

## Déviation de Fougères - Beaucé

\* \*  
\*

Réunion publique du 28 février 2017 à la Selle-en-Luîtré (20h30)

Représentaient la DREAL Bretagne :

- 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

### Introduction de la séance par le maire de la Selle-en-Luîtré, M. Deshayes

**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. Un riverain indique que si l'enjeu est de limiter l'impact agricole, alors il faut choisir la variante la plus courte.

La DREAL : Vous anticipez sur la suite de la réunion, mais en effet plus une variante est courte moins elle a d'impact.

2. M. Desroziers, président de l'association Alençon-Fougères-Dol Demain, indique qu'il est important de recadrer le projet dans son ensemble. Fougères est une ville moyenne sans autre moyen de transport que la route ; il faut que les contournements soient les plus directs possible.

3. Un riverain : vous coordonnez-vous avec les autres porteurs de projet ?

La DREAL : les autres porteurs de projets du territoire participent au comité de suivi, ce qui permet d'avoir une vision globale des différents sujets.

5. M. Pautrel, conseiller départemental, demande ce que vont devenir les remarques faites dans le cadre de la concertation, quelles suites y seront données.

La DREAL répond que les différents avis vont être analysés et synthétisés. Il y aura un échange avec le ministère ; les conclusions seront débattues en comité de suivi. Il n'y aura pas de communication sur la décision pendant la période électorale.

6. *Un participant* demande s'il arrive à la DREAL de reprendre un projet à zéro.

La DREAL indique que tout est possible. Les concertations débouchent souvent sur un consensus, mais si aucune solution ne se dégage on peut repartir sur des études. La DREAL n'est pas là pour porter un projet inacceptable.

7. Un participant, M. Travers, demande pourquoi l'étude de la RN 12 ne porte pas sur une 2x2 voies.

La DREAL : en 2013, ce scénario n'était pas sur la table. Mais on préserve la possibilité de passer à 2x2 voies quand le trafic l'exigera.

8. M. Marboeuf, président de Fougères agglomération, s'interroge sur les implications concrètes de la qualification des enjeux agricoles comme « forts ».

La DREAL : il s'agit d'un enjeu fort pour la plupart des projets routiers. Cela implique un traitement particulier de la problématique agricole. Ici, nous avons pris connaissance des problématiques particulières des agriculteurs directement touchés par les variantes. Nous constituons des réserves foncières en prévision d'un probable AFAF.

9. Un participant, M. André Philippot, relève que l'enjeu économique est peu évoqué. Or le maillage routier devrait permettre un développement économique équitable du territoire. Il demande si cet effet est mesuré et s'interroge sur les réflexions d'aménagement à l'échelle de la route Alençon-Fougères-Dol.

La DREAL : on ne peut pas mesurer cet effet. L'infrastructure est un outil, le développement qu'elle peut engendrer dépend aussi de la façon dont le territoire s'en empare. La concertation doit aussi nous donner la vision des élus sur le développement économique du territoire.

10. Un riverain s'étonne que l'on fasse une déviation pour seulement 20 % du trafic, puisque le reste est du trafic local.

La DREAL : en réalité, on a plutôt pour la déviation un potentiel d'usage de 50 % du trafic de la RN.

11. *Une participante* demande si le projet ne consiste pas en une déviation de Fougères plutôt que de Beaucé simplement. Les enjeux sont plus lourds que la simple déviation d'un centre-bourg.

La DREAL : il est vrai qu'on dévie en partie Fougères. On travaille sur un maillon important du réseau routier national.

12. Un riverain s'inquiète de l'arrivée sur la route de Vitry du trafic de la RN 12 en plus de l'existant. Il redoute les bouchons au niveau du rond-point d'Inée.

La DREAL indique que cette question constitue une transition pour la suite de la présentation.

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

### SECOND TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LA SALLE

13. M. Benoît, député, demande si les impacts en termes d'emprise sur les terres agricoles sont considérés pour une route bidirectionnelle ou pour une 2x2 voies.

La DREAL : ce sont les emprises d'une bidirectionnelle. Mais pour être transparent, les surfaces indiquées constituent un minimum. Il pourra par exemple y avoir besoin de surfaces supplémentaires pour faire des compensations zones humides.

14. M. Deshayes, maire de la Selle-en-Luître : j'ai vu dans le dossier que les bassins d'orage ne sont pas inclus dans le coût estimatif des variantes, de même que les rétablissements de voirie. Comment tout cela se chiffre-t-il ?

La DREAL : ces mesures n'ont en effet pas été chiffrées. Mais il faut plutôt regarder les estimations en valeur relative, comme moyen de comparaison entre les variantes.

