

Déviation de Fougères - Beaucé

* *
*

Réunion publique du 31 janvier 2017 à Fleurigné

Représentaient la DREAL Bretagne et son Bureau d'Etudes :

- Pierre-Alexandre Poivre, chef de la division maîtrise d'ouvrage intermodale à la DREAL
- Nathalie Gourtay, responsable d'opération à la DREAL
- Patrick Gomi, Adjoint au chef de division à la DREAL
- Alain Terrom, chargé d'études à la DREAL
- Aurélie Chrétien, chef de projet au sein du bureau d'études de SETEC

Introduction de la séance par la maire de Fleurigné, Mme Pommereul.

Puis prise de parole des représentants de la DREAL pour présenter les enjeux de la concertation, le déroulement des études ainsi que les enjeux du territoire.

PREMIER TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LA SALLE

1. Une participante demande qui siège au comité de suivi.

La DREAL : Le comité de suivi regroupe de nombreux représentants élus ou non, notamment : le sous-préfet de Fougères-Vitré, les maires des communes concernées par le projet, Fougères Agglomération, l'association Alençon-Fougères-Dol, la Chambre d'Agriculture 35, la CCI Fougères-Saint-Malo, le SCOT, l'association Fougères Environnement, la DDTM 35, le Département.

2. Un usager de la RN 12 et riverain de Fleurigné indique être choqué par la mention d'un seul accident corporel évoqué dans la présentation alors qu'il a connaissance de bien plus (13 accidents entre le carrefour de Cimette et Beaucé).

La DREAL corrige le malentendu : il y a bien eu plusieurs accidents corporels (faisant des blessés) entre 2004 et 2016, et elle a en plus évoqué l'accident mortel survenu en avril 2016. Les données exposées dans le dossier de concertation sont celles issues des observations et relevés faits par les forces de l'ordre suite à un accident. Il se peut que certains n'aient pas été signalés, ils ne figurent dans ce cas pas dans les bases de données accessibles. Tout comme les accidents uniquement matériels qui ne sont pas recensés. La DREAL a conscience de ne pas avoir un relevé exhaustif des accidents, mais a bien pointé le caractère accidentogène de la situation actuelle. Elle remercie les élus qui lui ont fait remonter des accidents dont elle n'avait pas connaissance.

3. *La maire de Fleurigné* rappelle à l'assemblée qu'elle a fait remonter à la DREAL tous les accidents mortels ou non qui sont survenus à Fleurigné

4. *Un habitant du bourg de Beaucé, en bord de la RN12*, évoque également son sentiment d'insécurité le long de la RN12 actuelle. Il souligne également les difficultés pour les riverains de la route de s'insérer dans le trafic

5. *Une participante* a noté que l'association Alençon-Fougères-Dol est au comité de suivi et demande alors s'il y a un projet concret d'aménagement sur l'ensemble du linéaire ?

La DREAL répond qu'il existe d'autres aménagements prévus à l'échelle de l'itinéraire notamment la déviation d'Ernée, la sécurisation des bourgs et des carrefours accidentogènes, la réalisation de créneaux de dépassement. La réflexion d'aménagement de la RN12 est donc bien globale à l'échelle de l'itinéraire. Aujourd'hui on se concentre sur les grands enjeux de sécurité que sont les déviations de Beaucé et Ernée qui ont été jugées prioritaires, c'est bien pour réaliser la déviation de Beaucé que la DREAL a été missionnée, et c'est sur elle uniquement que portent les présentes études.

6. *Un participant* demande si le projet de la déviation d'Ernée est en avance par rapport à celui de déviation de Beaucé.

La DREAL précise que les deux projets sont à peu près dans la même temporalité. La concertation publique, actuellement en cours pour Beaucé, est prévue vers juin/juillet pour la déviation d'Ernée. Les deux projets sont menés selon les mêmes étapes et procédures, à quelques mois près.

7. *Un participant* indique que précédemment il a été dit qu'il y avait un représentant des agriculteurs au sein du comité de suivi, et deux représentants des associations environnementales. Comme l'enjeu agricole a été présenté comme majeur, il pense qu'il devrait y avoir une personne supplémentaire représentant les agriculteurs au sein du comité de suivi.

La DREAL assure que l'importance d'un enjeu ne se mesure pas au nombre de représentants au comité de suivi. Il y a bien un représentant des agriculteurs qui est le représentant de la Chambre d'Agriculture, mais les autres membres du comité de suivi, notamment les maires, font tous remonter les questions et préoccupations des agriculteurs concernés. En outre, certains d'entre eux sont également des exploitants agricoles.

