

ENQUETE PUBLIQUE
22 juin 2022 – 25 juillet 2022
prescrite par arrêté préfectoral
du 18 mai 2022

Commune de FOUGERES– 35300

AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE
Projet de liaison routière
Entre la Rocade EST et le Bd de Groslay

Autorité organisatrice : Préfecture d’Ille et Vilaine - 35026

* * *

RAPPORT du COMMISSAIRE-ENQUETEUR

I^{ère} partie : Rapport
2^{ème} partie : Conclusions et Avis motivé

Commissaire-enquêteur : Christianne PRIOUL

26 août 2022

Commune de FOUGERES– 35300

AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE Projet de liaison routière Entre la Rocade EST et le Bd de Groslay

Rapport du commissaire-enquêteur

TABLE DES MATIERES

PREAMBULE

- Localisation du projet
- Présentation succincte du projet
- Autorité organisatrice
- Responsable du projet

1.1 - Objet de l'enquête

1.2 - Cadre juridique

1.3 - Publicité de l'enquête et consultation du dossier d'enquête

1.4 - Constitution du dossier d'enquête

1.5.- Exposé du projet

1.5.1- Le projet de création d'une liaison routière entre la rocade Est et le boulevard de Groslay à Fougères

1.5.1.1- Rappel du projet

1.5.1.2- Enjeux et objectifs du projet

1.5.1.3 - compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme

1.6. - Evaluation environnementale

1.6.1 - Cadre réglementaire et Méthodes

1.6.2 - Le contexte environnemental - les impacts du projet

1.6.3 - Incidences du projet sur l'environnement : mesures d'évitement, de réduction et de compensation

1.6.4 - Les avis de la Commission Locale de l'eau du SAGE Couesnon et de l'Agence Régionale de Santé de Bretagne

1.7 – L'avis de la MRAe, les réponses de la commune à la MRAe

II- ORGANISATION et FORMALITES DE L'ENQUETE

2.1 - Désignation du commissaire-enquêteur

2.2 - Mesures préparatoires de l'enquête publique et chronologie des visites et réunions

2.3 - Publicité de l'enquête - Information du public

III- DEROULEMENT DE L'ENQUETE

3.1 - Consultation par le public et recueil des observations

3.2 - Synthèse des observations formulées pendant l'enquête

3.3 - Ambiance générale de l'enquête publique

3.4 - Analyse des observations - Réponses de la Commune de Fougères aux observations et aux questions de la commissaire-enquêtrice, position de la commissaire-enquêtrice

3.5.- Clôture de l'enquête

3.6 - Réception du maître d'ouvrage - Procès-verbal de synthèse des observations

3.7 - Réponses de la Commune de Fougères aux observations - Le Mémoire

IV- ANNEXES

- **Procès-verbal de synthèse des observations du public**
- **Mémoire en réponse de la Commune de Fougères et annexes**

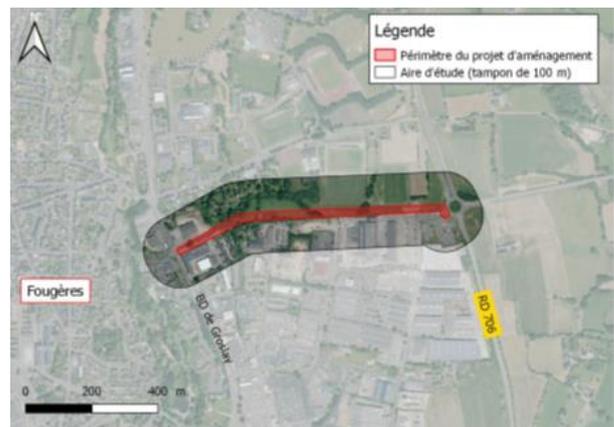
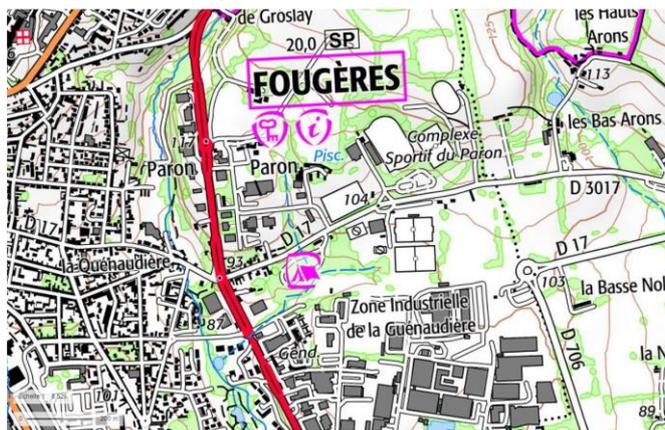
Je, soussignée Christianne PRIOUL, commissaire-enquêtrice désignée par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Rennes le 28 avril 2022 aux fins de conduire l'enquête publique n°EP22000056/35 relative à la "***Demande d'autorisation environnementale présentée par la Commune de Fougères pour la création d'une liaison routière entre la rocade Est et le boulevard de Groslay***" sur la commune de FOUGERES-35300 prescrite par arrêté préfectoral du 18 mai 2022 ;

PREAMBULE

→ Localisation du projet

La ville de FOUGERES (département de l'Ille et Vilaine) qui s'étend sur 10,47 km² est située à environ 40 kilomètres au Nord - Est de Rennes. Elle est principalement desservie par la route nationale 12 (RN 12) de direction Est - Ouest qui passe en limite Sud de la zone agglomérée de Fougères. Fougères est située à environ 5 kilomètres à l'Est de l'autoroute A84 : Axe Rennes/Caen.

Le projet consiste à créer une voie de liaison routière entre le boulevard de Groslay et la rocade Est (RD 706).



→ Présentation succincte du projet

(dossier Autorisation environnementale – Etude d'impact et résumé non technique, dossier Loi sur l'Eau)

La création d'une nouvelle voie d'entrée de ville, entre le giratoire de la rocade Est (RD706) avec la RD 17 et le giratoire du Boulevard de Groslay avec la rue du Commandant Victor Pannier, permettrait de générer **une liaison directe vers le centre-ville de Fougères** depuis l'Est du département ou depuis la Mayenne.

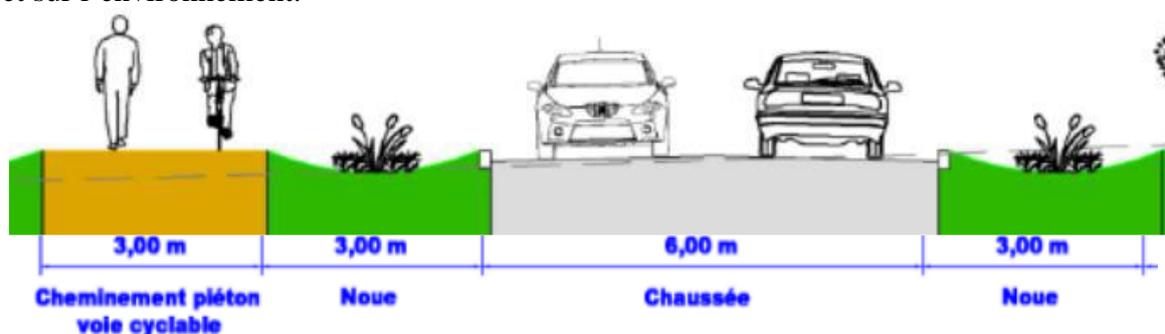
En créant cette nouvelle voie, la ville de Fougères souhaite permettre un accès plus rapide du SDIS (Service Départemental d'Interventions et de Secours) et de la gendarmerie vers la rocade Est et aussi valoriser et optimiser les flux de circulation générés par l'ouverture de la rocade Est de Fougères en 2018 en créant une liaison directe vers le centre-ville de Fougères.

En effet, cette nouvelle voie de contournement Est a coupé l'ancienne route de la Chapelle Janson (RD17) reportant les flux de circulation plus au Nord (vers Laignelet) ou plus au Sud, vers la RN 12.

Ce projet s'étend sur une emprise de 2,06 ha (classé en zone UG et UAc au PLU).

La longueur cette nouvelle voie de circulation sera de **820 m** pour une largeur de 6m comportant 2 voies de 3m. Elle sera bordée de noues de collecte des eaux pluviales et d'un cheminement doux de 3 m de large pour les piétons et les cycles.

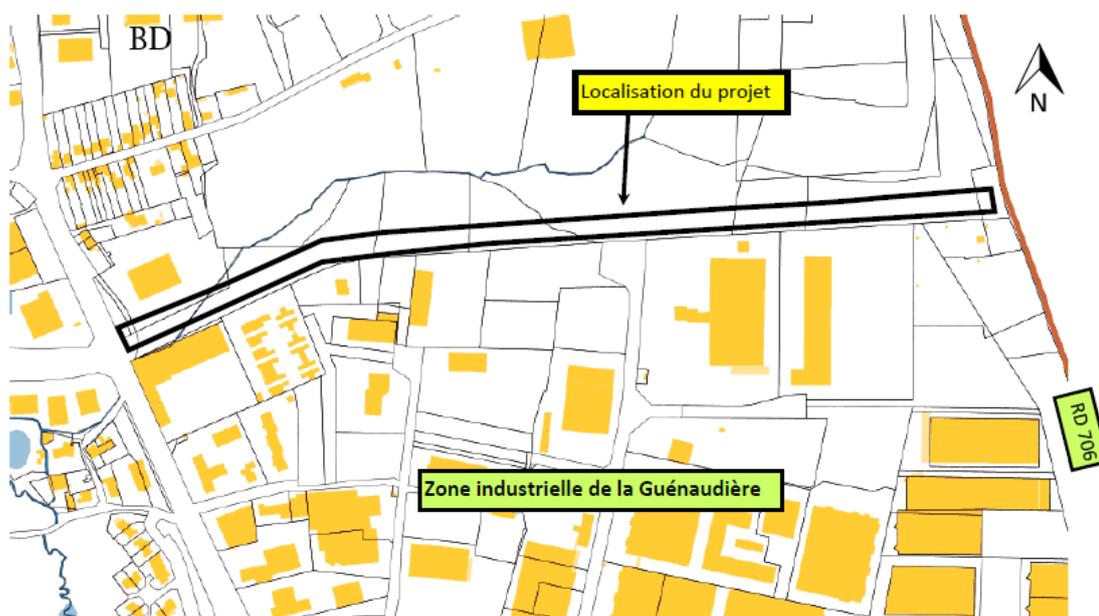
Le tracé de la piste « piéton – cycle » s'adapte aux contraintes environnementales (présence d'arbres, zone humide ...). Aussi, son tracé s'éloigne parfois de la voirie pour éviter et réduire les impacts du projet sur l'environnement.



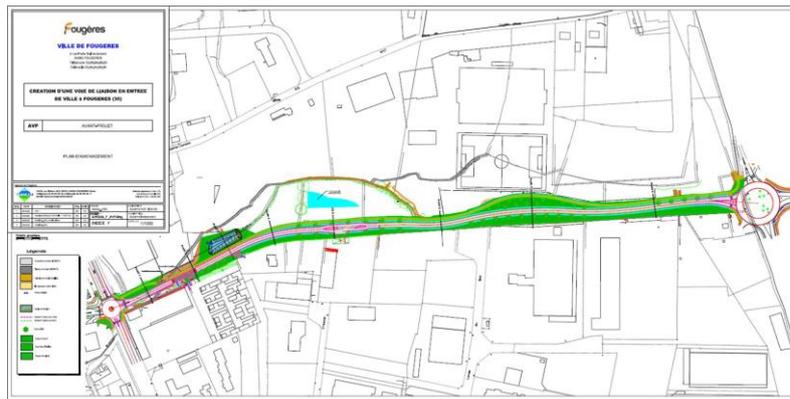
La superficie des parcelles concernées par le projet de nouvelle voirie est d'environ 2,06 hectares (voirie de 5150 m², stabilisé de 2370 m², espaces verts dont les noues 12260 m², bassin tampon de 820 m² : source : plan d'aménagement TECAM).

La Ville de Fougères indique dans la **pièce 1a du dossier d'enquête « dossier de demande d'autorisation environnementale** pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement », page 8 que « *l'ensemble des parcelles impactées par le projet est la propriété de la Commune de Fougères, de même que les parcelles d'accueil des mesures de réduction et de compensation environnementales* » et en fournit la liste avec références cadastrales et contenance. La liste des parcelles intersectées par le projet ou attenantes au projet figure également dans le document, avec le nom de leurs propriétaires.

La Ville de Fougères indique dans le **résumé non technique** qu'elle est propriétaire de la totalité de l'emprise du projet, à l'exception du giratoire auquel la voie devra être raccordée, à l'est du projet (parcelles **BD 872 et 874**), lequel appartient au Département, et du bâtiment du SDIS situé à l'ouest qui appartient également au Département.



Localisation des parcelles concernées par le projet (Pièce 1c – Dossier Loi sur l'Eau p21)



Plan de masse du projet (Pièce 1a -dossier de demande d'autorisation environnementale, page 14)

En créant cette nouvelle voie, la ville de Fougères souhaite permettre un accès plus rapide du SDIS (Service Départemental d'Interventions et de Secours) et de la gendarmerie vers la rocade Est et aussi valoriser et optimiser les flux de circulation générés par l'ouverture de la rocade Est de Fougères en 2018 en créant une liaison directe vers le centre-ville de Fougères.

En effet, cette nouvelle voie de contournement Est a coupé l'ancienne route de la Chapelle Janson (RD17) reportant les flux de circulation plus au Nord (vers Laignelet) ou plus au Sud, vers la RN 12.

Des vues photographiques proches et des vues lointaines permettent de visualiser le paysage initial, de localiser l'emprise du projet au nord de la ZI de La Guénaudière, les riverains du projet - habitations (1 immeuble collectif 23bd de Groslay et 1 maison individuelle -propriété Froc), les services (SDIS et gendarmerie), les entreprises (Sodiama, Cass'auto, Transports Gelin) et équipements publics voisins du projet (aire d'accueil des gens du voyage, camping, terrains de sports....).

La réalisation de cette nouvelle voirie engendrera les impacts suivants :

- Impact sur le ruisseau de « La Lande du Bas » lors de la réalisation de la tranchée à réaliser pour la mise en place de l'exutoire du bassin tampon.
- Impact sur la zone humide existante entre la zone industrielle de « La Guénaudière » et le ruisseau de «La Lande du Bas» .

En raison de ces impacts sur l'environnement, la Commune de Fougères ayant déposé une demande d'examen au «cas par cas», il a été considéré par la DREAL Bretagne (Direction Régionale de l'Environnement et du Logement) que ce projet devait faire l'objet d'une étude d'impact dont le contenu est défini à l'article R122-5 du code de l'environnement. Cette décision a été notifiée au maître d'ouvrage par un arrêté de Monsieur le Préfet de la région Bretagne en date du 9 octobre 2020. Ce projet étant soumis à étude d'impact, il a donc fait l'objet d'un avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité environnementale en date du 18 janvier 2022.

L'arrêté préfectoral du 9 octobre 2020 ainsi que l'avis de la MRAe du 18 janvier 2022 et la réponse de la Ville de Fougères à cet avis en date du 18 février 2022 figurent obligatoirement au dossier d'enquête.

NB : Cette synthèse consiste à présenter le projet soumis à enquête et ses enjeux. Les conséquences environnementales qui découleraient de sa réalisation et les mesures pour éviter, réduire ou compenser ces conséquences sont abordées dans l'analyse du projet au paragraphe 1.5 -Exposé du projet, ci-après.

Comme le rappelle la MRAe en préambule de son avis (page 2), « *L'avis de l'Ae ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable ni défavorable : il vise à permettre d'améliorer le projet et à favoriser la participation du public, conformément à la réglementation.* ».

L'avis de la MRAe et les demandes, recommandations ou suggestions formulées par celle-ci seront examinées dans l'exposé du projet, lors de l'analyse par thèmes, de même que les observations du public seront intégrées aux thèmes auxquels ces observations se rapportent.

Les réponses apportées à cet avis de la MRAe par la Commune de Fougères, maître d'ouvrage du projet, dans son mémoire en réponse seront examinées dans l'analyse thématique du projet.

Les réponses apportées par la Commune de Fougères aux observations du public et aux éventuelles questions de la commissaire-enquêtrice dans le mémoire en réponse aux observations du public seront également rappelées dans l'exposé du projet, bien qu'étant analysées dans le présent rapport au chapitre III- Déroulement de l'enquête, paragraphe 3.4- Analyse des observations - Réponses de la Commune de Fougères aux observations, position de la commissaire-enquêtrice.

→ **Autorité organisatrice**

S'agissant d'un projet qui a nécessité le dépôt d'une demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L.214-3 du Code de l'environnement et d'un dossier « Loi sur l'Eau » en raison de son impact sur une zone humide, **la Préfecture d'Ille-et-Vilaine est autorité organisatrice de l'enquête publique.**

→ **Maître d'ouvrage du projet**

L'étude d'impact qui figure au dossier d'enquête indique que **le maître d'ouvrage du projet est la Ville de Fougères.(page 10).**

L'arrêté préfectoral du 18 mai 2022 qui a prescrit l'ouverture de l'enquête publique précise dans les visas de l'arrêté que la demande d'autorisation environnementale a été déposée auprès de la DDTM d'Ille-et-Vilaine « par la commune de Fougères ».

L'article 5 dudit arrêté stipule que « *des informations concernant le projet présenté peuvent être obtenues auprès de Monsieur Auvray, directeur des services techniques et de l'environnement de la commune de Fougères (2, rue Porte Saint Léonard – Fougères BP 60111 Tél : 02.99.94.88.87- @ : o.auvray@fougères.fr* ».

I- PRESENTATION DE L'ENQUETE

1.1 Objet de l'enquête

L'arrêté préfectoral du 18 mai 2022 qui a prescrit l'ouverture de l'enquête publique est titré « *arrêté préfectoral portant ouverture d'une enquête publique préalable à la délivrance d'une autorisation environnementale relative au projet de liaison routière entre la rocade Est et le boulevard de Groslay à Fougères* »

Le résumé non technique de l'étude d'impact expose (page 15) que « *La commune de Fougères souhaite construire une nouvelle voie de circulation de de 820 m entre le Boulevard de Groslay et la rocade Est (RD 706), sur une emprise de 2,06 ha (classé en zone UG et UAc au PLU). Cette voie de circulation permettrait un accès plus rapide du SDIS (Service Départemental d'Interventions et de Secours) et de la gendarmerie vers la rocade Est et génèrera une liaison directe vers le centre-ville de Fougères.* ».

Dans le cadre des études préalables du projet, la Ville de Fougères a déposé une demande d'examen au « cas par cas » auprès de la DREAL Bretagne, en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement. **Par arrêté préfectoral du 9 octobre 2020, le préfet de la région Bretagne, a imposé la réalisation d'une évaluation environnementale de type étude d'impact.**

Cet arrêté a été pris en considérant :

- la nature du projet et sa localisation « ...sur un espace de prairies situées en partie sur une zone humide avérée, et à proximité du ruisseau de La Lande du Bas et de la zone humide identifiée au Plan local d'urbanisme de Fougères et par le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) du Couesnon comme tête de bassin à préserver (...), bordant ou supprimant des linéaires arborés. (...) ».

Le projet, également soumis au régime déclaratif « Loi sur l'Eau » compte tenu de ses caractéristiques, entre dans le champ de **l'autorisation environnementale** supplétive.

Conformément aux dispositions des articles R122-6 et R122-7 du Code de l'Environnement, le dossier du projet de réalisation d'une voie de liaison entre la rocade Est et le boulevard de Groslay est soumis pour avis à la MRAe (Mission Régionale d'Autorité environnementale) et celle-ci a rendu son avis délibéré le 18 janvier 2022 sous le n° 2021-009448. Cet avis figure obligatoirement au dossier d'enquête publique.

En application des dispositions des articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'environnement, un dossier de déclaration "Loi sur l'Eau" daté « octobre 2020 » a été réalisé. Ce dossier a été transmis au Préfet d'Ille-et-Vilaine en application des dispositions de l'article R.214.32 du code de l'environnement

L'article 1- Objet et durée [de l'enquête publique]- dudit arrêté précise que "**Une enquête publique est ouverte pendant 34 jours consécutifs du mercredi 22 juin 2022 au lundi 25 juillet 2022 inclus**, sur la demande d'autorisation environnementale présentée par la commune de Fougères en vue du projet de liaison routière entre la rocade Est et le boulevard de Groslay à Fougères, dans les formes déterminées par les articles R.123-1 à R123-27 du code de l'environnement".

1.2 Cadre juridique

L'enquête publique préalable à « **la délivrance d'une autorisation environnementale relative au projet de liaison routière entre la rocade Est et le Boulevard de Groslay à Fougères** » a été prescrite par un **arrêté préfectoral** de Monsieur le Préfet d'Ille-et-Vilaine en date du **18 mai 2022** qui prescrit la mise à enquête publique du projet et organise les modalités de ladite enquête.

L'arrêté préfectoral précise dans ses visas que l'enquête est organisée selon les dispositions prévues par :

- le Code de l'Environnement,
- le Code Général des Collectivités Territoriales.

L'article L122-1 -V- du Code de l'Environnement stipule que «*Lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le dossier présentant le projet, l'étude d'impact et la demande d'autorisation est transmis pour avis à l'Autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités territoriales intéressées par le projet.*».

Les visas de l'arrêté préfectoral indiquent notamment que :

- le dossier initial de demande d'autorisation environnementale a été déposé par la Commune de Fougères le 26 novembre 2021 auprès de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) d'Ille-et-Vilaine ;
- la commission locale de l'eau (CLE) du SAGE Couesnon a rendu son avis sur le dossier le 9 novembre 2021 ;
- l'Agence Régionale de Santé de Bretagne a émis un avis sur le projet le 11 janvier 2022 ;
- la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAe) a rendu son avis délibéré sur le projet le 18 octobre 2022 ;

Les visas de l'arrêté préfectoral se terminent par le rappel :

- du dossier issu de la phase d'examen ;
- de la proposition de mise à enquête publique du projet par la DDTM d'Ille-et-Vilaine ;
- de la décision du Président du Tribunal Administratif de Rennes en date du 28 avril 2022, portant désignation de Madame Christianne PRIOUL, négociatrice en retraite, en qualité de commissaire-enquêtrice pour conduire l'enquête publique.

L'arrêté préfectoral du 18 mai 2022 prescrivant l'enquête publique comporte 11 articles relatifs à : Article 1^{er} : Objet et durée (de l'enquête), article 2 : Siège de l'enquête, article 3 : Nomination de la commissaire-enquêtrice et permanences, article 4 : publicité (de l'enquête), article 5 : Consultation du dossier, observations et propositions, article 6 : Clôture de l'enquête, article 7 : Consultation des conseils municipal et communautaire, article 8 : Rédaction du rapport et des conclusions, article 9 : Consultation du rapport et des conclusions, article 10 : Autorité décisionnaire, article 11 : Exécution.

1.3 Publicité de l'enquête et consultation du dossier d'enquête

Afin de permettre l'information du public, l'article 4 -Publicité- de l'arrêté préfectoral du 18 mai 2022 relatif aux mesures de publicité de l'enquête précise qu' « **un avis annonçant l'ouverture d'enquête sera porté à la connaissance du public, 15 jours au moins avant son ouverture et au plus tard le lundi 6 juin 2022 :**

- **par voie d'affichage** par le maire de la Ville de Fougères, par le président de l'EPCI Fougères Agglomération, par le pétitionnaire sur le lieu prévu pour la réalisation du projet.». [L'article 4 rappelle que cet affichage doit être conforme aux règles fixées par l'arrêté ministériel du 9 septembre 2021 relatif à l'affichage des avis d'enquête publique, de participation électronique du public par voie électronique et de consultation préalable ainsi que des déclarations d'intention prévus par le Code de l'Environnement.] ;
- **par mise en ligne** sur le site internet de la préfecture d'Ille-et-Vilaine : <http://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/ep-loisurleau> ;
- **par publication dans les journaux** « Ouest-France (35) » et « La Chronique Républicaine » et **rappelé dans les 8 premiers jours de l'enquête publique.**

L'article 5 relatif à la consultation du dossier, aux observations et aux propositions précise que « **les pièces du dossier d'autorisation environnementale comprenant notamment une étude d'impact et un avis de l'autorité environnementale ainsi qu'un registre d'enquête (...) seront mis à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête :**

- en **version papier** à la Direction de la Citoyenneté et de la Prévention (DCP) de la Ville de Fougères, siège de l'enquête, aux jours et heures habituels d'ouverture au public sauf fermeture exceptionnelle et jours fériés ;
- en **version numérique** sur le site internet de la préfecture d'Ille-et-Vilaine (<http://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/ep-loisurleau>) ;
- **sur un poste informatique** mis à disposition du public dans le hall de la préfecture d'Ille-et-Vilaine, du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h00, de préférence sur rendez-vous préalable en raison du contexte sanitaire au numéro indiqué dans ledit article 5 de l'arrêté préfectoral.

L'article précise enfin que le dossier d'enquête publique est communicable à toute personne sur sa demande et à ses frais avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci.

1.4. - Constitution du dossier d'enquête

a) Dossier du projet

L'article 5 de l'arrêté préfectoral indique que le dossier d'autorisation environnementale comprend « *notamment une étude d'impact et un avis de l'autorité environnementale ainsi qu'un registre d'enquête...* ».

La Ville de Fougères, demandeur de l'autorisation environnementale et maître d'ouvrage du projet, est assistée de Orchestr'Am Pays de Fougères, la SEM du Pays de Fougères.

Pour préparer ce projet et mettre en oeuvre les parties techniques du dossier, la Ville de Fougères, demandeur de l'autorisation environnementale et maître d'ouvrage du projet, a sollicité les bureaux d'études suivants dont les logos et coordonnées sont reproduits sur les documents composant le dossier d'enquête. La liste de ces intervenants avec le nom et la qualité des auteurs des études est fournie en pages 10 et 11 de la Pièce 1b – Etude d'impact et résumé non technique :

- **Rédaction de l'Etude d'impact** : Cabinet DERVENN, Conseils et Ingénierie, à Betton 35830,
- Inventaire de la flore et des habitats : Cabinet DERVENN, Conseils et Ingénierie, à Betton 35830,
- Inventaire faune et chiroptères : Cabinet DERVENN, Conseils et Ingénierie, à Betton 35830,
- Inventaire des zones humides – Evaluation des fonctionnalités des zones humides : Cabinet DERVENN, Conseils et Ingénierie, à Betton 35830,
- Inventaire Faune : Cabinet DERVENN, Conseils et Ingénierie, à Betton 35830,
- Etude acoustique : ACOUSTIBEL, bureau d'études en acoustique, à 35310 Chavagne,
- Maître d'œuvre, urbanisme, aménagement et paysage : TECAM, 35300- Fougères,
- Etude géotechnique : ISCEAO, ingénierie conseil sol eau ouvrage, agence Ouest à Noyal-sur-Vilaine -35530.
- Dossier de déclaration « Loi sur l'Eau » : bureau d'études EAU et DEBIT, diagnostic et étude, à Bruz -35170.

Le dossier du projet est composé de **8 documents** soit 1 notice d'accompagnement et 4 pièces dont la Pièce 1 qui comporte 4 documents :

- **La Notice d'accompagnement du dossier d'autorisation environnementale** : ce document de 3 pages liste les pièces constituant le dossier :

→ Pièce 1 : Autorisation environnementale

- Pièce 1a : **Dossier d'autorisation environnementale supplétive** : ce document daté du 19 octobre 2021 est titré « *Dossier de demande d'autorisation environnementale pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L214-3 du Code de l'environnement* », comporte 21 pages et présente les informations suivantes : nom et adresse du demandeur, plan de situation du projet, maîtrise foncière, description du projet et nomenclature dont le projet relève, document d'incidence (identification des principaux enjeux de la zone d'étude, analyse des incidences sur l'environnement et mesures envisagées), moyen de surveillance et d'entretien (pendant la phase travaux, pendant la phase exploitation) ; les exposés comportent 8 "figures" (plans ou schémas couleur) listés en fin de document et présentant le plan de situation, la localisation de l'emprise à l'échelle cadastrale, ma diminution du temps de parcours pour le SDIS et la gendarmerie en phase exploitation, le projet retenu parties 1, 2 et 3, le plan de

masse du projet d'aménagement routier, et la proposition de l'ouvrage de gestion des eaux pluviales dans le cadre de l'aménagement routier.

- Pièce 1b : **Etude d'impact – annexe et calendrier** : ce document daté du 15 octobre 2021 comporte 184 pages et est titré «*Etude d'impact et Résumé non technique* » ;
- Pièce 1c : **Dossier de déclaration Loi sur l'Eau** : ce document, établi par le bureau d'études « EAU et DEBIT » et daté « octobre 2020 » comporte 127 pages ;
- Pièce 1d : **Complément au dossier de déclaration Loi sur l'Eau** : ce document, établi par le bureau d'études « DERVENN » et daté « 18 octobre 2021 » comporte 12 pages et présente les travaux de compensation liés au projet routier ;
- **Pièce 2 : Arrêté préfectoral du 09 octobre 2020 portant décision après examen au cas par cas** : cet arrêté préfectoral soumet le projet de liaison routière présenté par la Ville de Fougères à étude d'impact relevant de l'article R122-5 du Code de l'environnement ;
- **Pièce 3 : Avis de l'autorité environnementale n°2021-009448 du 18 janvier 2022** : l'avis de la Mission Régionale d'autorité environnementale de Bretagne (MRAe) sur le projet de liaison routière entre la rocade Est et le Boulevard de Groslay à Fougères comporte 13 pages ;
- **Pièce 4 : Mémoire en réponse à l'avis de la MRAe** : ce document, également établi par le bureau d'études « DERVENN » pour le compte de la Ville de Fougères et daté « 15 février 2022 » comporte 11 pages, 1annexe de 5 pages et présente les réponses de la Ville de Fougères à l'avis de la MRAe ;

➤ **Autres pièces ajoutées au dossier à l'ouverture d'enquête ou en cours d'enquête**

A la demande de la commissaire-enquêtrice, les documents suivants ont été ajoutés au dossier du projet :

- **22 juin 2022**, ouverture de l'enquête : **Extraits du dossier d'enquête** en format agrandi A3 afin de faciliter la lecture du public lors de la consultation du dossier :
 - Demande d'autorisation environnementale, page 7/21, localisation de l'emprise à l'échelle cadastrale ;
 - Demande d'autorisation environnementale, page 14/21, plan de masse du projet d'aménagement routier ;
 - Demande d'autorisation environnementale, page 15/21, proposition de l'ouvrage de gestion des eaux pluviales dans le cadre de l'aménagement routier et tableau récapitulatif des données utilisées dans le dimensionnement du bassin tampon ;
 - Mémoire en réponse à l'avis de la MRAe, tableau page 5/11, « seuils réglementaires et valeurs guides concernant la pollution de l'air ».
- **11 juillet 2022**, 2^{ème} permanence : **Etude d'impact et résumé non technique** : page 184, **Annexe 3** : réalisation d'une voie de liaison entre la rocade Est et le Bd de Groslay - **planning prévisionnel** : document mis à jour sur 2 pages, daté 11 juillet 2022, **annule et remplace le tableau initial** de l'annexe 3 daté du 15 février 2021 ;
 - b) **Registre d'enquête** : coté et paraphé par la commissaire-enquêtrice avant le début de l'enquête publique, destiné à recevoir les observations écrites du public ;

c) Dossier administratif

Les pièces administratives suivantes relatives à la prescription de l'enquête, à son objet ainsi qu'à ses modalités et à son déroulement figurent au dossier et constituent le dossier administratif de l'enquête:

- ✓ **Arrêté préfectoral en date du 18 mai 2022** prescrivant l'ouverture de l'enquête publique et en fixant les modalités ;
- ✓ **Justificatifs de publicité légale :**
 - Publications dans la presse (réalisées par les services préfectoraux) : 2 publications dans Ouest-France et La Chronique Républicaine, 15 jours avant le début d'enquête et dans les 8 premiers jours,
 - Affichages par la Ville de Fougères en mairie et sur les lieux du projet (à réaliser sur affiches jaunes réglementaires au plus tard le lundi 6 juin 2022, article 4 de l'arrêté préfectoral), photographies justificatives datées : voir détail au chapitre II- Organisation et formalités de l'enquête, paragraphe 2.3 Publicité de l'enquête - Information du public ;
 - Affichage au siège de Fougères Agglo, EPCI : pas de photographie justificative, certificat d'affichage établi en fin d'enquête,
 - Mise en ligne sur le site internet de la Préfecture : <http://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/ep-loisurleau>,
 - Autres justificatifs de publicité complémentaire non prévue à l'arrêté préfectoral : Capture d'écran du site internet de la Ville de Fougères, n°153 de la revue d'informations municipales « Fougères ensemble »

Les pièces produites après la clôture de l'enquête publique ont été intégrées au dossier d'enquête pour archivage : certificats d'affichage établis par la Ville de Fougères et par Fougères Agglo, EPCI auquel appartient la Ville de Fougères (originaux adressés en préfecture d'Ille-et-Vilaine, autorité organisatrice de l'enquête publique et envoi électronique à la commissaire-enquêtrice), 2^{ème} exemplaire original -avec visa de remise à la Ville de Fougères- du procès-verbal de synthèse des observations du public établi par la commissaire-enquêtrice et remis à la Ville de Fougères, mémoire en réponse de la Ville de Fougères aux observations du public. Ces pièces ont été visées par la commissaire-enquêtrice et les précisions relatives à ces pièces sont détaillées dans ce rapport aux paragraphes qui s'y rapportent.