M. Deshayes suggère qu'une fois ces coûts inclus, la valeur des indicateurs socio-économiques des variantes pourrait changer.

La DREAL : ce ne sera pas le cas ; les ordres de grandeur donnés dans le dossier de concertation sont les bons.

15. Mme Biard, conseillère départementale : pourquoi toutes les routes interceptées ne pourront-elles pas être rétablies ?

La DREAL : Si on fait cela, on recrée la situation qui existe sur l'actuelle RN 12 et qui génère de l'insécurité. Cela dit, les propositions de rétablissement présentées dans le dossier sont un minimum, s'il ressort de la concertation d'autres besoins forts nous les étudierons.

16. M. Marboeuf : l'A84 a été conçue avec un certain nombre de points d'échange, afin qu'elle irrigue le territoire. On pourrait imaginer la même chose ici, avec des partenariats financiers.

Par ailleurs :

- il pourrait y avoir un compromis entre les variantes sud long 1 et 2, avec un raccordement à la Cimette.

- le point de rencontre entre la déviation et la route de l'Aumallerie doit faire l'objet d'une grande attention, il a un intérêt crucial pour le développement économique.

- il faut bien étudier l'arrivée de la déviation sur la route de Vitré, et le lien entre la déviation et le barreau A84/rocade.

- si les emprises ne sont pas prévues pour une 2x2 voies, cela signifie que lorsqu'on voudra élargir il faudra repartir de zéro d'un point de vue foncier.

La DREAL : L'adaptation de la voirie existante sera en effet à étudier. Notamment, le giratoire et la RD 798 pourront être aménagés pour tenir compte du trafic induit par la déviation. A priori les infrastructures ont la capacité pour accueillir ce surcroît de trafic, mais il y a en effet un point de vigilance.

Nous prenons note de la demande d'un raccordement à Cimette.

17. *Un riverain* demande s'il est possible de mettre la circulation dans Beaucé à sens unique, afin de contraindre la moitié du trafic à aller sur la déviation.

La DREAL : ce n'est pas idiot, mais c'est utopique. L'utilisateur, si l'on fait cela, préférera circuler sur les voiries secondaires, qui ne sont pas prévues à cet effet.

18. M. Deshayes : pourquoi la sous-variante passant au sud de la Reboursière se retrouve-t-elle dans le dossier de concertation, alors que j'avais demandé expressément que les variantes sud passent au Nord de la Reboursière ?

La DREAL : Nous souhaitons recueillir les expressions de chacun. La concertation est là pour fermer un certain nombre de portes.

19. Un riverain : les voies communales vont être rétablies par des ponts, ce qui coûte cher.

La DREAL : Nous ne ferons pas des ponts, mais des carrefours, qui deviendraient des ponts si on élargit à 2x2 voies.

Le même : donc toutes les routes communales seront coupées ?

La DREAL : Il faut trouver le bon équilibre pour que l'infrastructure ne soit pas un obstacle, mais sans non plus recréer tous les accès directs.

20. Un riverain : le fait qu'il y ait trois variantes sud et une seule par le nord indique bien la tendance. Si on ajoute 20 M€ à la variante nord, on peut réaliser le contournement nord de Fougères.

La DREAL : le contournement nord de Fougères, c'est un autre projet que celui dont on parle ce soir. Quant au nombre de variantes, il n'illustre rien, il résulte simplement des possibilités techniques.

21. Une riveraine demande quelle sera la marge de recul au droit de la future route.

La DREAL : toutes les routes nationales sont classées routes à grande circulation, et pour les RGC la marge de recul est de 75 m.

22. 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.

23. M. Benoît : avez-vous pris en compte le trafic entre Ernée et Laval sur la RD 31, lié aux arrivées de trains, dans vos projections de trafic ?

La DREAL : Notre modèle de trafic couvre une large partie ouest de la France. Il prend également en compte les projets d'autres maîtres d'ouvrage, mais uniquement pour le mode routier, pas les projets ferroviaires.

24. Un riverain : pourquoi voit-on fleurir les passages faune au-dessus de routes et des chemins de fer, et ne voulez-vous pas rétablir les communales ?

La DREAL : il ne faut pas opposer les sujets. Ils seront tous abordés. Sur les rétablissements de voirie, il faut quand même dire que oui, il y aura des perdants, dont on cherche à limiter le nombre en mesurant les enjeux, mais il y aura aussi des gagnants.

25. Un riverain : la notion de gain de temps n'est pas forcément un critère d'analyse pertinent. Quels aménagements de sécurité seront faits en attendant la mise en service de la

déviations ? Et j'espère que les habitants de Fleurigné emprunteront la déviation pour aller à Fougères !

