

# RN 12 – Déviation de Fougères-Beaucé

## Réalisation des études préalables à l'enquête publique

Concertation préalable du 30 Janvier au 3 Mars 2017

### BILAN DE LA CONCERTATION



## TABLE DES MATIERES

|           |  |           |
|-----------|--|-----------|
| <b>1.</b> | <b>LE PROJET ET SON CONTEXTE</b>                             | <b>3</b>  |
| 1.1       | Historique du projet.....                                    | 3         |
| 1.2       | caractéristiques du projet.....                              | 3         |
| <b>2.</b> | <b>CONTEXTE ET MODALITES DE LA CONCERTATION PUBLIQUE</b>     | <b>5</b>  |
| 2.1       | Objet de la concertation.....                                | 5         |
| 2.2       | Contexte réglementaire.....                                  | 5         |
| <b>3.</b> | <b>DEROULEMENT DE LA CONCERTATION</b>                        | <b>6</b>  |
| 3.1       | Annonce, outils et supports de la concertation publique..... | 6         |
| 3.2       | Mise en œuvre de la concertation.....                        | 7         |
| <b>4.</b> | <b>BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE</b>                     | <b>9</b>  |
| 4.1       | Bilan quantitatif.....                                       | 9         |
| 4.2       | Bilan qualitatif.....  | 26        |
| 4.3       | Synthèse générale.....                                       | 33        |
| 4.4       | Conclusion.....  | 35        |
| 4.5       | Poursuite des études.....                                    | 37        |
| <b>5.</b> | <b>ANNEXES</b>   | <b>38</b> |

# 1. LE PROJET ET SON CONTEXTE

## 1.1 HISTORIQUE DU PROJET

La RN12 est un axe routier national qui va de Brest à l'Île-de-France, qui relie notamment Fougères (35) à Alençon (61), villes distantes de 110 km. Cet itinéraire Alençon-Fougères, situé sur les départements d'Ille-et-Vilaine, de la Mayenne et de l'Orne, constitue un axe d'intérêt local et régional.

L'aménagement de la RN12 entre Alençon et Fougères a fait l'objet d'études à l'échelle de tout l'itinéraire menées entre 2010 et 2013 sous le pilotage du Préfet de la région Pays-de-la-Loire.

Ces études ont conduit à proposer des aménagements sur l'ensemble de l'itinéraire et analysaient trois scénarios :

- Scénario 1 : requalification environnementale (murs anti-bruit, traitement des eaux, etc.)
- Scénario 2 : scénario 1 + aménagement sur place de la RN12 (carrefours, traversées d'agglomération, créneaux de dépassement)
- Scénario 3 : scénario 2 + déviation de 7 agglomérations (Beaucé, Ernée, Mayenne, Le Ribay, Javron- les-Chapelles, Pré-en-Pail et Lalacelle)

Une concertation sur des scénarios a été menée en 2013 en deux temps : avec les acteurs institutionnels puis le grand public.

Le bilan de cette concertation, rendu public en 2014, a mis en avant :

- que le scénario 2 était le minimum à réaliser ;
- qu'il pouvait être complété de certaines déviations prioritaires.

La concertation a montré que parmi ces déviations prioritaires figure celle de Beaucé, en Ille-et-Vilaine. Trois variantes de celle-ci avaient

alors été étudiées : une variante au nord, une variante sud courte et une autre variante sud avec un itinéraire plus long.

Pour cette déviation de Beaucé, la concertation de 2013 n'a pas permis de dégager un consensus clair autour des différentes options présentées.

Elle a cependant contribué à mettre en avant les sujets suivants :

- **le raccordement sur la voirie locale, notamment sur la RD798 en cas de contournement sud ;**
- **les enjeux de sécurité au droit de la commune de Fleurigné à traiter, soit par une déviation plus longue, soit en sécurisant la RN12 actuelle ;**
- **l'importance des enjeux agricoles au sud de Fougères.**

A partir de fin 2015, les études de la déviation de la RN12 à Beaucé se sont alors poursuivies en élargissant l'aire d'étude afin de permettre la recherche d'autres options de tracé, et en approfondissant les connaissances sur le secteur. Cette phase d'étude a abouti à l'élaboration de quatre variantes qui ont été soumises à la concertation publique début 2017.

## 1.2 CARACTERISTIQUES DU PROJET

Le projet de déviation de la commune de Beaucé a pour objectif de répondre à deux enjeux majeurs :

- **Enjeu de sécurité**
- **Enjeu du cadre de vie (bruit, qualité de l'air et santé)**

Le niveau de trafic global et le niveau de trafic Poids-Lourds dans la traversée de Beaucé mettent clairement en avant ces deux enjeux.

La sécurité et le cadre de vie peuvent être améliorés en créant une déviation de l'agglomération de Beaucé. Ainsi le trafic sera limité en

traversée de la commune car l'actuelle RN12 ne supportera alors en majorité que les besoins de dessertes du centre de Beaucé et de ses habitations et exploitations isolées.

Pour l'agglomération de Fleurigné qui s'est développée en bordure de la RN12, une déviation de Fleurigné, en plus de celle de Beaucé, permettrait d'améliorer le cadre de vie et la sécurité des riverains de cette commune.

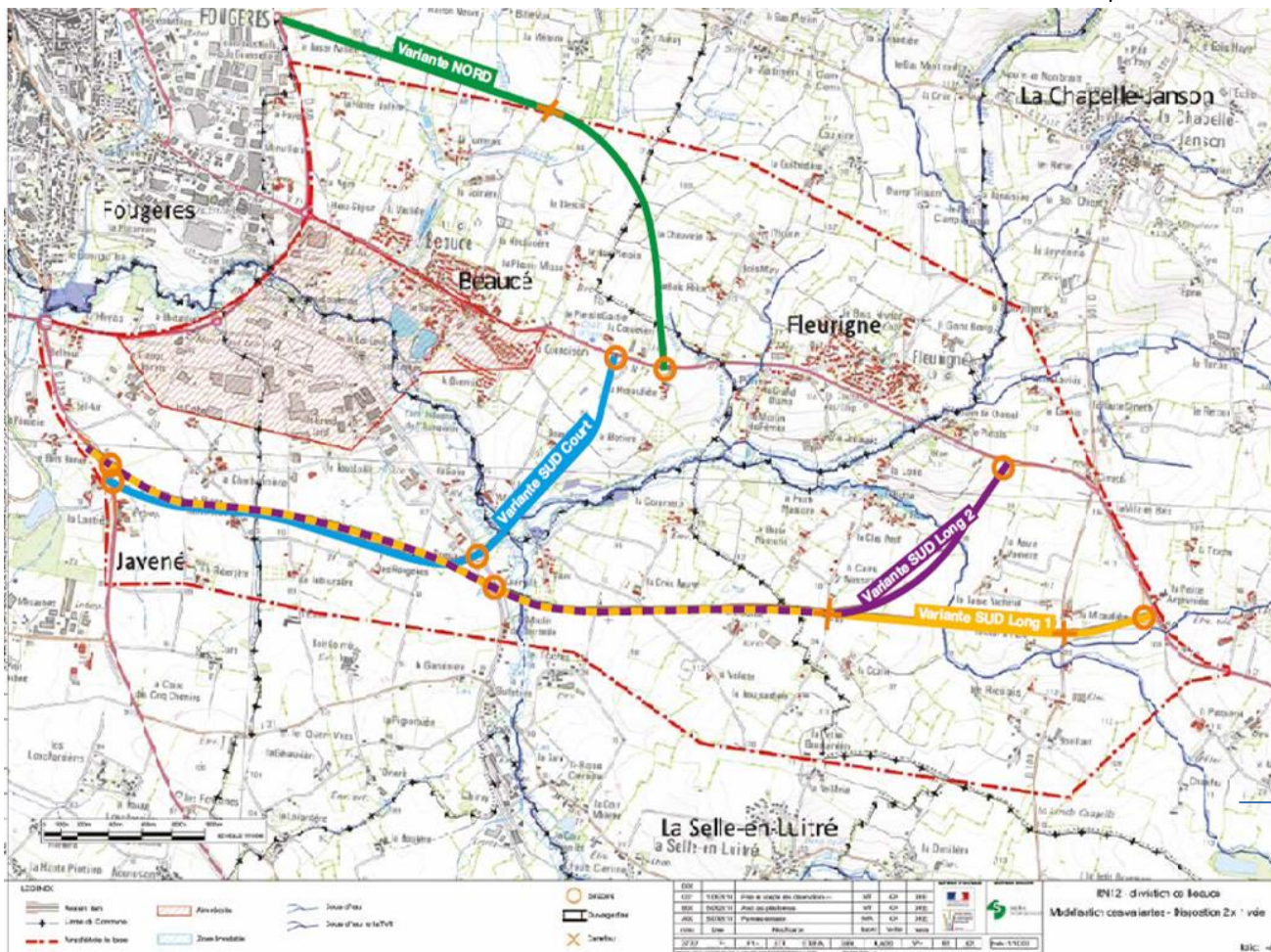
De manière induite, une déviation de Beaucé permettra également d'accompagner le développement économique et urbain de l'agglomération de Fougères, par la création d'un axe modernisé, plus lisible et plus rapide.

Le projet consiste en la création d'une portion de voirie neuve, se connectant au réseau routier existant, permettant de contourner l'agglomération de Beaucé, voire celle de Fleurigné

Une des particularités du projet est que sa conception doit permettre un élargissement à 2x2 voies à terme, si la croissance du trafic l'exige.

La maîtrise d'ouvrage de ce projet de déviation de Beaucé a été confiée à la DREAL Bretagne.

Un comité de suivi a été mis en place. Il est constitué d'élus du territoire, de représentants des chambres consulaires, d'associations représentatives et de services de l'Etat.



- Cette nouvelle infrastructure est caractérisée par les points suivants :
- Route bidirectionnelle
  - Limitation de vitesse à 90 km/h
  - Pas d'accès riverain sur la nouvelle voirie en dehors des carrefours aménagés
  - Points d'échange traités par des carrefours plans, et éventuellement sous forme de carrefours giratoires
  - Circulation des véhicules agricoles et des cyclistes autorisée.

Figure 1: Carte des variantes soumises à la concertation

## **2. CONTEXTE ET MODALITES DE LA CONCERTATION PUBLIQUE**

### **2.1 OBJET DE LA CONCERTATION**

Contrairement à la concertation de 2013, la présente concertation concerne uniquement la déviation de la commune de Beaucé. Ainsi, elle ne porte pas sur les autres partis d'aménagements de la RN12 ni sur la rocade de Fougères. En fonction des variantes de tracé envisagées, ce projet pourrait également permettre de dévier Fleurigné, commune située à l'est de Beaucé, en bordure de la RN12.

Les différentes variantes soumises à concertation présentent des enjeux liés au territoire très différenciés (déviation de Fleurigné ou non, desserte des zones industrielles, ampleur des impacts agricoles, franchissement du Couesnon...).