8. *Un participant* s'interroge sur le périmètre de l'étude présentée : y a-t-il d'autres aménagements prévus pour finir la rocade de Fougères par exemple.

La DREAL précise que la rocade de Fougères ne fait pas partie du cadre de l'étude. La décision de boucler la rocade appartient à un autre maître d'ouvrage : le Département, à la place duquel il ne lui appartient pas de s'exprimer. Mais dans l'élaboration du projet de déviation de Beaucé, les projets portés par d'autres maîtres d'ouvrage et connus sont bien pris en compte, afin d'assurer une cohérence globale. En revanche, les prévisions d'évolution du trafic sont faites sur la déviation de Beaucé ainsi que les infrastructures adjacentes existantes, dont la rocade de Fougères. A ce jour, il n'est pas identifié d'enjeu de congestion de la rocade de Fougères.

9. *Un participant* s'interroge sur les réflexions d'aménagement à l'échelle de la route Alençon-Fougères-Dol.

La DREAL rappelle que l'association Alençon-Fougères-Dol a bien une vision plus globale de l'ensemble de l'itinéraire.

10. M. André Robinard, membre de l'association environnementale *Passiflore* émet quelques observations :

- Les trafics à l'horizon 2044 ne sont pas certains puisque basés sur des hypothèses, des prévisions
- L'enjeu sécurité au sein de Beaucé, voire de Fleurigné, peut-il être résolu simplement en « déplaçant » la route ?
- Il a été indiqué dans la présentation que l'aire d'étude est une « zone au potentiel écologique relativement faible ». Le représentant se dit choqué par cette phrase puisque le projet impacte de façon importante le foncier, et en particulier les parcelles agricoles qui sont un outil de travail et une richesse du territoire. Il indique qu'il ne faut pas opposer les impacts environnementaux d'un côté et humain/agriculture de l'autre.

Réponse de la DREAL :

- Effectivement, les trafics à 2044 ne sont que des prévisions avec nos connaissances et hypothèses actuelles. Il est néanmoins presque assuré qu'il n'y aura pas moins de trafic en 2044 qu'aujourd'hui.
- La déviation de la RN permet d'offrir d'une part une infrastructure plus sûre du fait de sa conception (géométrie plus confortable, pas d'accès riverains) et d'autre part d'alléger la circulation dans les zones urbanisées
- Enfin, les sujets environnementaux et agricoles ne s'opposent pas l'un à l'autre aux yeux du maître d'ouvrage, ils sont chacun appréciés de façon objective. Sur l'aspect environnemental au sens « milieux naturels », les études ont montré que les espèces observées, la qualité des zones humides plutôt classiques, ne représentent pas des enjeux forts ou bloquants. Il faudra bien sûr les éviter autant que possible, mais ces sujets ne remettent pas en cause le projet, ni une variante en particulier.

11. *Un participant* demande si l'ancienne RN12 sera conservée.

La DREAL assure qu'elle sera bien évidemment conservée. Elle sera déclassée et perdra son statut de route nationale, et pourra également être réaménagée de façon plus urbaine, moins routière. Elle pourra par ailleurs être interdite aux poids-lourds en transit. La DREAL souligne également que Beaucé est la dernière agglomération de Bretagne qui soit traversée par une route nationale.

Reprise de la présentation – Présentation du projet, étude de trafic et comparaison des variantes

SECOND TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LA SALLE

12. *M. Pautrel, conseiller départemental d'Ille-et-Vilaine*, partage une des réflexions précédentes à la présence d'un seul représentant du monde agricole au comité de suivi. Il propose l'intégration d'un représentant des Jeunes Agriculteurs par exemple, ce qui apparaîtrait comme un signe d'ouverture et de transparence.

La DREAL indique que cette question pourra être abordée au comité de suivi, et propose d'intégrer un représentant de l'ADE (Association de Défense des Expropriés). L'ADE s'est constituée dans le cadre des travaux de la nouvelle LGV (Ligne à Grande Vitesse) récemment construite entre Le Mans et Rennes et, forte de cette expérience, elle pourrait être un partenaire très intéressant.

M. Pautrel constate depuis plusieurs années une augmentation de trafic sur la rocade Sud de Fougères et demande si on a bien tenu compte de l'augmentation de trafic sur la RN12 et analysé son incidence sur la capacité de la rocade Sud. Par ailleurs, il demande sur quel critère se fera le choix de la variante retenue.

