

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-Enquêteur

2^e partie

CONCLUSIONS du COMMISSAIRE-ENQUETEUR
et AVIS MOTIVE

COMMISSAIRE ENQUETEUR : Christianne PRIOUL

26 août 2022

Commune de FOUGERES– 35300

AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Projet de liaison routière

Entre la Rocade EST et le Bd de Groslay

Conclusions du commissaire-enquêteur

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** qui s'est déroulée pendant **34 jours consécutifs** du mercredi 22 juin 2022 au lundi 25 juillet 2022 à 18 heures 10 inclus par prolongation de la dernière permanence, prescrite par arrêté de Monsieur le Préfet d'Ille-et-Vilaine du 18 mai 2022 ;

Au terme de l'enquête j'ai rédigé le rapport d'enquête correspondant.

Après avoir relaté dans la première partie de mon rapport d'enquête les différentes modalités de publicité ayant permis l'information du public, résumé les différents documents composant le dossier soumis à enquête et exposé le projet de liaison routière entre la rocade Est et le boulevard de Groslay à Fougères -35 – et l'évaluation environnementale de ce projet, tel qu'il a été présenté à l'enquête par la Préfecture d'Ille-et-Vilaine, autorité organisatrice, selon le dossier établi par la Commune de Fougères, maître d'ouvrage du projet, j'ai détaillé le déroulement de l'enquête, constaté **que 9 (neuf) observations** ont été formulées par le public, dont **6 inscrites sur le registre d'enquête** et **1** déposée par message électronique, et **2 observations adressées par lettres à mon intention** en mairie de Fougères, siège de l'enquête publique, pendant l'enquête.

J'ai précisé qu'au total **11 personnes ont été reçues pendant mes permanences**.

J'ai rédigé le procès-verbal de synthèse des observations après la fin de l'enquête publique et je l'ai remis au maire de Fougères, représenté par Monsieur Faramin, juriste à la direction des services techniques et de l'environnement à la mairie de Fougères, le 28 juillet 2022.

Ayant analysé les observations du public dans la première partie de mon rapport, ayant reporté les réponses de la Commune de Fougères, maître d'ouvrage du projet, à ces observations, telles qu'elle les a formulées dans son mémoire en réponse aux observations du public, et ayant donné mes positions sur ces observations,

J'ai également rédigé la synthèse thématique du projet et de son évaluation environnementale dans cette première partie et j'y ai intégré les extraits de l'avis de la MRAe et les résumés des observations du public dans chaque thème concerné ainsi que les réponses de la Commune de Fougères aux observations de la MRAe et à celles du public, afin de permettre au public qui consultera mon rapport d'avoir une vue d'ensemble du projet et des précisions ou améliorations qui y sont apportées au travers des réponses de la Commune, maître d'ouvrage ou au travers de mes réponses à ces observations, propositions et contre-propositions du public.

Dans ce deuxième document, après avoir rappelé l'objet de l'enquête,

- ✓ je donnerai mon appréciation sur le contenu des documents composant le dossier de l'enquête,
- ✓ je résumerai mon analyse du projet de création d'une liaison routière entre la rocade Est et le boulevard de Groslay à Fougères (35) au travers des documents du dossier d'enquête,

notamment l'évaluation environnementale et l'avis de la MRAe (Mission Régionale d'Autorité environnementale),

- ✓ je résumerai succinctement les observations du public et les réponses de la Commune, maître d'ouvrage, à ces observations,
- ✓ je rappellerai mes positions sur ces observations, propositions ou contre-propositions et demandes du public,
- ✓ , et, enfin, **j'émettrai mon avis motivé sur la demande d'autorisation environnementale relative au projet de liaison routière entre la rocade Est et le boulevard de Groslay à Fougères, soumis à évaluation environnementale, tel qu'il a été soumis à enquête publique.**