### **2.2 CONTEXTE REGLEMENTAIRE**

La procédure engagée s'inscrit dans le cadre du nouvel article L121-15 et suivants du code de l'environnement.

Elle permet de recueillir l'avis du grand public sur les partis d'aménagement envisagés. Cette phase est l'occasion pour les riverains, les usagers de la RN12, les associations locales ou encore les acteurs économiques de comprendre le projet et de s'exprimer grâce aux moyens mis en œuvre.

### 3. DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

#### 3.1 ANNONCE, OUTILS ET SUPPORTS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

La concertation a été annoncée par affichage public quinze jours avant son lancement et par la diffusion d'une lettre d'information (lettre n°2 de janvier 2017) auprès des habitants de Beaucé, Fleurigné, Javené, La-Selle-en-Luitré et la Chapelle-Janson, communes les plus directement concernées par les tracés proposés.

Plusieurs supports ont été utilisés pour présenter le contexte du projet, les études réalisées, les variantes proposées et indiquer les modalités de la concertation :

- 1 **Lettres d'information :**
  - Lettre d'information n°1 – Mai 2016 (voir Annexes)
  - Lettre d'information n°2 – Janvier 2017 (voir Annexes)

Figure 2 : Lettre d'information n°2



- 2 **Affiche de la concertation** (voir Annexes). Elle a été affichée dans les communes concernées (Fougères, Lécousse, Javené, La Selle-en-Luitré, La Chapelle Janson, Fleurigné, Beaucé).

Figure 3: Affiche annonçant la concertation

- 3 **Le site internet dédié** sur le site de la DREAL Bretagne : <http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr>

- 4 **Les articles de presse** notamment dans Ouest France (voir Annexes)

- 5 **Le dossier de concertation** présent en téléchargement sur le site internet et, sous format papier, dans toutes les mairies concernées



Figure 4 : Extraits du dossier de concertation

## 3.2 MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION

La concertation s'est déroulée du 30 janvier au 3 mars 2017. Plusieurs temps et lieux d'échanges ont été mis en place pour permettre le bon déroulement de cette concertation publique.

### 3.2.1 Réunions publiques

Deux réunions publiques ont été organisées :

- la première à Fleurigné, salle des fêtes, le 31 janvier à 18h30,
- la seconde à La Selle-en-Luitré, salle Lancelot, le 28 février à 20h30.

Ces réunions publiques étaient ouvertes à tous.

### 3.2.2 Permanence

Une permanence des services de la DREAL a également été mise en place dans la commune de Beaucé le 7 février de 10h à 16h30.

Cette permanence était l'occasion pour les riverains et toutes personnes intéressées, de rencontrer le maître d'ouvrage et d'évoquer des problématiques personnelles ou de poser des questions pour mieux comprendre le projet.

### 3.2.3 Site internet

L'ensemble des informations sur la concertation et des documents qui se rapportent au projet était consultable sur le site Internet de la DREAL Bretagne :

<http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr>

Le site internet a enregistré 167 visites entre le 30/01 et le 03/03.

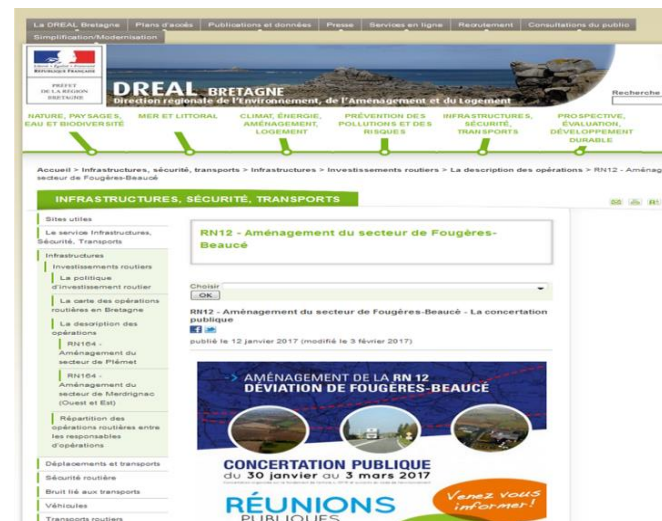


Figure 5: Capture d'écran de la page Internet consacrée à la concertation publique, sur le site Internet de la DREAL

### 3.2.4 Adresse mail dédiée et adresse postale

Pendant toute la durée de la concertation, une adresse mail spécifique a été mise en place pour recueillir les avis des personnes souhaitant s'exprimer ou poser des questions :

[rn12-deviation-fougeres-beauce@developpement-durable.gouv.fr](mailto:rn12-deviation-fougeres-beauce@developpement-durable.gouv.fr)

Les personnes souhaitant s'exprimer pouvaient également le faire en envoyant un courrier à la DREAL Bretagne :

**10 Rue Maurice Fabre  
CS 96515  
35065 Rennes cedex**



## 4. BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

### 4.1 BILAN QUANTITATIF

#### 4.1.1 Eléments de synthèse

La concertation publique a permis une information et une participation significatives du public et des acteurs institutionnels

Sur le plan quantitatif, les principaux éléments de synthèse à retenir sont les suivants :

#### Participation du public :

##### *Réunions publiques :*

- Environ **200** personnes ont participé à celle de Fleurigné.
- Environ **200** personnes ont participé à celle de La Selle-en-Luitré.

##### *Permanence :*

- Environ **36** personnes sont venues à la permanence tenue à Beaucé.

##### *Registres des communes - 124 contributions dont :*

- **9** contributions sont inscrites sur le registre de Beaucé.
- **28** contributions sont inscrites sur le registre de Fleurigné (hors pétition, voir ci-dessous).
- **1** contribution est inscrite sur le registre de Fougères.
- **1** contribution est inscrite sur le registre de Javené
- **52** contributions sont inscrites sur le registre de La Selle-en-Luitré.
- **33** contributions sont inscrites sur le registre de La Chapelle-Janson.

- **Aucune** contribution n'est inscrite sur le registre de Lécousse.

##### *Courriers et courriels :*

- **33** particuliers se sont exprimés sur l'adresse mail dédiée à l'opération (dont **13** personnes qui se sont également exprimées dans les registres).

##### *Pétitions :*

- Pétition de la Selle-en-Luitré : **410** signatures.
- Pétition de Fleurigné : **223** signatures.

#### Prises de position des acteurs institutionnels :

- Région Bretagne
- Département d'Ille-et-Vilaine
- SCOT Fougères
- Fougères Agglomération
- Commune de Beaucé
- Commune de Fleurigné
- Commune de Fougères
- Commune de Lécousse
- Commune de Javené
- Commune de La Chapelle-Janson
- Commune de La Selle-en-Luitré
- Commune de Laignelet
- Commune de Bazouge du Désert
- Collectif de 18 maires
- CCI ILLE-ET-VILAINE
- Courrier de 15 chefs d'entreprise du parc d'activité de l'Aumallerie
- CA, FDSEA et jeunes agriculteurs (courrier commun)
- Association Passiflore
- Association Fougères environnement
- AFDD (Association Alençon-Fougères-Dol demain !)

- Agence Française pour la biodiversité
- ONCFS (Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage)
- Fédération d'Ille-et-Vilaine de pêche
- DRAC
- DRAF

Les paragraphes suivants relatent les différents avis recueillis lors de la concertation publique.

À noter que les variantes Sud Long 1 et 2, étant très proches dans le tracé et peu souvent distinguées dans les avis, sont comptabilisées en tant que « **Sud Long** », de même que la variante Sud Long avec connexion au lieu-dit « Cimette » proposée dans un bon nombre d'avis.

#### 4.1.2 Réunions publiques

##### 1 Fleurigné

**Nota** : Une synthèse de la réunion publique est jointe au présent bilan de la concertation publique. (cf. Annexe)

Les principales interventions ont porté sur les thématiques suivantes :

##### Les thématiques d'interventions :

- Enjeux environnementaux, agricoles et économiques.
- Sécurité des riverains et sécurisation des bourgs.
- Possibilité de connecter la variante Sud long à Cimette.
- Trafic et saturation au niveau des raccordements avec les voiries existantes.
- Bouclage Nord de la rocade de Fougères.
- Déviation de Fleurigné pour résoudre les problèmes d'insécurité.
- Composition du comité de suivi.
- La question de la rentabilité socio-économique.

##### 2 La Selle-en-Luitré

**Nota** : Une synthèse de la réunion publique est jointe au présent bilan de la concertation publique. (cf. Annexe)

Les principales interventions ont porté sur les thématiques suivantes :

##### Les thématiques d'interventions :

- Enjeux environnementaux, agricoles et économiques.
- Réduction du linéaire pour minimiser l'impact agricole.
- Rétablissement des routes interceptées.
- Déviation de Fleurigné pour résoudre les problèmes d'insécurité.
- Possibilité de connecter la variante Sud long à Cimette.
- Enjeux de Trafic.
- Elargissement à 2x2 voies.
- La question de la rentabilité socio-économique.
- Sécurisation de l'actuelle RN12.
- Aménagement foncier.

#### 4.1.3 Permanence

La permanence qui s'est tenue le 7 février en mairie de Beaucé a permis, dans le cadre d'échanges individuels avec les représentants du maître d'ouvrage, de répondre au cas par cas à des interrogations spécifiques.

La plupart des personnes qui se sont entretenues avec la DREAL ont également complété le registre de leur commune. Les contributions des

personnes s'étant exprimées dans le registre ne sont pas comptabilisées dans cette partie, mais dans la partie suivante, sauf pour les personnes dont le nom n'apparaît pas, ou n'est pas lisible dans le registre des communes.

Les personnes rencontrées ont principalement abordé les thématiques suivantes :

**Les thématiques d'interventions :**

- Problèmes de congestion au niveau de la RD798 et des giratoires de raccordement.
- Possibilité d'avoir un raccordement à Cimette pour les variantes Sud Long.
- Nuisances sonores.
- Possibilité de mettre en place des franchissements de la déviation.
- Impact agricole des variantes Sud Long sur les exploitations.
- Compensations pour le monde agricole impacté.
- Déviation de Fleurigné.
- Autorisation du passage des poids lourds dans Beaucé.
- Rétablissements des cheminements.
- Demande de certaines personnes que leur exploitation ou maison soit achetée dans le cadre du projet
- Projet d'élargissement à 2x2 voies.
- Aménagement des carrefours et giratoires existants.
- Proposition de tracé alternatif de la déviation.
- Questionnement sur l'opportunité du projet

**Deux personnes se sont exprimées clairement sur le choix de la variante mais ne semblent pas avoir renseigné leurs contributions sur les registres des communes (ils ont cependant pu le faire anonymement).**

Le tableau suivant présente les contributions des deux personnes citées ci-avant. Les autres avis sont comptabilisés dans le paragraphe 4.1.4.

| Variante               | Nord | Sud Court | Sud Long | SL ou SC | SC ou Nord | TOTAL    |
|------------------------|------|-----------|----------|----------|------------|----------|
| <b>Avis favorables</b> | 1    | 0         | 0        | 0        | 1          | <b>2</b> |

#### 4.1.4 Registres des communes, courriels et pétitions

##### 4.1.4.1. Registres des communes

Pendant toute la période de concertation, il a été mis à disposition du public, dans chaque mairie des communes impactées par le projet, un dossier de concertation ainsi qu'un registre d'expression pour recueillir les avis.