*(Applaudissements)*

La DREAL : Le gain de temps n'est pas un objectif en soi. On le regarde parce que les usagers vont au plus rapide, et donc le gain de temps joue sur l'attractivité des variantes et donc sur l'atteinte des objectifs d'amélioration du cadre de vie. La variante nord attire peu parce que le flux traversant Beaucé pour aller vers le nord est très faible. Si un contournement nord de Fougères est réalisé, elle pourrait devenir plus attractive, mais aujourd'hui ce projet n'est pas tangible, on ne peut pas le prendre comme hypothèse.

26. Un participant : j'ai 22 ans, je me demande où en sera l'agriculture dans 100 ans à ce rythme de consommation de terres agricoles ?

La DREAL : Tout projet, pas seulement routier, peut consommer des terres agricoles. Il est vrai que certaines variantes sont plus agressives pour le monde agricole.

27. M. Pautrel : j'ai le sentiment que le tracé nord est déjà condamné. S'agissant de la rocade sud : je m'inquiète des ralentissements qui seront provoqués par l'arrivée d'une déviation se branchant sur la RD 798. Je rappelle, comme cela a été évoqué à la réunion de Fleurigné, que des habitants de Lécousse et travaillant à l'Aumallerie passent par le nord parce que cela bouchonne moins que par le sud, il y a donc bien des déplacements vers le nord [*applaudissements*]. Enfin, concernant l'agriculture, un aménagement foncier sera nécessaire. Qui le financera ? De plus, vos réserves foncières sont faibles, ce qui pénalisera l'AFAF.

La DREAL : Avec ou sans déviation, le trafic augmentera. Mais les études de trafic montrent que la déviation ne capte pas de trafic d'itinéraires concurrents.

S'agissant de l'AFAF, il sera décidé au moment de la DUP d'y recourir ou pas, et ce seront les CCAF qui le décideront. Il sera bien financé par l'État en tant que maître d'ouvrage. Enfin, ce n'est pas parce que nous avons peu de réserves foncières pour l'instant que les choses ne peuvent pas se débloquer par la suite, comme cela a par exemple été le cas à Châteauneuf.

28. Une participante : avec les variantes sud, tout le monde se retrouvera sur la route de l'Aumallerie et la RD 22, qui ne sont pas adaptées à un tel niveau de trafic.

La DREAL : Cette question sera analysée dans les phases d'étude suivantes : quelles voiries on rétablit, quels impacts ont ces choix sur la voirie locale ? Des aménagements connexes seront sans doute nécessaires.

29. M. Forêt, maire de la Chapelle-Janson : la variante sud long 1 a un fort impact sur le bâti. Si elle se raccordait sur Cimette, l'impact sur le bâti et sur le monde agricole serait moindre. Cela serait aussi bénéfique à l'attractivité de la zone d'activités de Cimette.

30. Une participante : la variante sud court me semble intéressante également, pourquoi est-elle à ce point peu mise en avant ? Les variantes sud long coupent La Selle-en-Luïtré en deux.

La DREAL : La sud court est plus fragile dans sa capacité à capter du trafic mais elle est susceptible d'être presque aussi intéressante que les sud long. Nous n'avons pas de parti-pris sur ce qui sortira de la concertation.

31. Mme Pommereul : la rentabilité socio-économique des sud long est meilleure que celle de la sud court.

La DREAL explique ce que recouvre la notion de rentabilité socio-économique et ajoute qu'il s'agit d'un élément parmi d'autres, important, mais pas le seul critère de décision.

32. M. Desroziers : le contournement nord de Fougères était prévu dans le schéma territorial de 1975, et il en a été retiré. Si l'on veut le rétablir, c'est un autre combat que le projet dont nous parlons aujourd'hui, mais les deux ne sont pas en contradiction.

33. Une participante (résidant au sud de l'aire d'étude) : vous n'évoquez pas l'impact de la pollution sur les jeunes enfants, les sud long passant plus près d'un grand nombre d'habitations, ont forcément un plus fort impact que les autres en termes de pollution.

La DREAL : votre analyse rejoint ce que nous avons présenté, mais on sait traiter les impacts acoustiques, pas vraiment la pollution. Il faut quand même noter que les polluants se dispersent mieux dans la campagne qu'en milieu urbain.

34. Un riverain : quid de la sécurisation de l'actuelle RN 12 ? J'espère que vous n'allez pas attendre la mise en service de la déviation pour travailler sur les carrefours existants.

La DREAL : Aujourd'hui on se concentre sur la déviation. En fonction de ce qui ressort de la concertation en termes de déviation ou non de Fleurigné les choix seront assez différents. Mais non, on n'attendra pas 8 ans pour faire quelque chose.

La réunion s'achève à 22h50.