SOMMAIRE

I- ANALYSE DU PROJET

1. Localisation du projet
2. Objet de l'enquête
3. Le projet - analyse du commissaire-enquêteur
4. Les réponses de la Commune, à l'avis de la MRAe et aux observations du public
5. Rappel de mes positions sur les observations du public

II- CONCLUSIONS et AVIS MOTIVE

I- ANALYSE DU PROJET

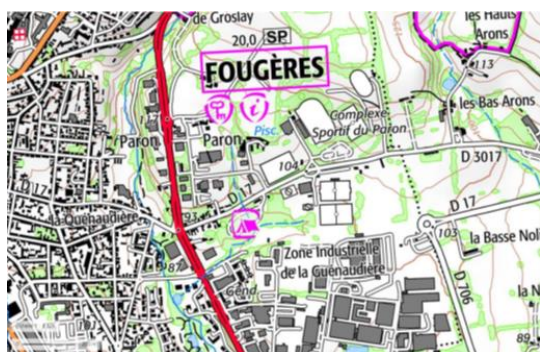
NB : Ce paragraphe constitue mon analyse personnelle de la demande d'autorisation environnementale relative au projet de liaison routière entre la rocade Est et le boulevard de Grosly à Fougères (35), et de l'évaluation environnementale dudit projet présenté à enquête, et non la présentation qu'en fait la Commune, maître d'ouvrage, dans le dossier, qui est, elle, exposée dans le Rapport du commissaire-enquêteur (chapitre I-Présentation de l'enquête, paragraphe 1.4- Exposé du projet).

1. Localisation du projet

La ville de FOUGERES (département de l'Ille et Vilaine) 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 Grosly et la rocade Est (RD 706) . Ce projet s'étend sur une emprise de 2,06 ha (classé en zone UG et UAc au PLU).

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 Grosly 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.



2. Objet de l'enquête

Par un arrêté du 18 mai 2022, le préfet d'Ille-et-Vilaine a prescrit l'ouverture de l'enquête publique portant sur 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 Grosly à Fougères "**.

L'enquête publique s'inscrit dans la procédure d'obtention de l'autorisation environnementale, conformément aux dispositions de l'article L.214-3 du code de l'environnement qui stipulent que : « I.- *Sont soumis à autorisation de l'autorité administrative les installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique, de nuire au libre écoulement des eaux, de réduire la ressource en eau, d'accroître notablement le risque d'inondation, de porter gravement atteinte à la qualité ou à la diversité du milieu aquatique, notamment aux peuplements piscicoles.* ».

Le projet a fait l'objet d'une demande d'examen « au cas par cas » et un arrêté du préfet d'Ille-et-Vilaine en date du 9 octobre 2020 a déclaré, considérant la nature du projet (création d'une nouvelle voie de circulation), sa localisation (sur un espace de prairies en partie en zone humide et à proximité du ruisseau de La Lande du Bas, et bordant ou supprimant des linéaires arborés, à proximité du

camping municipal d'où risque de nuisances sonores) que **le 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.

Conformément à la réglementation relative à l'étude d'impact, le projet était donc soumis à avis de la MRAe (Mission Régionale d'Autorité environnementale).

Appréciation du commissaire-enquêteur sur le contenu du dossier d'enquête et la lisibilité du dossier :

Le dossier soumis à enquête était complet et se composait du dossier administratif et du dossier présentant le projet soumis à enquête. L'Avis de la MRAe (Mission Régionale d'Autorité environnementale) figurait au dossier. J'ai détaillé la composition du dossier d'enquête, notamment des pièces du projet, dans la première partie de mon rapport.

Le dossier d'enquête publique comprend notamment les pièces relatives au projet : la Notice d'accompagnement du dossier d'autorisation environnementale qui liste les pièces constituant le dossier, le dossier d'autorisation environnementale supplétive, l'étude d'impact avec annexe et calendrier et son résumé non technique, le dossier de déclaration Loi sur l'Eau, le complément au dossier de déclaration Loi sur l'Eau, l'arrêté préfectoral du 09 octobre 2020 portant décision après examen au cas par cas, l'Avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact du projet n°2021-009448 du 18 janvier 2022, le mémoire en réponse de la Ville de Fougères à l'avis de la MRAe .