Ce chapitre comptabilise les avis des différents participants par commune et indique les arguments avancés pour justifier leurs choix. Ces arguments n'expriment en aucun cas l'avis de la maîtrise d'ouvrage.

Le registre de la commune de Javené ne comporte qu'une seule contribution, celle du maire. Etant semblable à la délibération du conseil municipal fourni par la commune de Javené et comptabilisée dans le paragraphe 4.1.5 « **Courriers des partenaires institutionnels** », cette contribution n'est pas prise en compte dans cette partie.

## Opportunité du projet

Concernant l'opportunité du projet, la grande majorité des participants sont favorables à sa réalisation.

Cependant, 4 contributions consignées dans les registres d'expression remettent en question l'opportunité du projet (registre de la commune de la Selle-en-Luitré).

### Les principaux arguments développés sont :

- Impact sur les exploitations agricoles.
- Nuisances sonores et pollution atmosphérique.
- Projet coûteux.
- Doutes sur l'utilité de la déviation.
- Aménagement de la RN12 actuelle suffisant.
- Dévaluation foncière des propriétés.

## Avis sur les variantes

1

### Variante Nord

La moitié des contributions sont en faveur de la variante **Nord** avec un aménagement de la RN12 actuelle au niveau de Fleurigné.

Cet avis concernant la quasi-totalité des contributions de la commune de la Selle-en-Luitré où l'opposition aux fuseaux Sud est dominante et une partie des contributions de la commune de la Chapelle-Janson.

### Les principaux arguments développés sont :

- Risque de saturation de la Rocade Sud de Fougères et bouchons sur la RD798.
- Répartition de la circulation entre le Sud et le Nord.
- Tracé le plus court.
- Solution la plus économique.
- Moins d'impact sur l'agriculture.
- Moins de nuisances sonores
- Emprise foncière moins importante.
- Pas de coupure du territoire.
- Moins de coupures des voies communales.
- Fleurigné a déjà bénéficié d'une déviation.
- Les tracés sud sont proches des habitations.
- Le contournement de Beaucé doit être fait sur Beaucé.

2

### Variante Sud Long

Un grand nombre de personnes se sont exprimées en faveur des variantes Sud Long, notamment dans les communes de Fleurigné (quasi-unanimité), Beaucé et la Chapelle-Janson.

A Fleurigné, l'ensemble des contributions pointe une attente forte de déviation de Fleurigné à cause de l'insécurité ressentie par les riverains et de la configuration accidentogène de la RN12 dans la traversée de Fleurigné.

La majorité des participants est en faveur de la variante **Sud Long 1**.

**Les principaux arguments développés sont :**

- Déviation de Fleurigné assurée.
- Compatibilité avec un éventuel aménagement en 2x2 voies.
- Tracé direct pour rejoindre le sud de Fougères.
- Rentabilité socio-économique supérieure.
- Variante la plus pérenne.

La majorité des participants favorables à une variante Sud Long demandent un raccordement au lieu-dit « **Cimette** », variante par rapport aux tracés Sud Long 1 et 2.

**Les principaux arguments développés sont :**

- Minimum d'impact sur les terrains agricoles pour une variante se raccordant à Cimette par rapport aux deux variantes Sud Long 1 et 2.
- Accès facile à la zone industrielle de l'Aumaillerie à Fougères.
- Déviation de Fleurigné assurée.
- Le carrefour de Cimette est sécurisé, déjà existant et facilement accessible pour les habitants de la Chapelle-Janson et Fleurigné.
- Gain de temps pour les usagers de la RN et donc sécurisation des bourgs par report de trafic sur la déviation.
- Valorisation de la zone communautaire de Cimette.
- Moins coûteuse que les variantes Sud Long 1 et 2.
- Topographie plus favorable.

La variante **Sud Long 2**, quant à elle, a été sollicitée par une seule personne.

**Les principaux arguments développés sont :**

- Moins de terres agricoles coupées en deux.
- Moins de bâtis impactés.

**3**

**Variante Sud Court**

Quelques contributions consignées dans les registres sont en faveur de la variante **Sud Court**, uniquement dans la commune de la Chapelle-Janson.

**Les principaux arguments développés sont :**

- Doutes sur l'utilité de dévier Fleurigné.
- Moins d'habitations impactées avec la variante Sud Court.
- Respect de l'environnement, sécurité et des activités agricoles.

**4**

**Variante supplémentaire : variante Nord Long**

A Fleurigné, une personne propose d'étudier une **nouvelle variante Nord Long**.

**Les principaux arguments développés sont :**

- Développement économique du Nord.
- Variante la moins coûteuse.
- Déviation de Fleurigné.

## 5 Bilan des contributions

Le tableau suivant récapitule les avis consignés dans l'ensemble des registres, par commune et par choix de variante :

| Variante           | Nord      | Sud Court | Sud Long  | SL ou SC | SC ou Nord | Nouvelle variante Nord Long | Contre le projet | Total      |
|--------------------|-----------|-----------|-----------|----------|------------|-----------------------------|------------------|------------|
| Beaucé             |           |           | 6         | 2        |            |                             |                  | 8          |
| Fleurigné          |           |           | 26        |          | 1          | 1                           |                  | 28         |
| Fougères           | 1         |           |           |          |            |                             |                  | 1          |
| Selle-en-Luitré    | 44        |           |           |          | 4          |                             | 4                | 52         |
| La Chapelle-Janson | 6         | 8         | 13        |          | 4          |                             |                  | 31         |
| Lécousse           |           |           |           |          |            |                             |                  | 0          |
| Javené             |           |           |           |          |            |                             |                  | 0          |
| <b>Total</b>       | <b>51</b> | <b>8</b>  | <b>45</b> | <b>2</b> | <b>9</b>   | <b>1</b>                    | <b>4</b>         | <b>120</b> |

Il en ressort le résultat synthétique suivant en comptabilisant le nombre total d'avis par variante, c'est-à-dire en additionnant les personnes s'étant exprimées pour une variante (Nord par exemple) et les personnes s'étant exprimées pour deux variantes (Sud Court ou Nord par exemple) :

| Variante                    | Nombre d'avis |
|-----------------------------|---------------|
| Contre le projet            | 4             |
| Nord                        | 60            |
| Sud Court                   | 19            |
| Sud Long                    | 47            |
| Nouvelle variante Nord Long | 1             |

#### 4.1.4.2. Courriers des particuliers

33 courriers ont été reçus sur l'adresse mail dédiée à l'opération.

En dehors des personnes ayant déjà renseigné une contribution dans les registres des communes, 19 courriers électroniques ont été reçus. Seules ces personnes sont comptabilisées dans ce chapitre.

Un courrier postal a également été reçu. Il émane d'une personne qui s'était par ailleurs rendue à la permanence du 7 février. L'avis exprimé (en faveur de la variante nord) est donc comptabilisé au 4.1.3.

2 personnes ne se sont pas exprimées sur le choix de la variante mais demandent des informations supplémentaires sur les aménagements envisagés des voiries communales.

13 personnes se sont exprimées en faveur d'un fuseau Sud.

→ Une en faveur de la variante **Sud court** en particulier.

Les principaux arguments développés sont :

- Proximité de la zone industrielle de l'Aumallerie.
- Moins coûteuse.
- Moins d'impact environnemental.

→ 7 en faveur des variantes **Sud Long**, dont 3 préfèrent la variante **Sud Long 1** et 3 préconisent un **raccordement au lieu-dit « Cimette »**.

Les principaux arguments développés sont :

- Sécurisation des bourgs.
- Déviation de Fleurigné.
- Cimette, est un carrefour à 5 directions, existant et sécurisé.
- Rentabilité socio-économique supérieure.
- Facilité d'accès pour les commerçants de Cimette.

→ Le reste du groupe (5 personnes) ne s'est pas exprimé en faveur d'une des trois variantes Sud en particulier.

4 personnes se sont exprimées en faveur de la variante **Nord**.

Les principaux arguments développés sont :

- Moins coûteuse.
- Moins d'impact agricole et environnemental.
- Moins d'impact sur l'activité des jeunes agriculteurs.

#### Bilan des contributions

Le tableau suivant reprend l'ensemble des contributions des particuliers via un courrier, hors pétition et hors registres :

| Variante        | Nord | Sud Court | Sud Long | SL ou SC | SC ou Nord | TOTAL |
|-----------------|------|-----------|----------|----------|------------|-------|
| Avis favorables | 4    | 1         | 7        | 5        | 0          | 17    |

#### 4.1.4.3. Pétitions

Les habitants de deux communes se sont regroupés en établissant une pétition pour l'une ou l'autre des variantes.

- Les habitants de **Fleurigné** ont fourni une pétition signée par **223** personnes en faveur de la variante **Sud Long 1**.

- Les habitants de **La Selle-en-Luitré** ont en fourni une autre signée par **410** personnes en faveur de la variante **Nord**.

A noter que certaines personnes qui ont signé la pétition se sont également exprimées dans les registres et/ou par courriers et/ou lors de la permanence.

#### 4.1.4.4. Bilan général des avis des particuliers

L'ensemble des avis renseignés sur les registres de communes permet de disposer d'une bonne vision des demandes et attentes des particuliers. En s'exprimant pour ou contre une ou plusieurs variantes, les participants ont eu l'occasion de faire part de leurs enseignements, doutes et interrogations.

La première conclusion qui en ressort est que la plupart des personnes qui se sont exprimées sont en attente du projet. Peu de personne ont exprimé leur opposition au principe même d'une déviation de Beaucé.

Une analyse quantitative a été menée sur l'ensemble des avis et a permis de les classer par choix de variante.

Le tableau suivant récapitule tous les avis recueillis soit sur les registres des communes, soit sur les courriers reçus, soit lors de la permanence (hors pétitions).

| Variante               | Nord | Sud Court | Sud Long | SL ou SC | SC ou Nord | Nouvelle variante Nord Long | Contre   | TOTAL      |
|------------------------|------|-----------|----------|----------|------------|-----------------------------|----------|------------|
| <b>Avis favorables</b> | 55   | 9         | 52       | 7        | 9          | <b>1</b>                    | <b>4</b> | <b>137</b> |

Il en ressort le résultat synthétique suivant en comptabilisant le nombre total d'avis par variantes, c'est-à-dire en additionnant les personnes s'étant exprimées pour une variante (Nord par exemple) et les personnes s'étant exprimées pour deux variantes (Sud Court ou Nord par exemple) :

| Variante                    | Nombre d'avis |
|-----------------------------|---------------|
| Contre le projet            | <b>4</b>      |
| Nord                        | <b>64</b>     |
| Sud Court                   | <b>25</b>     |
| Sud Long                    | <b>59</b>     |
| Nouvelle variante Nord Long | <b>1</b>      |
| Nombre total voix           | <b>153</b>    |

En comptabilisant l'ensemble des particuliers qui se sont exprimés, hors pétition, on peut noter que c'est la variante Nord qui est la plus plébiscitée avec **64** avis au total (**42%**), suivie de très près par la variante Sud Long avec **59** avis (**38%**).

