuve/Pilais et l'embranchement du barreau A84. Par ailleurs, il est demandé que la continuité des exploitations agricoles soit garantie par la réalisation des aménagements de franchissement nécessaires. Enfin l'emprise devra permettre une mise à 2x2 voies, effective dans le cadre d'une vision à long terme.

- **DE S'ENGAGER** à mettre en œuvre le contournement routier nord, facteur d'équilibre et de développement du territoire, à l'inscrire au SCOT, et dans le projet d'Agglomération.
- **DE MOBILISER** tous les acteurs concernés à partir d'une étude sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental, devant être mise en œuvre concomitamment aux études affinées concernant la RN12 et conduisant au fléchage financier prioritaire dans les dépenses d'infrastructures.

Pour délibération du Conseil Communautaire.

20 Mars 2017

La déviation de la RN 12 par le Nord de fougères :

Un projet ambitieux et volontariste de rééquilibrage du territoire de Fougères Agglomération

Suite à la présentation des projets de déviation de la RN 12, nous avons été nombreux à réfléchir à l'opportunité et à l'efficacité des projets présentés.

Si le projet immédiat est la déviation de Beaucé, il nous semble indispensable de l'intégrer dans un schéma global de rééquilibrage du territoire de Fougères Agglomération. Il doit conduire également à une amélioration des conditions de circulation sur la rocade Sud

La partie Nord de notre territoire est en souffrance économique et démographique alors que la partie Sud est saturée.....

Pour remédier à cette situation, nous présentons un tracé de contournement Nord de Fougères, qui vient se relier au barreau. Ce tracé représente 13 km entre Cimette sur La Chapelle Janson et le point de liaison sur le barreau, distance égale à celle correspondante de la déviation par le Sud. Le projet de liaison Alençon Fougères Dol est lui minoré de 2,4 km

Au vu de ces constats, nous demandons que l'étude se poursuive uniquement sur une déviation Nord de Beaucé, avec une option éventuelle de déviation de Fleurigné et que la suite de rocade Nord soit envisagée par une concertation immédiate entre l'Etat et le Département, la RN 12 ~~devenant~~ à terme l'option Nord.

pourrait devenir

En reprenant tous les attendus de la note 2017-043 pour avis du conseil communautaire de ce jour, il est proposé :

-DE RETENIR une option d'aménagement Nord au départ de Cimette à la Chapelle Janson

-DE DEMANDER l'étude aux services de l'état en intégrant dans les calculs de trafic la prolongation vers la rocade Nord, en reprenant l'ensemble du projet du Schéma Directeur de 1995.

DE S'ENGAGER à mettre en œuvre la suite du contournement Nord, facteur d'équilibre et de développement du territoire, à l'inscrire au SCOT, et dans le projet d'agglomération.

DE MOBILISER tous les acteurs concernés par le contournement Nord, à partir d'une étude sous maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental. Cette étude devra être menée de concert avec celle de l'état concernant la RN 12 et conduire à un fléchage financier prioritaire dans les dépenses d'infrastructures. C'est la survie du Nord Est du département qui en dépend.

Pour délibération du conseil communautaire

20 Février 2017

La déviation de la RN 12 par le Nord de fougères :

Un projet ambitieux et volontariste de rééquilibrage du territoire de Fougères Agglomération

Suite à la présentation des projets de déviation de la RN 12, nous avons été nombreux à réfléchir à l'opportunité et à l'efficacité des projets présentés.

Si le projet immédiat est la déviation de Beaucé, il nous semble indispensable de l'intégrer dans un schéma global de rééquilibrage du territoire de Fougères Agglomération. Il doit conduire également à une amélioration des conditions de circulation sur la rocade Sud

La partie Nord de notre territoire est en souffrance économique et démographique alors que la partie Sud est saturée.....