Sur le site de la Préfecture où le dossier d'enquête était publié pour consultation par le public, figuraient également les avis de la CLE du SAGE Couesnon (Commission Locale de l'Eau) et de l'ARS de Bretagne (Agence Régionale de Santé).

Comme je l'ai dit, le dossier présentant le projet était très complet, et permettait de saisir l'objectif recherché par la Ville de Fougères, maître d'ouvrage, en créant cette liaison routière entre la rocade Est et le boulevard de Grosly tels que la Ville de Fougères l'annonçait dans le dossier : 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.

La MRAe indique d'ailleurs dans son avis 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.* » (avis page 7, II - Qualité de l'évaluation environnementale, Qualité formelle du dossier).

Cependant, quelques tableaux ou certains plans insérés dans le dossier étaient peu lisibles étant donné leur format : j'ai demandé que ces extraits soient agrandis et joints au dossier pour en faciliter la consultation par le public. Ces documents ont été joints au dossier d'enquête déposé en mairie, le jour de l'ouverture de l'enquête publique, après avoir été visés par moi.

Il s'agit de : localisation de l'emprise à l'échelle cadastrale (extrait de la demande d'autorisation environnementale, page 7/21), plan de masse du projet d'aménagement routier (extrait de la demande d'autorisation environnementale, page 14/21), plan d'aménagement -avant-projet - (extrait de la demande d'autorisation environnementale, également page 14/21), proposition de l'ouvrage de gestion des eaux pluviales dans le cadre de l'aménagement routier et récapitulatif des données utilisées dans le dimensionnement du bassin tampon (extrait de la demande d'autorisation environnementale, page 15/21) ainsi que « tableau des seuils réglementaires et valeurs guides concernant la pollution de l'air (extrait du mémoire en réponse à l'avis de la MRAe, page 5/11).

Par ailleurs, l'annexe 3 de l'étude d'impact et du résumé non technique figurant en page 184 du document et datée du 15 septembre 2021 - constituée du planning prévisionnel d'étude et de réalisation du projet de liaison routière- s'avérait quelque peu obsolète (les services techniques de la Ville de Fougères m'ont indiqué que le décalage était dû au retard pris pendant la phase des études

en raison de la crise du COVID 19 qui a empêché les réunions pendant les confinements successifs puis a perturbé leur organisation en présentiel ou les études sur le terrain).

J'ai donc demandé à la Ville de Fougères de mettre à jour ce document et de le joindre au dossier d'enquête. Le nouveau document en date du 11 juillet 2022 qui annule et remplace celui contenu au dossier m'a été fourni sur 2 pages en format A3 agrandi afin d'en faciliter la consultation. Il a été inséré au dossier d'enquête, après visa par mes soins le 11 juillet 2022, jour de la 3^{ème} permanence. Sur ce nouveau planning prévisionnel, la fin de l'instruction du projet passe de fin août 2022 à fin décembre 2022 et la réception des travaux est prévue en avril 2024, contre décembre 2023 dans le planning initial.

La MRAe a demandé dans son avis du 18 janvier 2022 que certains éléments de l'évaluation soient complétés :

- préciser si des variantes de localisation ont été recherchées, et mieux justifier l'absence possible d'évitement de la zone humide, notamment préciser si un raccordement à la rocade Est de la route de La Chapelle-Janson a été étudié et justifier pourquoi ce choix n'a pas été retenu ;
- 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 ;
- réaliser des photomontages permettant d'apprécier l'effet de l'infrastructure et de sa végétalisation depuis les terrains situés au nord du projet.