La variante Sud court est la moins demandée (**16%**). A noter que concernant la variante sud court, seulement **1/3** des avis sont des demandes spécifiques pour la variante SC, les **2/3** des avis s'expriment pour les variantes « SC ou Nord », ou « SC ou SL ». La variante Sud Court fait donc plutôt office de second choix par rapport aux autres variantes proposées.



## Répartition des avis

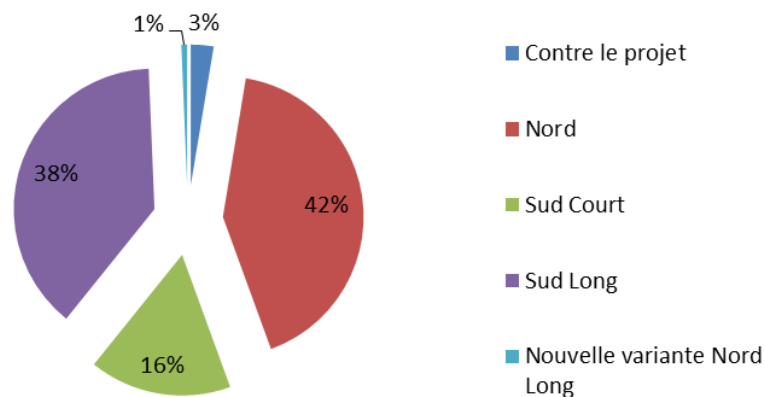


Figure 6: Répartition des avis des particuliers

La variante Sud Long englobe trois tracés : Sud Long 1, Sud Long 2 et une nouvelle variante Sud Long avec raccordement au lieu-dit « Cimette ».

La majorité des personnes ayant pris position pour la variante Sud Long préfèrent un raccordement au lieu-dit « Cimette ». Un nombre moins important de personnes se sont exprimées en faveur de la variante Sud Long 1. La variante Sud Long 2, quant à elle, est très peu demandée.

Le bilan précédent ne tient pas compte des pétitions de Fleurigné et La Selle-en-Luitré. Les pétitions sont les suivantes :

- **223** personnes ont signé la pétition de Fleurigné en faveur de la variante **Sud Long 1**.
- **410** personnes ont signé la pétition de la Selle-en-Luitré en faveur de la variante **Nord**.

Ces pétitions ne remettent pas en question le bilan précédemment établi, et confortent la division très nette de la population entre

Variante Nord et Variante Sud Long, cette dernière suscitant un peu moins d'adhésion (ou plus exactement un peu plus de rejet).

### 4.1.5 Courriers des partenaires institutionnels (élus, associations et services de l'Etat) :

Lors de la concertation publique menée par la DREAL du 30 Janvier au 3 Mars 2017, l'avis des élus, communes, associations, services de l'Etat ; et acteurs socio-professionnels a été sollicité. Leurs retours sur le choix de la variante de déviation et demandes supplémentaires ont été listés ci-dessous.

25 avis ont été transmis.

#### 1 Région Bretagne

La région Bretagne ne se prononce pas en faveur d'une variante au détriment d'une autre afin de laisser le choix aux communes directement concernées, le projet lui semblant relever d'un intérêt avant tout local.

Elle note néanmoins la rentabilité des tracés longs au vu de leurs meilleurs indicateurs socio-économiques.

#### 2 Département d'Ille-et-Vilaine

Le département est favorable à la variante **Sud Long**, sous réserve que le raccordement à la zone d'activité de **Cimette** soit pris en considération.

(Issue du vote : **53 pour – 1 contre**)

### Les principaux arguments développés sont :

- L'acceptabilité de l'insertion environnementale.
- Le meilleur taux de rentabilité socio-économique.
- Le meilleur report de trafic.

Il demande par ailleurs de :

- Confirmer que la géométrie du tracé est compatible avec un élargissement ultérieur à 2 X 2 voies en particulier à son raccordement Est.
- Etudier plus en détails le fonctionnement de la section conjointe avec la RD 798 sur Javené.
- Etudier l'impact de ce projet sur le fonctionnement de la rocade Sud, notamment sur le giratoire de Villeneuve avec le barreau A 84.

### 3 SCOT Fougères

Le SCOT du pays de Fougères ne s'est pas prononcé sur le choix de la variante de déviation.

Il demande, toutefois, de prendre en compte les points suivants :

- Assurer la sécurité de Beaucé et de Fleurigné par des aménagements propices.
- Trouver une solution à la saturation de la rocade sud de Fougères.
- Boucler la rocade nord de Fougères.
- Prévoir des mesures d'accompagnement pour préserver les milieux naturels et agricoles.

### 4 Fougères Agglomération

(Issue du vote : **31 pour – 21 contre – 3 blancs**)

Fougères Agglomération est favorable à la variante **Sud Long** avec raccordement à la **Cimette** mais s'engage également à mettre en œuvre le contournement routier nord, à l'inscrire au SCOT, et souhaite que soit engagée, sans attendre, son étude par le Département.

Il est par ailleurs demandé de bien intégrer les impacts sur les infrastructures existantes jusqu'au raccordement avec le barreau de l'A84, de réaliser les franchissements nécessaires pour l'activité agricole, et d'acquiescer dès à présent les emprises pour une 2x2 voies.

### 5 18 Maires de l'agglomération de Fougères

(Courrier porté par le maire de Landéan)

Reprenant un amendement rejeté en conseil communautaire, 18 maires du Nord de l'agglomération de Fougères réclament, en cohérence avec le souhait de l'agglomération d'inscrire au SCOT le contournement Nord de l'Agglomération, la réorientation du projet de déviation de Beaucé, et proposent d'étudier une **nouvelle variante de contournement Nord Long** raccordée à La Cimette. Leur demande s'appuie sur leur volonté de rééquilibrage du développement du territoire de Fougères Agglomération.

### 6 Commune de Beaucé

La commune de Beaucé est favorable à la variante **Sud Long**.

(Issue du vote : **15 pour – 0 contre – 0 abstention**)

**Les principaux arguments développés sont :**

- Une vue à long terme sur le développement de Fougères.
- Une meilleure compatibilité avec un élargissement à 2 x 2 voies.
- La contribution au développement de la zone d'activités de « l'Aumaillerie » tout en favorisant sa desserte et son éloignement des risques majeurs dus au transport de matières dangereuses.

La commune demande par ailleurs de :

- Connecter la variante Sud Long au carrefour Cimette.
- Privilégier le maintien des terres agricoles en impactant le moins possible les exploitations concernées par ce tracé grâce à un aménagement foncier sur un territoire élargi.

**7 Commune de Fleurigné**

La commune de Fleurigné est favorable à la variante **Sud Long 1**.

(Issue du vote : **11 pour – 0 contre – 2 abstentions**)

**Les principaux arguments développés sont :**

- Les variantes courtes ne permettent pas de dévier Fleurigné.
- La sécurité des usagers.
- La mise en compatibilité d'une 2 x 2 voies.
- L'axe majeur de la liaison entre Alençon/Fougères pour le développement du territoire.

L'avis de la commune est en accord avec la pétition signée par les habitants de Fleurigné (**223** signataires).

**8 Commune de Fougères**

La commune de Fougères est favorable à la variante **Sud Long, avec connexion à la Cimette**.

(Issue du vote : **à l'unanimité**)

**Les principaux arguments développés sont :**

- Gain de temps pour les usagers.
- Amélioration du cadre de vie dans Beaucé.
- Amélioration de la sécurité routière dans la traversée de Fleurigné.

Elle demande par ailleurs de prendre en compte les points suivants :

- Prévoir un prolongement du tracé jusqu'au rond-point de La Hayais.
- Etudier les impacts de trafic sur la rocade de Fougères entre le rond-point de la Hayais et celui de Villeneuve.
- Prendre les dispositions nécessaires pour assurer la desserte des habitations et des exploitations agricoles des communes traversées.

**9 Commune de Lécousse**

La commune de Lécousse est favorable à la variante **Sud Long, avec connexion à la Cimette**.

(Issue du vote : **21 pour – 0 contre – 0 abstention**)

Elle demande par ailleurs de prendre en compte les points suivants :

- Une connexion au carrefour de la Cimette.
- Une emprise compatible avec une 2x2 voies dans le cadre d'une vision à long terme.
- Intégrer les problématiques de flux et les incidences sur les infrastructures existantes, jusqu'aux giratoires de Villeneuve / Pilais, et l'embranchement du barreau sur l'A84.
- Aménager des liaisons entre les sièges d'exploitation agricole et les parcelles situées de l'autre côté de la déviation.

10

### Commune de Javené

La commune de Javené est favorable à la variante **Nord**.

(Issue du vote : à l'unanimité)

#### Les principaux arguments développés sont :

- Tracé le moins coûteux
- Impact le moins important sur l'environnement et les exploitations agricoles.
- L'apport d'un gain de temps, meilleure sécurité et un soulagement du trafic de la rocade de Groslay dans le cadre de bouclage par le Nord à long terme.
- Possibilité de soulager le trafic de la rocade Sud entre Iné et La Sermandière.
- Diminution considérable du flux de véhicules dans la traversée de Beaucé, amélioration de la sécurité et du cadre de vie dans ce bourg.
- Le désenclavement ultérieur du Nord de Fougères par une jonction possible avec la D806 et la D177.

Elle demande par ailleurs de prendre en compte les points suivants :

- Un contournement de Fougères par une rocade Nord, reliant la RD 798 et la RD 155.
- Etudier la faisabilité des deux projets de déviation de Beaucé et de la réalisation de la rocade Nord en parallèle.

11

### Commune de La Chapelle-Janson

La commune de La Chapelle-Janson est favorable à la variante **Sud Long, avec connexion à la Cimette**. Elle exprime également son opposition à la variante Sud Long 1.

(Issue du vote : à l'unanimité)

#### Les principaux arguments pour une connexion à « Cimette » sont :

- La réduction de nombre de bâtis impactés.
- L'activité économique sur la RN12 à Cimette.
- L'aspect accidentogène des giratoires au niveau du tracé Sud Long 1.