1.5 Exposé du projet

1.5.1- *Le projet de création d'une liaison routière entre la rocade Est et le boulevard de Groslay à Fougères*

Au travers de l'exposé du projet, il s'agit aussi de vérifier que les éléments fournis dans les documents mis à disposition du public lui permettaient d'avoir une information correcte sur le projet de création d'une liaison routière entre la rocade Est et le boulevard de Groslay à Fougères soumis à enquête publique préalable à la délivrance de l'autorisation environnementale relative au dit projet.

Le projet est présenté dans les différentes pièces du projet : dossier de demande d'autorisation environnementale, étude d'impact et dossier de déclaration Loi sur l'Eau.

La pièce 1d du dossier d'enquête, « Complément au dossier Loi sur l'Eau » datée du 18 octobre 2021 concerne uniquement les travaux de compensation de projet routier entre la rocade Est et le Bd de

Groslay, « ayant pour objet la restauration des fonctionnalités naturelles du cours d'eau de Groslay à Fougères (rubrique 3.3.5.0) sur une longueur de 90 m.

Ce document prend également en compte l'abandon de la mare sur le site de compensation du Gué Pailloux (indiqué dans le dossier loi sur l'eau), jugé non pertinente. ».

1.5.1.1- Rappel du projet

La Ville de Fougères décrit ainsi le projet dans chaque pièce du dossier d'enquête, notamment dans le résumé non technique de l'Etude d'impact (pièce 1b, page 11) : « La commune de Fougères souhaite construire une nouvelle voie de circulation de de **820 m** entre le Boulevard de Groslay et la rocade Est (RD 706), sur une emprise de 2,06 ha (classé en zone UG et UAc au PLU). ».

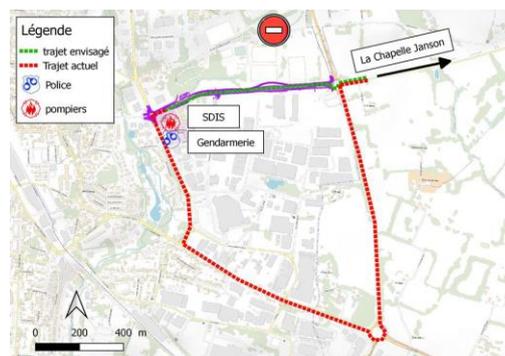


1.5.1.2- Enjeux et objectifs du projet :

La Ville indique que « Cette voie de circulation permettrait un accès plus rapide du SDIS (Service Départemental d'Interventions et de Secours) et de la gendarmerie vers la rocade Est et génèrera une liaison directe vers le centre-ville de Fougères.(Etude d'impact, résumé non technique page 15). Dans le dossier de demande d'autorisation environnementale (page 9), la Ville de Fougères expose que « La ville de Fougères souhaite valoriser et optimiser le flux de circulation générés par l'ouverture en 2018, de la rocade Est. Cette nouvelle voie de contournement Est a coupé l'ancienne route de la Chapelle Janson (RD 17) reportant les flux de circulation plus au Nord, vers Laignelet ou plus au Sud, vers la RN 12.

La création d'une nouvelle voie d'entrée de ville, entre le giratoire de la rocade Est avec la RD 17 et le giratoire du Boulevard de Groslay avec la rue du Commandant Victor Pannier, permettra de générer une liaison directe pour le SDIS, la gendarmerie vers la rocade Est et vers le centre-ville depuis l'Est du département ou depuis la Mayenne (la route de la Chapelle Janson, au Nord du projet, est sans issue). ».

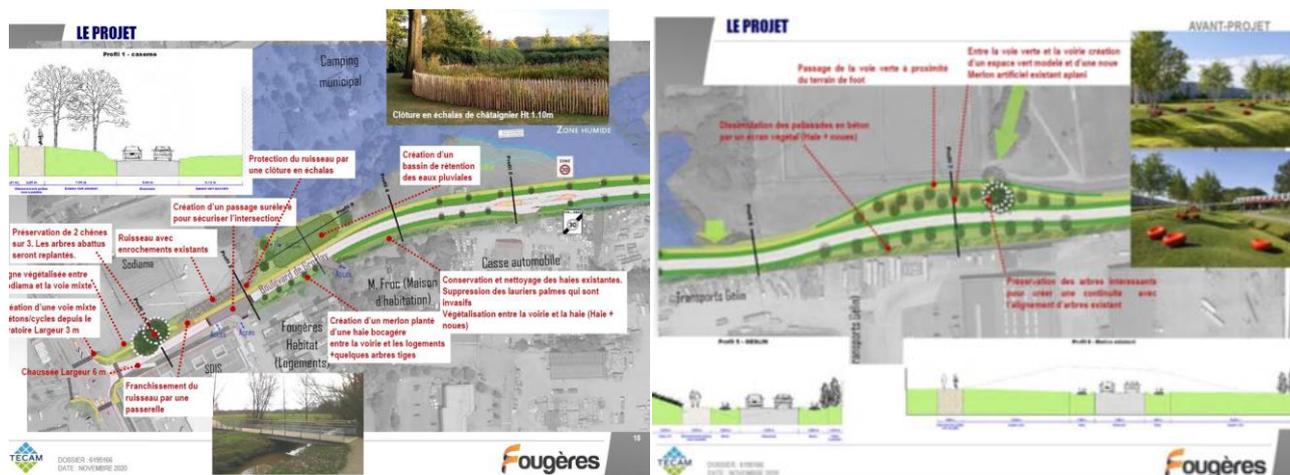
Pour illustrer le gain de temps de parcours généré par la création d'une liaison directe pour les services de secours et la gendarmerie, un plan est présenté.



Les principaux enjeux liés à ce projet sont les suivants (Pièce 1a- dossier de demande d'autorisation environnementale, page 9 et 10) : «

- Répondre aux attentes en matière de flux de circulation (trafic VL – PL) et d'insertion au niveau des deux giratoires,
- Répondre aux attentes des autres mobilités et des usagers plus vulnérables (cheminements cycles et piétons),
- Créer une ambiance paysagère permettant d'atténuer le caractère routier de l'aménagement par des plantations d'accompagnement qualitatifs,
- Créer des aménagements limitant au maximum les nuisances pour les riverains, le camping et les équipements sportifs de Paron Sud (nuisances visuelles et sonores),
- Créer des aménagements offrant une gestion intégrée des eaux pluviales et dans la mesure du possible en infiltrant les eaux pluviales,
- Accompagner l'aménagement d'un éclairage sobre économe en énergie, et modulable,
- Intégrer l'accessibilité et proposer des aménagements en cohérence avec la réglementation en vigueur,
- Créer des aménagements à coûts maîtrisés (investissement), prenant en compte les contraintes ultérieures d'entretien et de maintenance.

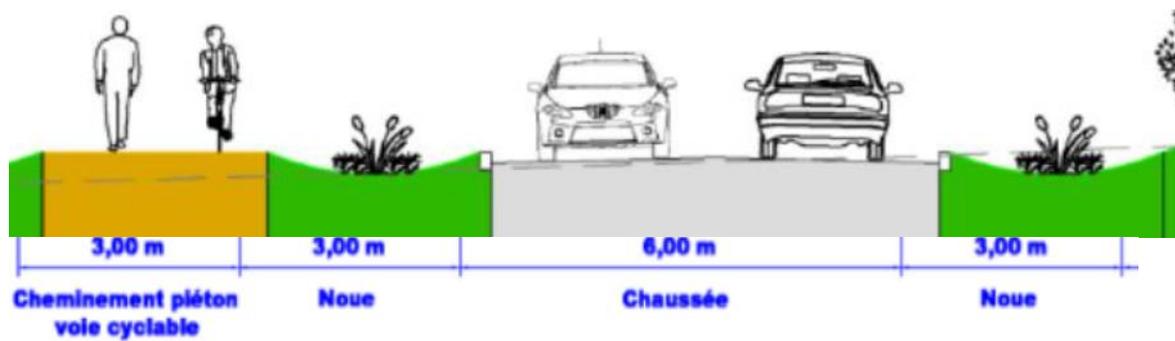
Le projet prévoit que la future voirie, d'une longueur d'environ 820 m aura une largeur de 6 m (2 voies de 3 m). Elle sera bordée de noues de collecte des eaux pluviales et d'un cheminement doux de 3 m de large pour les piétons et les cycles. Le tracé de la piste « piéton/cycle » s'adapte aux contraintes environnementales (présence d'arbres, zone humide ...), aussi, son tracé s'éloigne parfois de la voirie pour éviter et réduire les impacts du projet sur l'environnement.



Projet retenu parties 1 et 2



Projet retenu partie 3



Ainsi, le projet prévoit une emprise globale d'environ 2,06 ha dont :

- 5150m² de voirie,
- 2370m² de revêtement stabilisé,
- 12260m² d'espaces verts dont les noues,
- 1 bassin tampon de 820m². (cf dossier Loi sur l'Eau, page 11).

Outre la double chaussée de 2x3m, les noues latérales pour la collecte des eaux pluviales, et la voie mixte piétons-cycles de 3m de large, le projet comprend des aménagements complémentaires nécessités soit par la sécurité, soit par la protection de l'environnement du projet et les impacts prévisibles sur ledit environnement soit encore par la nécessité d'intégrer le projet dans le paysage :

- Préservation de 2 chênes sur 3 sur le 1^{er} tronçon, replantation des arbres abattus,
- Franchissement du ruisseau La Lande du Bas par une passerelle,
- Maintien des enrochements existants en bordure du ruisseau,
- Protection du ruisseau par une clôture en échelas de châtaignier d'une hauteur d'1,10m,
- Création d'un passage surélevé au niveau de l'intersection avec la résidence locative du 23 Bd de Grosly,
- Limitation de la vitesse à 30km/h à partir des logements locatifs et de la maison individuelle de M. Froc, vers le rond-point direction centre,
- Création d'un merlon planté d'une haie bocagère avec quelques arbres tiges entre la voirie et les logements locatifs,
- Conservation et nettoyage des haies existantes, suppression des lauriers palmes invasifs, végétalisation entre voirie et haie,
- Création d'un bassin de rétention des eaux pluviales,
- Dissimulation des palissades béton existantes le long des Transports Gélin par un écran végétal (haie + noues),
- Création d'un espace vert modelé et d'une noue entre la voie verte et la voirie sur le 2^{ème} tronçon, aplanissement du merlon artificiel existant,
- Préservation des arbres intéressants pour créer une continuité avec l'alignement d'arbres existant,
- Création d'un alignement d'arbres le long de la voie sur le tronçon 3, devant l'aire d'accueil des gens du voyage,
- Raccordement de la voie mixte piétons/cycles et de la voirie sur le giratoire existant sur la rocade Est, continuité de la liaison douce.

Le dossier de demande d'autorisation « Loi sur l'Eau » indique que le projet relève de plusieurs rubriques de la nomenclature figurant à l'article R.214-1 du Code de l'environnement :

- *Rubrique 2.1.5.0 : rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1) Supérieure ou égale à 20 ha (autorisation), 2) Supérieure ou égale à 20 ha (déclaration) : le présent projet ayant une emprise de 2,06 ha, il est soumis à déclaration.* Compte tenu de la topographie locale, le projet n'intercepte pas d'eau en provenance d'un bassin naturel.
- *Rubrique 3.1.2.0 : Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau : 1) sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m (autorisation), 2) sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100 m (déclaration) : le projet affectera le ruisseau de La Lande du Bas sur une longueur d'environ 1 m : il est donc soumis à déclaration au titre de cette rubrique.* La mise en place d'un exutoire en sortie du futur bassin tampon impactera une berge du ruisseau de « La Lande du Bas ». La tranchée pour poser la canalisation d'eaux pluviales aura une largeur de 1 mètre. L'impact sur la berge sera donc d'environ 1 mètre.
- *Rubrique 3.3.1.0 : Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant : 1) supérieure ou égale à 1 ha (autorisation), 2) supérieure à 0,1 ha mais inférieure à 1 ha (déclaration) : le projet impacte une zone humide sur 2100m² il est donc soumis à déclaration au titre de cette rubrique.*

L'emprise globale des impacts porte sur : **emprise du projet : 2,06 ha, zone humide : surface impactée directement ou indirectement : 2100m², ruisseau : 1 mètre de berge impactée, haie bocagère : 9 arbres supprimés** (chênes et saules).

Les incidences du projet sur les eaux et le milieu aquatique (Pièce 1c - dossier Loi sur l'Eau, page 11 et suivantes)

➤ **Sur les eaux de surfaces**

Le projet a un impact sur le **cheminement des eaux de surfaces** (modification de l'écoulement en surface et de l'infiltration dans le sol), sur **la quantité et le débit des eaux de surface restituées** au milieu naturel (l'imperméabilisation partielle au sein du projet augmente le volume restitué), sur la **qualité des eaux de surface** (les matières en suspension (M.E.S.) constituent le principal vecteur de la pollution des eaux de ruissellement car une grande partie des polluants sont fixés sur ces MES.

Il est donc nécessaire de mettre en place des mesures compensatoires pour corriger ces impacts quantitatif et qualitatif.

➤ **Sur les eaux souterraines**

Le projet est hors périmètre de protection de captage d'eau potable destiné à l'alimentation en eau potable ;

Il n'existe pas de forage sur le site d'étude. Le forage le plus proche du site d'étude **et exploité pour son eau** est situé à environ 100 mètres au Nord du projet ;

D'après la base de données « infoterre » du BRGM, **il n'existe aucun puits sur les parcelles concernées par le projet ni sur le site d'étude ;**

D'après le site internet « www.georisques.gouv.fr », le site concerné par **le projet de voirie est situé hors zone de débordement de nappe et hors zone sujette aux inondations de caves.** Dans le cadre de l'étude géotechnique, il a été réalisé un sondage au niveau du futur bassin tampon. **La nappe d'eau était à 2,80 m de profondeur** en mai 2020, après un hiver particulièrement pluvieux ;

Il n'existe **aucun ruisseau au sein du projet mais il en existe un à proximité immédiate**. Il s'agit du ruisseau de « La Lande du Bas » qui coule en limite Nord - Ouest du projet. Il est prévu le raccordement de l'exutoire du bassin tampon sur ce ruisseau.

Le projet aura donc un petit **impact négatif, sur ce ruisseau : impact de la berge sur environ 1 mètre**.

Il existe une grande zone humide au sein du périmètre retenu pour le projet. Le projet ne peut éviter l'impact sur une partie de cette zone humide.

Cet **impact négatif, direct et indirect, sera permanent sur la zone humide**.

Le site retenu pour le projet est situé hors zone inondable, le projet n'aura donc **aucun impact négatif, direct ou indirect, permanent ou temporaire sur les crues des cours d'eaux**.

Les mesures correctives ou compensatoires envisagées (Pièce 1c - dossier Loi sur l'Eau, page 13 à 15)

→ **Pour les eaux de surface** : afin de compenser l'augmentation de l'imperméabilisation partielle du site et des débits générés, **un ouvrage de stockage (bassin tampon à sec enherbé)** équipé d'un régulateur de débit sera réalisé dans la partie Ouest de projet, au point bas. Compte tenu de la superficie du projet (2,06 ha), du coefficient d'imperméabilisation retenu de 0,40, du volume d'eau à stocker (320m³), temps du vidange (14,3 h), de la hauteur d'eau (110cm), **la superficie du bassin sera de 820m²**.

Afin de restituer une eau de surface de bonne qualité, le bassin tampon sera équipé en sortie d'une zone de décantation, d'une grille de récupération des flottants, d'une cloison siphonée et d'une vanne d'obturation (en cas de pollution accidentelle). L'épuration sera partiellement assurée par les noues de collecte des eaux pluviales qui seront créées le long de la voirie.

Le débit de fuite du bassin tampon a été dimensionné à partir du ratio de 3 l/s/ha conformément au SDAGE Loire – Bretagne 2016 - 2021 en vigueur.

→ **Pour les eaux souterraines** :

- les **captages d'eaux souterraines**, les **forages** exploités pour l'eau étant éloignés du projet, celui-ci n'aura **pas d'impact négatif** (direct ou indirect, temporaire ou permanent) sur les eaux souterraines exploitées pour l'alimentation en eau potable ainsi que sur les forages. Il n'est donc pas prévu de mesure corrective ou compensatoire à ce titre.

- les **puits** : il n'existe pas de puits au sein du site retenu pour le projet et, compte-tenu de la faible profondeur des terrassements, le projet n'aura pas d'impact négatif (direct ou indirect, temporaire ou permanent) sur les puits : il n'est donc pas prévu de mesure corrective ou compensatoire concernant les puits.

- les **nappes d'eau** : au vu des données actuellement disponibles, le **risque de drainage** de la nappe d'eau souterraine par le fond du bassin tampon est **faible**. Cependant, si le suivi de la profondeur de la nappe d'eau par un piézomètre (étude à réaliser hiver 2020 - 2021) indiquait une nappe d'eau peu profonde avec un risque que la nappe d'eau vienne en contact avec le fond du bassin tampon, alors le bassin tampon serait imperméabilisé avec de l'argile (ou tout autre procédé) afin de remédier à l'impact du bassin tampon sur les eaux souterraines. Cette couche d'argile suffisamment épaisse et compactée serait appliquée sur les parois et le fond du bassin pour éviter le drainage de la nappe d'eau par le bassin. Cette couche d'argile pourra être recouverte de terre végétale pour faciliter son « enherbement ».

- les **ruisseaux** : la canalisation de vidange du bassin tampon qui sera mise en place induira un impact sur la berge du ruisseau sur une longueur d'environ 1 mètre. Cet impact fera l'objet d'une mesure corrective détaillée dans le dossier « Loi sur l'Eau » (page 96).

Il s'agit du ruisseau de « La Lande du Bas » qui borde le projet côté Nord et qui coule selon une direction Est / Ouest. Aucun aménagement n'est prévu sur ce ruisseau ni busage, ni reprofilage, ni dévoiement, cependant, c'est ce ruisseau de « La Lande du Bas » qui **servira**

d'exutoire aux eaux pluviales sortant du futur bassin tampon par raccordement de l'exutoire du bassin tampon au niveau de la berge du ruisseau. Le bassin tampon se videra dans le ruisseau via une canalisation affleurante (busage) de diamètre 300 mm qui sera maintenue au niveau de la berge par quelques blocs de roche pour éviter tout déchaussement en cas d'érosion de la berge. Cette canalisation sera équipée, à sa sortie au niveau de la berge du ruisseau, d'un clapet anti-retour pour éviter les remontées d'eau du ruisseau vers le bassin tampon. Compte-tenu du faible débit de fuite du bassin tampon (6l/s) et temps de vidange (14h), il n'y aura pas d'à coup hydraulique au niveau du ruisseau de « La Lande du Bas ».

→ les **zones humides** : le projet a été pensé en prenant en compte la doctrine de l'état «Eviter - Réduire - Compenser », mais il **ne peut éviter d'impacter 2100 m² de zone humide** (impact direct et indirect). Compte tenu de la nature du projet (création d'une voirie permettant d'améliorer l'accès des pompiers à la rocade Est de Fougères), l'impact sur une zone humide est compatible avec le 1er point de l'article 2 du règlement du SAGE «Couesnon ». Ceci a été validé par le « SAGE Couesnon ». **La compensation se fera sur une surface égale à 200 % de la surface impactée, soit 4200 m², conformément à la demande de la « Police de l'eau ».**

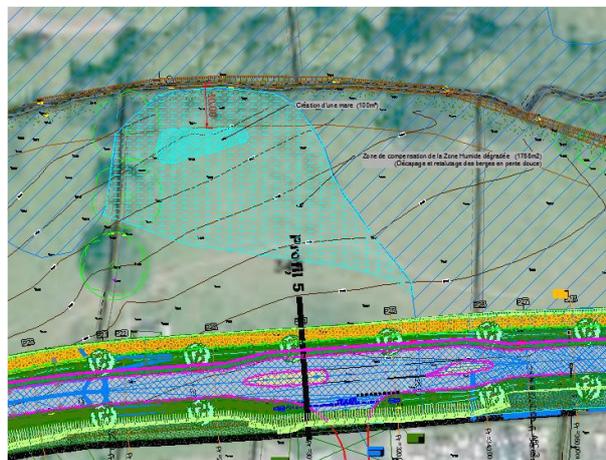
La compensation liée à l'impact sur la zone humide se fera de la manière suivante : **renaturation de 2 zones humides dégradées le long du ruisseau du « Groslay », pour une surface de 3400 m² ; création d'une zone humide à proximité du ruisseau de « La Lande du Bas » pour une surface de 800 m² ; remise à ciel ouvert du ruisseau du «Groslay» sur une longueur d'environ 15 mètres ; création de 2 mares d'environ 50 m², le long du ruisseau du « Groslay ».** (abandonné pour motif manque de pertinence et éloignement du site).

NB : La pièce 1d du dossier d'enquête datée 18 octobre 2021 et titrée « Complément au dossier de déclaration Loi sur l'Eau » indique en préambule (page 3) que ce « *complément au dossier « Loi sur l'eau » concerne les travaux de compensation de projet routier entre la rocade Est et le Boulevard de Groslay, ayant pour objet la restauration des fonctionnalités naturelles du cours d'eau de Groslay à Fougères (rubrique 3.3.5.0) sur une longueur de 90 m.*

«Ce document prend également en compte l'abandon de la mare sur le site de compensation du Gué Pailloux (indiqué dans le dossier loi sur l'eau), jugé non pertinente. La mare est finalement localisée dans l'aire d'étude du projet. ».

Le même document expose en page 12 les éléments relatifs à la délocalisation de la mare. Ainsi, il est précisé que : « *Le dossier Loi sur l'eau (octobre 2020) prévoyait la création de deux mares sur le site de compensation à Gué Pailloux. Cette mesure a été abandonnée car elle est jugée non adaptée avec la topographie et trop éloignée du site d'étude.*

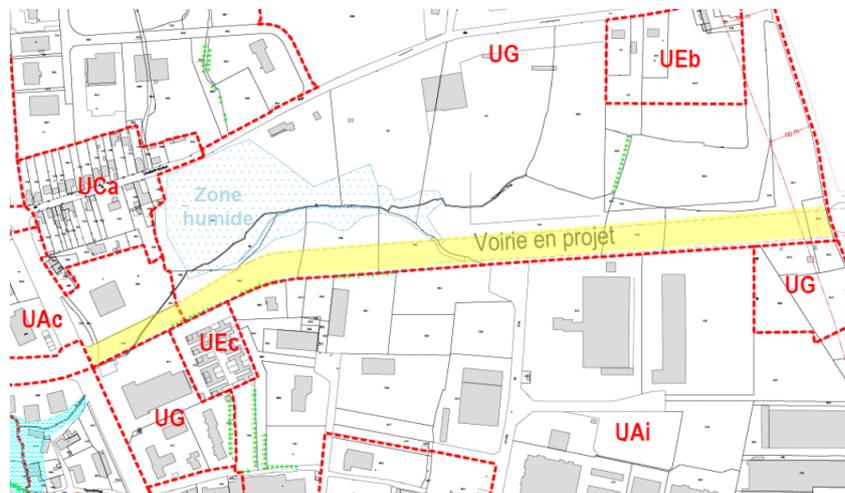
La mare est finalement localisée dans l'aire d'étude, au bord de la ripisylve préservée au centre-nord du projet. Sa superficie sera de 100 m² et permettra d'accueillir les amphibiens. Cette création permet de répondre à la demande de la DDTM. ».



Localisation de la mare au sein du périmètre d'étude

1.5.1.3 - compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme (PLU et SDEP)

→ Le Plan Local d'Urbanisme de Fougères (PLU) :



Le PLU de FOUGERES actuellement en vigueur a été approuvé le 18 avril 2013 et rendu exécutoire le 25 avril 2013. Ce PLU est en cours de révision.

Le périmètre du projet est classé en zone UG et UAc au PLU. La zone UG est une zone réservée aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. Le secteur UAc couvre un secteur d'activités mixtes pouvant comprendre du commerce. La route existe déjà dans ce secteur UAc.

→ le Schéma Directeur des Eaux Pluviales de Fougères (SDEP) :

FOUGERES s'est dotée d'un Schéma Directeur des Eaux Pluviales (SDEP) et d'un zonage pluvial sur son territoire. Ils ont été réalisés par le bureau d'étude « Egis eau » et sont datés d'avril 2013.

Le SDEP n'impose pas de coefficient d'imperméabilisation maximal pour les futures zones urbanisables au PLU. Etant précisé que dans le SDEP, ce projet de voirie ne fait pas partie des zones urbanisables ; seules les zones dédiées à de futurs aménagements de lotissement d'habitations ou de commerce sont considérées comme des zones urbanisables. Toutefois, compte tenu de la nature du projet (création d'une nouvelle voirie), ce projet fait partie de l'urbanisation.

→ **Situation réglementaire du projet par rapport à la nomenclature de l'article R 214- 1 du code de l'environnement.**

Les projets ayant une incidence sur les eaux de surface ou souterraines doivent faire l'objet d'un dossier de déclaration ou de demande d'autorisation au titre du code de l'environnement ce qui est le cas de ce projet. Les incidences du projet sur la ressource en eau, sur le milieu récepteur, sur les écoulements, sur le débit et la qualité des eaux sont donc indiqués dans ce dossier de déclaration et les mesures correctives ou compensatoires envisagées y sont présentées. (cf paragraphes ci-dessus).

1.6. - Evaluation environnementale

En application de l'article 1^{er} de l'arrêté du préfet de la Région Bretagne en date du 09 octobre 2020, « le projet de réalisation d'une voie de liaison entre la rocade Est et le boulevard de Groslay à Fougères (35) doit faire l'objet d'une étude d'impact dont le contenu est défini par l'article R.122-5 du code de l'environnement. ».

Cette étude d'impact constitue la pièce 1b du dossier d'enquête mis à disposition du public.

1.6.1 - Cadre réglementaire et Méthodes

L'arrêté du préfet d'Ille-et-Vilaine du 18 mai 2022 qui a prescrit l'ouverture de l'enquête publique préalable à la délivrance d'une autorisation environnementale relative au projet de liaison routière entre la rocade Est et le boulevard de Groslay à Fougères a rappelé dans le titre de l'arrêté, dans les visas et à l'article 1 que:

- le dossier de demande d'autorisation environnementale a été déposé par la commune de Fougères auprès de la DDTM d'Ille-et-Vilaine le 26 novembre 2021,
- la commission locale de l'eau du SAGE Couesnon a émis son avis sur le projet le 9 décembre 2021,
- l'Agence Régionale de Santé a émis son avis le 11 janvier 2022,
- le dossier d'évaluation environnementale a été transmis pour avis à l'Autorité environnementale (MRAe - Mission Régionale d'Autorité environnementale) qui a rendu un avis délibéré le 18 janvier 2022,
- la commune de Fougères a répondu à cet avis de la MRAe par un mémoire en réponse du 15 février 2022,

Le cadre réglementaire relatif à l'établissement de l'évaluation environnementale et à son objet est rappelé en page 12 à 14 du document (« A quel titre l'étude d'impact est-elle requise ? »)

Il est rappelé que dans le cadre des études préalables, **une demande au « cas par cas »** a été effectuée auprès de la DREAL Bretagne, en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement et que, par **arrêté préfectoral du 9 octobre 2020**, le préfet de la Région Bretagne a imposé **la réalisation d'une étude d'impact** dans le cadre du projet de création d'une voie de liaison entre le Boulevard de Groslay et la rocade Est de Fougères.

L'exposé indique que le l'étude d'impact présente successivement les rubriques suivantes :

- Un **résumé non technique**, afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude,
- Une **description du projet** avec description de la localisation, des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition nécessaires, et des exigences en matière d'utilisation des terres lors des phases de construction et de fonctionnement, des principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet,
- Une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement.
- Une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution en cas de mise en oeuvre du projet, dénommée « scénario de référence », et un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en oeuvre du projet, dans la

mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles,

- Une **description des facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet** : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage,
- Une description des **incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement** résultant, entre autres de la construction et de l'existence du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition, de l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources, de l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets, des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement, du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte, le cas échéant, des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées.
- La description des éventuelles incidences notables sur les facteurs mentionnés au III de l'article L.122-1 du code de l'environnement (la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage, l'interaction entre tous ces facteurs) porte sur les effets directs et, le cas échéant, sur les effets indirects secondaires, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet,
- Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné,
- Une description des **solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques**, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment en comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine,
- **Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine et réduire les effets** n'ayant pu être évités, **compenser**, lorsque cela est possible, **les effets négatifs notables du projet** sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. **S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité**,
- Le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées,
- Une description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement,
- Les noms, qualités et qualifications du ou des experts qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation.
- Par ailleurs, l'étude d'impact doit également porter sur la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers résultant du projet-lui-même et les mesures envisagées pour éviter les incidences négatives notables probables sur l'environnement, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites.

Le document "évaluation environnementale" présente en préambule le nom et l'adresse du demandeur (Ville de Fougères, maître d'ouvrage, 2, rue Porte Saint-Léonard, 35300 Fougères), l'assistant du maître d'ouvrage (Orchestr'Am Pays de Fougères, 35300 Fougères), la liste des auteurs de l'étude d'impact (Dervenn Conseil et Ingénierie) et les équipes intervenues sur le projet : Acoustibel -bureau d'études en acoustique, TECAM -maître d'œuvre, urbanisme et aménagement).

Le résumé non technique de l'étude d'impact (Pièce 1b, Etude d'impact, pages 15 à 29) présente la synthèse des caractéristiques du projet, les facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet, le scénario de référence en cas d'absence de mise en œuvre du projet, le projet retenu, l'analyse des impacts du projet sur l'environnement et la santé, et les mesures envisagées pour les réduire ou les compenser, et enfin, les effets cumulés avec les autres projets connus sur le territoire.