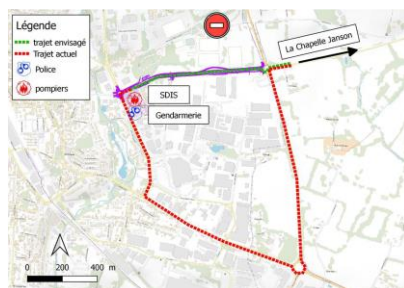
Le maître d'ouvrage a apporté les précisions demandées dans **sa réponse à l'avis de la MRAe** en date du 15 février 2022.

3. Le projet - analyse du commissaire-enquêteur

La Ville de Fougères, maître d'ouvrage, indique que les enjeux et objectifs qu'elle poursuit en mettant en oeuvre ce projet de liaison routière entre la rocade Est et le boulevard de Groslay ont pour but de :

- permettre un accès plus rapide du SDIS (Service Départemental d'Interventions et de Secours) et de la gendarmerie vers la rocade Est : les services techniques de la Ville m'ont indiqué que le trajet actuel représente environ 2,7 kms,
- créer une liaison directe vers le centre-ville de Fougères afin de valoriser et optimiser le flux de circulation générés par l'ouverture en 2018, de la rocade Est.

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.



Pour la Ville de Fougères, les principaux enjeux liés à ce projet sont (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 : une voie de circulation d'une longueur de **820 m** pour une largeur de 6m comportant 2 voies de 3m qui seront bordées de noues de collecte des eaux pluviales et d'un cheminement doux de 3 m de large pour les piétons et les cycles.

Le maître d'ouvrage précise que 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 12 260 m², bassin tampon de 820 m²).

La Ville précise que l'ensemble des parcelles impactées par le projet, de même que les parcelles d'accueil des mesures de réduction et de compensation environnementales, sont la propriété de la Commune de Fougères, et en fournit le plan et la liste avec les références cadastrales.

Cependant, la Ville de Fougères précise que le giratoire auquel la voie devra être raccordée, à l'est du projet (parcelles BD 872 et 874) appartient au Département, ainsi que le bâtiment du SDIS situé à l'ouest qui appartient également au Département.

La liste des parcelles intersectées par le projet ou attenantes au projet figure également dans le document, avec le nom de leurs propriétaires.

Concernant l'objectif de raccourcir et faciliter les déplacements du SDIS et de la gendarmerie : le plan figurant au dossier prouve de fait cette réalité : il n'est plus besoin d'un large contournement.

Concernant l'objectif de fluidifier la circulation venant de l'Est de la ville, et d'optimiser les flux de circulation : le dossier affirme cet objectif mais ne démontre pas ce besoin.

Dans le procès-verbal de synthèse, j'ai donc demandé à la Ville de Fougères de me fournir un certain nombre d'informations afin de me permettre de former mon opinion sur ce point : 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, précisions sur le temps de trajet gagné entre itinéraire actuel et itinéraire projeté, indications concernant les axes actuellement empruntés par le public venant des communes voisines à l'Est ou de Mayenne et les flux de circulation respectifs sur ces axes.

La Ville a fourni ces éléments dans son mémoire en réponse aux observations du public et a joint en annexes divers documents : comptages des véhicules sur le boulevard de Groslay, sur le boulevard Nelson Mandela et sur la route de La Chapelle-Janson.

Les informations fournies par le SDIS35 concernant le nombre d'interventions du CIS de Fougères (centre d'incendie et de secours) comptabilisent 3577 sorties d'engins par an soit environ 10 sorties par jour et ces déplacements se font majoritairement sur Fougères (2127) le reste étant répartis sur 10 communes autour de Fougères qui relèvent de la zone de compétence du centre de Fougères.

Les comptages de circulation sur les 3 axes proches du centre de secours montrent une moyenne de 9916 véhicules/jour sur le boulevard de Groslay Nord et de 10112 v/j sur le Bd de Groslay Sud. Sur le Bd Mandela, le trafic représente 1641 v/j, tandis que sur la route de La Chapelle-Janson Est, actuellement sans issue, le trafic journalier est seulement de 602 v/j et est vraisemblablement composé uniquement des véhicules des quelques riverains de cette rue ainsi que des usagers du camping et des équipements sportifs de la rue puisque la route de La Chapelle-Janson a été coupée depuis la création de la rocade Est et est dorénavant sans issue.