Elle demande par ailleurs de :

- Réaliser un aménagement au niveau de Cimette avec un giratoire.
- Mettre en œuvre le contournement routier Nord de Fougères.
- Réaliser des aménagements de passages nécessaires pour garantir la continuité des exploitations agricoles.
- Attribuer, par l'intermédiaire de la SAFER, des terrains disponibles aux agriculteurs les plus impactés.

La commune de La Selle-En-Luitré est favorable à la variante **Nord**, et s'oppose catégoriquement aux variantes Sud.

(Issue du vote : à l'unanimité)

**Les principaux arguments développés sont :**

- Les coûts des opérations projetées ne représentent pas la réalité puisque ne sont pas inclus les bassins d'orage, les boviducs, le rétablissement des voies communales, l'aménagement foncier (AFAF) et les mesures compensatoires pour lutter contre les diverses nuisances.
- Les trois tracés Sud impactent démesurément la commune de La Selle-En-Luitré au niveau des surfaces agricoles, des routes communales et des zones humides bordant le Couesnon et condamnent le développement économique de la zone Nord de Fougères.
- Possibilité de réaliser des aménagements routiers sur le tracé actuel traversant Fleurigné.

Elle demande par ailleurs de prendre en compte les points suivants :

- Poursuite du contournement total de Fougères par le Nord avec un travail commun entre l'Etat et le conseil départemental.

Une pétition recueillant **410** signatures (ce qui représente 88% de la population majeure de La Selle-en-Luitré) est fournie et est en accord avec l'avis de la commune.

La commune de Laignelet est favorable à **une nouvelle variante Nord Long** déviant Beaucé et Fleurigné par le Nord en partant de la RD 109 à Cimette. Le but est de desservir le secteur Nord Est.

(Issue du vote : à l'unanimité)

**Les principaux arguments développés sont :**

- Les communes de Landéan et Parigné voire de la Bazouge du Désert doivent rejoindre l'A84 plus rapidement.
- Les communes de Fleurigné et Beaucé doivent pouvoir être déviées.
- La commune de la Chapelle-Janson doit rester proche de la future RN12 notamment pour sa zone d'activités Cimette.
- La rocade Est ne peut pas supporter un trafic plus important.
- La ville de Fougères doit ouvrir une pénétrante routière pour permettre au secteur Fleurigné – La Chapelle-Janson d'atteindre le cœur de la ville, les services de santé et de secours au plus vite.

Elle demande par ailleurs de prendre en compte les points suivants :

- Une pénétrante vers le cœur de ville de Fougères.
- Une rocade Sud à 2 x 2 voies du Barreau de l'A84 jusqu'à la RD 17 au Nord de Beaucé – Fleurigné.
- Minimiser l'impact sur l'agriculture et tenir compte du découpage territorial.
- Tenir compte de l'importance du coût de l'opération.

#### 14 Commune de Bazouge du Désert

La commune de Bazouge du Désert est favorable à la variante **Nord** uniquement.

(Issue du vote : **9 pour – 0 contre**)

##### Les principaux arguments développés sont :

- la souffrance économique et démographique du Nord du territoire.
- le fait que le projet doit être intégré dans un schéma global de rééquilibrage du territoire de Fougères Agglomération.

#### 15 CCI ILLE-ET-VILAINE

La CCI d'Ille-et-Vilaine est favorable à la variante **Sud Long, avec connexion à la Cimette**.

##### Les principaux arguments développés sont :

- La fluidité du trafic national.
- La sécurité des dessertes des zones d'activités.
- Le développement de l'agglomération fougèraise

La CCI demande de prendre en compte les points suivants :

- Une connexion au carrefour de la Cimette.
- Demande de concerter avec Fougères Agglomération et les entreprises de la ZI de l'Aumallerie sur le meilleur moyen de les desservir depuis la RN12.

- Demande d'étudier finement le raccordement à la RD798 et à la Rocade Sud, en prenant en compte la sécurisation de la desserte du Parc de la Grande Marche à Javené.

#### 16 Courrier de 15 chefs d'entreprise du parc d'activité de l'Aumallerie

Un courrier a été transmis par la CCI, joignant deux motions signées par 15 chefs d'entreprises du parc d'activité de l'Aumallerie. Ils souhaitent un fuseau passant au Sud de la zone et le plus direct possible vers l'A84 à l'Ouest et vers la Mayenne à l'Est. Il s'agit donc des fuseaux **Sud Long** ou **Sud Court**.

##### Les principaux arguments développés sont :

- Eviter les conflits de flux.
- Minimiser la multiplication des franchissements de ronds-points.
- Sécuriser l'itinéraire.
- Conserver à cette portion d'axe tous les atouts pour une future 2 x 2 voies.

#### 17 CA, FDSEA et jeunes agriculteurs (courrier commun)

La profession agricole est favorable à la variante **Nord**.

##### Les principaux arguments développés sont :

- Le tracé le plus court.
- Une plus petite emprise agricole.
- Un impact environnemental moins important que les autres variantes.
- La poche résiduelle entre le projet et l'espace urbanisé peut conserver une fonctionnalité agricole pérenne de par sa taille et la moindre pression urbaine.

Elle émet un avis défavorable au fuseau Sud.

**Les principaux arguments développés sont :**

- Impact agricole important.
- Confrontation aux pressions d'extension de la zone de l'Aumallerie.
- Emprises agricoles trop importantes sans justification.
- Réponse surdimensionnée au problème d'insécurité.
- Fleurigné a déjà bénéficié d'un contournement par le passé.

Elle demande également de :

- Prendre des mesures compensatoires permettant aux exploitations de mettre en place un parcellaire regroupé, facilement accessible depuis les bâtiments, et d'assurer des surfaces importantes tant pour l'affouragement du cheptel que pour l'épandage.
- Recenser les préjudices subis et les apprécier.
- Prendre en compte les impacts de la variante retenue.
- Doter la SAFER d'un outil supplémentaire comme une prime de cession amiable.
- Réaliser un aménagement foncier efficace.
- Prévoir une zone agricole protégée.
- Mettre en œuvre des mesures de compensation collective même si ce n'est pas réglementairement obligatoire
- Mettre en place une instance locale de concertation agricole destinée à coordonner l'ensemble des actions de réparation agricole.

**18 Association Passiflore**

L'association ne se prononce pas sur l'une des variantes.

Passiflore demande de prendre en compte les points suivants :

- Un approfondissement d'étude sur le besoin de sécurisation de Beaucé, de Fleurigné, sur l'opportunité du projet et de solutions alternatives.
- Prendre en compte deux outils régionaux : le SRCE et le SRCAE.
- Préserver la fonction productive et nourricière de tous les sols du territoire.
- Mener des expérimentations sur les vitesses de traversée du bourg avant l'enquête publique.
- Trouver d'autres alternatives pour diminuer le trafic dans la traversée de Beaucé.
- Etudier une bretelle d'accès desservant directement la zone de l'Aumallerie.

L'association insiste sur le fait qu'elle estime que l'expertise est insuffisamment poussée sur le projet de déviation, et que les alternatives et l'intermodalité ne sont pas suffisamment explorées.

**19 Association Fougères environnement**

L'association Fougères Environnement est favorable aux variantes **Sud Long**.

**Les principaux arguments développés sont :**

- La desserte Est de Fougères.
- La continuité de la RN12 avec l'A84.
- La déviation de Fleurigné.
- L'extension éventuelle de la zone d'activités de l'Aumallerie.

Fougères Environnement demande également de prendre en compte les points suivants :

- Etudier l'aboutissement du tracé à hauteur du carrefour de Cimette.
- 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 de ce projet.
- Demande d'étudier finement le raccordement à la RD798 et à la Rocade Sud, en prenant en compte la sécurisation de la desserte du Parc de la Grande Marche à Javené.

## 20 Association AFDD (Alençon-Fougères-Dol-Demain!)

L'association Alençon-Fougères-Dol-Demain est favorable à la variante **Sud Long 1**.

### Les principaux arguments développés sont :

- La fluidité et la sécurisation de la circulation.

Elle demande par ailleurs de :

- Inscrire cet axe dans le réseau routier structurant et prendre en compte budgétairement les projets d'aménagements retenus.
- Inscrire l'aménagement de la RD 155 entre Fougères et Dol de Bretagne comme prioritaire pour la prochaine programmation départementale.
- Prendre en compte dans les études ultérieures une desserte optimale de la zone de l'Aumaillerie
- 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

## 21 Agence Française pour la Biodiversité

L'AFB d'Ille-et-Vilaine est favorable aux variantes **Nord ou Sud Court**, pour leur impact environnemental plus limité.

L'AFB 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 ».

## 22 ONCFS (Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage)

L'Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage ne s'est pas prononcé clairement sur un choix de variante.

Toutefois, il a fourni des observations pertinentes sur l'impact environnemental des différentes variantes.

Il demande par ailleurs de prendre en compte une possible présence de la Loutre d'Europe dans le cours d'eau du Couesnon et qui pourrait être dérangée par les travaux et circulations au Sud.

## 23 Fédération d'Ille-et-Vilaine de pêche

La Fédération d'Ille-et-Vilaine de pêche est favorable aux variantes **Nord ou Sud Court**.

Le principal argument étant que l'impact sera moindre pour les zones humides et les cours d'eau.



## 24 DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles)

La Direction Régionale des Affaires Culturelles ne se prononce pas en faveur d'une variante de déviation.

Elle souligne que seule la variante Sud Court traverse un site archéologique et rappelle les procédures préalables de protection du patrimoine archéologique.

## 25 DRAF (Direction Régionale de l'Agriculture et de la Forêt)

La Direction Régionale de l'Agriculture et de la Forêt ne se prononce pas en faveur d'une variante de déviation car elles traversent des espaces très peu boisés.

Elle insiste toutefois sur le déclassement des espaces boisés classés impactés afin de rendre possible leur déboisement.

### Bilan des avis des élus :

Le tableau suivant récapitule les avis des partenaires institutionnels au sujet du choix de la variante de déviation. Chaque entité est comptée comme un avis, peu importe le nombre de personne la constituant.