La DREAL répond que les études de trafic prévisionnel analysent les effets du projet sur la RN12 ainsi que sur l'infrastructure adjacente. Il apparaît que le projet n'attire pas un gros afflux de trafic sur la rocade Sud, puisqu'il dévie le trafic plutôt que l'augmenter et que la capacité actuelle de cette dernière sera encore suffisante pendant de longues années.

En ce qui concerne le choix de la variante, la DREAL compte sur la concertation en cours pour l'éclairer. Beaucoup de gens vont s'exprimer, il n'est pas sûr qu'un consensus sera atteint, mais les éventuelles propositions de modifications, les demandes et observations émanant d'associations, d'institutions, de particuliers, vont permettre d'approfondir les enjeux et la conception du projet. In fine cependant c'est l'État, représenté par le ministre des transports, qui arbitre et choisit la variante à étudier. A ce stade, il est impossible de prédire quelles orientations sortiront de la concertation.

13. *M. Forêt, maire de la Chapelle-Janson*, rappelle sa proposition faite au comité de suivi de décembre : si une variante Sud longue était retenue, il serait plus intéressant de la connecter au niveau du carrefour et de la zone d'activités de Cimette plutôt que là où les accroches sont prévues dans les variantes actuelles. Un des avantages serait que les personnes venant de la Chapelle-Janson et se rendant à Fougères emprunteraient effectivement la déviation ; dans le cas contraire, il serait plus rapide pour elles de continuer à passer par Fleurigné et Beaucé. Le fait de rester accessible par la route nationale représente de plus un enjeu de développement pour la zone d'activité. Il soulève également des questions de sécurité au niveau des carrefours. Enfin, il souligne le moindre prélèvement de terres agricoles permis par l'alternative qu'il propose.

La DREAL répond que les usagers ont des habitudes qui vont évoluer pour adopter un itinéraire plus rapide et plus confortable, à savoir la nouvelle voirie. Cela étant, la concertation a bien pour objet de faire émerger d'éventuels ajustements de tracé, c'est donc le bon moment pour faire ce genre de propositions.

14. *M. Robinard* demande si les giratoires seront suffisants pour accueillir le trafic, s'il ne faut pas mettre en place des échangeurs, et craint une saturation au niveau du raccordement avec la RD798.

La DREAL indique que des giratoires seront dimensionnés (ou repris, s'agissant des giratoires existants) pour absorber les trafics prévus, qui ne sont pas d'une ampleur inquiétante d'après les projections. A noter que si la voirie passait un jour à 2x2 voies, les giratoires seraient convertis en échangeurs dénivelés.

15. *Une participante* demande comment les études répartiraient si une variante courte était choisie et réalisée, et qu'il était plus tard décidé de dévier Fleurigné.

La DREAL répond qu'en effet le choix qui sera fait pour la variante retenue engage le territoire pour de nombreuses années, qu'on ne peut envisager faire marche arrière une fois que le projet sera réalisé, et que la préservation de l'avenir peut être un critère à prendre en compte pour effectuer un choix.

16. *Christophe Gilles, représentant de la Chambre d'Agriculture*, regrette que les études ne prennent pas en compte le bouclage de la rocade Nord de Fougères, ce qui donne alors à la variante Nord peu d'attractivité. Il voudrait que le choix de la variante se fasse dans une optique plus globale d'aménagement de l'agglomération de Fougères.

La DREAL précise que la réalisation de la rocade Nord de Fougères est de la compétence du Conseil Départemental et qu'il est donc difficile de répondre à leur place sur l'opportunité et la faisabilité du bouclage de la rocade, et encore moins sur un horizon de mise en service. L'éventualité de cette infrastructure est bien présente à l'esprit du maître d'ouvrage, mais il ne peut prendre en compte dans ses études que des projets connus, pas des éventualités. Si la rocade était bouclée, la variante Nord aurait certes une attractivité plus importante, mais les échanges étant tournés en majorité vers le sud de Fougères, vers Rennes et l'A84, le bouclage de la rocade ne bouleverserait sans doute pas l'équilibre actuel des flux routiers.

17. *Un agriculteur à la Selle-en-Luitré* pose les questions suivantes :

- Du point de vue foncier, le projet est-il d'emblée abordé dans les dimensions d'une 2x2 voies ?
- Il a été indiqué que les tracés pourraient évoluer, est-ce qu'ils seront déplacés par rapport aux variantes présentées ?
- Le délai de l'aménagement foncier est-il calé dans les délais de réalisation de l'infrastructure ?