1.6.2 -Le contexte environnemental - les impacts du projet

L'étude d'impact examine successivement les impacts possibles du projet à partir de l'état actuel du site ce qui a permis de dégager les principaux enjeux environnementaux du site et de son environnement vis-à-vis du projet.

Ont ainsi été successivement analysés :

- le contexte physique du site : aire d'étude, topographie, géologie et hydrogéologie (niveau de la nappe, sols, hydrographie et ruissellements, qualité des eaux de surface et des milieux aquatiques, zones humides, ressource en eau, risques naturels inondations, risques retrait gonflement des argiles, sismicité, facteurs climatiques locaux),
- le contexte naturel : végétation et habitats naturels, faune relevée en 2021, zonage du patrimoine naturel, continuités écologiques),;
- le contexte paysager et patrimonial : l'occupation des sols et le cadre paysager, le patrimoine archéologique et le patrimoine bâti ;
- le contexte socio-économique : la population, l'économie et les zones d'activités, l'agriculture éléments socio-économiques et équipements (démographie, habitat et autres constructions, activités économiques -agriculture, industrie, commerces, services – usage de loisirs, autres usages , gestion des déchets, équipements et services à l'enfance, foncier),
- Le cadre de vie, les déplacements et les mobilités : trame viaire et circulation, transports en commun, circulations douces, stationnement, déplacements, environnement sonore, qualité de l'air, patrimoine culturel, risque technologique, autres sources de pollution et nuisances, paysage, interaction entre les facteurs.;

Les problématiques étudiées dans l'évaluation environnementale ont permis d'établir les résultats suivants (résumé non technique de l'étude d'impact pages 16 à 20) :

- > Topographie : enjeu faible : Le site présente une topographie relativement plane, avec une légère déclinaison vers l'Ouest (102,5 m NGF à l'Est et 86 m NGF à l'Ouest).
- > Géologie, Hydrogéologie : enjeu moyen : Au niveau géologique, la ville de Fougères est principalement constituée de roches plutoniques, roches très anciennes du briovérien supérieur La surface de la **zone humide** dans l'emprise du projet d'aménagement routier est de **2 000 m²**.
- > SDAGE Loire Bretagne : enjeu faible : Le SDAGE Loire-Bretagne 2016-2021 décrit les priorités de la politique de l'eau et les objectifs à atteindre. Plusieurs orientations et dispositions du SDAGE peuvent concerner le projet (3D-2 - Réduire les rejets d'eaux de ruissellement dans les réseaux d'eaux pluviales : Le rejet des eaux de ruissellement résiduelles est limité à 3l/s/ha pour une pluie décennale, 3D-3 - Traiter la pollution des rejets d'eaux pluviales (pour les nouveaux ouvrages de rejets d'eaux pluviales dans le milieu naturel, les eaux ayant ruisselé sur une surface potentiellement

polluée devront subir, à minima, une décantation avant rejet), 8B1 - Les maîtres d'ouvrage de projets impactant une zone humide cherchent une autre implantation à leur projet, afin d'éviter de dégrader la zone humide. A défaut d'alternative avérée et après réduction des impacts du projet, la compensation vise le **rétablissement des fonctionnalités** (sur le plan fonctionnel, de la qualité de la biodiversité, dans le bassin versant de la masse d'eau). A défaut, la compensation porte sur une surface égale à au moins **200 % de la surface**, sur le même bassin versant d'une masse d'eau à proximité.

➤ SAGE Couesnon : enjeu moyen : Les dispositifs du SAGE Couesnon : Article 2 : Encadrer et limiter l'atteinte portée aux zones humides. La destruction des zones humide (...) est **interdite** localement, **sauf** s'il est démontré l'existence d'enjeux liés à la **sécurité des personnes, des habitations, des bâtiments d'activités et des infrastructures de transports**. Le projet permet d'améliorer l'accès des pompiers à la rocade Est de Fougères.

➤ Eau potable : enjeu nul : **aucun captage ou périmètre de protection de captages** d'alimentation en eau potable n'est recensé sur et à proximité du site du projet.

➤ Hydrologie et qualité de l'eau : enjeu moyen : Les eaux pluviales de la zone d'étude sont actuellement drainées vers le ruisseau de la Lande du Bas, qui se jette dans le ruisseau du Groslay, qui lui-même se jette dans la rivière du Couesnon (objectif d'un bon état écologique et chimique en 2021). Le ruisseau est busé sous le Bd de Groslay. La qualité de l'eau est globalement moyenne à très bonne. **Il y a donc un risque de pollution en cas de projet d'aménagement.**

➤ Risques naturels : enjeu faible : le site se situe à plus de 1,4 km des zones inondables, localisées au Sud de la commune ; Retrait gonflement des argiles : le site d'étude est soumis à un aléa nul à faible de retrait-gonflement des argiles ; Sismicité : la ville de Fougères est concernée par un aléa faible (niveau 2) ; Tempêtes : pas de contraintes particulières.

➤ Climat : enjeu nul : C'est un climat océanique dégradé. La pluviométrie est de l'ordre de 923,2 mm par an.

➤ ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique) : enjeu nul : Deux périmètres d'inventaire du patrimoine naturel sont présents à moins de 5 km de la zone d'étude. Il s'agit de la ZNIEFF de type 1 (Le ruisseau d'avion) et de la ZNIEFF de type 2 (Forêt de Fougères). Ces sites présentent un intérêt piscicole, botanique et mammologique. Il n'y a pas d'interaction avec le projet.

➤ Zones Natura 2000 : enjeu nul : **aucun site Natura 2000** ne figure sur le site du projet ou à proximité. Le site Natura 2000 le plus proche est localisé à plus de 20 kms. Il s'agit d'une Zone Spéciale de conservation (la ZSC FR5300025 « Complexe forestier Rennes-Liffré-Chevré, Étang et lande d'Ouée, forêt de Hautes Sève »). **Il n'y a pas d'interaction avec le projet.**

➤ SRCE : enjeu nul : La ville de Fougères est située en bordure du grand ensemble de perméabilité n°27 « Les Marches de Bretagne, de Fougères à Teillay » du SRCE Bretagne. Ce territoire présente un niveau de connexion faible dans son ensemble, lié à la large mise en culture des terres, à l'ouverture des paysages et à un certain nombre de pôles urbains. Ce grand ensemble de perméabilité est traversé par plusieurs axes de communication fracturant (2x2 voies, voies ferrées, RD).

➤ Trame verte et bleue locale : enjeu nul : la zone d'étude n'est pas intégrée dans un corridor écologique.

➤ Milieu naturel : enjeu faible : Habitats : communs sur le territoire et ne présentent pas d'enjeux de conservation en tant que tels ; Flore : aucune espèce végétale ne présente d'enjeu de conservation ou de statut règlementaire ; Avifaune : 13 espèces protégées d'oiseaux nichent dans l'aire d'étude dont une avec un statut de vulnérabilité (le Verdier d'Europe) ; Reptiles : 1 espèce protégée a été relevée dans l'aire d'étude (le lézard des murailles) ; Amphibiens : 1 espèce protégée (au niveau de l'individu

- art. 3) a été relevé dans l'aire d'étude (la Salamandre tachetée) ; Mammifères terrestres : 3 espèces de mammifères ont été observées au sein de la zone d'étude dont 2 sont protégées (l'Ecureuil roux et le Hérisson d'Europe) ; Chiroptères : 3 espèces ont été recensées comme utilisant le site d'étude (chasse, transit).

- **Socio-économie** : enjeu moyen : L'aménagement routier permettra un accès plus rapide au centre-ville, bénéfique aux commerces de Fougères. Les pompiers gagneront du temps sur les différentes interventions. Il n'y a pas d'exploitation ou d'activité agricole sur l'aire d'étude.
- **Réseaux – déchets** : enjeu moyen : Le site dispose de réseaux électrique HTA et AEP qui traversent la future voie (profondeur indicative à 1,1 m).
- **Déplacements : enjeu fort** : Le projet d'aménagement a pour objectif **d'améliorer l'accès du Service Départemental d'Incendie et de Secours et de la gendarmerie** en direction de la rocade Est. Cette voie permet également de rejoindre le centre-ville. La voie existante d'une largeur de 6,5m correspond déjà à la largeur souhaitée sauf au niveau du passage du ruisseau sous la chaussée où il existe un rétrécissement de la chaussée à 5,5 m. Une piste cyclable est disponible sur le Bd de Groslay. 2 lignes de bus sont à proximité du secteur d'étude.
- **Nuisances** : enjeu faible :
 - Environnement sonore : dans la journée : pour l'ensemble des habitations et des immeubles de logements, les niveaux sonores sont assez faibles. Toutes les habitations ont sensiblement le même environnement sonore, compris entre 45 et 47 dB (A). Cela correspond à un environnement sonore de quartier calme en ville. Le bâtiment du SDIS connaît un environnement sonore plus élevé, car il est proche du Boulevard de Groslay. La nuit : le trafic devient très faible, voire nul au creux de la nuit. Il reprend à partir de 4h du matin. Il y a un écart de 11 dB(A) entre LAeq(6h-22h) et LAeq(22h-6h). Les nuits sont très calmes.
 - Qualité de l'air : A partir de ces hypothèses, les émissions liées au trafic sur cet aménagement routier sont estimées à 0,740 t eqCO2 par an.
- **Patrimoine culturel et archéologique** : enjeu modéré : **une zone de prescription et de présomption archéologique se situe au sein du périmètre d'étude.** Par l'arrêté n°2021-152, un diagnostic archéologique va être réalisé sur le site d'étude. Il sert à vérifier si le site recèle des traces d'occupation humaine. Aucun périmètre de protection des Monuments Historiques n'intercepte le périmètre d'étude.
- **Risques technologiques** : enjeu faible : Aucun site ICPE ou SEVESO n'est recensé sur le périmètre d'étude. D'après le dossier départemental des risques majeurs, la ville de Fougères est exposée au risque de transport de matières dangereuses par route. Il s'agit de l'axe RN12 (à l'Ouest de la ville).
- **Paysage** : enjeu faible : Une haie est protégée au PLU, dans l'aire d'étude, mais n'est pas dans l'emprise de l'aménagement routier. Dans le périmètre d'étude, nous définissons une unité paysagère : paysage péri-urbain à l'Est de Fougères.

Scénario de référence - en cas d'absence de mise en oeuvre du projet

L'exposé évoque les conséquences qu'aurait l'absence de mise en oeuvre du projet :

- sur les sols et les zones humides en raison de l'évolution climatique,
- sur le risque d'inondation (d'autres projets d'aménagement publics ou privés verront le jour dans ce bassin versant et pourront induire une augmentation de l'imperméabilisation malgré les mesures réglementaires),
- sur le risque retrait-gonflement des argiles (aggravation possible tout en restant faible),
- climat (effet du réchauffement climatique),

- habitat faune flore : en l'absence de projet, la situation concernant la faune et la flore pourrait ne pas évoluer significativement. La politique d'éclairage public pourrait conduire à terme à réduire davantage les périodes d'éclairage voire à les supprimer en été, par souci d'économie financière et d'énergie, de limitation de la pollution du ciel nocturne, de réduction des impacts sur la faune (insectes, chiroptères, avifaune),
- nuisance sonore : la légère baisse du trafic routier supposé dans les années à venir va induire une légère baisse du bruit aux alentours du projet même s'il est déjà considéré comme relativement calme en journée et très calme la nuit.
- Equipement socio-économique et équipement : **L'accès au secteur à l'Est de Fougères serait toujours relativement contraignant, notamment pour le SDIS et la gendarmerie.**

Le projet retenu

Le projet a été décrit plus largement au paragraphe 1.5 – Exposé du projet -supra.

Il s'agit de créer une nouvelle voie d'entrée de ville, entre le giratoire de la rocade Est avec la RD 17 et le giratoire du Boulevard de Groslay avec la rue du Commandant Victor Pannier, ce qui permettra de générer une liaison directe pour le SDIS, la gendarmerie vers la rocade Est et vers le centre-ville depuis l'Est du département ou depuis la Mayenne.

En réalisant ce projet la Ville de Fougères entend valoriser et optimiser le flux de circulation générés par l'ouverture de la rocade Est, en 2018.

La future voirie aura une longueur d'environ 820 m pour une largeur de 6 m (2 voies de 3 m). Elle sera bordée de noues de collecte des eaux pluviales et d'un cheminement doux de 3 m de large pour les piétons et les cycles.

Le tracé de la piste « piéton – cycle » s'adapte aux contraintes environnementales (présence d'arbres, zone humide ...). Aussi, son tracé s'éloigne parfois de la voirie pour éviter et réduire les impacts du projet sur l'environnement.

- .1.5.4- Incidences du projet sur l'environnement : mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Synthèse des impacts du projet

Le résumé non technique de l'évaluation environnementale présente, sous forme de tableau, (pages 25 à 28) la synthèse des effets identifiés, ainsi que les mesures associées pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet de création de la liaison routière entre la rocade Est et le Bd de Groslay et les effets attendus de ces mesures sont présentés dans un tableau. Y sont présentés les effets durant la phase chantier et les effets en phase d'exploitation.

On distingue les **impacts permanents** qui sont irréversibles et les **impacts temporaires** qui peuvent s'étendre sur quelques jours, semaines ou mois mais qui sont réversibles. Ils concernent principalement la phase réalisation des travaux.

En cas d'effets négatifs, des mesures d'évitement, de réduction et/ou de compensation sont proposées dans le but d'éviter, de réduire et/ou de compenser ces effets. Les effets résiduels sont les effets occasionnés par le projet une fois les mesures mises en place.

.

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Sont ainsi identifiés :

- **Topographie** : gestion des déblais et remblais : des dépôts temporaires de matériaux seront réalisés ponctuellement et des exportations de terre seront rendues obligatoires. Des terrassements et creusement à faible profondeur liés à la réalisation des travaux de viabilisation de la zone seront effectués.

- **mesures d'évitement** : En cas de nécessité de dépôt ou d'extraction de matériaux pendant la phase travaux, ceux-ci s'effectueront sur des sites autorisés. Les éventuels excédents de déblais ne seront pas déversés sur des zones humides.
- **mesures de réduction** : durant la phase de chantier, l'objectif sera de limiter au maximum les déblais à évacuer en les réutilisant en remblais ou talus autant que possible. Si de la terre doit être apportée sur le site, elle devra être de bonne qualité écologique. Les lieux de stockage de terre végétale seront limités et ponctuels.

Sols : le chantier induit un risque potentiel de pollution susceptible de s'infiltrer dans le sol.

- **mesures d'évitement** : En phase chantier, les périodes d'interventions seront choisies suivant les conditions météorologiques (hors des périodes pluvieuses). Les substances polluantes utilisées seront stockées dans des récipients étanches et sur des aires de stockage imperméabilisées (bacs de rétention). La procédure d'intervention d'urgence, élaborée par l'entreprise et validée par le maître d'oeuvre, sera affichée par le responsable environnement du chantier, afin d'indiquer les mesures à prendre en cas de pollution accidentelle sur le chantier. Aucun rejet de substances non naturelles ne sera autorisé.

Hydrographie et ruissellements : risque d'augmentation du débit de pointe, augmentation de l'imperméabilisation des sols.

Le projet est soumis à la réalisation d'un dossier dit « loi sur l'eau » réalisé en parallèle de cette étude d'impact. L'objectif est de préserver le milieu récepteur tout en respectant les documents supra-communaux (SDAGE, SAGE).

- **mesures d'évitement** : préservation de 2,2 ha de zones humides (zone perméable permettant l'infiltration de l'eau) au Nord du site, limitant l'imperméabilisation des sols.
- **mesures de réduction** : la gestion des eaux pluviales prévoit **deux bassins** dont le dimensionnement permet le stockage qualitatif et quantitatif de l'eau de pluie pour un retour de 10 ans avec rejet vers le ruisseau à l'ouest du projet et des noues le long du projet pour la récupération de l'eau pluviale des espaces localisés au sud et le stockage de l'eau de pluie avec un rejet vers les bassins à l'ouest.

Qualité des eaux de surface et des milieux aquatiques : risque de pollution temporaire générée par l'aménagement et risques de pollution permanente des eaux liés aux terrassements, aux engins de travaux, etc.

- **Mesures de réduction** : Le premier aménagement réalisé sera un **dispositif d'assainissement provisoire** à l'aval des terrassements, avec des filtres à paille en sortie de fossés. Lors des travaux, les entreprises ont l'obligation de récupérer, de stocker et d'éliminer les huiles de vidanges des engins. Les aires de stockage, les moyens de protection contre le ruissellement seront précisés aux entreprises. Les engins seront équipés d'un kit-antipollution. En **phase exploitation**, le projet sera équipé de **bassins de rétention**, permettant la décantation des particules fines. Une vanne à guillotine permettra d'éviter les pollutions accidentelles. Les bassins seront équipés d'une cloison siphonée permettant de diminuer le risque de pollution par les hydrocarbures.

Zones humides : risque de dégrader/détruire temporairement les zones humides environnantes pendant les travaux.

Impact permanent : Destruction d'une partie (2 000 m²) des zones humides.

- **mesures d'évitement** : Le projet évite 2.2 hectares de zones humides au sein de l'aire d'étude.
- **mesures de réduction** : en phase chantier, une campagne de sensibilisations sur les milieux naturels sera conduite auprès des entreprises afin de limiter les impacts des travaux et opérations annexes (stockage, manoeuvres...). En limite du périmètre aménageable, une

clôture sera installée pour mettre en défens les enjeux environnementaux, dont les zones humides.

- **mesures de compensation** : Le projet entraînant un impact résiduel après Évitement et Réduction sur 2000 m² de zones humides, il est proposé en compensation la création/restauration de zones humides sur 2 sites compensatoires : Site du Gué Pailloux mis en avant par le SAGE d'une surface de 3760 m², avec décapage sur 700 m², suppression d'espèce invasive (Renouée du Japon), comblement de fossés et plantations arborées ; **Zone humide au nord du projet d'une surface de 4 920 m² avec décapage sur 1700 m²**. Les parcelles des sites compensatoires sont en propriété de la commune de Fougères et sont donc sécurisées.

Ressource en eau : en phase travaux et en phase de viabilisation, risque de pollution des eaux souterraines.

- **mesures d'évitement** : les mesures associées à la thématique des eaux superficielles (voir plus haut) permettront également de préserver les eaux souterraines.
- **mesures de réduction** : En phase travaux, si des venues d'eau apparaissent en cours de terrassement, elles devront être collectées en périphérie. Un procédé de drainage pourra alors être mis en place dès le démarrage des travaux. En phase exploitation, le bassin de rétention permettra de collecter et de stocker les eaux potentiellement chargées en polluant.

Risque inondation : le projet d'aménagement se situe en dehors du périmètre d'application de zonage réglementaire du Plan de Prévention des Risques d'Inondation. **Il n'est pas considéré comme inondable.**

- **mesures de réduction** : la gestion des eaux pluviales prévoit des bassins dont le dimensionnement permet le stockage de l'eau de pluie pour un retour de 10 ans et des noues pour le stockage de l'eau de pluie sans rejet vers l'extérieur.

Biodiversité : perturbation temporaire des habitats et de la faune phase travaux (terrassement, défrichage, dégagement d'emprise), transformation permanente d'un milieu boisé fermé et d'une prairie en un paysage urbain, susceptible d'entraîner une perte potentielle de biodiversité locale.

- **mesures de réduction** : réduction de l'impact sur le boisement : après l'étude environnementale, le tracé a évolué pour éviter au maximum le boisement, habitat de l'avifaune protégée non menacée. 430 m² de boisement ont donc ainsi évité. Equipement d'un bassin de traitement des eaux, mise en défens des espaces à préserver en phase chantier (clôtures de type filet orange seront mises en oeuvre afin de constituer une barrière physique limitant la zone d'évolution des engins entre sur les sites. Des bâches lisses de 80 cm de haut le long de l'emprise du chantier seront également posées pour empêcher l'intrusion d'amphibiens et/ou de reptiles. Choix de la période d'intervention sur les milieux naturels : le dégagement de l'emprise sera réalisé en automne : hors de la période de reproduction des oiseaux, hors période de thermorégulation et de reproduction des reptiles, hors période de migration pré et postnuptiales et de reproduction des amphibiens.

Restauration et création de haies et de boisement : Le projet prévoit : la création de haies hautes sur 727 ml (soit un ratio de 2,7 / 1 par rapport à ce qui a été détruit) sur le site, la création d'une haie basse de 120 ml (soit un ratio de 1,5 / 1 par rapport à ce qui a été détruit) sur le site, la création d'un boisement de 838 m² (soit un ratio de 1,25 / 1 par rapport à celui qui a été détruit), en continuité du boisement de la ripisylve existant. Adaptation des éclairages en faveur des chiroptères en phase exploitation, retrait d'espèce invasive sur l'aire d'étude (le laurier palme), utilisation de 7 arbres âgés impactés pour création d'habitats faunistiques en bord de projet.

- **mesures d'accompagnement** : accompagnement du chantier par un écologue et un coordinateur environnement ; création d'une mare au nord du projet.

Activités économiques : le projet a des effets positifs, en phase exploitation, les sociétés Sodiam, Euromaster, la Grange à pain, la Biocoop et l'Éléphant Bleu pourraient bénéficier de nouveaux clients avec un accès plus rapide à leurs agences des habitants de la Chapelle-Janson notamment.

Usage de loisirs : en phase chantier, nuisances pour le complexe sportif du Paron Sud et au camping, situé à proximité du projet routier. En phase exploitation, le trafic généré par la nouvelle voirie pourrait avoir un impact visuel sur ce complexe sportif et le camping.

- **mesures de réduction** : les mesures générales liées au fonctionnement du chantier permettront de limiter les nuisances sur le Paron Sud. En phase exploitation, la conservation de la ripisylve permettra de masquer le trafic routier pour le camping. La mise en place d'un espace vert modelé entre la voirie et le terrain de sports limitera l'impact visuel des usagers.

Autres usages : coupures de réseaux éventuelles durant la phase chantier.

- **mesures de réduction** : En cas de nécessité de coupure de réseau en phase travaux, une information auprès de riverains et de la mairie sera réalisée. Le projet pourra prévoir plusieurs dispositifs pour limiter la quantité des déchets (conteneurs collectifs, compost, ...).

Conditions de déplacement : augmentation du trafic routier liée à la période de travaux et risque d'accidents. Impact permanent sur le trafic routier et risque d'accidents.

Impact positif : gagner du temps lors des intervention du SDIS et de la gendarmerie, notamment en direction de La Chapelle-Janson.

- **mesures d'évitement** : Toutes les dispositions visant à assurer la sécurité des personnes présentes et des riverains seront prises (clôture, signalisation, accès des camions...).
- **mesures de réduction** : En **phase chantier**, maintenir en permanence les accès aux riverains, assurer une information régulière et efficace, tant des riverains que des usagers de la route, sur la progression du chantier et les contraintes imposées par les travaux.
En phase exploitation, la vitesse sera limitée à 30 km/h entre le Bd de Groslay jusqu'au camping puis à 50 km/h jusqu'à la rocade Est. Ceci permettra de limiter le risque routier sur ce tronçon. Un accès sera créé au niveau de la casse automobile, de la maison d'habitation (Mr Froc) et des logements de Fougères Habitat. Sur ce dernier accès, le passage sera surélevé pour sécuriser l'intersection.

Environnement sonore : Gêne sonore provenant des engins de travaux pour le voisinage. En phase exploitation, gêne sonore pour le voisinage en raison du trafic routier.

- **mesures de réduction** : en phase chantier, la réglementation prévoit une limitation des niveaux de bruit émis par les engins. Il est également possible de prévenir les risques de nuisances acoustiques pendant la phase travaux en prenant quelques précautions (interdiction de réaliser les installations de chantier à proximité de la zone bâtie -tranche Nord notamment), vérifier la conformité du matériel proposé par les entreprises avec les normes en vigueur, adaptation des horaires de chantier (le travail de nuit, dimanche et jours fériés est interdit, sans accord préalable du maître d'ouvrage), définition d'un itinéraire d'accès des camions obligatoire, le moins nuisant vis-à-vis des zones habitées et des usages de la voirie, l'information des riverains.
En phase exploitation, les 3 merlons permettront de limiter les nuisances sonores de l'immeuble Fougères Habitat, de M. FROC et du TAGV.

Qualité de l'air : Le chantier induit un risque de nuage de poussière. En phase exploitation, augmentation des émissions polluantes.

- **mesures de réduction :** en phase chantier, l'emploi d'engins et d'équipement conformes à la réglementation en vigueur relative aux émissions de gaz d'échappement permettra de limiter la charge polluante supplémentaire à l'atmosphère. En cas de terrassement par temps sec, l'aspersion d'eau sur les sols sera effectuée afin de limiter les envois de poussière. Le brûlage à l'air libre de déchets de chantier sera interdit.
En phase exploitation, le site sera équipé d'une liaison douce et connecté aux transports en commun afin d'encourager leur utilisation.

Patrimoine culturel : au moment de la rédaction du dossier, la DRAC réalisait un diagnostic archéologique sur l'ensemble du site. **(NB : Information des services techniques de la Ville de Fougères : les résultats parvenus en juin 2022, n'ont nécessité aucune prescription particulière).**

Autres sources de pollution et nuisances : le voisinage pourrait être incommodé par d'éventuelles vibrations.

- **mesures de réduction :** en phase travaux, afin d'éviter les problèmes de vibrations, des opérations de compactage seront réalisées de préférence avec un compacteur à pneus, en évitant dans la mesure du possible le compactage dynamique.

Paysage : modification du paysage en phase travaux, modification d'un paysage naturel à un paysage urbain et modification des perceptions visuelles.

- **mesures de réduction :** en phase chantier, l'impact du projet sera atténué par la mise en oeuvre d'une approche qualitative et une organisation rigoureuse (gestion des matériels et des engins, gestion des déchets, stockages effectués soigneusement, mise en place de palissades, etc...) ainsi que par le strict respect des éléments végétaux conservés dans le plan d'aménagement (les haies de la tranche Nord notamment).
En phase exploitation, les mesures d'insertion paysagère seront une partie intégrante du projet d'aménagement.

Les autres thématiques ont peu ou pas d'impact et leur gestion a été exposée dans l'analyse du projet : retrait-gonflement des argiles, patrimoine naturel (pas de sites Natura 2000, ni de ZNIEFF, ni de réserve naturelle proches du projet), aucun corridor écologique ou réservoir de biodiversité désigné au SRCE, risques technologiques (site non concerné par des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement -ICPE- ou le transport de matières dangereuses).

Effets cumulés du projet avec les autres projets connus sur le territoire

- **Aucun projet visé à l'article R122-5** n'est recensé sur la commune de Fougères.
- **Autre projet :** La ville de Fougères a **abandonné le projet de la rocade Nord** à la suite à la décision du Président du Conseil Départemental du 30 juin 2021.

Evaluation du cout des mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet

Le coût total des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur l'environnement du projet est évalué à 54 700 € HT répartis comme suit :

- bassin de rétention et ouvrage : compris dans le projet ;
- suivi des mesures mises en place en faveur de la faune sur 10 ans et des zones humides sur 30 ans : 27 000 € HT ;
- suivi des travaux par un coordinateur environnement : 3 000 € HT,
- Inspection par écologue : 3 000 € HT,
- Travaux des mesures compensatoires : 21 700 € HT.

1.6.4 -Les avis de la Commission Locale de l'eau du SAGE Couesnon et de l'Agence Régionale de Santé de Bretagne

Ces avis sont mentionnés aux visas de l'arrêté préfectoral du 18 mai 2022 qui a prescrit l'ouverture de l'enquête publique sur le projet. Ils étaient joints au dossier de l'enquête consultable sur le site internet de la Préfecture d'Ille-et-Vilaine.

- Avis de la Commission Locale de l'eau du SAGE Couesnon : en date du 9 décembre 2021 :
« Dans le champ de portée juridique du SAGE Couesnon couvrant les enjeux de qualité de l'eau, de quantité d'eau et de fonctionnalité des milieux aquatiques, le projet présente des impacts sur les zones humides et sur la gestion des eaux pluviales. Les éléments du dossier concernant la gestion des eaux pluviales n'amènent pas de remarque particulière. ».
Concernant l'impact sur les zones humides, la CLE du SAGE Couesnon constate que *« le projet détruit 2000 m² de zones humides. Cette destruction ne peut être évitée ni réduite. Le règlement du SAGE Couesnon interdit la destruction de zones humides (de plus de 1000 m²) sauf s'il est démontré l'existence d'enjeux liés à la sécurité des personnes, des habitations, des bâtiments d'activités et des infrastructures de transports. L'intervention plus rapide des pompiers et des gendarmes vers les communes du nord-est de Fougères est un argument recevable rentrant dans le champ des exceptions et ce projet peut donc déroger à la règle n°2 du SAGE Couesnon. Des mesures compensatoires sont cependant obligatoires. Les compensations proposées dans le dossier sont localisées dans la même masse d'eau (Couesnon 1). Au vu de la qualité de la biodiversité et de la fonctionnalité de la zone humide impactée, les compensations proposées amènent à considérer que les zones humides restaurées seront équivalentes. Un suivi de ces mesures compensatoires sera réalisé pendant 30 ans. Le pétitionnaire indique dans le dossier avoir la maîtrise foncière des parcelles concernées par les compensations. Pendant les travaux, les zones humides environnantes seront mises en défens et les entreprises seront sensibilisées à la protection de ces dernières. Conclusion : Les membres du bureau de la CLE présents votent à la majorité pour un avis favorable sans réserve. ».*
- Avis de l'ARS (Agence Régionale de Santé de Bretagne) en date du 11 janvier 2022 : A la lecture du dossier, l'ARS Bretagne constate que cette liaison routière n'intercepte aucun périmètre de protection. En conséquence, l'ARS Bretagne émet un avis favorable sur cette demande.

1.7. - L'avis de la MRAe (Mission Régionale d'Autorité environnementale), les réponses du maître d'ouvrage

Ainsi que cela est indiqué dans les visas de l'arrêté du préfet de la Région Bretagne, préfet d'Ille-et-Vilaine en date du 18 mai 2022 qui a prescrit l'enquête publique portant sur "la délivrance d'une autorisation environnementale relative au projet de liaison routière entre la rocade Est et le boulevard de Groslay à Fougères", le dossier du projet a donc fait l'objet d'une saisine de l'autorité environnementale auprès de la MRAe Bretagne. La MRAe a émis un avis en date du 18 janvier 2022.

L'Avis de la MRAe de Bretagne (Mission Régionale d'Autorité environnementale)

Le 26 novembre 2021, le préfet d'Ille-et-Vilaine a **transmis pour avis à la MRAe de Bretagne**, le dossier du projet de liaison routière entre la rocade Est et le boulevard de Groslay à Fougères (35) porté par la Ville de Fougères, maître d'ouvrage.

Cette saisine a été enregistrée par la MRAe et le projet a fait l'objet d'un avis délibéré de la MRAe le **18 janvier 2022**, sous les références suivantes : **Avis délibéré n° 2021-009448**.

L'avis de la MRAe figure obligatoirement au dossier d'enquête.

Afin d'avoir une vue complète sur chaque aspect du projet, chaque analyse thématique comprend :

- le rappel de l'avis de la MRAe,
- les réponses apportées par la Commune de Fougères, maître d'ouvrage, à ces observations et recommandations de la MRAe,
- la synthèse des observations formulées par le public pendant l'enquête,
- les réponses apportées par la Commune de Fougères, aux observations du public dans le mémoire en réponse,
- les éventuelles questions de la commissaire-enquêtrice sur le thème concerné et les réponses apportées par la Commune de Fougères,
- l'analyse thématique de la commissaire-enquêtrice sur le projet complété par les réponses du maître d'ouvrage.