La majorité des partenaires institutionnels s'est donc prononcée en faveur de la variante **Sud Long**. La variante **Nord** constitue un second choix.

| Variante               | Nord | Sud Court | Sud Long | SL ou SC | SC ou Nord | Nouvelle variante Nord Long | Ne se prononce pas | TOTAL     |
|------------------------|------|-----------|----------|----------|------------|-----------------------------|--------------------|-----------|
| <b>Avis favorables</b> | 4    | 0         | 10       | 1        | 2          | 2                           | 6                  | <b>24</b> |

| Variante                           | Nombre d'avis |
|------------------------------------|---------------|
| <b>Ne se prononce pas</b>          | 6             |
| <b>Nord</b>                        | 6             |
| <b>Sud Court</b>                   | 3             |
| <b>Sud Long</b>                    | 11            |
| <b>Nouvelle variante Nord Long</b> | 2             |

### Répartition des avis

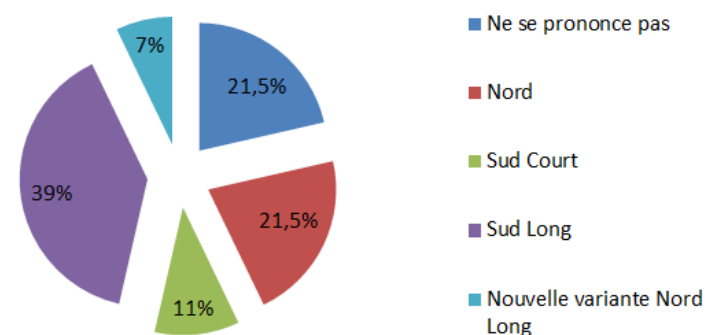


Figure 7: Répartition des partenaires institutionnels

## 4.2 BILAN QUALITATIF

Les réunions publiques, la permanence, les registres et les courriers ont permis aux différents participants d'exprimer leurs points de vue et avis sur le projet. Une synthèse qualitative des points de vue exprimés est proposée ci-après sur la base des différents échanges et contributions recueillis pendant la durée de la concertation publique.

### Attente de réalisation du projet

De manière générale, les participants se sont fortement exprimés en faveur de la création d'une déviation de Beaucé. Il n'y a quasiment pas trace d'une remise en cause du principe d'un aménagement routier pour répondre aux enjeux.

Cependant, différentes craintes des riverains de la future déviation et des habitants des communes concernées et des élus ont été exprimées durant la concertation publique concernant notamment :

- L'impact sur l'activité agricole
- L'impact environnemental
- L'impact économique
- La sécurisation de la RN existante et l'opportunité de dévier Beaucé et Fleurigné
- En cas de variante Sud Long, l'opportunité de se connecter au niveau du lieu-dit « Cimette »
- Le risque d'augmentation des embouteillages sur la Rocade Sud et sur la route de Vitré (RD798)
- L'opportunité de boucler la rocade Nord de Fougères
- La coupure des voiries communales et le manque de rétablissements en cas de variante Sud
- Le coût prévisionnel du projet
- L'anticipation du passage futur en 2 x 2 voies
- L'inquiétude sur le cadre de vie

Ces points sont détaillés ci-après.

### Activité agricole

Une grande partie des contributions font mention de l'impact sur les terres agricoles, notamment pour les variantes Sud Long. Plus le tracé est long, plus les exploitations agricoles sont effectivement impactées. Par conséquent, la majorité des agriculteurs ont exprimé leurs interrogations quant au devenir de leurs terrains et à la réduction de leur chiffres d'affaires à cause d'une diminution de la surface de leurs exploitations. Ils se sont interrogés sur la circulation de leurs animaux et de leurs matériels agricoles. Ils demandent un aménagement foncier dans la même temporalité que les travaux de la déviation, ainsi que des franchissements pour limiter les allongements de parcours.

Les représentants de la profession réclament également d'aller plus loin qu'un aménagement foncier, en mettant en place des mesures compensatoires collectives, une zone agricole protégée et des primes pour faciliter la constitution de réserves par la SAFER.

### → *Commentaires du maître d'ouvrage :*

Tout projet, pas seulement routier, peut consommer des terres agricoles. Mais il est vrai que certaines variantes sont plus impactantes pour le monde agricole.

La poursuite du projet permettra d'affiner :

- **les impacts sur chaque exploitant du secteur**
- **les mesures de réduction de ces impacts à mettre en œuvre, en particulier les rétablissements de voirie et autres boviducs permettant de limiter les allongements de parcours**

Au vu des impacts résiduels, la proposition de conduire une procédure d'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) pourra être faite. Cette procédure permet, en redistribuant le parcellaire dans un périmètre élargi, d'apporter une réponse globale et équitable aux impacts. Il est néanmoins rappelé que la conduite de cette procédure est de la compétence du Département et non de l'État ; ce sont les commissions communales d'aménagement foncier, et pas le maître d'ouvrage, qui décideront s'il est opportun ou non de mener un aménagement foncier. La décision est prise, réglementairement, en parallèle de la procédure DUP. D'une manière générale, les AFAF sont des opérations longues et complexes. Il arrive que des projets soient mis en service avant la fin de l'aménagement foncier et de la redistribution parcellaire

Parallèlement, le maître d'ouvrage continuera de constituer en liaison avec la SAFER des réserves foncières qui alimenteraient un éventuel aménagement foncier ou permettront dans tous les cas de compenser au maximum les prélèvements fonciers dus au projet. Le stock de réserves est actuellement d'un peu moins de 16 ha.

En ce qui concerne la mise en place de mesures compensatoires collectives, le maître d'ouvrage rappelle qu'il s'agit d'une démarche prévue par le code rural applicable aux projets soumis à évaluation environnementale systématique (en l'occurrence un projet routier long de plus de 10 km). Cette démarche permet d'évaluer l'impact du projet sur l'économie de la filière agricole en général, et pas uniquement sur les exploitants impactés, et de le compenser par des mesures de soutien à cette activité. Le projet de déviation de Beaucé étant inférieur à 10 km, il n'est pas concerné par cette réglementation et ne s'y soumettra donc pas, en cohérence avec la volonté du législateur.

Concernant la proposition de classer en Zone Agricole Protégée l'espace futur situé entre l'urbanisation actuelle et la future déviation, l'État renverra cette question aux communes concernées, dont la volonté est absolument nécessaire pour mener une telle démarche, qui visera à protéger strictement et durablement les terres agricoles concernées.

## Impact environnemental

Les élus, associations et particuliers ont souligné en majorité l'importance de préserver le milieu naturel. Ils ont, par ailleurs, exprimé leur inquiétude sur la faune, la flore, les zones humides, les cours d'eau de la trame verte et bleue, la pollution due à la consommation de carburants et la dégradation de la qualité du sol.

L'Agence Française de la Biodiversité, dans son avis du 20 mars, demande que l'impact du projet sur les zones humides soit évalué conformément au « guide de la méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides » (dite « méthode ONEMA »).

→ *Commentaire du Maître d'Ouvrage :*

Après cette première concertation, la suite du processus d'avancement du projet prévoit l'approfondissement des études en vue de l'élaboration d'un dossier de déclaration d'Utilité Publique, conjoint ou non, à une demande d'autorisation environnementale unique. Cette dernière regroupe au sein d'une même procédure l'ensemble des autorisations environnementales généralement nécessaires à ce type de projet :

- **Autorisation au titre de la Loi sur l'Eau (articles L214-1 et suivants du Code de l'Environnement)**
- **Dérogation aux articles L411-1 et suivants du Code de l'Environnement, relatif à la protection des espèces et de leurs habitats**
- **Autorisation de défrichement (articles L214-13 et 314-3 du Code Forestier)**

Pour ces procédures soumises à Enquête Publique (Déclaration d'Utilité Publique comme pour l'Autorisation Environnementale, cette Enquête pouvant être conjointe), une évaluation environnementale (Etude d'Impact) sera nécessairement réalisée. Son objectif est de présenter le contexte du projet, d'évaluer ses impacts et de présenter les mesures qui ont été ou seront prises afin d'éviter, limiter voire de supprimer les impacts. Cette évaluation environnementale est multi-thématiques et étudiera les effets du projet sur l'ensemble des aspects environnementaux : le patrimoine naturel et écologique, le milieu physique (ressource en eau pour les eaux superficielles et souterraines, les zones humides,...), mais aussi les enjeux humains telles que les conditions de vie (sujets acoustiques, santé, pollution), les aspects socio-économiques, les transports et également les enjeux agricoles. Les impacts dits résiduels, c'est-à-dire subsistant après mise en place des mesures d'évitement et de réduction, seront au besoin compensés. Il s'agit ainsi d'appliquer au projet la doctrine « E-R-C, Eviter – Réduire – Compenser », mise en avant dans les différents textes de protection de la biodiversité, et ce depuis la loi du 10 juillet 1976 sur la protection de la Nature.

Dans le cadre du présent projet, où les enjeux environnementaux restent assez modérés, notamment pour le milieu naturel, il s'agira par exemple de compenser les zones humides définitivement impactées par l'emprise du projet, de compenser les zones d'expansion des crues si les dispositions techniques ne suffisent pas à annihiler les effets du projet sur l'exhaussement de crues, de compenser un usage en cas de suppression d'un forage par exemple. Ces mesures pourront être affinées après les enquêtes publiques pour poursuivre la diminution des impacts avec les retours des riverains ayant participé.

En ce qui concerne la demande de l'AFB d'évaluer les zones humides selon la méthode proposée, le maître d'ouvrage considère qu'il s'agit d'un niveau d'approche qui relève d'un dossier d'autorisation environnementale. L'étude d'impact du dossier DUP contiendra néanmoins une approche des zones humides par fonctionnalités simplifiée

### Impact économique

Quelques contributions expriment une réticence vis-à-vis de la déviation des zones industrielles, notamment la zone de la Cimette au niveau de la RN12. Ils argumentent qu'un tel tracé sera nocif pour l'économie locale, voire « tuera le commerce » et demandent, par conséquent, un raccordement en facilitant l'accès.

Plusieurs contributions font état par ailleurs de la nécessité de travailler finement sur la desserte de l'Aumallerie : requalification de la route de la Gare ; dimensionnement du rond-point entre celle-ci et une déviation sud permettant le passage des poids-lourds...

→ *Commentaire du Maître d'Ouvrage :*

Cette préoccupation rejoint la demande d'un raccordement à la Cimette traité plus loin. L'enjeu de cadre de vie dans Beaucé est à mettre en balance avec la visibilité des entreprises depuis la route nationale. Les projets du territoire et la manière dont celui-ci s'emparera de la déviation seront plus déterminants pour sa vitalité économique que le fait que les activités soient positionnées directement le long de l'axe de circulation principal.

S'agissant de la desserte de la zone de l'Aumallerie, le maître d'ouvrage a entendu le point de vigilance et s'attachera à ce que les études de détail y apportent des solutions.

### **Sécurisation de la RN existante et opportunité de dévier Beaucé et Fleurigné**

Aucune des personnes qui se sont exprimées ne remet en question le besoin urgent de sécurisation de la RN12 au niveau de Beaucé et dans une moindre mesure, Fleurigné.

S'agissant de cette dernière, une partie des participants (élus, associations et particuliers), opposés à la variante Sud Long, soutiennent qu'une sécurisation des carrefours à Fleurigné en complément de la déviation de Beaucé serait suffisante ; ils proposent donc de réaliser des aménagements sur la RN 12 actuelle au niveau de Fleurigné afin de la sécuriser. Par ailleurs, certains rappellent le fait que Fleurigné a déjà bénéficié d'une déviation par le passé, et que la RN actuelle ne traverse pas le bourg, mais le longe.