De même, un radar pédagogique, en place le 26 juillet 2022, au 22 Bd de Groslay y a comptabilisé sur une seule journée, et en pleine période de vacances, 5256 véhicules entrants et 4657 véhicules sortants, avec une pointe de véhicules entrants vers 7h45 le matin, une pointe de véhicules sortants vers 18h, le maximum de circulation restant élevé sur l'ensemble de la journée entre 8h et 19h.

J'ai également demandé à la Ville de Fougères de me fournir les données récentes relatives à la population active sur Fougères : 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).

La Ville de Fougères a fourni ces données dans son mémoire en réponse, à l'échelle du Pays de Fougères : navettes domicile-travail démontrant l'attractivité de Fougères dans ces flux d'actifs (7496/jour), leur répartition selon les destinations de travail par EPCI, et la part des actifs travaillant sur leur commune de résidence (52%), 48% travaillant dans une commune autre. Enfin, 79,9% utilisent une voiture, un camion ou une camionnette pour se rendre au travail.

Je considère donc que les objectifs annoncés par la Ville de Fougères pour engager la réalisation de cette voie de liaison routière sont réels et que le besoin d'optimiser les flux de circulation dans le secteur Rocade Est, boulevard de Groslay est démontré.

Je note cependant que la Ville de Fougères entend aussi favoriser au mieux les modes actifs, de déplacements en réalisant une piste cyclable séparée de la voie routière afin d'en garantir la sécurité.

Concernant les atteintes à l'environnement et les mesures prises pour les éviter, les réduire ou les compenser, la Ville de Fougères a prévu des mesures dès l'élaboration du projet : modification à la marge du tracé vers le Sud, augmentation de la superficie de la zone humide délimitée au PLU suite aux études réalisées dans le cadre de l'étude d'impact, compensation de la destruction de la zone humide selon les règles en vigueur (surface double de celle impactée soit 4000m² pour 2000m²), réalisation d'une mare dans le même bassin versant, réalisation d'un bassin tampon de 820m² pour gérer les eaux pluviales et les décanter des pollutions induites par la circulation automobile avant rejet, renaturation de la zone humide, remise à l'air libre de 15m du ruisseau du Groslay actuellement busés, replantation de haies et d'arbres en compensation des quelques arbres détruits, utilisation des arbres coupés dans la zone humide pour création d'abris pour la faune, actions de gestion raisonnée de la zone humide, présence d'un écologue sur le site pendant la phase travaux, mesures de suivi des actions mises en place sur une longue période (30 ans pour la zone humide compensée, relevé par le SAGE Couesnon dans son avis).

Concernant le maintien de la fonctionnalité écologique des milieux aquatiques et des habitats d'espèces, la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) a constaté que le maître d'ouvrage prévoit d'adapter le calendrier de travaux pour tenir compte des périodes sensibles pour

les espèces présentes sur le site, qu'une clôture serait mise en place pour empêcher l'intrusion des amphibiens et des reptiles sur le chantier.

La MRAe a également noté que les 2 habitats d'espèces partiellement supprimés (269 ml de haies, 79 ml de talus et un petit boisement de 660 m²) mais que 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 existant. Une mare de 100 m² sera également créée, ce qui devrait favoriser le cycle de vie des amphibiens.

Concernant la pollution lumineuse, des mesures sont également prévues afin de limiter les risques (éclairages publics de couleur orangée, moins perturbante pour ces espèces, sources lumineuses équipées de capot déflecteur et angle de projection de la lumière limité à 70°.

Sur ce point, la MRAe conclut que « *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.* ».