L'avis de la MRAe formalise les observations de la MRAe "sur le projet de réalisation d'une voie de liaison entre la rocade Est et le boulevard de Groslay à Fougères (35)" dans un document de 13 pages qui présente successivement la synthèse de l'avis puis l'avis détaillé.

La MRAe indique dans la synthèse de son avis que, *«De par la nature du projet et du fait des sensibilités environnementales du secteur, les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae concernent :*

- *la maîtrise des nuisances qui sont liées à la gestion des déplacements ;*
- *le maintien de la fonctionnalité écologique des milieux et des habitats d'espèces traversés par l'ouvrage ;*
- *la préservation de la qualité des eaux par une gestion adaptée des eaux pluviales.».*

La MRAe résume dans la synthèse de l'avis les points du projet qui font ensuite l'objet de son avis détaillé aux chapitres II-Qualité de l'évaluation environnementale et III-**Prise en compte de l'environnement dans le projet.**

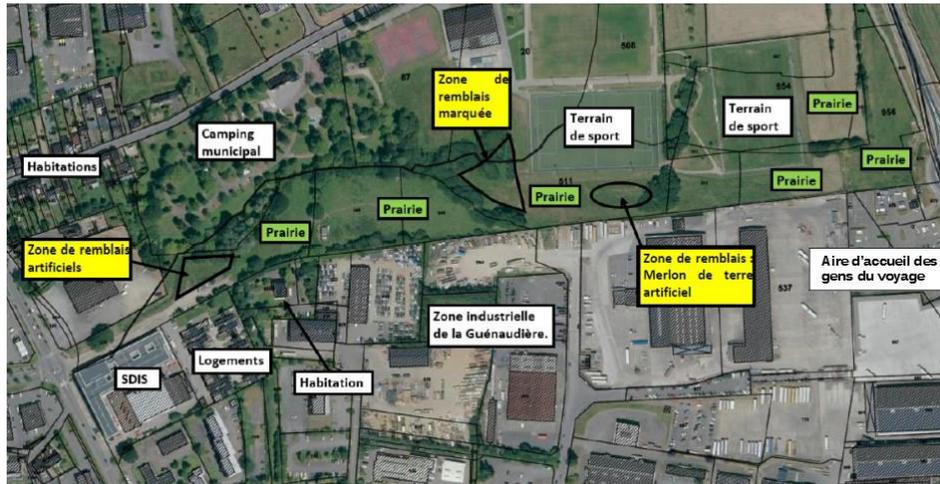
En première partie de son avis détaillé, la MRAe présente le projet et son contexte.

La Ville de Fougères accueille 20 595 habitants sur son territoire (INSEE 2019), elle est située au nord-est du département d'Ille-et-Vilaine et est la ville-centre de la communauté d'agglomération « Fougères Agglomération ».

→ **Le projet** : La commune de Fougères souhaite construire une nouvelle voie de circulation entre le Boulevard de Groslay à l'ouest et la rocade Est (RD 706), sur une emprise de 2,06 hectares. Les objectifs affichés par la collectivité pour la création de cette voirie sont de permettre un accès rapide au centre-ville et à la rocade par le service départemental d'incendie et de secours (SDIS) et de la gendarmerie ainsi que l'optimisation du flux de circulation de la rocade Est (la voie de contournement ayant coupé la route de la Chapelle-Janson passant plus au nord).

La liaison routière envisagée aura une longueur d'environ 820 m pour une largeur d'environ 6 m, répartie en 2 voies de 3 m. La voie sera bordée de fossés enherbés (noues) de collecte des eaux pluviales et d'un cheminement pour les piétons et cycles de 3 m de large. Un bassin de rétention des eaux pluviales est également prévu au nord-ouest d'une emprise de 875 m². Des haies et alignements d'arbres sont également prévus de part et d'autres de la future voirie.

NB : 2 vues aériennes montrent la localisation du projet par rapport à la zone agglomérée de Fougères, un plan masse montre l'emprise du projet et le détail des aménagements principaux, ces vues et plan étant déjà insérés dans le présent rapport dans l'exposé du projet, ils ne sont pas reproduits ici.

→ Contexte environnemental :

Occupation des sols du périmètre du projet et de ses abords (extrait dossier Loi sur l'Eau)

Le projet de liaison routière s'inscrit à l'interface entre un secteur composite à dominante semi-naturelle et la zone industrielle de la Guénaudière présente au sud. Les industries sont séparées de la partie nord par des palissades en béton.

Le secteur semi-naturel, au nord du projet routier, est constitué de prairies, de terrains de sport et du camping municipal de Paron. Le ruisseau de la lande du bas, bordé d'une ripisylve, est présent dans la zone et s'écoule vers l'est en direction du ruisseau du Grosly, qui rejoint ensuite le Couesnon.

Le ruisseau de La Lande du bas est en tête de bassin versant¹ et présente donc une sensibilité en matière de qualité des eaux. Le secteur abrite une zone humide, dont environ 2 000 m² sont situés dans l'emprise directe de la voie prévue.

Diverses entreprises sont implantées dans le secteur au sud du projet mais aussi une maison d'habitation et un immeuble. À proximité du boulevard de Grosly à l'ouest se trouvent le SDIS et la gendarmerie. Une aire d'accueil des gens du voyage se trouve également au sud-est du projet, à proximité de la rocade Est.

Le secteur de projet présente une topographie globalement plane avec une faible pente vers l'ouest.

→ Procédures et documents de cadrage :

L'avis rappelle les différents documents auxquels la Commune de Fougères est soumise pour son urbanisation :

- plan local d'urbanisme (PLU) approuvé en 2013 et actuellement en cours de révision. Le secteur concerné par **le projet y est classé en zone UG, réservée aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.** Le PLU avait identifié une zone humide, à proximité de l'emprise du projet, mais elle ne concernait pas directement l'emprise du projet. L'étude d'impact a permis de déterminer qu'une partie de cette emprise présentait un caractère humide. Les zones humides ainsi identifiées font l'objet d'une protection spécifiant notamment que, **sauf exception, les constructions, ouvrages ou travaux ainsi que les affouillements et exhaussements du sol y sont interdits. Les travaux relatifs à la sécurité des personnes font toutefois partie des exceptions.**
- La commune de Fougères est située dans le périmètre du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Loire-Bretagne. Le projet, est en particulier concerné par les dispositions suivantes : disposition 8B1, relative à la préservation des zones humides et à la compensation de leur dégradation, en cas d'absence avérée d'alternatives ; disposition 3D1, relative à la prévention du ruissellement et à la pollution des eaux pluviales dans le cadre des aménagements.

- Le secteur se trouve dans le périmètre du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (**SAGE) du Couesnon**. Le projet est concerné en particulier par l'article 3 du règlement du SAGE, visant la préservation des têtes de bassin versant. Le règlement du SAGE du Couesnon interdit la destruction de zones de plus de 1 000 m² mais permet de déroger à cette interdiction en cas d'enjeux liés à la sécurité des personnes.

Les principaux enjeux identifiés par l'Autorité environnementale

Ces enjeux ont été exposés en début de ce paragraphe relatif à l'avis de la MRAe : **maîtrise des nuisances** (liées à la **gestion des déplacements**), **maintien de la fonctionnalité écologique** des milieux et des habitats d'espèces traversés par l'ouvrage, **préservation de la qualité des eaux** par une gestion adaptée des eaux pluviales.

Le chapitre II de l'avis analyse la qualité de l'évaluation environnementale :

→ Qualité formelle du dossier : l'Ae indique que « *l'ensemble du dossier est facilement accessible pour le lecteur et permet une appréhension relativement aisée des enjeux, des incidences prévisibles et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation mises en place.* » .

→ Qualité de l'analyse :

Étude de l'état actuel de l'environnement : « *l'étude d'impact caractérise l'état actuel de l'environnement, dans ses différentes composantes, en se fondant sur diverses données disponibles et en réalisant des études spécifiques, notamment sur la caractérisation de l'environnement sonore, de la biodiversité et des zones humides. Les études réalisées sont adaptées aux enjeux et aux sensibilités environnementales.* ».

→ **Justification des choix du point de vue de l'environnement, solutions alternatives** : Le dossier justifie le projet par la nécessité de faciliter l'accès des pompiers et des gendarmes au centre-ville et à la rocade Est, ainsi que pour optimiser les flux de circulation générés par l'ouverture de la rocade Est, coupant l'ancienne route de la Chapelle-Janson.

Le dossier présente **2 variantes différentes du projet routier**. La zone humide ayant été redélimitée sur une emprise supérieure, le tracé a évolué pour passer un peu plus au sud qu'initialement prévu afin de réduire l'impact sur la zone humide.

Avis de la MRAe sur ce point : hormis les 2 variantes présentées avec des tracés qui diffèrent peu, « *le dossier ne décrit pas si des variantes de localisation ont été recherchées. Le projet présentant des impacts résiduels sur l'environnement, il est nécessaire de mieux justifier l'absence possible d'évitement. Il convient notamment de préciser si un raccordement à la rocade Est de la route de la Chapelle-Janson, permettant un évitement de la zone humide, a été étudié et de justifier, le cas échéant, les raisons pour lesquelles cette solution n'aurait pas été retenue.* ».

Réponse du maître d'ouvrage (Mémoire en réponse à l'avis de la MRAe, pages 2 à 5) : La commune de Fougères rappelle l'historique du projet indiquant notamment que « *le projet de la réalisation d'une liaison du Boulevard Groslay et de la Rocade Est était inscrit initialement dans le Plan d'Occupation des Sols (POS) de Fougères. Approuvé le 13 janvier 1989, le POS avait arrêté l'emplacement réservé n°40 destiné à la «construction de la pénétrante Est prolongée jusqu'aux rue Bayard et Canrobert* ».

Cet emplacement réservé a permis de geler une emprise foncière délimitée en vue de la réalisation du projet de liaison. ». L'extrait de plan du POS de 1989 est joint à la réponse.

→ **Étude de la variante du raccordement de la rocade Est au Boulevard de Groslay par la Route de La Chapelle-Janson**

La Ville de Fougères redit les objectifs qu'elle poursuit en créant cette voie de liaison : assurer un accès rapide pour les pompiers et la gendarmerie au centre-ville et à la rocade Est et optimiser les flux de circulation générés par la rocade Est qui coupe l'ancienne route de La Chapelle-Janson.

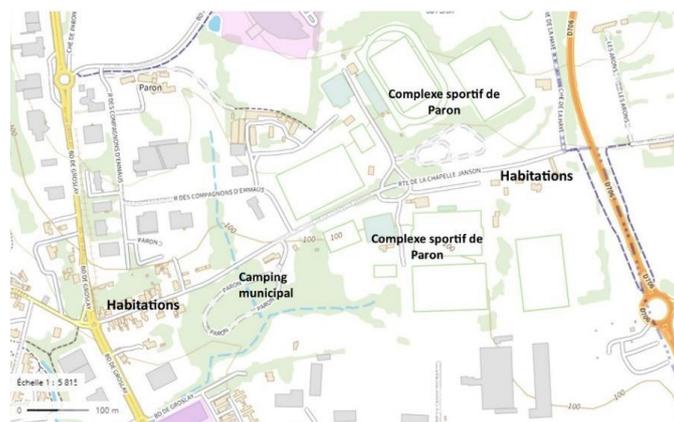
La Ville de Fougères précise les besoins auxquels la voirie de 6m de largeur devra répondre : absorber les flux de circulation VL/PL, répondre aux attentes des autres mobilités et des usagers plus vulnérables (cheminements cycles et piétons), créer des aménagements limitant au maximum les nuisances visuelles et sonores pour les riverains, le camping et les usagers des équipements sportifs de Paron Sud.

Raisons pour lesquelles la route de La Chapelle-Janson n'a pas été retenue : « *alignement d'habitations configurant une largeur de voirie d'environ 4mètres en amorce de la route de La Chapelle-Janson depuis le Bd de Groslay ne permettant pas la circulation en double-sens sur un tronçon d'environ 350 mètres.* ». (une photographie des lieux est jointe ainsi qu'une cartographie des sens de circulation).

« *La route de La Chapelle-Janson est en sens unique de circulation depuis le rond-point du Boulevard de Groslay jusqu'au croisement de la Rue des Compagnons d'Emmaüs. Les habitants de la route de La Chapelle-Janson ainsi que les usagers du camping et du complexe sportif de Paron doivent emprunter la Rue des Compagnons d'Emmaüs pour rejoindre le centre-ville de Fougères. La configuration de la voirie ne permet donc pas de répondre aux attentes du projet en matière de flux de circulation (trafic important de véhicules légers et poids-lourds).*

La Route de La Chapelle-Janson est une voie partagée par des cyclistes et piétons. Des trottoirs ont été aménagés et des voies cyclables en double-sens ont été matérialisées pour favoriser un accès sécurisé au camping et au complexe sportif de Paron par des mobilités dites « douces » depuis le centre-ville de Fougères.

La création d'une liaison entre le Boulevard de Groslay et la Rocade-Est par la route de La Chapelle-Janson nécessiterait de supprimer ces aménagements sécurisés pour répondre au dimensionnement nécessaire à la circulation en double-sens des véhicules légers et poids-lourds. La Commune souhaitant valoriser les mobilités douces et maximiser la sécurité des piétons et des cyclistes, la suppression de ces aménagements n'est donc pas envisageable pour répondre aux besoins du projet. La Route de La Chapelle-Janson dessert aujourd'hui plusieurs maisons d'habitation, le Camping municipal de Paron composé de 88 emplacements ainsi le complexe sportif de Paron qui dispose de plusieurs équipements dont un court de tennis, une salle multisports, des terrains de football et des terrains multisports. ».



« *La Route de La Chapelle Janson doit par conséquent limiter au maximum les nuisances visuelles, sonores et veiller à la sécurité des riverains et des usagers du camping et des équipements sportifs de Paron. La création d'une liaison entre le Boulevard de Groslay et la Rocade Est par la Route de La Chapelle-Janson engendrerait de nombreuses nuisances en termes de confort visuel, sonore et des problématiques liées à la sécurité des usagers.*

Ces nuisances sont toutefois difficilement contournables en raison de la forte augmentation des flux de circulation (véhicules légers et poids lourds) qui sera engendrée par le projet et le dimensionnement de la Route de la Chapelle-Janson inadaptée aux exigences du projet. ».

La Ville de Fougères conclut en expliquant, qu'au vu de ces éléments, elle n'a pas souhaité retenir la Route de La Chapelle-Janson pour réaliser la voie de liaison entre la Rocade Est et le Bd de Groslay

« dans la mesure où le dimensionnement et les caractéristiques de la voirie ne permettent pas de répondre aux besoins du projet. ».

Les observations du public sur le projet :

Les observations sont résumées dans le procès-verbal de synthèse des observations annexé au présent rapport d'enquête.

Elles sont analysées dans le présent rapport au Chapitre III - DEROULEMENT DE L'ENQUETE, paragraphe 3.4 - Analyse des observations - Réponses de la Commune de Fougères aux observations, position de la commissaire-enquêtrice (voir infra).

Observations défavorables :

Lettre L2, Bretagne Ecologie, sous signature de M. J.M Weiler ; R2, M. Dominique Bernier, Fougères ; R3, M. Jean-Marc Weiler, Fougères ; R4, Mme Richer ;

Ces observations ont exprimé une **opposition totale au projet**, contestant son utilité, arguant que face à la crise climatique il faut renoncer à de tels projets qui impactent la nature. L'observation L2 juge peu crédibles les objectifs affichés par la Ville de Fougères pour justifier la création de la liaison routière, notamment concernant le gain de temps de trajet, affirme que le SDAGE Loire-Bretagne interdit toute suppression de zone humide, précise que l'implantation de feux rouges sera nécessaire pour favoriser l'insertion des cyclistes dans la circulation. Les déposants de ces 4 observations ont demandé à la commissaire-enquêtrice **d'émettre un avis défavorable au projet**.

Réponse de la Ville de Fougères à l'observation L2 (Bretagne Ecologie) (Mémoire en réponse, pages 1 à 6) : la Réponse de la Ville de Fougères a répondu à tous les points évoqués par Bretagne Ecologie dans son observation : disparition de la zone humide, contestation du bien-fondé des mesures de compensation, en rappelant que cela est conforme au règlement du SAGE Couesnon et que la compensation se fera à 5000m² pour 2000m² impactés comme le prévoit la réglementation. La Ville a également rappelé que la zone humide sera agrandie de 1700m² créant un milieu similaire à celui impacté, la Ville a aussi rappelé la création de la mare de 100m² au sein de cette zone humide.

La Ville a ensuite répondu sur les contradictions affirmées par le déposant entre les chiffres du dossier et ceux cités par la MRAe dans son avis, concernant les flux de circulation attendus, en citant les extraits des pièces du dossier d'enquête (page 167 de l'étude d'impact) et l'avis de la MRAe qui correspondent puisque la MRAe a utilisé les chiffres fournis par la Ville. La réponse aborde ensuite le sujet de l'article 2 du Règlement du Sage Couesnon sur lequel le déposant fait une confusion entre « infrastructure technique » qu'il cite comme figurant à cet article et « infrastructures de transport » qui figure dans le texte, la Ville conclut que le projet routier constitue bien une infrastructure de transport.

La Ville développe ensuite sa réponse à l'observation sur le sujet de l'atteinte aux espèces protégées d'oiseaux en citant l'étude d'impact « aucune espèce de rapaces nocturnes n'a été relevée » et conclusion de l'étude d'impact qui constate que les espèces comptabilisées sur le site « ne nichent pas sur le site. L'emprise du projet représente probablement un axe de déplacement pour ces espèces. ».

Enfin, sur la nécessité du projet « qui aurait pu se justifier au siècle dernier » selon le déposant, la Ville réaffirme les arguments qu'elle présentés à l'appui de son projet, rappelle les actions de la Ville en faveur du développement des voies de mobilités douces.

Les réponses détaillées de la Ville à cette observation figurent au paragraphe 3.4 -Analyse des observations du présent rapport.

Réponse de la commissaire-enquêtrice : Je prends acte des réponses de la Ville sur la plupart des points évoqués par Bretagne Ecologie puisque, comme la Ville le souligne, ces réponses se trouvent dans les pièces du dossier - Etude environnementale, Demande d'autorisation Loi sur l'Eau – ainsi

que dans l'avis de la MRAe et contredisent les affirmations de Bretagne Ecologie. (...) (réponse complète au même paragraphe 3.4 du rapport.

Réponse de la Ville de Fougères aux observations R2 (M. Dominique Bernier), R3 (M. Jean-Marc Weiler), R4 (Mme Richer) : « les observations R2, R3 et R4 traduisent surtout des positions (postures ?) politiques, voire philosophiques, sur la sanctuarisation de la nature et une hostilité de principe à la voiture. La Ville n'entend pas entrer dans ce débat dans le cadre de ce Mémoire en Réponse. ».

Réponse de la commissaire-enquêtrice : En tant que commissaire-enquêtrice désignée pour conduire l'enquête publique sur le projet de liaison routière, **il ne m'appartient pas de m'exprimer sur l'aspect politique des actions et décisions de la Municipalité ou de l'intercommunalité, pas plus que sur des sujets qui sont au-delà du champ de cette enquête.** (réponse complète au paragraphe 3.4 du rapport).

Observations avec contre-proposition :

ME1 et R6, Collectif Vélo du Pays de Fougères ; R5, Association La Passiflore, Fougères ;

Ces 3 observations sont opposées à la création d'une nouvelle voie de circulation à l'emplacement projeté ou avec les caractéristiques envisagées dans le projet soumis à enquête publique. Par contre, les 3 observations émanant de 2 auteurs proposent 1 ou 2 variantes.

Le Collectif Vélo du Pays de Fougères propose 2 variantes :

A -exploitation de la route de La Chapelle-Janson existante avec mise en sens unique sortant à vitesse limitée à 30 km/h et **prolongation par création d'un nouveau tronçon de voie** qui longerait la rocade Est et irait s'y raccorder au rond-point des Nolières près du terrain des gens du voyage, il n'y aurait alors aucun impact sur la zone humide.

B - modification du tracé proposé à l'enquête publique par réduction à une seule voie sortante et incluant une connexion directe au complexe sportif, uniquement réservée aux modes de déplacements actifs piétons cyclistes.

Dans les 2 cas, le Collectif demande que cette voie à sens unique sortant soit réservée aux véhicules des secours et à la gendarmerie ou à défaut de sens unique réservé aux services de secours et de gendarmerie, la Collectif demande que la vitesse soit limitée à 30 km/h sur l'ensemble du tracé et que soit envisagé la création d'une voie vélo « express » distincte des véhicules comme des piétons.

L'observation R5, association La Passiflore, propose elle aussi de reprendre la variante « B » du Collectif Vélo du Pays de Fougères : réutilisation de la route de La Chapelle-Janson en sens unique sortant avec prolongation longeant la rocade Est, soit environ 270 m, et raccordement à la rocade Est au rond-point des Nolières, à l'usage exclusif des pompiers et de la gendarmerie, et conservation de la piste cyclable existante.

La Passiflore propose en plus de mettre en place des feux prioritaires au croisement bd de Groslay-rue du Gué Pailloux, synchronisés avec ceux existants près du SDIS, pour libérer le passage sur 240m jusqu'à l'entrée de l'ancienne route de La Chapelle-Janson.

Réponse de la Ville de Fougères : dans le paragraphe 3.4 -Analyse des observations, la Ville de Fougères a répondu à ces 3 observations : « *Il semble que les difficultés liées à l'aménagement de cette variante soient grandement sous-estimées par les contributeurs. Pour des raisons de « giration », il ne saurait être question de faire prendre à des véhicules lourds (ceux des pompiers), lancés à pleine vitesse (pour raison d'intervention), des virages à angle droit.* ».

La Ville évoque ensuite dans sa réponse (voir réponse complète au paragraphe 3.4 du présent rapport) les autres difficultés qu'entraînerait le passage sur une voie à angle droit : lors des interventions, véhicules de secours lancés à grande vitesse sur une voie limitée à 30 km/h, d'où danger pour les riverains, impossibilité de faire déboucher une voie en « tangente » sur le rond-point, ce type d'accès

étant soumis à des normes, cela impliquerait de revoir la longueur de voie à créer ainsi que l'emprise foncière nécessaire à la hausse, absence de maîtrise foncière de la Ville sur les parcelles nécessaires impliquant des acquisitions foncières amiables ou par expropriation, nécessité d'une nouvelle autorisation environnementale, abattage partiel de la haie bocagère existante parallèle à la rocade Est. La création d'une voie à sens unique à usage des pompiers avec retour par un itinéraire empruntant les voies existantes, donc plus long que l'aller va à l'encontre des impératifs de disponibilité rapide des services de secours après chaque intervention.

La création de la voie nouvelle d'une longueur totale de 820m utilisera les 150m de voie déjà existante qui conduit aux logements de Fougères Habitat, 23, bd de Groslay (note de la commissaire-enquêtrice : et à la maison individuelle de M. Froc).

La création d'une voie cyclable marque la volonté de la Ville de Fougères de mutualiser les usages et d'optimiser les espaces.

La création de la voie nouvelle permettrait également aux gens du voyage installés sur l'aire d'accueil près du rond-point des Nolières de rejoindre à pied le bd de Groslay, cela romprait l'isolement de cet équipement.

(note de la commissaire-enquêtrice : lors de mes 2 visites sur site, j'ai constaté qu'actuellement les mamans viennent à pied avec les poussettes en longeant la rocade Est par un chemin non aménagé pour rejoindre la route de La Chapelle-Janson qu'elles doivent emprunter sur toute sa longueur pour accéder au Bd de Groslay. En voiture, il leur faut contourner toute une partie de la ville par l'itinéraire actuel des pompiers.).

Enfin, la Ville fait remarquer que réserver la voie « variante » au seul sens sortant et réservé à l'usage des pompiers et gendarmes ne répond pas à l'objectif de la Ville d'optimiser les flux de circulation v/pl générés par l'ouverture de la rocade en 2018.

*Réponse de la commissaire-enquêtrice aux observations ME1, R6 et R5 (Collectif Vélo du Pays de Fougères et association La Passiflore) : Lorsque j'ai reçu le Collectif du Pays de Fougères et l'association La Passiflore, au cours de notre long échange, avec plans et extraits du dossier à l'appui, j'ai soulevé pratiquement les mêmes points que ceux évoqués plus tard par la Ville dans son mémoire en réponse aux observations, à savoir : **utiliser l'ancienne route de La Chapelle-Janson implique, compte tenu de son étroitesse à l'extrémité sud bordée maisons individuelles de chaque côté, de ne prévoir qu'un sens unique de circulation** comme le propose d'ailleurs les déposants, ce qui n'apporte qu'une réponse partielle aux besoins des services de secours de raccourcir leur temps de trajet (cf chiffres des interventions du CIS de Fougères que j'ai demandés de me fournir : **2604 sorties sur l'année 2021 et un total de sorties d'engins de 3577 (soit plus de 7 interventions par jour** et certaines sorties avec plusieurs engins), non réponse à l'objectif de fluidification de la circulation en provenance de la rocade Est et au-delà de la Mayenne (cf comptages Bd de Groslay Sud, moyenne journalière 10112 véhicules/jour dont 97,57% de véhicules légers, Bd de Groslay Nord, moyenne journalière 9916 véhicules/jour*

J'ai également évoqué dans mon analyse du projet de variante les difficultés quasi-certaine d'acquérir les parcelles nécessaires car elle sont classées UEb constructibles au PLU, mais surtout impossibilité d'agrandir le tournant au bout de la route de La Chapelle-Janson pour accéder au tronçon à créer parallèlement à la rocade Est car la limite communale avec Beaucé passe juste à la fin de la route, emprise insuffisante pour la création du tronçon même en imaginant un accord de cession des terrains par les propriétaires du n°108 dont la maison fait face à cet espace, les dangers et perturbations pour les usagers des équipements sportifs et du camping, etc...(analyse complète au paragraphe 3.4).

→ Gestion des déplacements et maîtrise des nuisances (avis MRAe pages 8 et 9)

Concernant les déplacements, l'Ae constate que, « de par sa nature, le projet de liaison routière entre le boulevard de Groslay et la rocade Est aura une influence forte sur les déplacements de véhicules motorisés mais aussi des cycles et des piétons. »

L'Ae rappelle qu'une voie réservée aux modes actifs, de 3 m de large, est prévue au nord de la future

route et conclut que « *Le tracé du cheminement des modes actifs semble pertinent et sécurisé car séparé de l'avoie routière. Il permet de rejoindre divers autres cheminements cycles et piétons sur la route de la Chapelle-Janson et le boulevard de Groslay ainsi que de longer la voie verte le long de la rocade.* ».

Sur ce point, l'Ae juge « *qu'il aurait cependant été pertinent d'approfondir l'analyse des déplacements en modes actifs par une estimation des temps de trajets vers les lieux de vie de la commune.* ».

L'Ae poursuit en rappelant que « *Le projet routier devrait permettre aux pompiers et à la gendarmerie d'intervenir plus rapidement en leur facilitant l'accès à la rocade est. La future voie sera également empruntée par d'autres usagers de la route. Le futur trafic de la route est estimé à 2 500 véhicules par jour à la mise en service et pourrait atteindre 3 300 véhicules par jour d'ici 2024.* ».

L'Ae conclut que « *Ce niveau de trafic est compatible avec les caractéristiques de la route.* ».

L'Ae relève que divers accès pour les riverains au sud-ouest de l'ouvrage sont prévus (maison d'habitation et logements collectifs, casse automobile), que la vitesse sera limitée à 30 km/h sur la partie Ouest du tracé afin de diminuer les risques et de favoriser les franchissements ou les usages alternatifs à la voiture, avec limitation à 50 km/h sur le reste du projet.

Concernant les nuisances engendrées par le projet (dégradation de la qualité de l'air, nuisances sonores et qualité paysagère), l'Ae évoque les nuisances sonores que généreront les travaux puis le trafic après mise en service, les nuisances visuelles (transformation voire fermeture du paysage) mais aussi dégradation de la qualité de l'air du fait de l'augmentation locale du trafic routier.

L'Ae constate que, malgré le caractère principalement industriel de la zone de la Guénaudière, le site présente une certaine sensibilité en matière de nuisances, du fait de la présence de quelques habitations à l'ouest, de terrains de sport au nord et d'une aire d'accueil des gens du voyage à l'est.

L'Ae considère que, bien que fournissant les estimations des émissions de gaz à effet de serre liées au trafic routier, le dossier « *n'est pas conclusif sur la compatibilité de la pollution de l'air induite avec les usages aux abords de l'aménagement (sport et habitat notamment), ce qui nécessite d'être précisé.* ».

Réponse de la Ville de Fougères, maître d'ouvrage concernant la pollution de l'air (mémoire en réponse à l'avis de l'Ae, pages 5 et 6) :

Dans sa réponse sur ce point, la Ville de Fougères reproduit le tableau récapitulant les seuils réglementaires et valeurs guides en vigueur pour les différents polluants (dioxyde d'azote, particules PM10, particules PM2.5, dioxyde de soufre, benzène, ozone) avec les normes en matière de : seuil d'information et de recommandations, seuil d'alerte, valeur limite, objectif de qualité, valeur guide OMS, $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (microgramme par mètre cube, $1 \mu\text{g} = 0.000\ 001\text{g}$) puis explique que l'impact du trafic routier sur la qualité de l'air présente des effets potentiels pour l'ensemble de la population et plus encore pour les personnes les plus sensibles (enfants, asthmatiques...) à court terme et à plus long terme. La Ville précise que pour ce projet, « *La zone d'exposition maximale se situe dans une bande large d'une vingtaine de mètres de chaque côté de l'axe. Il est aussi reconnu que l'impact est accentué dans les zones où le bâti se resserre (effet canyon).* ».

« *Sur le territoire de la ville la qualité de l'air est qualifiée de bonne par le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) avec une observation du respect des normes en vigueur. (...). Pour les particules fines, Fougères présente des concentrations moyennes annuelles comprises entre 8 et $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$, avec un niveau toutefois deux fois plus faible que la valeur limite réglementaire française. (...).* ».

La Ville rappelle, qu'à la mise en service, seuls 2325 véhicules légers et 175 poids lourds devraient emprunter ce nouvel axe, que « *la zone d'étude bénéficie d'un climat généralement propice à la dispersion des polluants. L'agglomération fougèraise, située en plaine, bénéficie la majeure partie du temps d'un climat océanique venteux ou pluvieux favorable à la dispersion de la pollution par brassage et lessivage de l'atmosphère. Aussi, aucun impact n'est relevé sur les secteurs à proximité du projet au regard des seuils réglementaires en vigueur.* ».

A l'appui de sa réponse, la Ville de Fougères fournit le graphique de la répartition par secteurs des principaux polluants sur l'agglomération produit par Airbreizh.

Concernant le bruit généré par le projet :

Pendant le chantier : l'Ae rappelle les mesures prévues par le maître d'ouvrage dans le dossier d'enquête : diverses précautions seront prises consistant à adapter les horaires de chantiers, à définir un itinéraire d'accès des camions obligatoire et à interdire la réalisation d'installations de chantier à proximité des zones habitées.

L'Ae constate que « *Les études réalisées montrent que les émergences sonores devraient être conformes à la réglementation mais qu'en l'absence de prise de mesures anti-bruit, la création de la voie de liaison devrait engendrer une augmentation des niveaux sonores de l'ordre de 10 dB(A)5, ce qui entraînerait une détérioration forte de l'environnement sonore au droit des logements. Les nuisances pourront ponctuellement être majorées lors des interventions des pompiers et de la gendarmerie (sirènes...).* ».