La DREAL :

- Les emprises seront envisagées pour un projet à 2 voies, et non pour une 2x2 voies.
- Oui, les variantes sont susceptibles d'évoluer, notamment en fonction des demandes qui ressortiront de la concertation. Par exemple : demande de passage au Nord ou au Sud de tel hameau, telle exploitation. Mais si ressort la demande d'une étude d'un fuseau écarté à l'issue de la concertation ou d'un fuseau non envisagé jusqu'à présent, il faudra probablement reprendre toute la procédure au début. Cela arrive parfois.
- Les procédures d'aménagement foncier sont de la compétence du département et non de la DREAL, même si cette dernière en proposera vraisemblablement un. Au moment de la DUP, des commissions communales d'aménagement foncier décideront s'il est opportun ou non d'en faire un. La, procédure s'enclenchera alors, mais il convient d'avoir en tête que ce sont des opérations longues et complexes. Il arrive que des projets soient mis en service 2 à 3 ans avant la fin de l'aménagement foncier.

18. *La maire de Fleurigné, Mme Pommereul*, tient à réexprimer, devant les personnes présentes à la réunion publique, l'inquiétude des riverains de Fleurigné si les variantes Sud Court ou Nord Court étaient choisies, car la RN12 au droit de Fleurigné présente des problèmes de sécurité auxquels le remplacement des cédez-le-passage par des stop ne permettrait pas de répondre : les gens rencontreraient les mêmes difficultés qu'aujourd'hui pour accéder à la RN 12 depuis chez eux.

19. *Un participant* demande pourquoi les carrefours accidentogènes ne sont pas aménagés dès aujourd'hui, sans attendre la longue procédure de réalisation de la déviation.

La DREAL répond que la question se posera effectivement beaucoup si la variante retenue ne dévie pas Fleurigné. Il est préférable d'attendre de savoir ce qui sort de la concertation avant de prévoir un programme de sécurisation des bourgs.

20. *Le maire de Javené, M. DELAUNAY, également agriculteur*, rejoint la proposition de mettre un jeune agriculteur au sein du comité de suivi. Il appuie également les propos du représentant de la Chambre d'Agriculture en disant qu'on aurait dû tenir compte d'un possible bouclage de la rocade de Fougères, car la variante Nord est celle qui consomme moins de terres agricoles.

La DREAL répond que le sujet est insoluble actuellement, car le contournement Nord n'a pas le moindre début d'existence à ce jour, et l'État souhaite avancer pour résoudre les problèmes de sécurité et de cadre de vie de Beaucé, voire de Fleurigné, sans attendre la décision du Département quant à la rocade.

Le maire de Javené, indique avoir contacté la SAFER pour effectuer une veille sur les ventes de terrains, et que deux zones ont déjà été achetées pour des réserves foncières, ce qui représente environ 2 hectares.

21. *Un agriculteur* intervient pour dire que le bouclage de la variante Nord est hypothétique, mais que les études de trafic le sont tout autant de son point de vue. Pour l'aménagement foncier, il précise qu'il serait bien qu'une vision globale sur le territoire fougerais soit adoptée pour tenir compte également des autres projets, notamment de création de ZAC ou de zones d'activités. Il demande par ailleurs de ne pas attendre et de mettre en marche le processus de réaménagement foncier le plus vite possible, avant la DUP, pour que cela soit réalisé avant la mise en service de la déviation.

La DREAL a conscience que la période est inconfortable à cause de l'incertitude sur le tracé qui sera retenu. En ce qui concerne l'aménagement foncier, il s'agit d'une procédure réglementaire très encadrée, il n'est juridiquement pas possible de l'enclencher avant la DUP. Cette temporalité se justifie car jusqu'à la DUP le tracé peut subir des évolutions qui peuvent modifier les impacts pour les riverains. Il faut donc attendre d'avoir un tracé suffisamment figé (mais pas entièrement, car il pourra encore bouger un peu après la DUP) pour connaître les impacts de la future route et donc les besoins auxquels devra répondre l'aménagement foncier. Par ailleurs, la DREAL souligne l'effet d'aubaine pour le territoire dans la mesure où il serait en effet intéressant, même si pas simple, de mutualiser les prélèvements foncières liés à des projets différents.