Concernant l'éclairage public, la Ville de Fougères a publié un dossier dans le n° 152 de la revue d'information municipale « Fougères ensemble » du printemps 2022 que j'ai consulté (page 7, consultable en ligne sur le site de la Mairie). Ce dossier présente les mesures que la Ville envisage pour réduire les dépenses d'éclairage public : éteindre l'éclairage une partie de la nuit, sur certaines parties de la ville (maintien de l'éclairage sur les axes principaux, extinction sur les autres voies, les espaces résidentiels, les parcs et jardins, et sur les voies secondaires en été), accélérer le renouvellement des équipements (LED pour les projecteurs de stade et les lanternes sur les axes qui resteront allumés, **renforcer la trame noire**, compte tenu des inconvénients de l'éclairage public pour la biodiversité : en accord avec le SRCE (schéma régional de cohérence écologique) et le PCAET (plan climat air énergie territorial) il est proposé de cesser l'éclairage le long des corridors écologiques et au niveau des parcs labellisés LPO après un inventaire précis mais application rapidement pour le Jardin du Val Nançon, le Jardin des fêtes, une partie du Parc des Orières, le chemin du Tertre,....

Sur ce point de la protection de la fonctionnalité écologique des milieux et des habitats d'espèces, je considère que le projet remplit les objectifs prévus par la réglementation.

Concernant les zones humides : Le projet, compte tenu de sa localisation entraîne la destruction de près de 2000m² de zone humide.

Le maître d'ouvrage a prévu des mesures compensatoires puisque ces zones sont protégées par la réglementation ainsi que dans les directives du SDAGE Loire-Bretagne, et au règlement du SAGE Couesnon : restauration d'une de ses fonctionnalités de zone humide sur un site de 3 760 m² le long du ruisseau du Groslay, à environ 500 mètres au nord-ouest du projet. Cette compensation s'effectue donc au sein de la même masse d'eau ; débusage et remise à l'air libre d'un tronçon de 15 mètres du ruisseau de Groslay, à proximité de cette zone humide, agrandissement de la zone humide directement affectée par le projet de 1700 m² avec réensemencement par un mélange pour prairie humide pour recréer un milieu similaire à celui impacté, et enfin, création d'une mare de 100 m² au sein de cette zone humide pour les amphibiens. Par ailleurs, le projet prévoit un suivi de ces zones humides sur 30 ans et s'engage en cas d'échec des actions écologiques de restauration de zone humide à ajuster la mesure de compensation si nécessaire.

La MRAe a jugé 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.** ».

Qualité des milieux aquatiques : le projet est situé dans un vallon en tête de bassin versant ce qui implique un enjeu fort en termes de préservation de la qualité des eaux. Le ruisseau de La Lande du Bas qui borde le projet 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.

Les risques pour 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. La surface

imperméabilisée induite par le projet est de 2,06 hectares, d'où une augmentation du ruissellement dans la zone.

Le projet prévoit que les eaux pluviales seront collectées par les fossés qui seront mis en place le long de la voirie (noues à l'air libre pour ralentir l'écoulement et permettre un premier apurement) et rejoindront un **bassin tampon de 820 m² permettant de stocker 320m³** d'eaux pluviales, le ruisseau de La Lande du Bas servira d'exutoire aux eaux pluviales du futur bassin tampon. Ce bassin tampon 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 feront l'objet de 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 relève dans son analyse que « *Compte tenu de l'épuration permise par les fossés végétalisés et le bassin tampon, le porteur de projet a fait le choix de ne pas mettre de séparateur à hydrocarbures en sortie de bassin.* ».

La MRAe conclut sur ce point que « **Les mesures prévues apparaissent adaptées et proportionnées pour prévenir les dégradations du milieu aquatique récepteur en situation normale de fonctionnement.** ».