L'Ae constate qu'il est prévu « *la réalisation de 3 merlons anti-bruit au droit de la maison d'habitation, des logements collectifs et de l'aire d'accueil des gens du voyage, sans toutefois prévoir de mesures de suivi de leur caractère suffisant et de leur efficacité.* ».

En conséquence, *L'Ae recommande de prévoir un suivi de la perception des riverains (habitations, camping et aire d'accueil des gens du voyage, zones d'activités), avant et après aménagement, quant à l'évolution de leur cadre de vie ou de travail, afin de s'assurer de l'absence de nuisances notables, et prévoir le cas échéant, des mesures correctives adaptées au contexte.* ».

Réponse de la Ville de Fougères, maître d'ouvrage concernant les mesures de suivi du bruit (mémoire en réponse à l'avis de l'Ae, page 7) :

« *Un audit des riverains sera effectué en amont du projet, afin de recueillir le ressenti de ces derniers concernant leur cadre de vie. Cet audit sera de nouveau réalisé à n+1 et n+3 ans après la mise en service. Dans le cas de ressentis négatifs, étayés le cas échéant par des mesures des niveaux réglementaires, des mesures correctives seront apportées.* ».

Observations favorables au projet avec demande d'aménagements complémentaires :

Observation R1 et lettre L1, Messieurs Ruault, Président de l'ADEL -Association pour la Défense et l'Ecoute des Locataires-17 rue de Mortain à Fougères, Saffray, Dedilleux, P. Couanon et S. Couanon, membres de l'association et résidents du 23 Bd de Groslay ;

Les locataires du 23 bd de Groslay ont rencontré la commissaire-enquêtrice pour demander des mesures supplémentaires contre le bruit (revêtement anti-bruit au droit des immeubles), prolongation du merlon de 3m vers l'ouest et le sud, petit rond-point avec priorité pour améliorer la sécurité des résidents lors des entrées et sorties sur la nouvelle voie. L'association a confirmé ces demandes dans une lettre déposée ensuite (L1) et demande « *que le maximum de protections soient mises en oeuvre contre le bruit et pour assurer leur sécurité dans la mise en place de la pénétrante.* ». L'ADEL précise qu'elle « *demandera le concours de Fougères Habitat pour aller dans le même sens sur la partie de terrain lui appartenant.* ».

A l'initiative de la commissaire-enquêtrice, une réunion sur place s'est tenue le 11 juillet 2022 en présence de l'association et de locataires d'une part, de 2 élus de Fougères (Mme Lefevre, et M. Besson), des responsables de la DSTE Ville de Fougères en charge du dossier, de M. Lechiffre, responsable du service entretien/maintenance de Fougères Habitat, et de la commissaire-enquêtrice.

NB : Le compte-rendu de cette réunion du 11 juillet 2022, établi et diffusé par les services municipaux, est joint au mémoire en réponse de la Ville de Fougères dont il constitue l'annexe 1. Ce mémoire est annexé au présent rapport.

Réponse de la Ville de Fougères (mémoire en réponse aux observations du public pages 8 et 9) : « *Le sujet des nuisances sonores est un des enjeux relevés par l'étude (p.107) et a fait l'objet d'études. Le volume sonore estimé est inférieur au seuil réglementaire de 60 dB(A), cependant un ensemble de mesures ont été prises : réduction de la vitesse de circulation à 30 km/h sur ce tronçon (p.166), création d'un merlon planté de 3 m de haut sur 70 ml permettant un gain acoustique de 6 dB(A) au RDC, 2 dB(A) aux étages, sauf au droit des premiers logements à l'Ouest, qui ne seront pas protégés par l'écran. L'écran ne peut se prolonger plus à l'Ouest du fait de la voie d'accès à la résidence (p.168).* ».

La Ville rappelle la réunion qui s'est tenue sur site et expose qu'une étude acoustique a été réalisée en janvier 2020 « *Cette étude a permis de vérifier que, compte tenu des aménagements prévus, les niveaux sonores resteraient inférieurs au plafond réglementaire de 60 dB(A), défini par l'Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.*

Ces aménagements peuvent être amendés. La protection contre le bruit peut être renforcée, moyennant une validation par le bureau d'études. ».

La Ville évoque ensuite les comptages de trafic routier effectués sur les axes de circulation du secteur du 18 au 24 juin 2018, qui « *font apparaître un écart très important entre la circulation en période diurne par rapport à la circulation de nuit (voir pièces jointes). Les locataires qui résident au plus près de la voie ne devraient donc pas voir leurs nuits perturbées outre mesure.*

Ce contraste sonore est également illustré par le comptage d'un radar pédagogique situé 22 boulevard de Groslay, pour la journée du mardi 26 juillet 2022. ».

NB : Ces documents sont annexés au mémoire en réponse de la Ville de Fougères aux observations du public qui sont joints au présent rapport d'enquête.

Le résumé de l'ensemble des observations du public figure dans le procès-verbal de synthèse des observations établi par la commissaire-enquêtrice et remis à la Ville de Fougères, maître d'ouvrage. La Ville a répondu à ce procès-verbal dans le Mémoire en réponse aux observations du public.

Ces pièces sont annexées au présent rapport d'enquête.

Les observations du public, les réponses de la Ville de Fougères à ces observations et les réponses de la commissaire-enquêtrice à ces observations figurent dans le présent rapport au paragraphe 3.4 - **Analyse des observations - Réponses de la Commune de Fougères aux observations et aux questions de la commissaire-enquêtrice, position de la commissaire-enquêtrice-**, infra.

Perception visuelle du projet (avis de la MRAe page 9) : L'Ae constate le caractère naturel du secteur dans sa partie nord, en contraste avec le caractère industriel de la partie sud mais pense que « *la réalisation de l'ouvrage routier risque au contraire, de contribuer à la fermeture d'une partie du paysage, notamment au droit de l'aire d'accueil des gens du voyage.* ».

L'Ae reconnaît les mesures prévues pour réaliser des écrans végétaux (plantations de haies et d'un petit boisement) mais souligne que des photomontages permettraient d'évaluer leur perception depuis le nord de l'infrastructure et considère que les plantations devraient atténuer la perception de l'ouvrage mais que la fermeture du paysage devrait rester notable.

« L'Ae recommande de réaliser des photomontages permettant d'apprécier l'effet de l'infrastructure et de sa végétalisation depuis les terrains situés au nord du projet. ».

Réponse de la Ville de Fougères, maître d'ouvrage (mémoire en réponse à l'avis de l'Ae, pages 7 à 9) : La Ville 2 photomontages avant/après, l'un depuis le giratoire branche Nord, l'autre montre la vue depuis le terrain de football.

Le photomontage depuis le giratoire de la branche nord, montre la haie double qui fera écran devant l'aire d'accueil des gens du voyage située à l'entrée de la nouvelle voie -avec des arbres de haute tige près de la clôture et une haie plus basse en bordure de voie pour faire un écran visuel et sonore. Sur le photomontage près du terrain de football, on voit l'espace vert qui borde l'extérieur du terrain puis au-delà de la clôture qui sépare cet espace de la nouvelle voie, l'espace engazonné au premier plan, puis l'allée cyclable, un nouvel espace engazonné planté d'arbres de haute tige.

Maintien de la fonctionnalité écologique des milieux et des habitats d'espèces : (avis MRAe pages 10 à 12)

La MRAe constate que « *le secteur du projet n'est pas situé dans un corridor identifié au niveau régional mais présente toutefois un intérêt au niveau local, notamment aux abords du ruisseau de La Lande du Bas et de sa ripisylve ; le milieu et le paysage sont assez fragmentés, car il y existe de nombreux axes routiers et des zones urbanisées.*

Les inventaires faunistiques réalisés ont relevé la présence de 13 espèces protégées d'oiseaux nichant dans l'aire d'étude (notamment le verdier d'Europe qui présente un statut de vulnérabilité dans la liste rouge des oiseaux nicheurs de France métropolitaine). Une espèce de reptile, une espèce d'amphibien et deux espèces de mammifères protégés sont également présents sur le site. Bien que celui-ci semble a priori favorable pour les chauves-souris, les prospections n'ont pas identifié de gîtes pour ces espèces. Cinq espèces de chauves-souris fréquentent toutefois le site en tant que zone de transit et de chasse.

Afin de limiter les impacts sur ces espèces, la période de travaux sera adaptée. Les travaux seront proscrits pendant la période la plus sensible entre mi-mars et mi-juillet. Des précautions spécifiques seront également prises, afin d'empêcher l'intrusion des amphibiens et des reptiles sur le chantier. Le chantier sera accompagné d'un écologue afin de s'assurer la prise en compte des enjeux écologiques.

Divers habitats d'espèces seront cependant partiellement supprimés par le projet, notamment 269 mètres linéaires (ml) de haies, 79 ml de talus et un petit boisement de 660 m². Le projet prévoit en contrepartie la création de 727 ml de haies hautes et de 120 ml de haies basses sur le site, ainsi que d'un boisement de 838 m², en continuité du boisement de la ripisylve existante.

Une mare de 100 m² sera également créée, ce qui devrait favoriser le cycle de vie des amphibiens. .

Des mesures sont également prévues afin de limiter les risques de pollution lumineuses, à laquelle sont notamment sensibles les populations de chiroptères. Ainsi les éclairages publics prévus seront de couleur orangée, moins perturbante pour ces espèces, les sources lumineuses seront équipées de capot déflecteur et l'angle de projection de la lumière sera limité à 70°.

Les mesures prises et la faible part relative des habitats détruits devraient permettre d'en maîtriser les impacts et de maintenir le cycle biologique des espèces. Le nouvel environnement sonore induit par la circulation routière sera toutefois source de dérangements. ».

La MRAe constate également que « *La réalisation du projet également induit la **destruction d'environ 2 000 m² de zone humide, milieu spécifique à préserver.*** » indique que des mesures sont prévues – au sein de la même masse d'eau- pour compenser cette destruction : un site de 3 760 m² le long du ruisseau du Groslay, situé à environ 500 mètres au nord-ouest du projet fera l'objet d'une restauration de ses fonctionnalités de zone humide, un tronçon de 15 mètres du ruisseau de Groslay, actuellement busé à proximité de cette zone humide sera remis à l'air libre.

Enfin, la zone humide directement affectée par le projet sera également agrandie sur 1 700 m² et réensemencée avec un mélange pour prairie humide pour recréer un milieu similaire à celui impacté. La mare de 100 m² qui sera créée pour les amphibiens sera réalisée au sein de cette zone humide dont la superficie globale atteindra 5460m² pour 2000 m² détruits.

Concernant le maintien de la fonctionnalité écologique des milieux et des habitats d'espèces, la MRAe conclut que « ***Les mesures de compensation des zones humides devraient permettre d'avoir une fonctionnalité au moins équivalente (notamment hydraulique et biologique) à la zone humide impactée.*** » et note qu'un **suivi écologique des ces zones humides est prévu sur 30 ans** et que maître d'ouvrage porteur s'engage explicitement, en cas d'échec des actions écologiques de restauration de zone humide, à ajuster la mesure de compensation si nécessaire.

Concernant la qualité des milieux aquatiques : la MRAe rappelle que le projet est situé dans un vallon en tête de bassin versant d'où des enjeux forts en termes de préservation de la qualité des eaux.

Le ruisseau de La Lande du Bas s'écoule vers l'ouest en direction du ruisseau du Groslay, qui rejoint ensuite le Couesnon. Ce cours d'eau fait partie de la masse d'eau du Couesnon, d'état écologique moyen, pour laquelle le SDAGE a fixé un objectif d'atteinte du bon état à l'horizon 2021. De plus, le Couesnon dans sa partie amont et ses affluents (dont le ruisseau de Groslay) sont classés en première catégorie piscicole⁷, ce qui renforce la sensibilité de la qualité des eaux sur le secteur.

La MRAe estime que les atteintes potentielles à la qualité des eaux concernent en particulier la présence éventuelle de polluants dans les eaux pluviales rejetées par la route et les pollutions accidentelles en phase chantier, avec augmentation du ruissellement compte tenu de la surface imperméabilisée par le projet (2,06 ha).

La MRAe liste les aménagements prévus : collecte des eaux pluviales par les fossés créés le long de la voirie pour rejoindre un bassin tampon d'un volume de 320m³, dimensionné pour un débit de fuite de 3 l/s/ha (valeur par défaut prévue par le SDAGE en absence d'un calcul spécifique), pour un évènement pluvieux d'occurrence décennale. Le ruisseau de La Lande du Bas servira d'exutoire aux eaux pluviales du futur bassin tampon. Celui-ci sera équipé en sortie d'une zone de décantation, d'une grille de récupération des flottants, d'une cloison siphonide et d'une vanne d'obturation. En cas de pollution accidentelle, la vanne d'obturation en sortie du bassin tampon sera fermée afin de contenir cette pollution et d'éviter tout départ de pollution vers le milieu récepteur. Les ouvrages de rétention seront soumis à 2 visites par an et les hydrocarbures contenus au niveau de la cloison siphonide seront récupérés et traités 2 à 3 fois par an.

La MRAe conclut que « *Les mesures prévues apparaissent adaptées et proportionnées pour prévenir les dégradations du milieu aquatique récepteur en situation normale de fonctionnement.* » mais souhaite que « *le caractère suffisant des dispositifs de gestion des eaux pluviales en cas d'évènement exceptionnel (accidents poids-lourds notamment...)* soit **justifié de manière plus détaillée** ; la MRAe juge nécessaire de « **prévoir un suivi de la qualité des eaux du ruisseau de La Lande du Bas, dans la zone du rejet des eaux pluviales, en complément des suivis déjà prévus pour la zone humide.** ».

Concernant la phase chantier : la MRAe considère que les mesures de prévention des pollutions prévues sont « *adaptées et proportionnées* » : mise en place du bassin de rétention dès le début des travaux pour intercepter les matières en suspension et les éventuels flux de pollutions accidentelles, dispositif d'assainissement provisoire qui sera installé à l'aval des terrassements, avec un filtre à paille ou géotextile en sortie des fossés, installation d'une aire aménagée pour l'entretien des véhicules de chantier à localiser le plus loin possible du ruisseau, prévoir des aires de stockage et de manipulation des hydrocarbures et autres produits toxiques sur des surfaces imperméabilisées et accompagnées de dispositif de rétention et de collecte.

Réponse de la Ville de Fougères, maître d'ouvrage concernant la protection des milieux aquatiques en cas d'évènement exceptionnel et le suivi de la qualité des eaux du ruisseau de La Lande du Bas (mémoire en réponse à l'avis de l'Ae, page 10) : « ***L'ouvrage de stockage a été dimensionné afin de permettre la rétention de matières polluantes même dans le cas d'accident de poids lourd. De plus, le confinement des pollutions d'obstruction est prévu au moyen d'une cloison siphonide placée en sortie de bassin, qui permet de retenir les hydrocarbures déposés sur les zones imperméables du projet. La vanne d'obturation permet de contenir une éventuelle pollution accidentelle en provenance des surfaces imperméables au sein du projet même dans le cas d'accident de poids lourd. Enfin, le système de noues permettra la décantation et le dépôt d'une partie des matières polluantes en amont du bassin.*** ».

« *Le suivi de la qualité des eaux du ruisseau de La Lande du Bas, dans la zone du rejet des eaux pluviales est ajouté aux prescriptions de suivi du projet au moment d'une des 2 visites par an de l'ouvrage, avant l'hiver ou à la fin du printemps. Il sera réalisé au moyen de prélèvements d'eau avec analyse des principaux paramètres physico-chimiques.*

Un état initial avant travaux sera réalisé afin de permettre une comparaison. ».

NB : l'avis de la MRAe et le mémoire en réponse de la Ville de Fougères à cet avis figuraient au dossier d'enquête.

II- ORGANISATION et FORMALITES DE L'ENQUETE

L'*enquête publique préalable à la délivrance d'une autorisation environnementale relative au projet de liaison routière entre la rocade Est et le boulevard de Groslay à Fougères* " a été prescrite par un **arrêté de Monsieur le Préfet d'Ille-et-Vilaine du 18 mai 2022.**

2.1- Désignation du commissaire-enquêteur

A la demande de la Préfecture d'Ille-et-Vilaine, reçue au Tribunal Administratif de Rennes le 25 avril 2022, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Rennes a désigné madame **Christianne PRIOUL** commissaire-enquêteur, chargée de conduire l'enquête relative à la "*demande d'autorisation environnementale présentée par la commune de Fougères pour la création d'une liaison routière entre la rocade Est et le boulevard de Groslay*", le 28 avril 2022 par décision n° E22000056/35.

Cette désignation est rappelée au préambule et à l'article 3 de l'arrêté préfectoral du 18 mai 2022 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique.

2.2- Mesures préparatoires de l'enquête publique et chronologie des visites et réunions

Mercredi 27 avril 2022 : proposition d'enquête publique n° 22000056 par le Tribunal Administratif de Rennes avec lettre de saisine jointe ;

Jeudi 28 avril 2022 et mercredi 4 mai 2022 : envoi dématérialisé de la décision de désignation de la commissaire-enquêtrice par le Tribunal Administratif de Rennes du 28 avril 2022 et réception de la décision de désignation par courrier ;

Lundi 2 mai 2022 : Prise de contact des Services préfectoraux, proposition des dates d'enquête (8 juin 2022 au 7 juillet 2022) et d'un calendrier des permanences ; échange téléphonique préfecture - commissaire-enquêtrice pour ajustement du calendrier des permanences , retrait du dossier à prévoir dès son dépôt en préfecture par le maître d'ouvrage ;

Mardi 10 mai 2022 : appel des services préfectoraux, information de la commissaire-enquêtrice de l'absence de la personne en charge de l'organisation de l'enquête et reprise par un collègue, **demande de report de l'enquête publique, accord de la Ville de Fougères et de la commissaire-enquêtrice** sur nouvelles dates d'enquête et de permanences : du 22 juin 2022 au 25 juillet 2022 ;

Mardi 10 mai 2022 : appel commissaire-enquêtrice à la Mairie de Fougères, responsable absent congé ;

Mercredi 11 mai 2022, jeudi 12 mai 2022 : échanges de messages électroniques Préfecture – commissaire-enquêtrice pour validation du calendrier enquête et permanences ;

Mercredi 11 mai 2022 : échanges téléphonique et par messages électroniques avec la Direction des services techniques et de l'environnement (juriste) prise de contact, attente dossier complet à retirer en préfecture ;

Lundi 16 mai 2022 : message de la Direction des services techniques et de l'environnement (juriste) à la commissaire-enquêtrice : demande de proposition de dates pour organisation de la réunion de présentation ;

Mardi 17 Mai 2022 : message de la DSTE de la Mairie de Fougères : proposition réunion de présentation de projet le jeudi 9 juin 2022 ;

Mercredi 18 mai 2022 : Arrêté préfectoral prescrivant l'ouverture de l'enquête publique devant se dérouler du 22 juin 2022 au 25 juillet 2022 ;

Jeudi 19 mai 2022 : message électronique de la Préfecture à la commissaire-enquêtrice et à la DSTE - Ville de Fougères : pour information, envoi des demandes de publicité légales aux journaux ;

Jeudi 19 mai 2022 : envoi des documents pour affichage de l'avis d'ouverture d'enquête publique à la Ville de Fougères et à Fougères Agglo (EPCI auquel appartient Fougères), copie pour information à la commissaire-enquêtrice ;

Lundi 23 mai 2022 : retrait du dossier en préfecture et remise des directives à la commissaire-enquêtrice, cotation du registre d'enquête et visas des pièces du dossier d'enquête ;

Jeudi 2 juin 2022 : première parution de l'avis d'enquête dans Ouest-France et La Chronique Républicaine (organisée par les services préfectoraux) ;

Jeudi 2 juin 2022 : message électronique de la commissaire-enquêtrice au Tribunal Administratif de Rennes : information du report de l'enquête publique à la demande de la Préfecture (transfert du mail de la Préfecture) et nouvelles dates ;

Jeudi 2 juin 2022 : message électronique de la commissaire-enquêtrice à la DSTE de Fougères : rappel des justificatifs de publicité à insérer au dossier d'enquête pour visas (parutions journaux, photographies des affichages en mairie et sur les lieux), modalités d'enregistrement des observations par courrier au registre d'enquête , demande d'insertion de l'avis d'enquête sur le site internet de la Mairie (non prévu à l'arrêté préfectoral mais souhaitable pour faciliter l'information du public) ;

Vendredi 3 juin 2022 : message électronique de la DSTE de Fougères à la commissaire-enquêtrice avec en pièces jointes les photographies justificatives datées des **affichages en mairie et sur site réalisés entre le 31 mai 2022 et le 2 juin 2022, de la mise en ligne du dossier d'enquête publique** ainsi que de l'insertion informant de l'ouverture de l'enquête publique dans le bandeau de une défilant du **site internet de la Ville de Fougères réalisés le 3 juin 2022** ;

Jeudi 9 juin 2022 : réunion de présentation du projet à la DSTE de Fougères avec les personnes en charge du dossier, en présence du bureau d'études : échanges sur le projet, réponses aux questions de la commissaire-enquêtrice, demande d'agrandissement de plusieurs pages peu lisibles des documents du dossier d'enquête pour insertion au dossier d'enquête ;

Jeudi 9 juin 2022 : à l'issue de la réunion de présentation, visite des lieux par la commissaire-enquêtrice ;

Mercredi 22 juin 2022 : ouverture de l'enquête publique, dossier consultable à la Direction de la Citoyenneté et de la Prévention (DCP) de la Ville de Fougères, siège de l'enquête publique, lieu de mise à disposition du dossier pour consultation par le public et lieu des permanences de la commissaire-enquêtrice ;

Mercredi 22 juin 2022 : 2^{ème} parution de l'avis d'enquête dans le quotidien Ouest-France ;

Mercredi 22 juin 2022 : à l'issue de la permanence, visite des lieux complémentaire de la commissaire-enquêtrice sous la conduite de la responsable du service Travaux de la DSTE de la Mairie : visite du terrain des gens du voyage, échange avec une résidente, visite de la future zone humide compensatoire près des jardins familiaux ;

Jeudi 23 juin 2022 : 2^{ème} parution de l'avis d'enquête dans La Chronique Républicaine ;

Lundi 11 juillet 2022 : réunion sur place à la demande et en présence de la commissaire-enquêtrice, avec des locataires du 23 boulevard de Groslay (M. et Mme Saffray, MM. Couason et Davenel) et l'association ADEL qui les représente (M. Ruault, Président), les représentants de la Ville en charge

du dossier (M. Auvray, Directeur des Services Techniques et de l'Environnement, Mme Chehabeddine, Responsable des projets des espaces publics et du cadre de vie et M. Faramin, Juriste), et 2 élus (Mme Lefeuvre, Adjointe déléguée à la transition écologique et énergétique et aux travaux, M. Besson, Adjoint délégué à l'urbanisme, au logement et à l'aménagement durable et Président de Fougères Habitat), M. Lechiffre, Responsable du service entretien/maintenance de Fougères Habitat, bailleur ;

Jeudi 28 juillet 2022 : déplacement à la Gare routière de Fougères (récupération plan du réseau bus de l'agglomération et des horaires des différentes lignes, **visite complémentaire** de la commissaire-enquêtrice : camping municipal, abords des terrains de sports, route de La Chapelle-Janson, abords des habitations en fond de route (n°106 et 108) entretien informel avec une riveraine (n°108) ;

2.3- Publicité de l'enquête - Information du public

Conformément à la réglementation relative aux enquêtes publiques relevant du Code de l'Environnement et à **l'article 4 de l'arrêté préfectoral** du préfet d'Ille-et-Vilaine du 18 mai 2022 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique, les modalités de publicité suivantes relatives à l'enquête proprement dite ont été exécutées par la Préfecture d'Ille-et-Vilaine, la Mairie de Fougères, maître d'ouvrage du projet et Fougères Agglo (EPCI Fougères agglomération dont la Ville de Fougères est membre) :

➤ **Affichage**

→ **Mairie de Fougères** (maître d'ouvrage du projet) :

- ✓ **Affichage de l'avis d'ouverture d'enquête publique à la mairie de Fougères** (photographies datées insérées au dossier d'enquête et visées par la commissaire-enquêtrice, adressées par message électronique à la commissaire-enquêtrice dès la mise en place des affiches) :
- à la porte de l'Hôtel de Ville de Fougères, 2, rue Porte St Léonard, à partir du mardi 31 mai 2022 jusqu'au lundi 25 juillet 2022 inclus,
- sur la porte d'accès à la Direction de la Citoyenneté et de la Population, 2, rue de Pommereul -**siège de l'enquête publique et lieu des permanences-**, du vendredi 3 juin 2022 au lundi 25 juillet 2022 inclus,
- sur la porte d'accès à la Direction des Services Techniques et de l'Environnement (DSTE), 47, avenue Georges Pompidou, à partir du mardi 31 mai 2022 jusqu'au lundi 25 juillet 2022 inclus ;
- sur la porte extérieure de la Direction de l'Urbanisme, 3, rue Porte St Léonard.

→ **Au siège de l'établissement public de coopération intercommunale Fougères Agglo** (EPCI Fougères Agglomération dont la Commune de Fougères est membre),

Après vérification par la commissaire-enquêtrice, il est apparu que l'affichage n'a pas été fait aux dates prévues par l'arrêté préfectoral. Les services de Fougères Agglo ont indiqué ne pas avoir reçu le message électronique des services préfectoraux.

Le 19 juillet 2022, après vérification auprès de la Préfecture d'Ille-et-Vilaine par la Ville de Fougères, il a été confirmé que l'envoi du message électronique et des fichiers joints a bien été effectué par les services préfectoraux le 19 mai 2022. Fougères Agglo a effectué les recherches correspondantes et a retrouvé le mail dans ses messages SPAM.

Le 20 juillet 2022, la commissaire-enquêtrice ayant demandé que l'affichage -même tardif- soit effectué immédiatement et que le certificat d'affichage qui serait établi indique les dates réelles de l'affichage au siège de Fougères Agglo (Parc d'activités de l'Aumallerie, 1, rue Louis Lumière, 35133 - La Selle-en-Luitré). Le lien informatique n'étant plus accessible, les services de la Ville de Fougères ont transféré

les documents nécessaires à l'EPCI qui a immédiatement procédé à l'affichage et en a envoyé la photographie à la commissaire-enquêtrice.

→ **Affichage de l'avis d'enquête publique sur les lieux du projet**

- ✓ photographies des affichages de l'avis d'enquête publique sur affiches jaunes réglementaires, datées sur clichés du 02 juin 2022, mis en place par la Ville de Fougères, aux abords des lieux concernés par le projet- **2 panneaux**- positionnés : l'un au carrefour du Bd de Groslay, près du bâtiment du SDIS, et l'autre à l'autre extrémité du site, près du terrain des gens du voyage au rond-point de la rocade Est ;

→ **Mise en ligne de l'avis d'enquête publique** (article 4-publicité)

- ✓ **insertion légale sur le site internet de la Préfecture d'Ille et Vilaine** : l'avis d'enquête et l'ensemble du dossier ainsi que les observations du public adressée par voie électronique (1 seule observation à la fin de l'enquête publique) est consultable sur le site de la Préfecture à l'adresse mentionnée à l'article 4 de l'arrêté préfectoral : <http://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/ep-loisurleau> qui accède directement à l'ensemble du dossier d'enquête dans l'ordre suivant : observations du publics par courriel, arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique et avis d'enquête, puis les avis requis pendant l'instruction du dossier (CLE du Sage Couesnon, ARS de Bretagne et MRAe) ainsi que le Mémoire en réponse de la Ville de Fougères, maître d'ouvrage, à l'avis de la MRAe, et enfin, l'ensemble des pièces constituant le dossier d'enquête publique (Pièce 1 -1a, 1b, 1c- Dossier de demande d'AE, Etude-impact-Liaison routière Groslay + annexes et calendrier, DLE Eau et Débit, Complément DLE, pièce 2 – arrêté CPC MRAE (examen cas par cas), pièce 3 - avis MRAE - 2021-009448, Pièce 4 - Mémoire en réponse_MRAE (réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la MRAe).

- ✓ **Insertion sur le site internet de la Ville de Fougères** : bien que non prévue à l'arrêté préfectoral, insertion à la demande de la commissaire-enquêtrice, **à partir du 3 juin 2022** (capture d'écran présente au dossier d'enquête) la Ville de Fougères a inséré un encart sur la page d'accueil de son site annonçant l'ouverture de l'enquête publique sur le projet de liaison routière rocade Est - boulevard de Groslay, précisant les dates d'enquête et son objet : obtention de l'autorisation environnementale relative à ce projet.

L'avis d'ouverture d'enquête publique était également publié sur le site internet de la Ville de Fougères à la rubrique « actualités » accessible en tapant le libellé suivant <https://fougeres.fr/lactualite/avis-denquete-publique-projet-de-liaison-routiere-entre-la-rocade-est-et-le-boulevard-de-groslay-a-fougeres/>, et, en cliquant sur les adresses internet citées dans l'avis d'enquête, **le public pouvait accéder directement au site de la Préfecture d'Ille -et- Vilaine et consulter l'ensemble du dossier.**

En cliquant sur l'adresse internet de o.auvray@fougeres.fr figurant à l'article 5 de l'arrêté préfectoral du 18 mai 2022, le public pouvait joindre directement la messagerie de monsieur Olivier Auvray, Directeur des services techniques et de l'environnement de la Ville de Fougères, dont l'adresse et les coordonnées téléphoniques étaient également indiquées dans l'article afin d'obtenir toutes informations sur le projet présenté à l'enquête publique.

Le dossier consultable en ligne comporte les pièces suivantes : titre « Autorisation environnementale - Projet de liaison routière entre la rocade Est et le boulevard de Groslay - Fougères- 22 juin 2022 au 25 juillet 2022 », ouverture de l'enquête publique : arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique, avis d'enquête publique, les avis : avis de la CLE (Commission Locale de l'Eau) SAGE COUESNON, avis de l'ARS Bretagne (Agence Régionale de Santé de Bretagne), avis de la MRAe (Mission Régionale d'Autorité environnementale), dossier d'enquête publique : Pièces 1a à 1c : Dossier de demande d'autorisation environnementale, Etude d'impact + annexes et calendrier, Dossier Loi sur l'Eau, Complément au dossier Loi sur l'Eau, arrêté préfectoral portant décision

d'obligation d'étude d'impact après examen au cas pas cas, avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale - MRAe 2021-009448, Mémoire en réponse à l'avis MRAe.

En cours d'enquête, les observations formulées par le public par voie électronique venaient s'insérer en tête de l'insertion sous le titre « observations formulées par courriel » : une seule observation exprimée.

→ **Publications dans la presse dans 2 journaux paraissant dans le département, 15 jours avant le début de l'enquête et dans les 8 premiers jours de l'enquête** : les publications légales ont été émises à l'initiative des services préfectoraux dans Ouest-France-Edition "Ille et Vilaine -pages "Annonces Légales" des jeudi 2 juin 2022 et mercredi 22 juin 2022 et dans la Chronique Républicaine des jeudi 2 juin 2022 et jeudi 23 juin 2022 ;

→ **Autres moyens d'information non prévus à l'arrêté préfectoral : Bulletin d'informations municipales « Fougères ensemble »** : à la demande de la commissaire-enquêtrice, la Ville de Fougères a fait paraître un encadré informant le public qu'une enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale préalable à la réalisation du projet de liaison routière entre la rocade Est et le boulevard de Groslay à Fougères, était en cours. Un exemplaire du n°153 été 2022 du bulletin d'informations municipales « Fougères ensemble » figure au dossier des pièces administratives. Ce numéro 153 a été distribué début juillet. Il contient une insertion en page 8 annonçant l'enquête publique en cours, la date de fin d'enquête, le lieu et les horaires de mise à disposition du dossier pour consultation, la possibilité d'inscrire les observations sur le registre d'enquête, les autres possibilités ouvertes pour formuler les observations ou propositions avec les modalités, les dates, heures et lieu des 2 dernières permanences les 11/07 et 25/07.