Une autre partie trouve qu'il est indispensable, voire urgent, de dévier à la fois Beaucé et Fleurigné parce que c'est le seul moyen efficace de rassurer les riverains, diminuer le trafic et réduire les accidents. Selon eux, les carrefours de Beaucé et Fleurigné peuvent être aménagés à court terme, mais la solution de long terme consiste à dévier ces deux bourgs.

→ *Commentaire du Maître d'Ouvrage :*

Le constat du caractère accidentogène de la traversée de Beaucé est un des éléments qui a conduit à la décision de dévier ce bourg. Les études menées en 2015 et 2016 ont mis en évidence aux yeux du maître d'ouvrage la problématique de sécurité existante en outre au niveau de Fleurigné.

Les variantes longues et les variantes courtes apportent des réponses différentes à ce problème de sécurité.

Dans l'hypothèse où Fleurigné ne serait pas incluse dans la déviation, le maître d'ouvrage étudierait évidemment des solutions alternatives pour sécuriser localement les accès et les sorties de la RN 12, mais cela ne pourra constituer une réponse de même qualité qu'une déviation.

Quel que soit le choix de tracé, des travaux de sécurisation, plus légers, à vocation temporaire, pourraient également être mis en œuvre dans les bourgs de Beaucé et Fleurigné dans l'attente de la mise en service de la déviation. Ce point sera à approfondir dans la suite des études.

### **En cas de variante Sud Long, opportunité de se connecter au niveau du lieu-dit « Cimette »**

Beaucoup de contributions proposent de connecter les variantes Sud Long au carrefour de la Cimette parce que, contrairement aux deux variantes Sud Long proposées, une telle connexion serait plus favorable à l'activité commerciale au niveau de la zone concernée. Elle permettrait également d'écarter le tracé d'un certain nombre de bâtis et serait moins contraignante d'un point de vue agricole.

→ *Commentaire du Maître d'Ouvrage :*

La concertation a bien pour objet de faire émerger d'éventuels ajustements de tracé. La DREAL prend note de cette demande, fortement relayée, et proposera le cas échéant une solution en ce sens.

### **Risque d'augmentation des embouteillages sur la Rocade Sud et sur la route de Vitré (RD 798)**

Les variantes Sud se connectent par le biais de la RD 798 à la rocade Sud de Fougères. Les élus, associations et particuliers craignent que cette dernière, étant jugée saturée, ne supporte pas une augmentation de trafic. En effet, d'après eux, la rocade connaît d'ores et déjà des bouchons aux heures de pointe. Ils pensent, donc, que le report de trafic

de la RN 12 actuelle sur la rocade Sud ne fera qu'empirer les congestions routières au Sud et l'engorgement au niveau des giratoires, du raccordement de la déviation au raccordement du barreau vers l'A84.

→ *Commentaire du Maître d'Ouvrage :*

Les études de trafic analysent les effets prévisibles 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.

Les 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 déviation passait un jour à 2x2 voies, les giratoires seraient convertis en échangeurs dénivelés.

L'adaptation de la voirie existante sera à étudier. Notamment, le giratoire de Bellevue et la RD 798 pourront être aménagés pour tenir compte du surcroît de trafic induit par la déviation. A priori les infrastructures ont la capacité pour l'accueillir, mais cela constitue en effet un point de vigilance dans la suite des études.

### **Opportunité de boucler la rocade Nord de Fougères**

Les prévisions de trafic ont montré que la variante Nord est celle qui attire le moins de véhicules et donc celle qui répond le moins à l'objectif principal de délester la traversée de Beaucé. De nombreux élus, associations et particuliers proposent alors de boucler la rocade Nord pour rééquilibrer le trafic entre le Nord et le Sud, ce qui donnerait de la pertinence à une déviation de Beaucé par le nord. C'est un projet dont il est question depuis plusieurs années, qui a été inscrit au Schéma

Directeur de Fougères, mais qui n'a jamais abouti en raison de la présence de la forêt de Fougères, et a ensuite été retiré dans le SCOT actuel. Les participants défendent l'idée que la réalisation de cette rocade permettrait de dynamiser Fougères et de développer économiquement le Nord-Est de Fougères. L'agglomération de Fougères a, à l'occasion de la présente concertation, réinscrit l'objectif de voir aboutir ce contournement Nord et de le porter dans le futur SCOT.

→ *Commentaire du Maître d'Ouvrage :*

La réalisation de la rocade Nord de Fougères, qui a été volontairement retirée du SCOT il y a quelques années, n'était pas une donnée d'entrée de l'étude du projet de déviation de Beaucé.

Ce projet est à ce stade de la compétence du Conseil Départemental et il est donc difficile de répondre à sa place sur l'opportunité et la faisabilité du bouclage de la rocade, et encore moins sur un horizon de mise en service.

Si la rocade était bouclée, la variante Nord pourrait avoir une attractivité plus importante, mais on peut penser que 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. Néanmoins, cette configuration n'a été ni appréhendée ni testée lors des études de trafic.

### **Coupure des voiries communales et manque de rétablissements en cas de variante Sud**

Les variantes Sud Long coupent des voiries communales, dont beaucoup ne sont pas rétablies. Les particuliers craignent des effets de coupure et des allongements de parcours importants par rapport à la situation actuelle. Ils s'interrogent sur la possibilité de rétablir les itinéraires interceptés. Cette demande est également portée par le monde agricole

pour le cheminement des animaux et du matériel agricole pour des besoins de déplacements quotidiens.

→ *Commentaire du Maître d'Ouvrage :*

Les plans des variantes présentées, consultables dans les mairies ou sur internet, indiquent les rétablissements envisagés -uniquement des carrefours, pas de passages supérieurs ou inférieurs non connectés à la déviation. Ce sont les rétablissements jugés nécessaires qui sont pris en compte actuellement, c'est un minimum. La concertation peut faire émerger la demande de rétablissements supplémentaires. Il y a eu des suggestions assez précises pendant la concertation ; la suite des études devra essayer de déterminer les rétablissements les plus opportuns en analysant notamment les pistes proposées. En revanche, il faut noter qu'il faut essayer de maîtriser le nombre de carrefours, au risque sinon de dégrader la sécurité sur ce nouvel axe.

### Coût prévisionnel du projet

La variante Nord étant presque deux fois moins coûteuse que les autres variantes, beaucoup de personnes ne comprennent pas pourquoi cette variante n'est pas naturellement retenue, à l'heure où des efforts doivent être faits sur les dépenses de l'Etat.

Ils proposent d'investir la différence de coût entre variantes longues et variante nord dans la réalisation du contournement nord de Fougères, et/ou dans les aménagements de sécurisation de la RN au droit de Fleurigné.

→ *Commentaire du Maître d'Ouvrage :*

Le coût de la variante nord est effectivement plus faible que celui des autres variantes, mais les calculs de rentabilité socio-économique montrent que les avantages procurés par cette variante sont insuffisants pour compenser son coût (même s'il est faible).

Les variantes plus longues, bien que plus chères, sont plus rentables d'un point de vue socio-économique car elles captent davantage de trafic.

Le coût considéré de façon isolée ne suffit pas pour choisir l'investissement le plus efficient.

### Anticiper le passage futur en 2 x 2 voies

Dans sa délibération du 20 mars 2017, Fougères Agglomération demande que l'emprise permette une mise à 2x2 voies effective, dans le cadre d'une vision à long terme.

→ *Commentaire du Maître d'Ouvrage :*

Ce sont les emprises d'une bidirectionnelle qui seront prises en compte. Le passage à 2x2 voies est une éventualité, le projet en tient compte dans sa conception pour préserver l'avenir. Mais les prévisions de trafic actuelles n'indiquent pas un besoin à court ou moyen terme.

Afin d'acquiescer la maîtrise foncière nécessaire à la réalisation de la déviation, le maître d'ouvrage devra obtenir une déclaration d'utilité publique. Celle-ci survient après enquête publique.

Cette DUP est ce qui autorise le maître d'ouvrage à procéder à des expropriations. Le projet, pour être déclaré d'utilité publique, doit être justifié de façon certaine. Dans le cas de la déviation de Beaucé, permettre des expropriations pour constituer l'emprise d'une 2x2 voies alors que le trafic, et sa croissance prévisionnelle au moins à moyen terme, ne l'exigent pas, serait difficilement justifiable.

### Inquiétude sur le cadre de vie

Un bon nombre de particuliers expriment leurs craintes concernant les nuisances sonores que risque d'engendrer le passage d'une route à proximité de leurs habitations. Le projet coupant des communes en deux, ils s'interrogent sur son impact sur la vie locale et associative. Des particuliers s'inquiètent également pour l'impact visuel du projet et demandent un aménagement paysager qui leur permettrait de conserver une vue agréable.

→ *Commentaire du Maître d'Ouvrage :*

Le projet prendra en compte les résultats des études acoustiques pour déterminer les dispositifs de protection à mettre en place, conformément à la réglementation en vigueur. L'étude détaillée de la variante comprendra également une étude d'insertion paysagère. Des modelés paysagers ou des plantations pourront être mis en place afin d'intégrer au mieux la nouvelle infrastructure dans le paysage actuel.

S'agissant des coupures créées par la nouvelle route au sein des communes, les rétablissements prévus doivent permettre le maintien des échanges, de la circulation locale, les voiries principales étant rétablies.



## 4.3 SYNTHÈSE GÉNÉRALE

### Opportunité du projet

La grande majorité des personnes et entités s'étant exprimées pendant la concertation est favorable à un projet de déviation de la commune de Beaucé.

### Choix de variante

Aucune des variantes proposées ne rencontre néanmoins un consensus évident de la part des différents acteurs.

Les principaux avantages/inconvénients sur lesquelles les différents participants s'appuient sont listés ci-dessous, par variante :

#### 1 Variante Nord

AVANTAGES :

- Déviation la moins coûteuse
- Variante la moins impactante sur les exploitations agricoles
- Opportunité d'un développement économique du Nord de Fougères

INCONVENIENTS :

- Déviation uniquement de Beaucé
- Ne déleste pas suffisamment la traversée de Beaucé, donc n'atteint pas l'objectif recherché
- Variante non rentable d'un point de vue socio-économique
- Variante non cohérente avec le schéma actuel de développement de l'agglomération

#### 2 Variante Sud Court

AVANTAGES :

- Après la variante Nord, variante la moins impactante sur les exploitations agricoles
- Desserte de la zone d'activités de l'Aumallerie

INCONVENIENTS :

- Déviation uniquement de Beaucé

#### 3 Variante Sud Long

AVANTAGES :

- Déviation de Beaucé et Fleurigné
- Développement de l'infrastructure de la RN12 dans une perspective d'avenir
- Desserte de la zone d'activités de l'Aumallerie
- Développement de la zone d'activités Cimette, dans le cas d'un raccordement à ce lieu-dit
- Déleste efficacement le trafic dans la traversée de Beaucé
- Variante ayant la meilleure rentabilité socio-économique

INCONVENIENTS :

- Fort impact agricole
- Solution la plus coûteuse
- Coupure de la commune de la Selle-en-Luitré
- Polarisation du développement économique vers le Sud du territoire au détriment du Nord

La variante choisie par les participants est différente en fonction de leurs sujets de préoccupation. C'est ce qui explique la grande difficulté pour aboutir à un consensus clair sur une variante particulière.