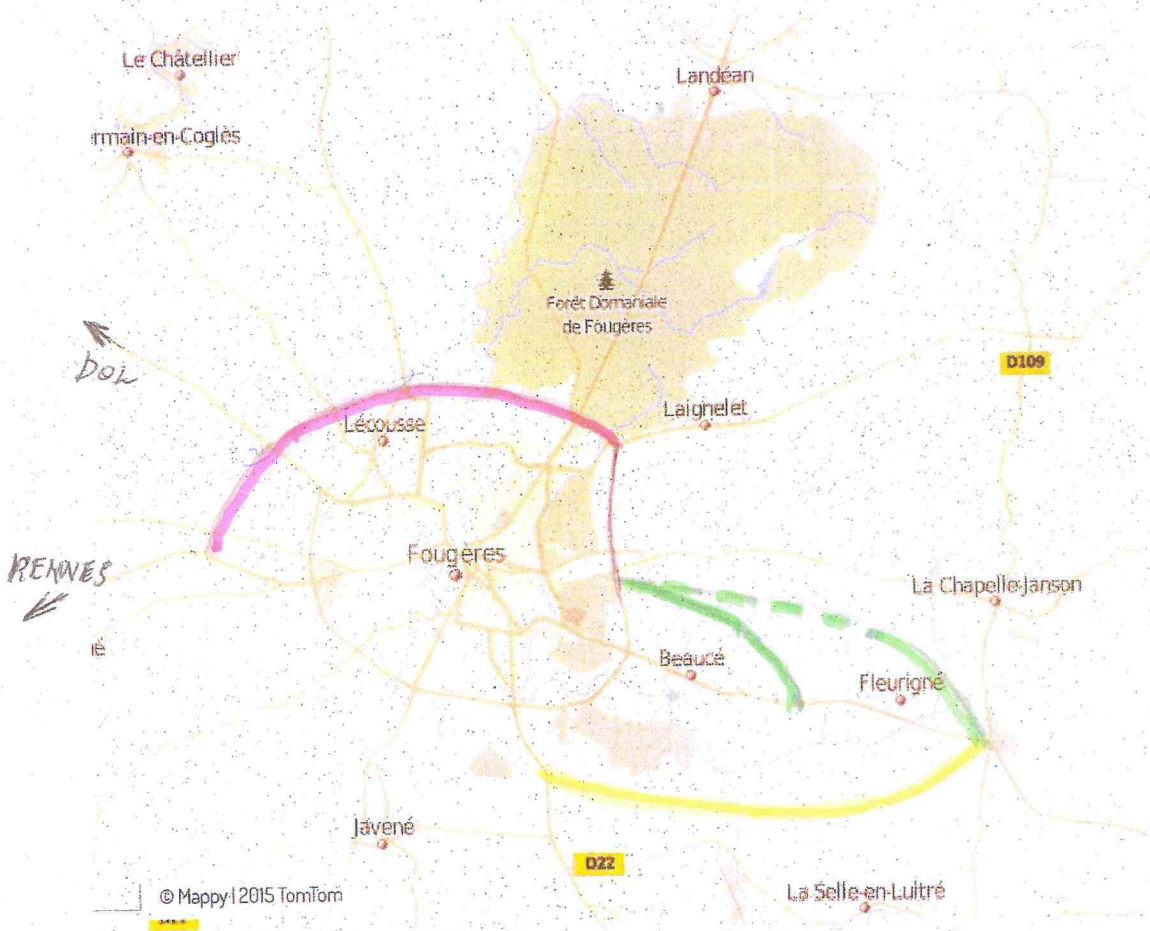
Pour remédier à cette situation, nous présentons un tracé de contournement Nord de Fougères, qui vient se relier au barreau. Ce tracé représente 13 km entre Cimette sur La Chapelle Janson et le point de liaison sur le barreau, distance égale à celle correspondante de la déviation par le Sud. Le projet de liaison Alençon Fougères Dol est lui minoré de 2,4 km





Au vu de ces constats, nous demandons que l'étude se poursuive uniquement sur une déviation Nord de Beaucé, avec une option éventuelle de déviation de Fleurigné et que la suite de rocade Nord soit envisagée par une concertation immédiate entre l'Etat et le Département, la RN 12 devenant à terme l'option Nord.

L. G. GUERIN Maire de LANDÉRY
M. Jaurie Maire de Sarigné
GASTIER PIERRE Romagne
BOUVET Roland Combouville
De Pauvray Bernard
OGER Jean Pierre Louvigne du Desert
DESHAYES J. Pierre LA SEUVE EN MITRE
G. BARBEDETTE Maire de Pailley
Poubert Louis de Feni
BOUVET Joseph Le Bapuge du Dr
BALLVAIS DANIEL BILLE