Ce bulletin d'informations municipales est également consultable sur le site internet de la Ville de Fougères (page d'accueil, onglet « Municipalité » puis rubrique « vie municipale », les 3 derniers bulletins apparaissent en encadré et sont consultables en cliquant sur le numéro souhaité).

La commissaire-enquêtrice a constaté la présence des affichages de l'avis d'enquête prescrivant l'ouverture de l'enquête publique à la Direction des services techniques de la mairie de Fougères lors de la réunion préalable et sur les lieux du projet (9 juin 2022) ainsi que sur les portes extérieures de l'Hôtel de Ville (2, rue Porte St Léonard), de la Direction de l'Urbanisme (3, rue Porte St Léonard) et à la Direction de la Citoyenneté et de la Prévention, siège de l'enquête, (2, rue Pommereul), lors de ses 4 permanences en mairie et lors de la remise du procès-verbal de synthèse des observations (28 juillet 2022).

Lors de ses 3 visites sur le terrain les 9 juin 2022, 22 juin 2022 et 28 juillet 2022, la commissaire-enquêtrice a constaté la présence des affichages réglementaires aux abords du projet.

Certificats d'affichage : conformément aux dispositions de l'article 4 de l'arrêté préfectoral du 18 mai 2022, les certificats originaux ont été adressés en préfecture d'Ille-et-Vilaine, autorité organisatrice de l'enquête publique, et par envoi électronique à la commissaire-enquêtrice :

→ Certificat d'affichage **Commune de Fougères** : en date du 26 juillet 2022, mentionnant les divers lieux d'affichage dont les affichages à l'extérieur de l'Hôtel de Ville et aux portes d'entrée de divers services municipaux, en particulier à la Direction de la Citoyenneté et de la Prévention, 2, rue Pommereul, siège de l'enquête publique et lieu des permanences, ainsi que sur les lieux du projet aux 2 extrémités de l'emprise, sous la signature de M. Louis Feuvrier, maire de Fougères, atteste que l'avis d'enquête a été affiché du 3 juin 2022 au 25 juillet 2022 inclus. En fait l'ensemble des affichages étaient toujours en place lors de ma visite en mairie suivie d'une visite des lieux du projet, le 28 juillet 2022.

→ Certificat d'affichage **EPCI Fougères Agglo** : en date du 26 juillet 2022, sous la signature de M. Patrick Manceau, Président, attestant de l'affichage de l'avis d'ouverture d'enquête publique sur le panneau d'affichage extérieur du siège de Fougères Agglo, Parc de l'Aumallerie, 1, rue Louis Lumière, 35133 – La Selle-en-Luitré, du 20 juillet 2022 au 25 juillet 2022 inclus.

III - DEROULEMENT DE L'ENQUETE

3.1 - Consultation par le public et recueil des observations

Conformément aux dispositions prévues à l'article 5 de l'arrêté préfectoral du 18 mai 2022 prescrivant l'enquête, le dossier d'enquête -comportant notamment l'avis de la MRAe et le registre d'enquête- a été mis à disposition du public à l'accueil de la Direction de la Citoyenneté et de la Prévention (DCP) de la Ville de Fougères, 2, rue Pommereul, **siège de l'enquête**, durant toute la durée de l'enquête, soit pendant **34 jours** consécutifs, du **mercredi 22 décembre 2022** à 8 heures 30 **au lundi 25 juillet 2022** à 17 heures 30 inclus, aux horaires habituels d'ouverture de la DCP, rappelés à l'arrêté susvisé, soit : les lundi, mercredi, jeudi et vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h30, et le mardi de 13h30 à 17h30, fermé le samedi.

Le public pouvait également consulter et télécharger l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique, l'avis d'enquête et l'ensemble du dossier **sur le site internet de la préfecture d'Ille -et- Vilaine "<http://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/ep-loisurleau>"**.

Le dossier était également consultable sur un poste informatique mis à disposition du public dans le hall de la préfecture d'Ille-et-Vilaine, du lundi au vendredi de 9h00 à 12h et de 13h30 à 16h00. Cependant, en raison du contexte sanitaire, l'article 5 indiquait qu'il était recommandé de prendre rendez-vous au 02 99 02 10 39.

En outre, toute personne pouvait obtenir communication du dossier d'enquête publique, sur sa demande et à ses frais, dès la publication de l'arrêté prescrivant l'ouverture de l'enquête publique et pendant toute la durée de celle-ci.

Bien que cela ne soit pas précisé à l'arrêté préfectoral, à la demande de la commissaire-enquêtrice, la Mairie de Fougères avait inséré l'avis d'ouverture d'enquête publique sur son site internet (www.fougeres.fr), le lien <https://fougeres.fr/lactualite/avis-denquete-publique-projet-de-liaison-routiere-entre-la-rocade-est-et-le-boulevard-de-groslay-a-fougeres/>, renvoyait directement au dossier d'enquête publique complet sur le site internet de la préfecture d'Ille-et-Vilaine. En cliquant sur l'adresse de messagerie du Directeur de la Direction des Services Techniques et de l'Environnement (DSTE), identifié à l'article 5 de l'arrêté préfectoral comme personne auprès de qui les informations sur le projet présenté à enquête pouvait être demandées et obtenues, le public pouvait accéder directement à sa messagerie. L'adresse du service ainsi que les coordonnées téléphoniques directes de ce responsable figuraient également à cet article 5.

Le même article 5 de l'arrêté précisait enfin que **le public pourrait consigner ses observations, et propositions** pendant le délai fixé à l'article 1 de l'arrêté soit du mercredi 22 juin 2022 au lundi 25 juillet 2022 :

- **sur le registre d'enquête** ouvert à cet effet en mairie pendant les 34 jours de l'enquête publique, aux jours et heures d'ouverture de la mairie au public indiqués dans l'arrêté à l'article 2,
- **par correspondance adressée à l'attention de la commissaire-enquêtrice** en mairie de Fougères : Mairie de Fougères, 2, Porte Saint-Léonard, BP 60111 Fougères,
- **par voie électronique** : à l'adresse dédiée pref-enquetes-publiques.@ille-et-vilaine.gouv.fr en précisant, en objet du courriel « Projet de liaison routière – Fougères ».

Cet article 5 de l'arrêté préfectoral précisait que "*Ces observations seront tenues à disposition du public au siège de l'enquête et, s'agissant des transmissions électroniques, sur le site internet de la préfecture.*". L'article indiquait également qu' "*Elles sont communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.* ».

Enfin, ce même article 5 stipulait que "*Des informations concernant le projet présenté peuvent être obtenues auprès de Monsieur Auvray, directeur des services techniques et de l'environnement de la commune de Fougères (2, rue Porte Saint-Léonard -Fougères BP 60111 -tél : 02 99 94 88 87 – o.auvray@fougeres.fr).*

L'article 2 de l'arrêté indiquait que le siège de l'enquête publique était fixé à la Mairie de Fougères à la Direction de la Citoyenneté et de la Prévention (DCP) de la ville de Fougères (2, rue Pommereul - 35300 - FOUGERES, et rappelait les horaires d'ouverture de la DCP.

L'article 3 de l'arrêté rappelait la décision de désignation de Mme Christiane PRIOUL, négociatrice en retraite, en qualité de commissaire-enquêtrice pour diligenter l'enquête publique et précisait que la commissaire-enquêtrice assurerait 4 permanences et recevrait les observations écrites et orales du public aux dates et horaires suivants :

- le mercredi 22 décembre 2021 de 9h00 à 12 h00,
- le vendredi 1^{er} juillet 2022 de 13h30 à 16h30
- le lundi 11 juillet 2022 de 9h00 à 12h00,
- le lundi 25 juillet 2022 de 14h30 à 17h30.

3.2 Synthèse des observations formulées pendant l'enquête

Le registre d'enquête est joint au dossier d'enquête publique qui sera conservé en archive par la Préfecture d'Ille-et-Vilaine, autorité organisatrice de l'enquête. Dans ce registre sont inscrites les observations du public avec les documents éventuellement annexés, les mentions d'insertion des courriers reçus et conservés au registre d'enquête au fur et à mesure de leur réception, l'impression de l'observation reçue par courriel sur le site de la préfecture au cours de l'enquête publique et insérée pour information dans ledit registre par la commissaire-enquêtrice.

Ainsi que le procès-verbal de clôture d'enquête dressé par la commissaire-enquêtrice en page 17 du registre d'enquête le 25 juillet à 18h10 en application des dispositions de l'article 6 l'arrêté préfectoral du 18 mai 2022 en atteste :

La commissaire-enquêtrice a reçu **11 personnes au cours des 4 permanences**, hormis les entretiens avec les responsables du projet et les agents en charge de l'organisation pratique des permanences dont les visites ne sont pas comptabilisées. Toutes les personnes reçues ont inscrit une observation, certaines observations étant collectives ;

- **9 observations** au total ont été exprimées dont :
- **6 observations** inscrites sur le registre dont 4 après entretien avec la commissaire-enquêtrice, 2 observations ont été inscrites hors des permanences de la commissaire-enquêtrice ;
- **2 lettres** ont été déposées à mon intention en mairie de Fougères, siège de l'enquête ;
- **1 observation par message électronique** m'a été adressée, sur l'adresse électronique dédiée en préfecture d'Ille-et-Vilaine, pref-enquetes-publiques@ille-et-vilaine.gouv.fr.

Selon les personnels de la DCP de la mairie de Fougères, siège de l'enquête publique-, plusieurs personnes sont venues consulter le dossier d'enquête en dehors des permanences, certaines ayant inscrits ou déposé leur observation sur le registre d'enquête.

Les observations ont été répertoriées par thème et longuement résumées dans le procès-verbal de synthèse des observations dressé par la commissaire-enquêtrice dans les 8 jours de la fin de l'enquête publique conformément aux dispositions de l'article 6-Clôture de l'enquête- de l'arrêté préfectoral du 18 mai 2022 qui a prescrit l'enquête publique et en a fixé les modalités.

Ce procès-verbal de synthèse des observations du public daté du 27 juillet 2022 a été remis à Monsieur Faramin, juriste à la Direction des Services Techniques et de l'Environnement, en mairie et contre

émargement, le 28 juillet 2022. Ce procès-verbal a également été transmis à la DSTE de la Mairie de Fougères par message électronique.

Ce procès-verbal de synthèse des observations du public est joint en annexe au présent rapport d'enquête.

Codification des observations du public : R signifie observation inscrite sur registre, L concerne les observations reçues par lettre, ME signifie observation par message électronique, le numéro renvoie à l'ordre d'inscription ou d'arrivée.

Les 9 observations formulées au cours de l'enquête publique ont concerné :

- Observations défavorables à l'ensemble du projet : **4** (R2, R3, R4, L2)
- Observations favorables au projet mais avec propositions de variantes : **3** (R5, R6, ME1)
- Observations favorables au projet avec demande d'aménagements complémentaires : **2** (R1, L1).

3.3 Ambiance générale de l'enquête publique

L'objet de l'enquête publique a principalement suscité l'intérêt :

- des habitants des appartements du 23 boulevard de Groslay dont la résidence est située en bordure du projet de liaison routière, ainsi que de l'association ADEL (Action pour la Défense et l'Ecoute des Locataires) dont une partie des habitants sont adhérents ;
- des associations locales de défense de l'environnement et d'un groupe d'expression défenseur de l'écologie ;
- de quelques particuliers membres de ces associations ayant souhaité appuyer les contributions des associations et s'exprimer individuellement.

Le dossier d'enquête, certes technique et volumineux, était cependant accessible et consultable aisément puisque les pièces le composant étaient bien identifiées et séparées.

La MRAe fait d'ailleurs le même constat dans son avis (paragraphe II-Qualité de l'évaluation environnementale – Qualité formelle du dossier- et relève que le dossier « *permet une appréhension relativement aisée des enjeux, des incidences prévisibles et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation mises en place.* ».

Toutefois, certains tableaux ou plans étaient d'un format trop réduit pour être correctement consultés, aussi, j'ai demandé aux services de la Ville de Fougères, maître d'ouvrage, d'en faire des agrandissements à insérer aux documents. J'ai visé ces extraits agrandis et indiqué les documents et pages dont ils étaient tirés afin de permettre au public de s'y reporter. Le détail de ces 4 agrandissements est listé supra au paragraphe 1-4 – Constitution du dossier d'enquête, a) Dossier du projet.

Par ailleurs, j'ai également demandé que le planning prévisionnel de réalisation du projet qui constitue l'annexe 3 de l'Etude d'impact, en page 184 et suivantes, soit actualisé, les dates y figurant étant largement dépassées. Le document actualisé a été établi par les services de la Ville de Fougères et inséré au dossier après visa par mes soins le 11 juillet 2022.

La MRAe indiquait dans la synthèse de son avis du 18 janvier 2022 (page 3) que « *Le dossier nécessite d'être complété afin de mieux justifier l'absence d'évitement des sensibilités environnementales locales en présentant des variantes de localisation, notamment une éventuelle réutilisation de l'axe de la Chapelle-Janson.* ».

La Ville de Fougères, maître d'ouvrage du projet a répondu sur ce point dans son mémoire en réponse en date du 15 février 2022 (pages 2 à 5).

Les conditions d'accueil en mairie étaient satisfaisantes (mise à disposition d'un bureau au rez-de-chaussée de la DCP, avec accès fléché par l'accueil du service ou en accès direct par l'extérieur notamment pour les personnes handicapées, présence de gel hydroalcoolique et de lingettes

désinfectantes, accès libre à un photocopieur pour les photocopies de documents pour la commissaire-enquêtrice.

Les agents de la DSTE, en charge du projet à la Ville de Fougères (M. Olivier Auvray, Directeur, M. Faramin, Juriste, et Mme Chehabedinne, Responsable des travaux ainsi que Mme Biet, Directrice De l'Administration Générale et de la Citoyenneté, en charge de l'organisation matérielle des permanences à la DCP, ont été présents lors de des permanences et j'ai pu les solliciter chaque fois que je l'ai jugé nécessaire.

3.4- Analyse des observations - Réponses de la Commune de Fougères aux observations, position de la commissaire-enquêtrice

Les observations formulées par le public pendant l'enquête sont longuement résumées dans le procès-verbal de synthèse des observations annexé au présent rapport, aussi, les sujets abordés dans ces observations sont repris plus succinctement ci-dessous.

A la suite de la remise du procès-verbal de synthèse des observations du public, la Commune de Fougères, maître d'ouvrage du projet, a répondu à ces observations dans le mémoire en réponse qu'elle a adressé à la commissaire-enquêtrice et qui est annexé au présent rapport.

Les observations du public sont analysées par thème dans le paragraphe *1.4.1-2. Synthèse thématique du projet* - du présent rapport (voir supra).

Les réponses de la Commune de Fougères et celles de la commissaire-enquêtrice sont insérées à la suite de ces observations dans les thèmes auxquels ces observations se rapportent aux thèmes étudiés dans l'évaluation environnementale du projet.

❖ Opposition à l'ensemble du projet de liaison routière

Lettre L2, Bretagne Ecologie, sans indication d'adresse, signée par Monsieur Jean-Marc WEILER, texte 3 pages dactylographiées : Bretagne Ecologie indique en préambule de sa contribution que « l'enquête en cours pour la liaison Fougères-La Chapelle-Janson ouvre un débat et permet d'exprimer et réagir à plusieurs notes et commentaires. ».

Bretagne Ecologie se réfère au dossier page 104 qui liste les raisons invoquées par le maître d'ouvrage pour justifier son projet et les différents scénarii étudiés. Bretagne Ecologie conteste l'utilité du projet, l'atteinte écologique créée par le projet étant, selon le déposant, sous-estimée par le maître d'ouvrage, affirme que la suppression de la zone humide serait interdite par les textes en vigueur, l'avis de la MRAe devrait conduire la Ville de Fougères à mettre en avant « *la transition écologique qui n'est pas encore amorcée en France* » notamment en ce qui concerne la disparition des zones humides ; Bretagne Ecologie conteste les objectifs affichés par le maître d'ouvrage pour créer cette voie : accès rapide pour le SDIS et la gendarmerie, optimisation des flux de circulation de la rocade Est ; Bretagne Ecologie conteste la crédibilité de ces arguments, le gain de temps réel n'ayant pas été mesuré ; Bretagne Ecologie s'étonne que le CD35, qui a compétence sur le SDIS ne porte pas le projet et ne le finance pas.

Bretagne Ecologie indique que la Municipalité évoque 5000 véhicules/jour attendus alors que le dossier (page 86) annonce 2261/jour et que l'avis de la MRAe indique une fourchette entre 2500 et 3300 véh/jr ;

Bretagne Ecologie considère que le règlement du SAGE Couesnon interdit localement la destruction des zones humides sauf s'il est démontré l'existence d'enjeux liés à la sécurité des personnes, des habitations, des zones d'activités et d'infrastructure technique, le respect du règlement du SAGE Couesnon impose de maintenir en l'état les zones humides impactées par le projet. L'argument d'un ajustement de la réglementation, au cas où, ne saurait être recevable pour justifier le projet de pénétrante.

Bretagne Ecologie considère que l'analyse faunistique est succincte et met en exergue suffisamment d'atteintes à l'environnement pour que ce projet soit annulé alors que nous sommes en pleine disparition de la biodiversité.

Bretagne Ecologie indique que, « *ce projet qui aurait pu se justifier au siècle dernier, contient plusieurs erreurs, zones de flou et informations étonnantes* », évoque l'abandon d'un ancien projet il y a plus de 20 ans, et s'inquiète des nuisances pour les gens du voyage dont le terrain jouxte la voie à créer ainsi que pour le complexe de Paron.

Bretagne Ecologie considère qu'il faudrait envisager l'implantation de feux rouges pour sécuriser l'insertion des cyclistes dans la circulation de la voie.

Le déposant évoque d'autres sujets extérieurs à la présente enquête : la création de liaisons douces reliées sur tout le Pays de Fougères, promise par les élus, le projet de rocade Nord qui entamerait la forêt de Fougères et qui est pour le moment bloqué par le CD35 qui a la compétence sur ce type projet.

Enfin, Bretagne Ecologie demande « **au commissaire-enquêteur d'émettre un avis défavorable à ce projet de liaison routière entre la rocade Est et le Bd de Groslay.** ».

Réponse de la Ville de Fougères (mémoire en réponse pages 1 à 6) :

➤ Condamnation de la disparition de la zone humide et contestation du bien-fondé des mesures de compensation composante de la « séquence éviter-réduire-compenser » consacrée par la Loi : La Ville rappelle les articles du Code de l'Environnement relatifs à la séquence ERC : chapitre II (Livre Ier, Titre II) dédié à l'évaluation environnementale chapitre II (Livre Ier, Titre II) dédié à l'évaluation environnementale des projets (article L.122-3 du Code de l'Environnement) et des plans/programmes (article L.122-6 du Code de l'Environnement).

« *L'article L.122-3 du Code de l'Environnement dispose : « Le contenu de l'étude d'impact qui comprend au minimum : (...) c) Une description des caractéristiques du projet et des mesures envisagées pour éviter, les incidences négatives notables probables sur l'environnement, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites... ».*

La Ville de Fougères rappelle les dispositions de l'article L.122- du Code de l'Environnement qui dispose que « L'évaluation environnementale comporte l'établissement d'un rapport qui identifie, décrit et évalue les effets notables que peut avoir la mise en œuvre du plan ou du programme sur l'environnement ainsi que les solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du plan ou du programme. Ce rapport présente les mesures prévues pour éviter les incidences négatives notables que l'application du plan ou du programme peut entraîner sur l'environnement, les mesures prévues pour réduire celles qui ne peuvent être évitées et les mesures prévues pour compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites... »

« *Seuls les arbres sur l'emprise directe seront abattus et seront largement compensés par la plantation d'un verger au bord de la voie verte. L'Etude environnementale n'a pas montré d'intérêt particulier sur le site. La loi demande une compensation de la Zone Humide au double de la surface impactée. La compensation se fera à 5000 m² pour 2000 m² impactés. Nous avons saisi cette opportunité pour en faire des zones encore plus propices à la biodiversité. Il est d'ailleurs envisagé de transformer la zone humide près de la voie du camping en refuge Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO). L'autre partie de la compensation au Gué Paillou consistera à débuser le Groslay et à réaliser deux mares avec des zones plus profondes pour préserver les batraciens et poissons en période de sécheresse. Face au dérèglement climatique et aux pressions sur la biodiversité, Il est important de réaliser des sites résilients y compris en cœur de Ville. ».*

➤ Interprétation de l'Avis de la MRAe par Bretagne Ecologie dans son observation : « *Pour couper court à toute interprétation erronée de l'Avis délibéré de la Mission régionale d'autorité environnementale, rappelons que celle-ci a noté que « la zone humide directement affectée par le projet sera également agrandie sur 1 700 m² et réensemencée avec un mélange pour prairie humide*

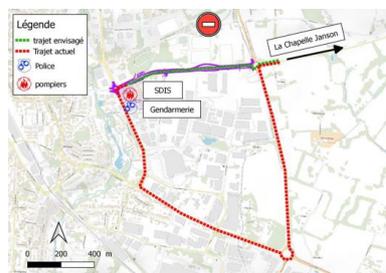
pour recréer un milieu similaire à celui impacté et que la mare de 100 m² qui sera créée pour les amphibiens sera réalisée au sein de cette zone humide. »

« Les mesures de compensation des zones humides devraient permettre d'avoir une fonctionnalité au moins équivalente (notamment hydraulique et biologique) à la zone humide impactée » (page 11 de l'Avis délibéré de la Mission régionale d'autorité environnementale).

➤ Concernant la qualité des milieux aquatiques : La Ville de Fougères rappelle l'avis de la MRAe qui estime que *« les mesures prévues apparaissent adaptées et proportionnées pour prévenir les dégradations du milieu aquatique récepteur en situation normale de fonctionnement. »* (page 13 de l'Avis délibéré de la Mission régionale d'autorité environnementale).

➤ De même, concernant la prévention des pollutions en phase chantier, la Ville rappelle que la MRAe *« estime également que les mesures prévues apparaissent adaptées et proportionnées »* (page 13 de l'Avis délibéré de la Mission régionale d'autorité environnementale).

➤ Contestation de la crédibilité de l'argument tenant à un accès rendu plus rapide à la rocade Est par le Service Départemental d'Incendie et de Secours et par la gendarmerie, au motif que ce **gain de temps n'a pas été précisément mesuré**. *« Mais il suffit de regarder le plan ci-dessous pour se rendre compte de la réalité de ce gain.*



« Le trajet actuel que doivent suivre les véhicules du Service Départemental d'Incendie et de Secours pour rejoindre la route de la Chapelle-Janson se chiffre à 2 850 mètres, contre 850 mètres par la nouvelle route si celle-ci voit le jour.

Dans le cadre du projet, l'enjeu majeur est de permettre aux secours d'intervenir le plus rapidement possible. Lors d'une intervention de premier secours ou lors d'un incendie, chaque minute compte. (...)

➤ Portage et financement du projet par le Département s'agissant d'un projet motivé par les besoins du SDIS : *« Le Département n'a de compétence à l'intérieur des agglomérations pour opérer des travaux d'aménagement ou d'entretien que concernant son propre domaine routier (Réponse à la question n° 20891, publiée au Journal Officiel, Débats Parlementaires, Sénat, du 24 juin 2021).*

➤ Contradictions dans les chiffres concernant les flux de circulation : *« Les chiffres à prendre en compte sont ceux qui figurent en page 167 de l'étude d'impact : « A partir des hypothèses suivantes : trafic de 2 500 véhicules par jour à la mise en service (prévision de 3 300 véhicules/jour en 2024), dont 7 % de poids-lourds, sur une chaussée en 2x1 (largeur de 6 m), une vitesse à 30 km/h entre le giratoire du Bd de Groslay jusqu'au camping, puis à 50 km/h jusqu'à la rocade Est, avec un enrobés classique. » Il n'y a pas de contradiction avec les chiffres de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale, puisque celle-ci utilise les chiffres fournis par la Ville... (...). Le chiffre de 2261 véhicules/j est cité dans l'étude p.87 comme « le trafic routier sur la rocade Est » estimé par le département en 2014. Il n'y a donc pas d'incohérence dans le dossier. »*

➤ Article 2 du Règlement du Sage Couesnon cité par Bretagne Ecologie "Encadrer et limiter et limiter l'atteinte portée aux zones humides" : La Ville cite l'article L.214-1 à L.214-6 du Code de l'Environnement qui stipule que *« La destruction des zones humides inventoriées localement et cartographiées à l'échelle cadastrale, soumise à déclaration ou à autorisation en application des articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'Environnement, est interdite, sauf s'il est démontré :*

➤ *L'existence d'enjeux liés à la sécurité des personnes, des habitations, des bâtiments d'activités et des infrastructures de transports... » et en conclut que « Cet article justifie pleinement la délivrance de l'autorisation environnementale, puisque l'enjeu majeur du projet est de permettre aux secours d'intervenir le plus rapidement possible.*

Il a été montré précédemment que le projet vise à réduire la distance d'accès à la rocade, et donc un gain de temps pour l'intervention du SDIS, ce qui revêt donc un enjeu de sécurité des personnes. En cela, le projet peut déroger à l'interdiction d'impacter des zones humides, bien entendu sous réserve de l'application de la séquence ERC, et ne correspond pas à « un ajustement de la réglementation ». La citation de l'Article 2 par Bretagne-Ecologie mentionne « infrastructure technique » au lieu d' « infrastructures de transport ». Le projet revêt aussi un enjeu d' « infrastructure de transport ».

➤ Avifaune : *« Ce que dit exactement l'étude d'impact : « Aucune espèce de rapaces nocturnes n'a été relevée.(...) Le site abrite 1 nicheur avec un statut de vulnérabilité : Le Verdier d'Europe observé au Nord du site. Le Chardonneret élégant (vulnérable à l'échelle nationale), le Faucon crécerelle (quasi-menacé à l'échelle nationale) et le Goéland argenté (vulnérable à l'échelle régionale, quasi-menacé à l'échelle nationale) ne nichent pas sur le site. L'emprise du projet représente probablement un axe de déplacement pour ces espèces. ».*

« Ces espèces d'oiseaux qui présentent effectivement un statut de vulnérabilité nationale, mais non vulnérables à l'échelle régionale, ne verront donc pas leurs habitats de vie impactés par le projet. En outre, en respect de la séquence ERC et de la réglementation en vigueur concernant les espèces protégées, un effort d'évitement et de réduction important a été réalisé. Une compensation supérieure à 1/1 sera mise en œuvre au travers de plantations de 847 ml de haies et 1 880 m2 de boisement permettant la création de nouveaux habitats favorables à l'accueil des espèces cibles que sont l'avifaune, le Lézard des muraille, les chiroptères et les mammifères terrestres (p.152-154). ».

➤ En conclusion, le déposant indique que, selon lui, « ce projet qui aurait pu se justifier au siècle dernier, contient plusieurs erreurs, zones de flou et informations étonnantes. ». Le déposant évoque l'abandon d'un ancien projet il y a plus de 20 ans... : *« Contrairement à ce qui a pu être dit, la liaison passant par les rues commandant Pannier et Canrobert qui permet l'accès au centre-ville a bien été réalisée. »* (cf extrait de plan de ville intégré). (...) *« La rue du Commandant Victor Pannier constitue bien la principale voie d'accès des pompiers vers le centre-ville. Cette pénétrante n'a donc pas été réduite à néant. Et les arguments liés à la rapidité d'intervention des secours n'ont rien de « bidon ». Cette liaison n'est pas une route du passé mais bien une route de la modernité et de la complexité où tous les enjeux sont pris en compte pour réduire au maximum les impacts. ».*

➤ Les nuisances engendrées à l'aire d'accueil des gens du voyage : *« ce sujet est un des enjeux relevés par l'étude (p.107) et a fait l'objet d'études. Le volume sonore estimé est inférieur au seuil réglementaire de 60 dB(A), cependant un merlon de 2 m de haut sera réalisé permettant un gain acoustique de 6 dB(A) (p.169). De plus une plantation de haie en faveur des espèces est prévue sur ce tronçon (p.153) contribuant à ne pas générer d'impact visuel. ».*

➤ Piste cyclable : il faudrait envisager l'implantation de feux rouges pour sécuriser l'insertion des cyclistes dans la circulation de la voie : *« une liaison douce est inscrite au projet, sans interaction avec le flot de véhicules.*

Le projet consiste également à réaliser une voie verte en site propre en parallèle de la voie routière. La piste cyclable étant en site propre, il ne sera pas nécessaire d'installer des feux rouges pour gérer la coexistence des vélos et des automobiles.

Les photomontages produits pages 8 et 9 dans le Mémoire en réponse à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale, et la figure 5 en page 12 du dossier de demande d'autorisation environnementale témoignent bien d'un partage harmonieux et sécurisé de la voirie entre cyclistes et automobilistes.

*Cette voie verte permettra la connexion aux cheminements existants situés en bordure de rocade sur la Commune de Beaucé. **L'interconnexion des liaisons douces reste donc un objectif poursuivi.** ».*

La Ville de Fougères complète sa réponse par des données sur sa politique en faveur des mobilités actives tout en soulignant que **des voies pour mobilités actives ne peuvent être développées dans toute la ville compte tenu de son histoire et de son dénivelé** : désignation récente d'un bureau d'études pour la réalisation d'un Schéma directeur des mobilités cyclables à l'échelle de l'ensemble du territoire communal avec association des usagers, budget de 327.000 € par an à la politique vélo (infrastructures et communication), soit 16 €/habitant.

« **Fougères compte 56,3 km de voies de mobilité douce, soit 2,74 km pour 1 000 habitants, 24 radars pédagogiques, 160 places de stationnement vélo, au sein de 42 parcs à vélo et 4 box à vélo sécurisés. Fougères se place à la 5^{ème} position des meilleures Villes de 20 000 à 50 000 habitants en termes d'évolution de la situation des cyclistes depuis 2017.** », à proximité du projet, « *sur l'ancienne route de la Chapelle-Janson, sens unique imposé à titre définitif aux automobilistes (jusqu'au camping, les contraignant à revenir par la rue des Compagnons d'Emmaüs) et des voies cyclables ont été aménagées dans les deux sens, de part et d'autre de la chaussée, afin de diminuer le flux de véhicules motorisés et d'obtenir un usage de la route apaisé et sécurisé.* ».

Réponse de la commissaire-enquêtrice à cette observation : Je prends acte des réponses de la Ville sur la plupart des points évoqués par Bretagne Ecologie puisque, comme la Ville le souligne, ces réponses se trouvent dans les pièces du dossier - Etude environnementale, Demande d'autorisation Loi sur l'Eau – ainsi que dans l'avis de la MRAe et contredisent les affirmations de Bretagne Ecologie.

En ce qui concerne la politique de la Ville en faveur des mobilités douces, la Ville fournit des éléments qui n'étaient pas au dossier d'enquête dont ce n'était pas l'objet. Ces éléments montrent que la Ville de Fougères a engagé un programme important de mise en œuvre de voies cyclables soit par partage des usages sur voies existantes, soit par mise en sens unique de voies existantes (notamment partie sud de l'ancienne Route de la Chapelle-Janson) soit par réalisation de nouvelles voies quand cela est possible -comme dans le présent projet-, en recherchant à séparer les usages pour renforcer la sécurité des différents usagers. La Ville se place désormais au 5^e rang des villes de 20.000 à 50.000 habitants pour la situation des cyclistes dans l'espace public.