### **Caractéristiques du projet – points d’attention et de vigilance**

Il ressort une demande forte de connecter la déviation au niveau du carrefour du lieu-dit Cimette, en cas de choix d’une variante Sud Long.

Pour l’ensemble des tracés, les personnes s’étant exprimées demandent en général d’éloigner le tracé le plus possible des habitations pour limiter les nuisances sonores, et de veiller à réaliser les aménagements acoustiques nécessaires.

Pour l’ensemble des variantes, mais plus précisément pour les variantes sud, il a été demandé de réaliser des aménagements permettant aux riverains et aux agriculteurs de pouvoir circuler librement d’un côté à l’autre de la RN. La problématique est particulière pour les agriculteurs, qui peuvent pour certains voir leur exploitation scindée, et qui signalent la difficulté pour les engins agricoles d’emprunter un carrefour plan sur des routes ayant un tel niveau de trafic.

## 4.4 CONCLUSION

La concertation a permis de mettre en évidence les points de vue des personnes et institutions qui se sont exprimées sur les choix de tracés et sur leurs implications locales. Elle a aussi éclairé le maître d'ouvrage sur des points de vigilance à prendre en compte pour la suite des études.

A cet égard, et au vu de la forte participation recensée, la concertation a atteint un des objectifs fixés, qui est de faire connaître le projet par tous et de susciter l'expression et les prises de position les plus larges.

**Elle ne permet cependant pas de faire émerger de façon consensuelle l'une des quatre variantes de tracés**, tant les positions sont différenciées en fonction des enjeux de chacun.

On notera en préalable **que l'opportunité de réaliser la déviation de Beaucé est rarement remise en question**, sauf par quelques personnes qui considèrent que des aménagements de sécurité sur la voie existante suffiraient à répondre au problème de sécurité routière. Néanmoins, la déviation semblant acquise, on peut noter que les habitants de Beaucé ne se sont pas beaucoup manifestés au cours de cette concertation pour appuyer le constat d'opportunité et d'urgence.

De façon générale, **les partenaires institutionnels** (collectivités locales, associations, chambres consulaires) **se sont exprimés majoritairement en faveur d'une variante sud long**, préférentiellement connectée à l'actuelle RN 12 au niveau du carrefour de Cimette. Cette variante est pour eux celle qui répond le mieux aux enjeux d'attractivité et de développement économique du territoire fougèrais et qui atteint de manière la plus efficace les objectifs recherchés (amélioration de la sécurité et du cadre de vie).

**Les riverains ont pris des positions beaucoup plus différenciées.** Les communes où il y a le plus d'expression sont Fleurigné et la Selle-en-Luitré. Les habitants de Fleurigné plébiscitent les variantes Sud Long, permettant de dévier leur commune en plus de celle de Beaucé. Ils soulignent l'insécurité routière qu'ils ressentent au quotidien. Les habitants de la Selle-en-Luitré, au contraire, sont opposés à ces variantes Sud Long, qui ont un impact important sur les terres agricoles,

sur leur cadre de vie, et sur leurs conditions de déplacements (du fait des voies non rétablies). Ils préfèrent une déviation courte, par le nord.

La concertation a surtout mis en exergue **la forte demande d'une partie du territoire d'une relance du bouclage de la rocade de Fougères par le Nord**. La présentation de 3 variantes sur 4 passant par le sud a semblé signifier pour certains des choix de développement uniquement tournés vers le Sud et vers Rennes au détriment des communes situées au nord de Fougères. L'agglomération de Fougères, poussée par un nombre important de ses maires, s'est donné l'objectif de faire réinscrire au SCOT ce projet, qui en avait été volontairement enlevé il y a quelques années. Le Département, maître d'ouvrage du projet de rocade nord, a accepté d'en relancer les études.

Cette donnée est totalement nouvelle et n'avait donc pas été prise en compte par la DREAL dans ses études antérieures, notamment de trafic. Aujourd'hui, les données d'études produites ne permettent pas d'évaluer en quelle mesure le bouclage de la Rocade Nord pourrait modifier l'appréciation des enjeux portée dans le dossier de concertation, même si on peut penser, au regard de la structuration actuelle du territoire et des trafics, qu'elle ne la bouleverse pas.

Ce développement inattendu de la concertation démontre qu'au-delà de la déviation d'un voire deux bourgs, le présent projet a des implications possibles sur un territoire allant au-delà de la zone d'études. Le choix d'infrastructure fait pour la déviation de la RN n'est pas anodin pour le développement de l'agglomération de Fougères.

Conscient donc de l'impact de sa décision, et au vu de toutes les informations recueillies, d'une part au cours des études menées en 2015-2016, d'autre part grâce à toutes les expressions suscitées par la concertation publique, le maître d'ouvrage considère qu'il est en mesure de choisir la variante la mieux adaptée aux différents enjeux qu'il a pu identifier sur la zone d'étude. Il s'agit de la variante sud long, qui est bien celle qui recueille la plus grande approbation parmi les élus en charge d'aménager et développer le territoire du projet.

Ses avantages décisifs par rapport aux autres variantes sont les suivants :

- Du point de vue de la **sécurité**, elle permet d'apporter une réponse durable aux difficultés rencontrées pour entrer et sortir de la RN 12 au niveau de la traversée de Fleurigné.

- Elle assure une bonne **desserte de la zone d'activité de l'Aumallerie**, aspect important pour le développement économique de l'agglomération fougèraise.

- Elle est cohérente avec l'orientation majoritaire des flux de trafic, et répond donc mieux aux besoins de déplacements qu'une variante se connectant sur la rocade au Nord.

- Puisque, de façon logique au vu de ce qui est énoncé précédemment, elle capte une proportion importante du trafic actuel de la RN 12, elle permet d'atteindre l'objectif premier du projet de déviation, à savoir **améliorer le cadre de vie dans Beaucé** en libérant le bourg d'une partie importante de la circulation automobile, notamment poids-lourds.

- Son coût de construction plus élevé que celui des variantes courtes est largement compensé par les avantages qu'elle procure à la collectivité, ainsi que le démontre le calcul de la rentabilité socio-économique des différentes variantes.

Elle aura donc un effet structurant sur les déplacements et l'organisation du territoire, propre à contribuer au développement économique de l'agglomération, tout en répondant au mieux aux objectifs d'amélioration de la sécurité routière et du cadre de vie dans le bourg de Beaucé.

Néanmoins, l'énoncé de ces avantages ne signifie pas que le maître d'ouvrage ignore les inquiétudes qui se sont exprimées lors de sa concertation quant à son caractère très perturbant pour les activités agricoles et pour les déplacements du nord au sud de la zone d'étude. Il a également bien entendu les préoccupations relatives à l'afflux de trafic qu'elle engendrera sur la portion de RD 798 concernée et sur le giratoire reliant celle-ci à la rocade de Fougères. Enfin, il tiendra compte, dans des études de trafic affinées, des effets possibles d'une future rocade nord de Fougères sur la captation de trafic de la variante retenue.

Il dispose d'outils qui permettront d'apporter des réponses à ces différentes préoccupations.

**En conséquence, le maître d'ouvrage décide :**

- **de retenir une variante Sud Long et de rechercher la possibilité de la raccorder à la RN 12 actuelle au niveau du carrefour de Cimette ; cette variante sud long présentera bien un tracé passant au nord du lieu-dit La Reboursière, la sous-variante passant au sud de ce lieu-dit et figurant dans le dossier de concertation n'ayant suscité aucune adhésion.**

- **d'apporter des réponses dans la phase suivante des études, sur les points de vigilance suivants :**

- **rétablissements des voiries locales nécessaires en fonction des enjeux de déplacement des riverains ou des exploitants agricoles**

- **examen fin des conditions de circulation sur les routes connexes afin de dimensionner au mieux les ronds-points sur la RN12 et les aménagements qui seront apportés à la RD 798 (dans sa portion intégrée à la déviation), ou encore les aménagements nécessaires sur la route de la Gare afin d'assurer une desserte de qualité pour la zone de l'Aumallerie**

- **de poursuivre les études et la concertation pour apporter des réponses à la hauteur des enjeux agricoles du territoire concerné.**

- **de mettre à jour et consolider les études de trafic par un recueil nouveau et affiné de données de terrain, afin d'intégrer la réflexion sur un bouclage de la rocade Nord de Fougères, pour conforter les choix faits.**

- **de coordonner ses études avec celles relatives à la rocade nord de Fougères, sous maîtrise d'ouvrage du Département.**

- **de demander à la DIR Ouest, exploitant de la RN 12, de lancer des études pour définir les éventuels aménagements de sécurité légers possibles dans Beaucé et Fleurigné, pour apporter la meilleure réponse temporaire possible, dans l'attente de la mise en service de la déviation.**

## 4.5 POURSUITE DES ETUDES

Suite à la concertation, une variante est retenue pour la poursuite des études.

La solution retenue à l'issue de la concertation sera ensuite étudiée en détail, dans le cadre des études techniques, afin de fixer concrètement les caractéristiques de l'aménagement : géométrie du tracé, ouvrages d'art, mesures pour le traitement des impacts, etc.

Parallèlement, l'étude d'impact exposera l'ensemble des mesures et des solutions envisagées pour éviter, réduire ou - en dernier recours - compenser les impacts environnementaux, paysagers ou sur le milieu humain. Cette étude prend en compte à la fois les impacts liés au chantier (phase transitoire) et ceux liés à l'aménagement (phase définitive). Ce dossier d'évaluation des impacts est soumis à l'appréciation de l'Autorité environnementale avant d'être présenté au public.

Une fois le projet d'aménagement conçu en détail, une procédure d'enquête publique est menée par un commissaire enquêteur. Le dossier est exposé au public qui peut alors s'exprimer sur son utilité.

Au terme du processus, si l'ensemble des éléments est favorable, le Préfet représentant l'Etat déclare le projet d'utilité publique. Il s'agit d'un acte officiel qui marque le départ de la phase opérationnelle de réalisation. La DUP autorise la personne publique à acquérir les terrains nécessaires à l'aménagement. Des études parcellaires et des négociations au cas par cas viennent compléter le dispositif d'acquisition foncière.

En parallèle, des études de définition très fine de l'ouvrage routier, dites études de projet, sont menées à bien.

Au terme de ce parcours, l'aménagement peut être réalisé.

## **5. ANNEXES**

**Lettres d'informations**

**Affiche**

**Articles Ouest France**

**Compte-Rendu des réunions publiques**

**Compte-Rendu de la permanence**

**Registres des communes**

**Courriers des particuliers**

**Pétitions de Fleurigné et la Selle-en-Luitré**

**Elus et associations**