- TSKP -

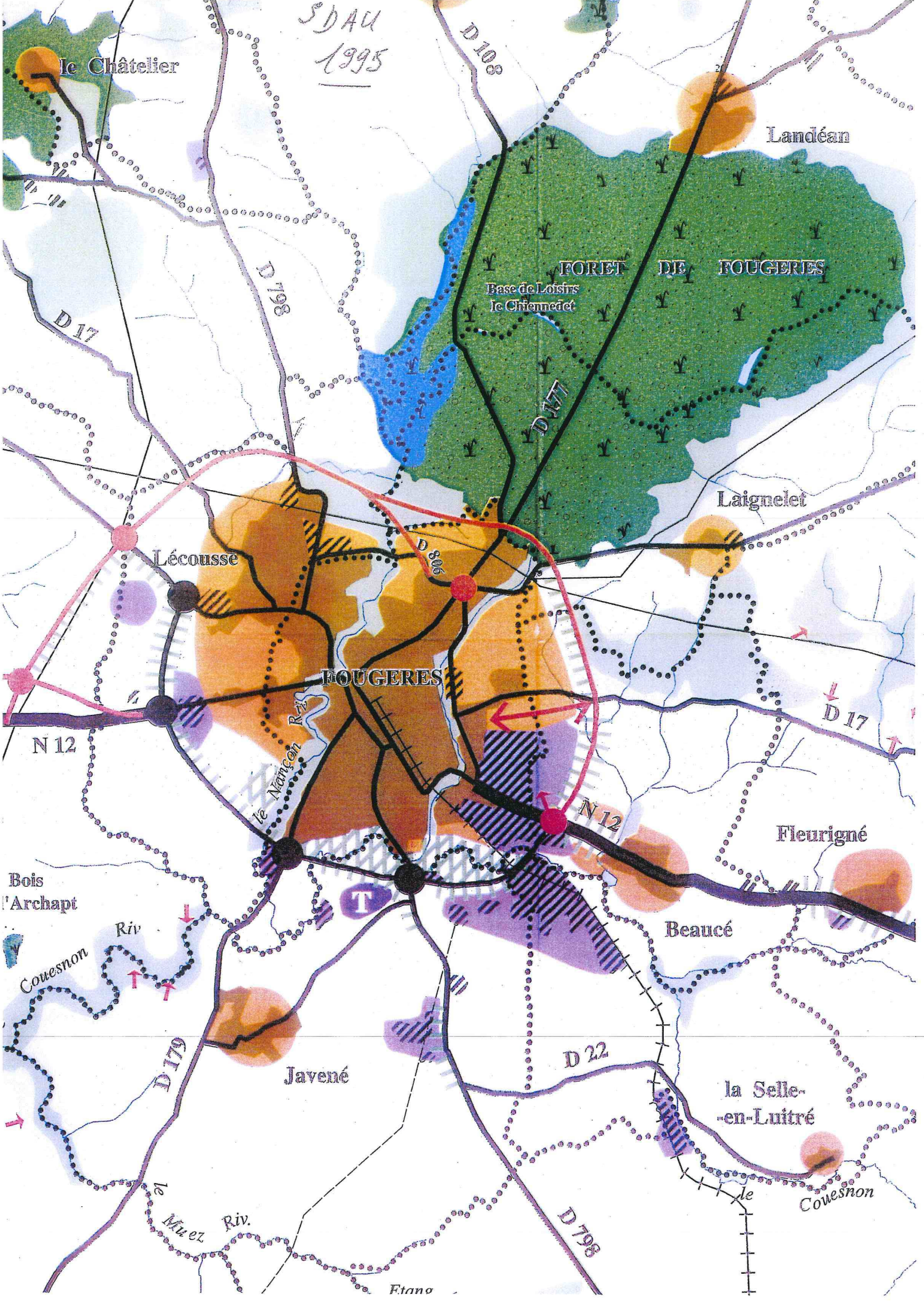
mappy



-  OPTION NORD Déviation BEAUCE
-  VARIANTE
-  OPTION NORD
-  OPTION SUD

ECHELLE $\frac{1}{100\ 000}$
1cm = 1km

SDAU
1995



Objet: RE: dossier déviation de Beaucé par la RN12

----- Message transféré -----

Sujet : dossier déviation de Beaucé par la RN12

Date : Thu, 27 Apr 2017 15:24:41 +0200

De : > Richard Pellerin (par Internet) <richardpellerin.fede35@orange.fr>

Répondre à : Richard Pellerin <richardpellerin.fede35@orange.fr>

Pour : nathalie.gourtay@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Vous nous aviez associé à la réflexion menée sur le projet d'aménagement de la déviation de Beaucé par la RN12.

Nous nous excusons de ne pas avoir pu vous transmettre notre avis dans les temps impartis.

Nous espérons que le scénario le moins impactant pour les zones humides et les cours d'eau sera privilégié, les variantes Nord court et Sud court nous paraissent donc préférables.

Cordialement.

Richard Pellerin

Technicien

*Fédération d'Ille-et-Vilaine de pêche
et de protection du milieu aquatique

9, rue Kérautret Botmel – CS 26713 – 35067 Rennes cedex Tel : 02 99 22 81 80 / 06 32 64 81 02*

logoFD35signaturemail