Je note que Bretagne Ecologie avait communiqué dans la presse locale (La Chronique Républicaine et Ouest-France édition Fougères), pratiquement dans les mêmes termes,

Observation R2 : M. ou Mme Dominique BERNIER, Fougères : M. Bernier indique qu'il siège à la CLE (Commission Locale de l'Eau) et que cette assemblée est très réservée concernant la suppression de la zone humide, qui a été rognée par le passé lors de la création des terrains de foot et avec remblaiement de la partie haute de la zone, que les terrains de foot, drainés ont contribué à la suppression de la zone humide. Il reste une minuscule zone de source du ruisseau qui part au fond du terrain de camping, zone qui présente une faune et une végétation très riche. M. Bernier pense qu'il est impossible de créer une ambiance paysagère susceptible d'atténuer le caractère routier de l'aménagement alors que Fougères bénéficie d'un cadre de nature, de biodiversité, exemplaire tant par sa configuration physique que par son harmonie. L'argument du gain de temps pour les pompiers qui disposent déjà de la rocade voisine suffisante est un faux argument car ce serait un investissement coûteux pour les contribuables et qui se ferait au détriment d'aménagements de voies douces au sein de la ville. Créer cette route revient à privilégier encore le « tout voiture » et à doper les déplacements individuels, ce qu'il convient de changer. M. Bernier **demande au commissaire-enquêteur de rendre un avis défavorable au projet.**

Réponse de la Ville de Fougères (mémoire en réponse page 6) : **La Ville fait une réponse commune aux observations R2 (M. Dominique Bernier), R3 (M. Jean-Marc Weiler) et R4 (Mme Richer) : voir ci-après.**

Observation R.3, Monsieur Jean-Marc WEILER, Fougères : M. Weiller rappelle qu'il a contribué au débat et déposé un argumentaire dans la lettre L2 déposée au registre d'enquête mais souhaite compléter son observation compte tenu des circonstances actuelles : sécheresse et canicule. M. Weiler affirme qu'au regard de la situation actuelle la modification de la zone humide et l'abattage d'un arbre ou deux n'est pas acceptable pour le devenir de notre planète. M. Weiler **demande à la commissaire-enquêtrice d'émettre un avis défavorable à ce projet.**

Observation R.4, Madame RICHER : Mme Richer a indiqué oralement qu'elle était membre du collectif « Bretagne Ecologie » qui a déposé une observation mais qu'elle souhaitait aussi déposer une observation à titre personnel. Mme Richer écrit qu'on ne peut plus penser les aménagements des espaces comme hier et qu'il faut prendre en compte l'environnement dans son ensemble et que les espaces humides doivent être absolument préservés car l'eau devient un vrai problème, la biodiversité s'appauvrit et le « tout voiture » ne doit pas s'imposer pour gagner quelques minutes. Mme Richer affirme **son avis défavorable au projet** et signe en précisant qu'elle est écologiste.

Réponse de la Ville de Fougères (mémoire en réponse page 1 à 6) : « *Les observations R2 (M. Dominique Bernier), R3 (M. Jean-Marc Weiler) et R4 (Mme Richer) traduisent surtout des positions (postures ?) politiques, voire philosophiques, sur la sanctuarisation de la nature et une hostilité de principe à la voiture. La Ville n'entend pas entrer dans ce débat dans le cadre de ce Mémoire en Réponse.* ».

Réponse de la commissaire-enquêtrice à ces 3 observations : **Je prends acte de la réponse de la Ville.** En tant que commissaire-enquêtrice désignée pour conduire l'enquête publique sur le projet de liaison routière, **il ne m'appartient pas de m'exprimer sur l'aspect politique des actions et décisions de la Municipalité ou de l'intercommunalité, pas plus que sur des sujets qui sont au-delà du champ de cette enquête** qui porte, je le rappelle, sur la demande d'autorisation environnementale relative au projet de liaison routière entre la rocade Est et le Bd de Groslay, à Fougères.

❖ **Observations favorables au projet de création d'une liaison routière mais avec contre-propositions ou demandes d'aménagements complémentaires**

➤ Propositions de variantes

Message électronique ME1, Collectif Vélo du Pays de Fougères : Le Collectif Vélo du Pays de Fougères indique qu'il est un collectif d'usagers du vélo au quotidien du Pays de Fougères, et qu'après étude des documents et visite de terrain, il souhaite apporter ses propositions au projet présenté.

Le Collectif indique tout d'abord que « **ce projet est justifié, par le bénéfice attendu pour la sécurité des personnes, d'un accès facilité des pompiers et des gendarmes à la rocade Est. Il a sans conteste un impact écologique réel, notamment sur les zones humides pourtant reconnues d'intérêt incontestable par l'état.** »

Le Collectif dresse plusieurs constats : cette liaison pourra aussi accueillir plus de 3000 véhicules/jour, voire 5000 véhicules selon les articles de la presse récents. Selon le Collectif, la suppression de l'accès à la ville par la D17/D3017 n'a pas occasionné d'encombrement majeur sur les pénétrantes existantes. Le Collectif regrette que ce projet contribue à nouveau à la promotion des déplacements en véhicules individuels amenant toujours plus de trafic vers l'agglomération et génère autant de nuisances locales : dégradation de la qualité de l'air et pollution sonore, à proximité immédiate d'un complexe sportif et de deux aires d'hébergement de plein-air (camping municipal et aire d'accueil des gens du voyage), dont les usagers ne pourront se protéger, vu l'extrême proximité entre la voirie et les terrains de jeu et l'aire des gens du voyage en particulier.

Le Collectif constate l'absence d'alternatives présentées dans le projet, ce que la Mission Régionale d'autorité environnementale de BRETAGNE relève également selon le Collectif en demandant « *de mieux justifier l'absence possible d'évitement* ». En conséquence, le Collectif apporte plusieurs

propositions d'évolution du projet et **demande d'exiger la présentation d'une ou plusieurs variantes telles que présentées par le Collectif :**

A défaut de voie réservée aux seuls services de secours, le Collectif demande à la Commissaire-enquêtrice, de bien vouloir soutenir le **principe d'une seule voie à sens unique sortant de la ville et limitée à 30 km/h sur toute sa longueur**, au lieu d'un double sens ; en envisageant la possibilité de créer une « voie vélo express », distincte des véhicules comme des piétons, la **séparation entre piétons et cyclistes** évitant les risques réels de collision (vitesse différente selon les modes de déplacements actifs. Ceci permettrait de limiter les nuisances sonores, la pollution de l'air impactant en 1^{er} lieu les nombreux jeunes pratiquant une activité sportive à proximité immédiate et les gens du voyage hébergés à proximité, le risque d'accident aux alentours des aménagements par le trafic induit par exemple sur la rue Canrobert en cas de voie nouvelle à double-sens.

Observation R6 (25 juillet 2022) : Collectif Vélo du Pays de Fougères représenté par Mme Mathilde HARVEY, MM. Hervé POUSSIER et Alban CHORIN : les membres du Collectif Vélo du Pays de Fougères écrivent qu'ils sont venus « *rencontrer la commissaire-enquêtrice pour commenter leur observation précédente et échanger sur les préférences en rapport avec le projet sur les points environnement, mobilités actives.* ». Les déposants ont indiqué oralement que leur préférence va à la variante A qu'ils proposent, car c'est l'option qui a le moindre impact environnemental ; la variante B, établie à partir du projet de la Ville de Fougères, étant leur deuxième choix. Pour cette variante B il convient, selon le Collectif de réduire la largeur de chaussée puisque cette variante B ne nécessite qu'une seule voie en sens sortant. Le Collectif rappelle que dans les 2 variantes qu'il propose, le Collectif demande que cette voie soit réservée aux seuls services de secours. A défaut, il conviendrait de limiter l'emprise à une seule voie sortante et limitée à 30 km/h sur toute sa longueur et, dans ce cas, de prévoir une « voie vélo express », séparée des véhicules et des piétons afin de tenir compte des différences de vitesse de déplacement entre ces différents modes.

Le Collectif a également précisé qu'ils ont comparé les temps de trajet sur Google Maps et que la différence entre le trajet actuel et le trajet projeté ne ferait gagner qu'une minute. De plus, le Collectif signale que Google Maps propose un autre trajet possible plus au Nord par la piscine et le nouveau quartier Aquatis.

Le Collectif propose de créer, en même temps que la nouvelle liaison routière selon le tracé qu'il propose en variante, une nouvelle voie cyclable et piétons perpendiculaire qui permettrait de rejoindre directement les centres sportifs (voir plan page 90 de l'Etude d'impact).

En fait, le Collectif voit dans ce projet la résurgence d'un projet déjà envisagé par la Ville de Fougères en 1989.

En ce qui concerne l'aménagement de la mare dans la nouvelle zone humide près des jardins familiaux, le Collectif se demande combien de temps l'aménagement durera-t-il ? puisqu'il faut un décaissement et que le coteau est très pentu. Il y aura l'érosion naturelle qui entraînera le comblement progressif de la mare.

Réponse de la Ville de Fougères (mémoire en réponse pages 7 et 8) : La Ville de Fougères rappelle les 2 variantes proposées par le Collectif Vélo du Pays de Fougères :

- exploitation de la route existante de La Chapelle-Janson avec prolongement le long de la rocade Est pour rejoindre le rond-point des Nolières, ce qui implique la création d'une voie nouvelle sur seulement 270 mètres ;
- réduction de l'emprise de la voie nouvelle à une voie unique en sens sortant de la Ville.

Dans les deux cas **les tracés nouveaux seraient réservés à l'usage exclusif des véhicules de secours et de gendarmerie.**

- A défaut de voie réservée aux seuls services de secours, le principe serait celui d'une seule voie à sens unique sortant de la Ville et limitée à 30 km/h sur toute sa longueur.

La Ville indique que l'observations R5 (avec lettre 4 pages et 8 documents annexés) de l'association La Passiflore propose la même variante A que l'observation du Collectif Vélo du Pays de Fougères.

La réponse de la Ville est donc commune pour les observations du Collectif Vélo du Pays de Fougères et pour la celle de l'association La Passiflore. (voir ci-après).

Observation R5 : Association La Passiflore, Maison des associations, 9, rue des Frères Déveria, 35300 FOUGERES, représentée par MM. Joseph BEAULIEU et André ROBINARD, administrateurs : les déposants écrivent « *nous sommes venus rencontrer la commissaire-enquêtrice pour lui commenter en détail nos propositions alternatives et nous déposons à l'appui de nos échanges une lettre et 9 pièces en annexe.* ».

Liste des documents annexés : annexe 1- Dossier Loi sur l'Eau, extrait page 83 annoté, localisation des 2 futures mares ; **annexe 2- carte Géoportail du secteur annotée « longueur entre SDIS et Rd-point Gué Pailloux, 230 mètres » avec localisation en fluo rose du tracé proposé par l'association** ; annexe 3, extrait du Plan de la Ville sur Géoportail, divers sites localisés (camping, SDIS, feux prioritaires à créer au croisement Bd de Groslay-Route de la Chapelle-Janson) annoté « *priorité sorties pompiers du SDIS par installation de feux synchronisés Bd de Groslay / Rd point Gué Pailloux* » ; annexe 4, Plan extrait de l'Etude d'impact page 84, tableau 16- La maîtrise foncière sur les parcelles du projet d'aménagement routier- ; annexe 5, extrait de plan de Ville sur Géoportail de l'emprise du projet et des alentours, avec hachures localisant les parcelles déjà propriété de la Ville de Fougères, annoté « *Acquisitions foncières de la Ville de Fougères, notamment la parcelle 956 en vue de la réalisation du tronçon à réaliser* » ; annexe 6, extrait de l'Etude d'impact, page 75, avec la figure 1 relative à la « *localisation des continuités écologiques locales* » annotée pour localiser « *Zone des Arais, Zone des Nolières, La Chapelle-Janson ou Beaucé* » et marquage en rouge sur une partie encadrée du texte de la page concluant à la nécessité de préserver la ripisylve et la végétalisation du camping ; annexe 7, vue aérienne issue de Géoportail du secteur du projet et des terrains de sports, annotée des noms et emplacements des diverses rues et routes ; annexe 8, extrait de plan de ville du secteur du projet issu de Géoportail, avec localisation en fluo rose et pointillés violet du tracé routier longeant la rocade Est et de la voie cyclable entre la rocade et la nouvelle voie, proposées par l'association, annoté « *longueur à réaliser 286 mètres le long de la rocade Est entre fin de l'ancienne route de La Chapelle-Janson et le Rd-Point des Nolières : route à sens unique du Nord vers Sud, piste cyclable à déplacer tracé pointillé violet* » ; annexe 9, extrait de la page 127 de l'Etude d'impact, présentant les « *sites potentiels de compensation des zones humides* » au nombre de 3, annoté « *compensation ou pas ? site n°2 non retenu* ».

Dans sa lettre, l'association rappelle en préambule l'objet statutaire de son action puis expose son analyse du dossier.

Le projet présenté est essentiellement motivé par le raccourcissement des délais d'intervention des services de secours pompiers et de sécurité gendarmerie , auquel il convient d'ajouter le SMUR, vers l'Est du territoire, vers La Chapelle-Janson et les communes environnantes et l'association juge cette demande légitime et nécessitant une « *réponse efficace* ». L'association voit dans ce projet le moyen de réparer une erreur lors de la création de la rocade Est qui a supprimé la continuité de la route existante vers La Chapelle-Janson.

Après observation de l'aire de l'étude réalisée, l'association souhaite « **proposer une solution dans l'intérêt général de la population, des services de secours et de sécurité sans pour autant impacter les milieux naturels existants...** » et rappelle la règle des ERC : « *Eviter avant tout, Réduire impérativement, Compenser en dernier recours.* » .

L'association constate que « *le projet de nouvelle liaison routière en deux voies bi-directionnelles proposé par la ville de Fougères modifie nettement l'espace et les milieux naturels concernés : perte de surface de prairies, suppression d'arbres, atteinte et réduction d'une ZH, atteintes aux habitats de l'avifaune dont des espèces protégées et/ou vulnérables...modification nette en milieu urbain d'une zone naturelle qui joue un rôle tampon important entre une zone industrielle, un complexe de loisirs sportifs, un camping (88 places) , une aire d'accueil des gens du voyage. Cette fonction tampon ne ressort pas suffisamment du dossier d'EP , l'artificialisation des sols sur 2,06 ha certes adoucie par des mesures de compensation porterait atteinte à cette fonction dont nous voyons la nécessité avec*

des canicules répétées, le bruit et la pollution routière qu'il générerait aurait aussi un impact réel sur toute une population, sur le terrain de camping, sur les équipements sportifs actuels très fréquentés, tout proches et bordés par le tracé projeté, sur les gens du voyage nombreux au niveau du rond-point des Nolières de la rocade Est, sur les locataires de Fougères Habitat riverains du tracé projeté. »

L'association juge que l'argument de « valoriser et d'optimiser les flux de circulation générés par l'ouverture en 2018 de la rocade Est est contestable » et que « Le dossier souffre de manquements. Le dossier ne comporte pas de projet alternatif d'évitement non seulement de la ZH mais aussi de l'ensemble de la zone retenue et présentée à l'EP. ». L'association cite un extrait de l'avis de la MRAe sur ce point et relève que « Le dossier n'apporte aucune mesure chiffrée de gains de temps pour les services de secours et de sécurité dans le projet présenté à l'EP par rapport au réseau routier actuel. C'est encore plus vrai avec l'absence de projet alternatif. » et relève que sauf erreur, « le dossier présenté ne présente aucun élément budgétaire ni de financement de la réalisation du projet de liaison routière. ».

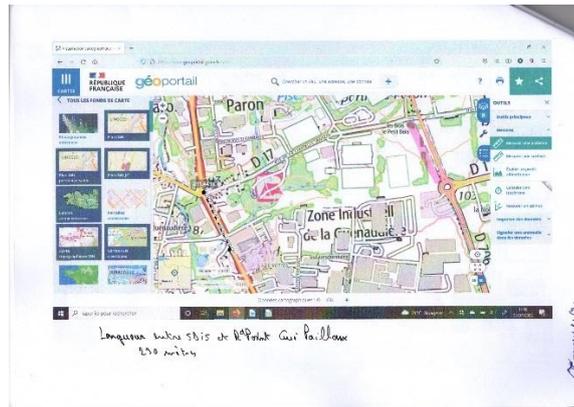
Forte de ces constats, l'association propose une alternative qu'elle qualifie de crédible : « depuis le Bd de Groslay, à partir de l'arrêt de l'ancienne route de la Chapelle-Janson dans la ville au pied de la rocade Est, il suffit de prolonger cette voie sur 270m le long de la rocade, de nord en sud en sens unique pour atterrir au rond-point des Nolières près du terrain des gens du voyage, tout en recréant la piste cyclable existante. La topographie du terrain le permet. Ce tracé ne nécessite pas d'ouvrage important. Ainsi, les services de secours et de sécurité auraient un accès rapide vers la rocade Est, La Chapelle-Janson et les environs. Leur retour à leur base se faisant par les routes actuelles car rien n'impose de revenir d'urgence dans leurs locaux, tel que cela se fait actuellement.

L'ancienne route de la Chapelle-Janson, déjà à sens unique, est adaptée dans sa configuration et son trafic routier à l'utilisation exclusive d'un dernier tronçon routier par les services de secours et de sécurité, à créer et à prolonger le long de la rocade Est. L'installation de feux synchronisés avec celui du SDIS, au niveau du rond-point Bd de Groslay -Gué Pailloux libèrerait sur 240 m le passage prioritaire des pompiers vers cette ancienne route de la Chapelle-Janson ou vers le Nord de Fougères ou vers le centre-ville rue Kléber. Le gain de temps dans les déplacements pour les secours serait réel si l'on prend les itinéraires actuels et celui que nous proposons. Reste à le mesurer.

Une piste cyclable est déjà matérialisée par un marquage au sol à compléter ; la piste cyclable actuelle le long de la rocade Est peut aisément être déplacée en parallèle au tronçon routier à créer. Ce projet alternatif évite d'impacter la ZH ; il évite l'atteinte des habitats de l'avifaune, il ne crée pas de nouvelles nuisances aux populations fréquentant les équipements proches : camping, salles et terrains de sports, aire d'accueil des gens du voyage. ».

L'association note que « la ville a fait l'acquisition nécessaire au projet de l'EP et que pour la réalisation du tronçon de 286 m le long de la rocade Est, la ville est déjà propriétaire des parcelles 955 et 956 ; il lui suffirait d'acquérir, en concertation avec les propriétaires concernés, tout ou partie des parcelles 959, 954, 953, 952, 515 pour réaliser ce tronçon. ».

L'association souligne le coût très économique de ce projet alternatif en termes de travaux et propose de maintenir les mesures compensatoires prévues au projet initial pour compenser la destruction de la zone humide : « compensation site 1 : la ZH envisagée aux abords du Groslay ce qui la rendrait encore plus efficace en terme de gestion de l'eau dont la réalisation d'une mare, à voir : création d'une mare dans la ZH du vallon de La Lande du Bas même en absence de réalisation de la liaison routière et de renaturer les parcelles déjà acquises par la Ville afin de renforcer la trame verte et de créer la continuité écologique depuis le Bd de Groslay au-delà de la rocade Est vers les trames agricoles extérieures. C'est ce que suggère la cabinet Derven dans l'étude d'impact ».



Observation R5 annexe 2-Asso La Passiflore, proposition de tracé route de La Chapelle-Janson RD17 avec prolongation le long de la rocade Est vers rond-point Gué-Pailloux (tracé rose)

Réponse commune de la Ville de Fougères aux observations ME1, R6 (Collectif Vélo du Pays de Fougères) et R5 (association La Passiflore) : « *Il semble que les difficultés liées à l'aménagement de cette variante soient grandement sous-estimées par les contributeurs. Pour des raisons de « giration », il ne saurait être question de faire prendre à des véhicules lourds (ceux des pompiers), lancés à pleine vitesse (pour raison d'intervention), des virages à angle droit.*

Notons que faire passer ces véhicules lancés à pleine vitesse sur l'ancienne route de la Chapelle-Janson, sur laquelle la vitesse est par ailleurs limitée à 30 km/h, ne serait pas sans exposer les riverains de cette voie à de graves dangers.

Il ne saurait être question non plus de faire déboucher une voie en « tangente » sur le rond-point. Les accès à un rond-point sur une route à grande circulation sont normés.

La longueur annoncée de 270 mètres, ainsi que l'emprise foncière nécessaire, devraient donc être revues à la hausse. La Commune n'étant propriétaire de toutes les parcelles sur cette zone, des acquisitions, voire des expropriations seraient nécessaires. Une nouvelle autorisation environnementale devrait être sollicitée.

Cette variante nécessiterait l'abattage, en partie, d'une haie bocagère située en parallèle de la rocade Est.

Il est par ailleurs erroné d'écrire, à l'instar de l'association « La Passiflore », que la création de la voie faisant l'objet de la présente enquête porterait sur 820 mètres. Une voie de 150 mètres existe déjà (desservant notamment les logements Fougères Habitat du 23 boulevard de Grosly). Cette surface a déjà été imperméabilisée et sera certes réaménagée, mais la création pure d'une voie ne portera que sur 670 mètres.

*L'hypothèse d'une voie réservée aux services de secours et de sécurité (et aux mobilités douces) n'aurait pas de sens, puisque sa création nécessiterait, quoiqu'il en soit, des terrassements conséquents et aurait un impact important sur la zone humide. Le fait d'ouvrir à la circulation et de créer une voie cyclable est une volonté politique de mutualiser les usages **et d'optimiser les espaces.***

Contraindre les services de secours à emprunter au retour d'une intervention un chemin différent et plus long que celui emprunté à l'aller est une solution qui ne prend pas en compte la nécessité incombant au secours d'être disponibles le plus tôt possible pour une éventuelle nouvelle intervention.

La voie qui fait l'objet de l'enquête permettrait aux « gens du voyage » installés sur l'aire d'accueil près du rond-point de rejoindre à pied le boulevard de Grosly et de rompre leur isolement.

Enfin, les alternatives proposées, qu'elles consistent à réserver l'usage de la voie routière aux services de secours ou à limiter la circulation dans le sens sortant, ne répondent pas aux objectifs et en enjeux du projet tels qu'ils sont présentés dans le dossier de demande d'autorisation environnementale (page 9) :

- *générer une liaison directe pour le SDIS, la gendarmerie vers la rocade Est et vers le centre-ville depuis l'Est du département ou depuis la Mayenne,*
- mais aussi :*
- *valoriser et optimiser le flux de circulation générés par l'ouverture en 2018, de la rocade Est,*
 - *répondre aux attentes en matière de flux de circulation (trafic VL – PL) et d'insertion au niveau des deux giratoires...*
 - *Il convient ici de rappeler que, dans le cadre la réalisation de la rocade Est par le Département, une enquête publique avait été prescrite par le Préfet d'Ille-et-Vilaine, par Arrêté du 25 août 2000. Dans ses conclusions rendues le 17 novembre 2000, M. Christian DELAUNAY, Commissaire-Enquêteur, appelait de ses vœux la création d'une «pénétrante urbaine » prolongeant le nouveau tracé de la Route Départementale 17.*

Réponse de la commissaire-enquêtrice aux observations ME1, R6 et R5 (Collectif Vélo du Pays de Fougères et association La Passiflore) : Lorsque j'ai reçu le Collectif du Pays de Fougères et l'association La Passiflore, au cours de notre long échange, avec plans et extraits du dossier à l'appui, j'ai soulevé les pratiquement les mêmes points que ceux évoqués plus tard par la Ville dans son mémoire en réponse aux observations, à savoir :

- **Le choix d'utiliser l'ancienne route de La Chapelle-Janson** implique, compte tenu de son étroitesse à l'extrémité sud bordée maisons individuelles de chaque côté, de ne **prévoir qu'un sens unique de circulation** : c'est d'ailleurs ce qui est visible sur les photographies jointes au mémoire en réponse de la Ville de Fougères à l'avis de la MRAe (pages 2 à 5).

- les associations proposent d'ailleurs un sens unique sortant vers l'Est afin de réduire l'emprise du projet et de tenir compte de la configuration des lieux. Ayant visité les lieux -en voiture et à pied- à 2 reprises, je considère que l'étroitesse de la rue à l'extrémité sud ne permet pas un passage sécurisé des engins de secours assez volumineux lors de sorties en intervention sous gyrophares et à vitesse importante, compte tenu du risque de présence de riverains le long de la voie.

J'ajoute qu'un tel choix impliquerait de supprimer la piste cyclable qui existe de chaque côté de la rue dans cette portion Sud et évidemment les stationnements existants sur le côté Est de la rue ou les stationnements anarchiques, dans un secteur d'habitations très denses de maisons de villes disposant visiblement de peu d'espace pour stationner à l'intérieur des propriétés.

- Ceci ne répondrait que partiellement au besoin de gain de temps des services de secours qui sont soumis à de multiples interventions et doivent prendre en compte le temps de nettoyage et de re-préparation des véhicules avant le départ suivant.

J'ai demandé à la Ville de me fournir les informations relatives au nombre d'interventions des services de secours : les chiffres communiqués par le SDIS 35 pour le CIS de Fougères font état de **2604 sorties sur l'année 2021 et un total de sorties d'engins de 3577 (soit plus de 7 interventions par jour** et certaines sorties avec plusieurs engins), **dont 2067 pour secours à la personne soit 79,4%**, 200 accidents, 200 incendies 108 opérations diverses et 29 interventions sur risques technologiques. Sur ces 2604 sorties, 59,5% des sorties d'engins concernaient Fougères (2127). **L'importance d'un itinéraire le plus court, le plus rapide et le plus sécurisé possible pour les interventions est donc évident.**

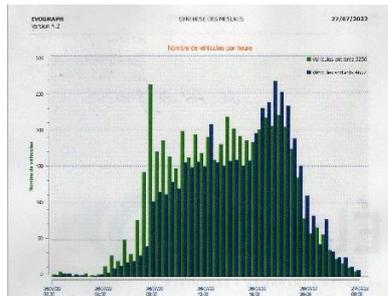
- Ce choix d'établir une voie en sens unique sur cette emprise ne répond pas non plus au souhait de la Ville d'optimiser les flux de circulation venant de l'Est de Fougères et de la Mayenne.

Sur ce point, j'ai demandé à la Ville de me fournir les plans de circulation des axes actuellement utilisés par ces usagers (cela correspond aux comptages de véhicules effectués par la société B Trafic, fournis par la Ville en annexe de son mémoire en réponse).

Les comptages sur une semaine réalisés du lundi 18 juin au dimanche 24 juin 2018 donnent les résultats suivants :

- Bd de Groslay Sud (niveau rond-point Nelson Mandela – rue des Compagnons d'Emmaüs) : moyenne journalière 10112 véhicules/jour dont 97,57% de véhicules légers,

- Bd de Grosly Nord (niveau rond-point Nelson Mandela – rue des Compagnons d’Emmaüs) : moyenne journalière 9916 véhicules/jour dont 97,63% de véhicules légers,
- Bd Nelson Mandela : moyenne journalière 1641 véhicules/jour dont 97,33% de véhicules légers,
- Route de La Chapelle-Janson Est : 602 véhicules/jour dont 88,92% de véhicules légers.
- Comptage ElanCité du mardi 26 juillet 2022 de 0h00 à 23h30, sur radar pédagogique 22, Bd de Grosly (annexe 3 du Mémoire en réponse Ville de Fougères) : total journée véhicules entrants : 5256, véhicules sortants : 4657, le maximum du flux étant comptabilisé entre 8h et 20h. On constate que, bien qu’effectué fin juillet, le comptage totalise un nombre important de véhicules sur l’ensemble de la journée.



Comptage véhicules radar 22 Bd de Grosly 26 juillet 2022

Enfin, sur ce point des volumes de circulation sur les axes actuels, le PLU de Fougères ayant été approuvé en 2013, les chiffres fournis au Rapport de présentation en ce qui concerne le nombre d’emplois sur Fougères, les déplacements domicile-travail à Fougères ne sont plus d’actualité. En effet, la situation de l’emploi, la création de zones d’activités pendant ces 10 dernières années, l’évolution des modes de déplacement et les offres de transport offertes à la population ont sûrement évolué.

J’ai donc demandé à la Ville de Fougères dans le procès-verbal de synthèse des observations que je lui ai remis de me fournir des données plus récentes sur ce point.

La Ville m’a remis, pour information, un document de travail d’étape intitulé « Etude de stationnement au cœur de la ville de Fougères – phase 1 Diagnostic » établi par le bureau d’études Sareco et daté du 11 février 2022. Cette étude est réalisée dans le cadre du programme « Action cœur de ville » dont bénéficie Fougères depuis 2018 et dont l’objectif prioritaire annoncé en préambule du document est « *l’amélioration des conditions de stationnement en centre-ville. L’enjeu principal est de garantir aux visiteurs et résidents motorisés l’accessibilité au centre-ville nécessaire à l’attractivité des commerces et des logements, tout en préservant une qualité de déplacement pour les modes doux.* ». Ce document :

- recense les offres de transport collectif : desserte correcte des bus mais fréquence réduite entre 30mn à 1h en heure de pointe selon les lignes ; cars : la ville ne dispose pas de gare ferroviaire mais uniquement d’une gare routière à destination de Rennes (une trentaine de cars /jour), Pontorson (1 dizaine de cars/jour), Vitré (5 cars/jour), la durée du trajet Fougères- Rennes étant actuellement d’environ 1h30, cependant un projet de BHNS pour ramener cette durée de trajet à 1h (Bus à Haut Niveau de Service, présentant notamment : un système de priorité aux feux tricolores et aux ronds-points garanti par des aménagements spécifiques, un niveau de service performant et pérenne avec une forte fréquence de 5 à 10 mn en heures de pointe et moins de 15 mn en heures creuses, avec amplitude horaire élevée (circulation la semaine, en soirée et le week-end) ;
- fournit le taux de motorisation des résidents de Fougères à partir des données de l’INSEE pour 2018 : total de 11987 véhicules, taux de motorisation 1,12 stable depuis 15 ans, dans la moyenne des villes proches, le taux d’équipement en voitures étant de 80% dont 90% pour les résidents en maison individuelle.
- Analyse les déplacements domicile-travail : **près de 90% des personnes travaillant à Fougères viennent en voiture, 80% des fougerais se rendent à leur travail en voiture avec une très large**

part de véhicules transportant une seule personne 105 actifs/ 100 véhicules). L'étude constate que Fougères présente des taux de venue en voiture plus élevés que ceux des communes comparables.

Il faudra donc améliorer la qualité de l'offre de transports collectifs adaptés des communes autour de Fougères vers Fougères ainsi que les infrastructures de covoiturage et les aménagements dédiés aux mobilités douces, tout cela étant du ressort de l'EPCI Fougères Agglomération qui mène d'ailleurs actuellement des études en ce sens (sans que je sois parvenue à obtenir des documents auprès de l'EPCI).

Le souci des associations qui se sont exprimées pendant l'enquête publique en faveur d'aménagements réduisant la part de la voiture dans les déplacements et de l'augmentation de l'offre d'infrastructure dédiées aux déplacements doux correspond bien à ces différents constats : l'offre d'aménagements dédiés aux mobilités douces doit être encore renforcée compte tenu de la situation environnementale notamment climatique (la Ville de Fougères fournit d'ailleurs dans sa réponse à ces observations les chiffres de son action en la matière). Le projet de liaison routière porté par la Ville de Fougères prévoit d'ailleurs la réalisation d'une piste cyclable sécurisée séparée de l'axe routier, ce qui serait incitatif et permettrait d'offrir une possibilité de déplacement alternatif dans ce secteur pour ceux qui le souhaitent.