22. *Une riveraine* souligne qu'à son avis les tracés sud organisent la « fuite » vers Rennes au détriment de Fougères. Elle s'inquiète également de la sécurité sur des carrefours plans. Elle demande enfin des précisions sur les effets pris en compte dans le calcul des indicateurs socio-économiques. C'est la seule ligne verte dans le tableau de synthèse de la comparaison des variantes.

La DREAL répond que la couleur verte indique que la variante répond aux objectifs attendus en termes de rentabilité du projet. Les impacts socio-économiques pris en compte sont l'équilibre entre d'une part le coût de l'investissement, de l'entretien futur, et d'autre part les gains apportés convertis en valeur monétaire : diminution de la pollution au sein de Beaucé, nombre de vies épargnées, gain de temps procurés à combien d'usagers etc. Dans cet item

socio-économique a également été pris en compte l'aspect sécurité routière en tant que tel, en considérant que la déviation en elle-même apporte un gain par une infrastructure plus sûre et un allègement du trafic dans Beaucé, et que s'agissant des variantes longues ce gain est encore plus fort du fait de l'allègement de trafic dans Fleurigné également. En revanche l'impact sur l'activité économique des commerces n'est pas pris en compte car il est impossible de prédire ce que l'infrastructure générera comme nouveaux emplois ou développements d'activités.

23. *Un participant travaillant dans la zone d'activité de l'Aumallerie* note qu'il est prévu un rond-point pour connecter la route d'accès à l'Aumallerie et la déviation, mais se demande si les poids-lourd emprunteront vraiment cet itinéraire qui n'est pas adapté actuellement. Il fait part de la situation de quelques-uns de ses collègues qui travaillent à l'Aumallerie et habitent à Lécousse, et qui se rendent au travail en empruntant un itinéraire par le Nord de Fougères et non le Sud. De plus, il s'inquiète de l'accroissement du trafic sur la rocade sud qui sera d'autant plus important si on connecte la déviation à cet endroit.

La DREAL répond que les études de trafic se fondent sur des données de comptage, collectées sur site pour étudier les itinéraires des usagers actuels de la RN12. Les perspectives sont donc fondées sur des données réelles. Mais il faut être conscient que la déviation ne répondra pas à tous les besoins de déplacement, la RN 12 continuera de constituer un itinéraire possible. La route de l'Aumallerie est effectivement un sujet qui pourra être abordé dans le cadre des variantes Sud. Il pourra être envisagé une remise à niveau de l'itinéraire pour permettre l'accueil de la circulation des poids-lourd. La DREAL rappelle qu'à ce stade des études tous les sujets ne sont pas encore bien appréhendés, notamment sur le nombre et la localisation des rétablissements de voiries nécessaires. La limitation du nombre de rétablissements n'est pas une question de coût mais de sécurité, afin d'éviter de reproduire sur la déviation les problèmes de sécurité de l'actuelle RN 12.

24. *Un participant* demande combien de rétablissements de voiries communales sont prévus et leur coût.

La DREAL précise que les plans des variantes présentées, consultables dans les mairies ou sur internet également, indiquent les rétablissements envisagés. Ce sont les rétablissements jugés nécessaires qui sont pris en compte actuellement, c'est un minimum. La concertation pourra faire émerger la demande de rétablissements supplémentaires. En revanche, il faut noter qu'il faut essayer de limiter le nombre de rétablissements au risque de dégrader la sécurité sur ce nouvel axe.

Le même participant demande si l'étude de trafic présentée prend en compte les véhicules empruntant les voiries communales.

La DREAL indique que le trafic des voiries communales n'est pas pris en compte car ils représentent une part faible par rapport aux grands axes routiers. Les plus grandes infrastructures existantes RN/RD pourront absorber ce trafic.

25. *Le maire de Javené, M. DELAUNAY*, répond sur le sujet de l'impact économique évoqué précédemment. La déviation de Beaucé a deux intérêts selon lui : gain de temps et de confort pour les usagers de la déviation, gain en termes de cadre de vie pour les bourgs actuellement traversés par la RN. Il cite l'exemple de Saint-Etienne-en-Cogles ou Saint Sauveur des Landes, qui ont été déviées et qui ont vu un développement d'activités (notamment la zone de Plaisance). A l'inverse, certains lots de la zone de l'Aumallerie ne

trouvent pas preneur parce que l'infrastructure actuelle est à saturation. La déviation est alors une opportunité pour exploiter cette zone et ainsi développer l'économie et des emplois.

Suite et fin de la présentation