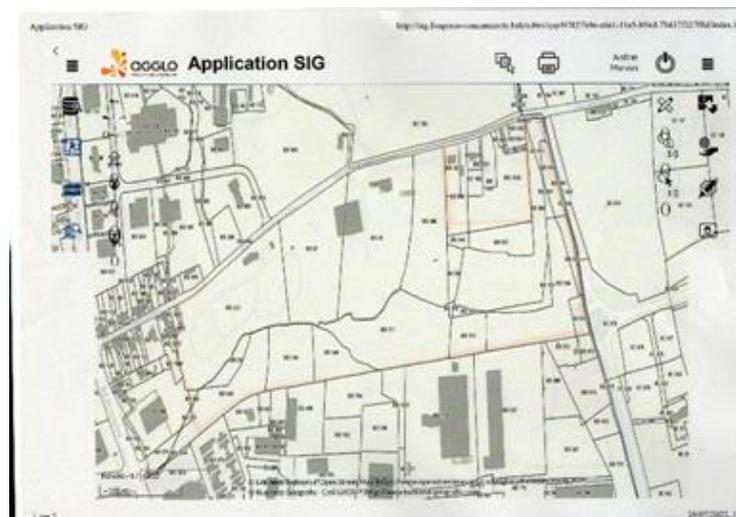
Il n'en reste pas moins qu'actuellement la majorité des habitants du secteur de Fougères utilisent leur voiture pour se déplacer et que cela doit être pris en compte pour engager des actions visant à améliorer la fluidité de la circulation ce qui en soi est bénéfique pour le bilan carbone.

J'avais également évoqué avec les associations le problème des parcelles appartenant à des propriétaires privés dont je doutais qu'ils seraient d'accord pour une acquisition rapide à l'amiable par la Ville de Fougères.

J'ai depuis sollicité des services de la Ville les extraits cadastraux et les relevés de propriété de l'ensemble des parcelles du secteur.

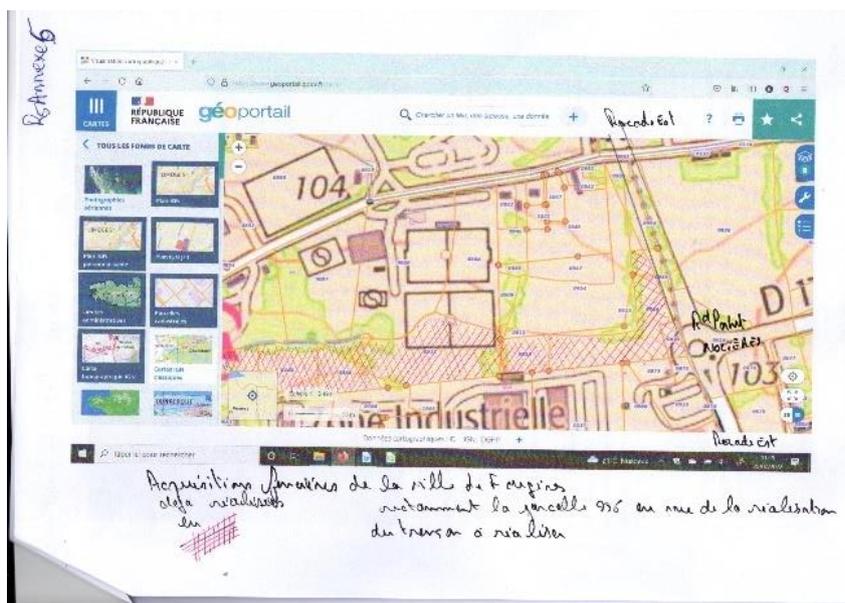
L'examen des relevés de propriété des parcelles figurant sur cet extrait pour la partie qui correspond à l'emprise nécessaire à la réalisation du tracé proposé par l'association La Passiflore et par le Collectif Vélo du Pays de Fougères permet de constater que :

- Les parcelles BD 515, 661, 870, 953, 954, 955, 956 et 959 sont bien la propriété de la Ville de Fougères ainsi que l'a souligné l'association La Passiflore dans son observation (cf observation R5, annexe 5 ci-dessous) ;
- Par contre les parcelles BD 841 (751m²), 842 (200m²), 951(3m²), 952 (655m²) et 958 (416m²) appartiennent toutes aux 2 mêmes propriétaires privés ;
- La parcelle BD957 (1943m²) appartient au Département d'Ille-et-Vilaine.



Extrait cadastral extrémité route de la Chapelle-Janson

(le tracé bleu correspond à la limite communale avec Beaucé, le tracé orange correspond aux limites du zonage PLU de la zone UG, le secteur carré en bordure Ouest de la voie est classé UEb)



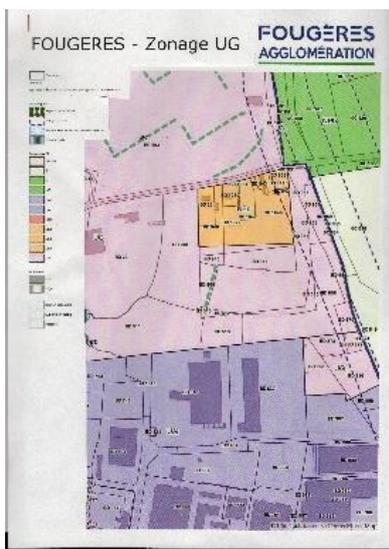
Observation R5 annexe 5-Asso La Passiflore, parcelles propriété Ville de Fougères

A cet égard, lors de ma première visite des lieux j'avais constaté la présence d'une maison de construction très récente près de l'extrémité nord-est de la voie (entre les n°s 106 et 108 de la route de La Chapelle-Janson), j'ai donc indiqué lors de mes entretiens avec le Collectif Vélo du Pays de Fougères et avec l'association La Passiflore que, vraisemblablement, ces parcelles voisines de constructions plus anciennes devaient être classées en zone constructible.

Après vérification, il apparaît que cette zone de forme carrée qui borde la rive Est de la route est classée en UEb, le reste de ce secteur étant classé UG.

(La zone UE correspond aux quartiers dont le caractère résidentiel est très marqué. Il s'agit d'ensembles homogènes de type pavillonnaire ou maisons de ville, ou grands collectifs qui n'ont pas vocation à évoluer rapidement dans leur typologie ou leur destination. La zone UE regroupe trois secteurs, UEa et UEb et UEc correspond à une morphologie pavillonnaire plus ou moins dense.

La zone UG est une zone réservée aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.)



Le 28 juillet 2022, compte tenu des observations du public et des contre-propositions de tracé, je suis retournée visiter ce secteur de la route de La Chapelle-Janson ainsi que le camping et les terrains de

sports. Au cours de cette visite, j'ai rencontré une propriétaire riveraine (n°108) qui m'a précisé quelle venait de vendre sa propriété (constituée de la dernière habitation et des parcelles non bâties devant) les parcelles constituant le n°106 appartiennent aussi à sa famille qui souhaite lotir ces parcelles pour y édifier quelques constructions neuves.

Aussi, comme je l'avais indiqué aux associations que j'ai reçues, les propriétaires ne seront vraisemblablement pas ouverts à des transactions amiables alors qu'ils peuvent vendre ces terrains classés constructibles un meilleur prix où souhaiteront les conserver dans leur propriété afin de disposer d'espace face à la maison (pour le N°108 de la rue) sans avoir une route juste devant chez eux.

Ceci impliquerait, comme le fait remarquer la Ville de Fougères, d'engager une procédure nouvelle de Déclaration d'utilité publique avec enquête publique et arrêté préfectoral, vraisemblablement suivie, en cas d'avis favorable, d'une probable enquête d'expropriation pour cause d'utilité publique, ce qui laisse présager d'un délai de plusieurs années pour faire aboutir le projet de ce nouveau tracé. De plus, le projet étant différent de celui soumis à la présente enquête publique et étant situé sur une autre emprise, il y aurait lieu de déposer une nouvelle demande d'autorisation environnementale avec réalisation d'une nouvelle étude environnementale portant sur l'emprise du nouveau projet.

Enfin, autre point que j'ai relevé lors de ma visite des lieux, l'extrémité Nord-Ouest de la route de la Chapelle-Janson marque la limite communale avec la commune de Beaucé qui a réalisé à partir de cet endroit un sentier qui longe la rocade Est. Cela obligerait effectivement, comme l'indique la Ville dans sa réponse, à réaliser un tracé de la liaison routière complètement à angle droit et assez étroit à cet endroit compte-tenu du faible espace disponible sur Fougères, ce qui est inadéquat, compte tenu du gabarit des engins de secours et de leur rayon de braquage.

Enfin, même en réduisant cette voie à un seul sens -comme cela est déjà le cas dans la partie Sud de la route existante- et en la réservant au seul usage des services des secours et de gendarmerie, les entrées et sorties des véhicules des usagers fréquentant le camping, les différents terrains de sports et le vélodrome ainsi que ceux des habitants des maisons situées à l'extrémité Nord de la route actuelle seraient très compliquées et assez dangereuses au milieu du trafic des engins de secours en intervention, sans parler des allées et venues des piétons dans ce secteur (usagers des équipements ou joggers rejoignant le sentier situé sur Beaucé).

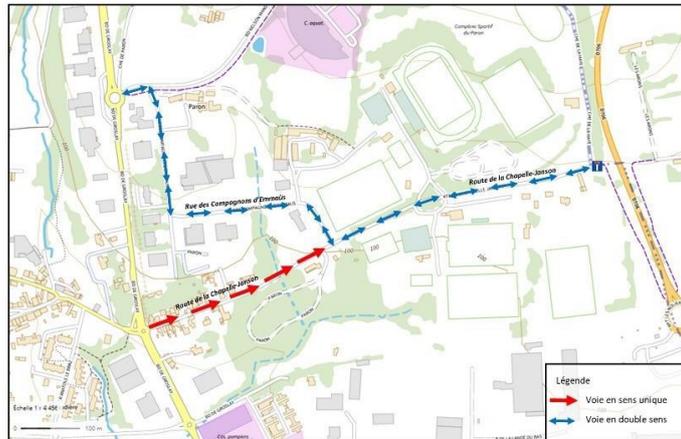
De plus, cela obligerait les usagers des équipements sportifs et des habitants de cette partie Nord de la route de La Chapelle-Janson qui est actuellement en double sens à effectuer un long détour pour rejoindre le centre-ville.

Bien que la Ville de Fougères ait présenté 2 variantes différentes du projet routier dont le tracé a été déplacé plus au Sud pour prendre en compte l'extension de la zone humide suite à l'étude environnementale, la MRAe dans son avis du 18 janvier 2022, demandait que le dossier soit complété « *afin de mieux justifier l'absence d'évitement des sensibilités environnementales locales en présentant des variantes de localisation, notamment une éventuelle réutilisation de l'axe de La Chapelle-Janson.* » (cf pages 3 et 13 de l'avis).

La Ville de Fougères a fourni, dans son mémoire en réponse à cet avis, les raisons qui l'ont conduite à écarter un tracé par la route de la Chapelle-Janson (mémoire pages 2 à 5) : « *amorce de la Route de La Chapelle-Janson depuis le Bd de Groslay bordé par un alignement d'habitations configurant une **largeur de voirie d'environ 4 mètres ne permettant pas la circulation en double-sens sur un tronçon d'environ 350 mètres**, la Route de La Chapelle-Janson est une voie partagée par des cyclistes et piétons, avec trottoirs aménagés et voies cyclables en double-sens matérialisées pour favoriser un accès sécurisé au camping et au complexe sportif de Paron par des mobilités dites « douces » depuis le centre-ville de Fougères.*

La création d'une liaison entre le Boulevard de Groslay et la Rocade-Est par la route de La Chapelle-Janson nécessiterait de supprimer ces aménagements sécurisés pour répondre au dimensionnement nécessaire à la circulation en double-sens des véhicules légers et poids-lourds ; la route de La Chapelle-Janson dessert aujourd'hui plusieurs maisons d'habitation, le Camping municipal de

Paron composé de 88 emplacements ainsi que le complexe sportif de Paron qui dispose de plusieurs équipements dont un court de tennis, une salle multisports, des terrains de football et des terrains multisports. (....) ».



➤ *Demande d'aménagements complémentaires*

Observation R1 , Messieurs Henri Ruault, Président de l'ADEL -Association pour la Défense et l'Ecoute des Locataires-17 rue de Mortain à Fougères, et **Joseph Saffray, Roland Dedilleux, Pascal Couanon, Stéphane Couanon**, membres de l'association et résidents du 23 Bd de Grosly : ont rencontré la commissaire-enquêtrice pour demander des mesures supplémentaires contre le bruit (revêtement anti-bruit au droit des immeubles), prolongation du merlon de 3m vers l'ouest et le sud, petit rond-point avec priorité pour améliorer la sécurité des résidents lors des entrées et sorties sur la nouvelle voie ; les déposants joignent une pétition signée par 16 locataires rencontrés sur les 25 foyers occupants de la résidence. 2 plans annotés sont annexés.

Sur proposition de la commissaire-enquêtrice une réunion sur place s'est tenue le 11 juillet 2022 en présence de l'association et de locataires d'une part, de 2 élus de Fougères (Mme Diana Lefevre, Adjointe à la transition écologique et énergétique et aux travaux et M. Eric Besson, Adjoint délégué à l'urbanisme, au logement et à l'aménagement durable et Président de Fougères Habitat, bailleur social), des responsables de la DSTE Ville de Fougères en charge du dossier (M. Auvray, Directeur des services techniques et de l'environnement, Mme Chehabeddine, responsable des projets des espaces publics et du cadre de vie, M. Faramin, juriste), de M. Lechiffre, responsable du service entretien/maintenance de Fougères Habitat, et de la commissaire-enquêtrice.

NB : le compte-rendu de cette réunion du 11 juillet 2022, établi et diffusé par les services municipaux, **est joint au mémoire en réponse de la Ville de Fougères dont il constitue l'annexe 1**. Ce mémoire est annexé au présent rapport.

Lettre L1, 4 juillet 2022 - réception, insertion 05/07/2022 : ADEL (Action pour la Défense et l'Ecoute des Locataires), lettre et pétition 2 pages : l'association reprend les éléments et demandes formulées lors de l'entretien avec la commissaire-enquêtrice et joint la même pétition. L'ADEL demande pour les locataires du 23 Bd de Grosly « *que le maximum de protections soient mises en oeuvre contre le bruit et pour assurer leur sécurité dans la mise en place de la pénétrante.* ». L'ADEL précise qu'elle « *demandera le concours de Fougères Habitat pour aller dans le même sens sur la partie de terrain lui appartenant.* »

Réponse de la Ville de Fougères (mémoire pages 8 et 9) : « *Le sujet des nuisances sonores est un des enjeux relevés par l'étude (p.107) et a fait l'objet d'études. Le volume sonore estimé est inférieur au seuil réglementaire de 60 dB(A), cependant un ensemble de mesures ont été prises : réduction de la vitesse de circulation à 30 km/h sur ce tronçon (p.166), création d'un merlon planté de 3 m de haut sur 70 ml permettant un gain acoustique de 6 dB(A) au RDC, 2 dB(A) aux étages, sauf au droit des*

premiers logements à l'Ouest, qui ne seront pas protégés par l'écran. L'écran ne peut se prolonger plus à l'Ouest du fait de la voie d'accès à la résidence (p.168). ».

La Ville rappelle la réunion qui s'est tenue sur site, à l'initiative de la commissaire-enquêtrice, avec plusieurs habitants de la résidence et les représentants de l'ADEL et expose qu'une étude acoustique a été réalisée en janvier 2020 « *Cette étude a permis de vérifier que, compte tenu des aménagements prévus, les niveaux sonores resteraient inférieurs au plafond réglementaire de 60 dB(A), défini par l'Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.*

Ces aménagements peuvent être amendés. La protection contre le bruit peut être renforcée, moyennant une validation par le bureau d'études. ».

La Ville évoque ensuite les comptages de trafic routier effectués sur les axes de circulation du secteur par la société BTrafic du 18 au 24 juin 2018, qui « *font apparaître un écart très important entre la circulation en période diurne par rapport à la circulation de nuit (voir pièces jointes). Les locataires qui résident au plus près de la voie ne devraient donc pas voir leurs nuits perturbées outre mesure. Ce contraste sonore est également illustré par le comptage d'un radar pédagogique situé 22 boulevard de Groslay, pour la journée du mardi 26 juillet 2022. ».*

Ces documents sont annexés au mémoire en réponse de la Ville de Fougères aux observations du public qui sont joints au présent rapport d'enquête.

Réponse de la commissaire-enquêtrice aux observations R1 et L1 : la réunion sur site avec les habitants et avec les élus dont le Président de Fougères Habitat, les personnels de la Ville de Fougères en charge de ce projet ainsi que le responsable technique du bailleur Fougères Habitat ont permis de cerner les craintes des résidents et leur souci de voir leur tranquillité préservée.

La Ville a rappelé les mesures correctives prévues au projet : réalisation d'un merlon anti-bruit surmonté de plantations de haute tige, réduction de la vitesse à 30km/h sur cette portion de voie, réalisation de mesures acoustiques en N+1 et N+3 avec réalisation de travaux complémentaires si nécessaire au vu des résultats.

La Ville s'est engagée, et l'a écrit dans sa réponse aux observations comme dans le compte-rendu de la réunion du 11 juillet 2022 qui est annexé à son mémoire en réponse : « *Ces aménagements peuvent être amendés. La protection contre le bruit peut être renforcée, moyennant une validation par le bureau d'études. »*

La demande d'installation d'un giratoire sur le plateau ralentisseur souhaitée par les résidents a été écartée car jugée peu efficace par la Ville, difficile à implanter compte tenu de l'obligation de conserver l'accès à la résidence en entrées et sorties, le plateau présentant plus d'efficacité pour faire ralentir les usagers. Cependant la Ville propose de mettre en place une signalétique au sol appropriée. Enfin, la commissaire-enquêtrice a soulevé le fait que les arbres plantés mettront des années à grandir et a donc demandé à Fougères Habitat si, dans le cadre des travaux de réhabilitation extérieure à venir les arbres adultes qui existent sur le côté du parking pourraient être conservés, ce qui améliorerait encore la protection acoustique. Fougères Habitat a indiqué que le maximum sera fait en ce sens.

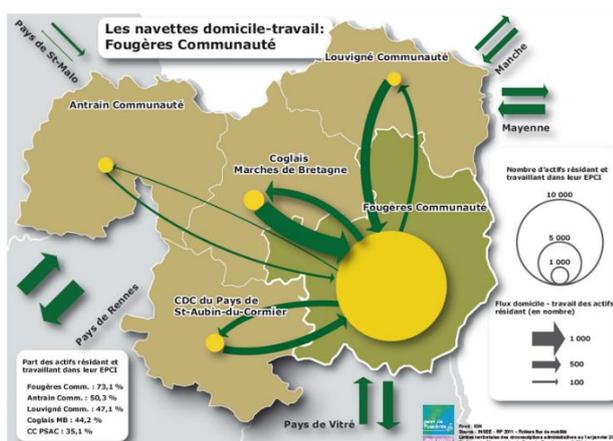
→ Réponse aux interrogations de la commissaire-enquêtrice dans le procès-verbal de synthèse (mémoire page 9 à 13) :

- **Chiffres annuels des interventions des services de secours** (avec répartition entre secours aux personnes, interventions sur accidents, incendies, autres), périmètre d'intervention de la caserne pompiers de Fougères : chiffres fournis par le Lieutenant **Patrick MENGUY**, Adjoint au chef du Centre d'Incendie et de Secours de Fougères pour 2021 : raisons et nombres des sorties (2604), part d'interventions sur les 11 communes du périmètre CIS de Fougères (3577), dont Fougères (2127) ;
NB : la commissaire-enquêtrice a utilisé les chiffres détaillés dans ses réponses aux observations du public supra.

- **Population active de Fougères et déplacements** (part des actifs résidant et travaillant à Fougères et part des actifs à travaillant à l'extérieur de Fougères, nombre d'emplois existants

sur le territoire pour déterminer la part des employés venant de l'extérieur et d'où) : (chiffres produits par l'Atelier du Canal [Architectes Urbanistes], dans le cadre de la révision du P.L.U): « *population active ayant un emploi et résidant sur Fougères : 12 094 personnes au recensement de 2017. (...). La Commune est donc le lieu de fortes mobilités professionnelles avec des ouvriers allant travailler sur les Communes voisines, et des employés qualifiés venant travailler sur Fougères depuis les territoires voisins.* ».

- **Mobilité des actifs** : les navettes domicile-travail à l'échelle du Pays de Fougères : d'après l'étude sur les mobilités à l'échelle du Pays qui a été publiée en janvier 2017 par le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement). Cette étude « *analyse notamment les flux entrant et sortant des 4 EPCI constituant le Pays de Fougères à cette date, dont Fougères Communauté.* ».



« Cette cartographie démontre l'attractivité du territoire de Fougères dans ces flux d'actifs, avec un plus grand nombre d'entrées que de sorties vers les territoires voisins, à l'exception des Pays de Rennes et de Vitré. La majorité des échanges se réalisent avec le territoire du Coglais, facilement accessible via la RN 12. ».

L'analyse des destinations travail par EPCI indique que le taux d'actifs restant au sein de Fougères-communauté est très majoritaire en 2013 (71 %), mais en baisse par rapport au taux de 2006 (75 %). Cette évolution s'inscrit dans une logique de plus grande mobilité pour les déplacements liés au travail, avec un accroissement sensible des échanges avec le territoire du Coglais, mais aussi avec l'agglomération rennaise. ».

Les navettes domicile-travail sur la Commune de Fougères en 2017 se répartissent comme suit : 7308 personnes viennent travailler sur Fougères, 3801 dans la commune de résidence, 3507 dans une commune autre que leur commune de résidence.

« L'analyse de ces chiffres montre tout d'abord Fougères est en étroite relation avec les autres Communes du bassin d'emploi de Fougères mais aussi avec les autres bassins d'emplois voisins, puisque environ un actif sur deux quitte la Commune pour travailler. Ce pourcentage est en légère hausse par rapport à 2012, signe d'une mobilité professionnelle grandissante. Bien que la moitié des actifs se déplacent au sein de la Commune, 80 % ont recours à leur voiture pour ces déplacements. ».

Enfin, il y avait 11 419 emplois sur la Commune en 2017, ce sont donc 8 016 actifs qui provenaient d'une autre Commune voisine pour travailler sur Fougères. En associant les 3 507 actifs qui sortent de la Commune pour travailler, ce sont au total, 11 523 actifs qui entrent ou sortent de Fougères pour se rendre à leur travail. ».

Réponse de la commissaire-enquêtrice : Les chiffres récents fournis par la Ville sur l'emploi et les déplacements m'ont permis d'étayer mes réponses aux observations du public et de justifier la nécessité de fluidifier les flux de circulation venant de l'Est de Fougères, voire de la Mayenne, tels que cet objectif est annoncé par la Ville de Fougères dans le dossier d'enquête pour justifier la nécessité de réaliser une liaison routière dans ce secteur, sans toutefois que des éléments chiffrés aient été présentés pour démontrer cet objectif ou le choix de l'emplacement retenu dans le dossier. (cf Demande d'autorisation Loi sur l'Eau, page 15, Etude environnementale page 105).

3.5- Clôture de l'enquête

Le lundi **25 juillet 2022**, à **18heures10**, après prolongation au-delà de 17h30, j'ai clôturé la dernière permanence, puis j'ai constaté la fin de l'enquête, porté les mentions relatives à la clôture de l'enquête et annulé le bas de page 6 ainsi que les pages suivantes, non utilisées. Ensuite, après numérotation des observations sur le registre, des 2 lettres reçues et de l'observation déposée par courriel sur l'adresse dédiée en préfecture pendant la durée de l'enquête publique, j'ai établi le **procès-verbal de clôture d'enquête en page 17 du registre**.

Le mercredi **27 juillet 2022 à 14h**, ayant reçu par message électronique le certificat administratif établi le 26 juillet 2022 par la Mairie de Fougères indiquant attestant que seules 2 lettres étaient parvenues au siège de l'enquête pendant l'enquête publique et aucune après la clôture d'enquête mais qui aurait été postée ou déposée avant le 25 juillet 2022 à minuit, ayant consulté le site de la préfecture et constaté qu'aucune observation par courriel n'avait été déposée depuis l'observation ME1 déposée le 19 juillet 2022, j'ai établi un procès-verbal complémentaire en bas de la page 17 du registre d'enquête prenant acte de cette absence de nouvelles observations parvenues après la clôture de l'enquête publique mais dans les délais légaux (dépôt ou cachet de la Poste avant minuit le 22/07/2022 faisant foi).

Le certificat administratif original m'a été remis en Mairie de Fougères le 28 juillet 2022 et je l'ai agrafé dans le registre d'enquête publique après l'avoir visé.

Immédiatement après la clôture de l'enquête et l'établissement du procès-verbal de clôture de l'enquête, en présence de monsieur Faramin, Juriste à la DSTE de la Ville et de Madame Biet, Directrice de l'Administration Générale et de la Citoyenneté, nous avons effectué les photocopies destinées à la Commune, du registre d'enquête avec les observations du public, des 2 lettres déposées ainsi que des annexes jointes aux observations et de l'observation déposée par message électronique sur l'adresse dédiée.

Le certificat d'affichage, établi par la Mairie de Fougères, sous la signature de **Monsieur Louis Feuvrier, maire, en date du 26 juillet 2022**, a été transmis électroniquement à la Préfecture d'Ille-et-Vilaine **le 26/07/2022**, avec copie à la commissaire-enquêtrice. Ce certificat atteste de l'exécution des mesures d'affichage prévues à l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique, du 3 juin 2022 au 25 juillet 2022 inclus (les justificatifs d'affichage datés figurant au dossier d'enquête prouvent la mise en place l'affichage entre le 31 mai et le 3 juin 2022).

Fougères Agglomération a également établi un **certificat d'affichage en date du 26 juillet 2022**, sous la signature de M. Patrick Manceau, Président, attestant de l'affichage de l'avis d'ouverture d'enquête publique sur le panneau d'affichage extérieur du siège de Fougères Agglo, du 20 juillet 2022 au 25 juillet 2022 inclus. Ce certificat a été transmis à la Préfecture d'Ille-et-Vilaine par voie électronique **le 26/07/2022**, avec copie à la commissaire-enquêtrice.

3.6- Réception du maître d'ouvrage/Notification du procès-verbal de synthèse des observations

Le **jeudi 28 juillet 2022**, j'ai remis, contre émargement sur les 2 exemplaires originaux, le procès-verbal de synthèse des observations à monsieur Faramin, Juriste à la DSTE de la Ville de Fougères, et nous avons examiné ensemble les thèmes abordés dans lesdites observations.

Enfin, j'ai rappelé à M. Faramin que la Commune disposait légalement de quinze jours pour m'adresser son mémoire en réponse.

La copie de cette lettre "procès-verbal" datée du 27 juillet 2022 et portant les mentions de remise à la Commune du 28 juillet 2022 est annexée au présent rapport.

3.7- Réponse du maître d'ouvrage aux observations - le Mémoire

La Commune de Fougères, sous la signature de Monsieur Louis Feuvrier, Maire, a adressé son mémoire en réponse en date du **2 août 2022**, à la commissaire-enquêtrice en lettre recommandée postée le 2 août 2022. Celle-ci a été avisée en première présentation le 3 août 2022 et **remise par la Poste le 04 août 2022**, soit 7 jours après la remise du procès-verbal de synthèse des observations. La commissaire-enquêtrice l'a visé et l'a joint au dossier de l'enquête qui sera archivé en préfecture.

Le mémoire en réponse adressé par la Commune de Fougères est composé du Mémoire de 13 pages, ainsi que **3 annexes** : compte-rendu sur 2 pages de la réunion sur site du 11 juillet 2022 avec des habitants du 23 Bd de Groslay, riverains du projet ; Comptages de circulation sur 24 pages effectués du 18 au 24 juin 2018 par la société B Trafic, bd de Groslay Nord et Sud, Bd Nelson Mandela et route de la Chapelle-Janson Est ; Comptage d'un radar pédagogique situé 22, Bd de Groslay pour la journée du mardi 26 juillet 2022 de 00h00 à 23h30 par ElanCité, sur 2 pages.

La copie du mémoire en réponse et des 3 annexes est annexée au présent rapport d'enquête.

Les réponses du maître d'ouvrage aux observations du public, sont résumées à la suite de l'analyse des observations dans la 1^{ème} partie du présent rapport, au paragraphe 3.3 -Analyse des observations, supra.

Ces réponses aux observations du public et les réponses à mes questions **sont reprises à l'exposé du projet dans l'examen des différents thèmes auxquels ces observations se rapportent.** (paragraphe 1.5.2.2 - Description du projet, 1.5.2.3 -Le contexte environnemental - les impacts du projet).

Réponse à l'avis de la MRAe (Mission Régionale d'Autorité environnementale) du 18 janvier 2022 : La réponse de la Ville de Fougères, maître d'ouvrage du projet, à l'avis de la MRAe, en date du 15 février 2022 constitue la pièce 4 du dossier d'enquête publique.

Les réponses de la Ville de Fougères à l'Avis de la MRAe sont également reportées dans **l'exposé du projet**, dans l'examen des différents thèmes auxquels ces réponses se rapportent.

Compte tenu de ce qui précède,

je constate que l'enquête publique qui a eu lieu du mercredi 22 juin 2022 au lundi 25 juillet 2022 s'est déroulée conformément aux dispositions prévues à l'arrêté préfectoral du 18 mai 2022 qui la prescrivait et l'organisait, hormis le retard d'affichage de l'avis d'enquête de l'EPCI Fougères Agglomération signalé dans le présent rapport et qui ne semble pas avoir empêché le public d'être informé de l'ouverture de l'enquête publique, de sa durée et des modalités de participation du public ;

et je précise que :

- ✓ les observations formulées par le public ont été analysées dans cette première partie de mon rapport, les réponses apportées par la Commune aux observations du public ont été reportées et j'ai donné ma position sur ces observations,

- ✓ le projet présenté tel que soumis à enquête publique, fera l'objet d'une analyse au fond et de mon avis personnel sur ledit projet dans mes conclusions dans un document séparé accompagnant le présent rapport,

Le présent rapport qui constitue la Partie I du Rapport d'enquête de la commissaire-enquêtrice comporte **72 pages** dactylographiées et **2 annexes**.

Fait, le **26 août 2022**



La commissaire-enquêtrice
Christianne PRIOUL

IV- ANNEXES

- Copie du **Procès-verbal de synthèse des observations** formulées par le public pendant l'enquête publique relative la demande d'autorisation environnementale relative au projet de liaison routière entre la rocade Est et le boulevard de Groslay à Fougères qui a eu lieu du 22 juin 2022 au 25 juillet 2022, en date du **27 juillet 2022** et établi par la commissaire-enquêtrice sur **15 pages**, remis à la Commune de Fougères, maître d'ouvrage du projet, le **28 juillet 2022** ;
- Copie du **Mémoire en réponse** de la Commune de Fougères sous la signature de Monsieur Louis FEUVRIER, Maire, en date du **2 août 2022**, **présenté le 3 août 2022 et reçu le 04 août 2022** au domicile de la commissaire-enquêtrice, **comportant 13 pages et 3 annexes** (compte-rendu sur 2 pages de la réunion sur site du 11 juillet 2022 avec des habitants du 23 Bd de Groslay, riverains du projet ; Comptages de circulation sur 24 pages effectués du 18 au 24 juin 2018 par la société B Trafic, bd de Groslay Nord et Sud, Bd Nelson Mandela et route de la Chapelle-Janson Est ; Comptage d'un radar pédagogique situé 22, Bd de Groslay pour la journée du mardi 26 juillet 2022 de 00h00 à 23h30 par ElanCité, sur 2 pages).

XXXXXX