La MRAe estime cependant qu'il faut justifier plus en détail le caractère suffisant des dispositifs de gestion des eaux pluviales en cas d'événement exceptionnel (accidents poids-lourds notamment...) et 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 les mesures de protection des eaux prévues pour la phase chantier, le maître d'ouvrage prévoit de mettre en place le bassin de rétention dès le début des travaux,

D'installer un dispositif d'assainissement provisoire à l'aval des terrassements, avec filtre à paille ou géotextile en sortie des fossés. Une aire dédiée à l'entretien des véhicules de chantier sera aménagée, elle sera située le plus loin possible du ruisseau. Les aires de stockage et de manipulation des hydrocarbures et autres produits toxiques seront réalisées sur des surfaces imperméabilisées et accompagnées de dispositif de rétention et de collecte.

La MRAe a jugé que ces mesures étaient adaptées et proportionnées.

Pour ma part, **je considère que le maître d'ouvrage a envisagé toutes les atteintes possibles à l'environnement concernant les milieux aquatiques et qu'il a prévu les mesures adéquates pour protéger ces milieux.**

4- Les réponses de la Commune, à l'avis de la MRAe et aux observations du public

J'ai exposé les remarques formulées par la MRAe sur différents aspects de l'évaluation environnementale et j'ai reporté les réponses apportées par la Commune de Fougères, maître d'ouvrage à l'avis de la MRAe dans son mémoire en réponse du 15 février 2022, qui figure également au dossier d'enquête.

La Commune de Fougères a complété ses réponses dans le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations du public en date du 2 août 2022 (le procès-verbal de synthèse des observations du public établi par la commissaire-enquêtrice et le mémoire en réponse de la Commune de Fougères à ce procès-verbal sont annexés au rapport d'enquête).

Les observations du public ont parfois utilisé l'avis de la MRAe pour appuyer leurs dires (au sujet de l'absence de scénario d'évitement dans le dossier), notamment l'association La Passiflore (observation R5) et le maître d'ouvrage y ont également répondu.

Dans son avis, la MRAe demandait notamment à la Ville de Fougères de dire si des variantes de localisation ont été recherchées. Le projet présentant des impacts résiduels sur l'environnement, il est nécessaire selon la MRAe 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.

La Ville de Fougères a répondu sur ce point : le projet de la réalisation d'une liaison du Boulevard Groslay et de la Rocade Est était déjà inscrit dans le Plan d'Occupation des Sols (POS) de Fougères approuvé en 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* » et cet emplacement réservé a permis de geler une emprise foncière délimitée en vue de la réalisation du projet de liaison.

Le dossier d'enquête indique d'ailleurs que les parcelles de nécessaires à la réalisation du projet sont toute propriété de la Ville de Fougères, de même que les parcelles prévues pour la réalisation des mesures de compensation des impacts sur l'environnement.

Concernant l'étude d'un scénario alternatif par la Route de La Chapelle-Janson, la Ville de Fougères a démontré que cette route ne permet pas la réalisation d'une voie de liaison en raison de son étroitesse sur environ 350 m au départ du Bd de Groslay alors qu'une largeur minimale de 6 mètres s'avère nécessaire pour faire passer les engins de secours.

La Ville a rappelé que cette voie est en sens unique depuis le Bd de Groslay jusqu'au croisement avec la rue des Compagnons d'Emmaüs, que des trottoirs y ont été aménagés et des voies cyclables matérialisées afin de 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, ce qui n'est pas envisageable.

La Ville a également fait remarquer que 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.

La Ville de Fougères conclut que 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.

La Ville soutient également que les nuisances pour les riverains et les usagers des équipements sportifs seraient importants en raison du flux de circulation engendré par le projet, mais surtout, le dimensionnement cet axe est inadapté aux exigences du projet.

Certaines observations du public ont proposé une variante au projet proposé qui utiliserait cette route de La Chapelle-Janson en la prolongeant le long de la rocade Est d'un côté et le long du terrain d'accueil des gens du voyage de l'autre, pour rejoindre le rond-point des Nolières sur la rocade Est, et prévoirait un seul sens de circulation sortant.

La Ville a répondu à ces observations en reprenant les arguments développés en réponse à l'avis de la MRAe concernant la configuration des lieux qui ne permet pas le passage des engins de secours en sécurité pour les riverains et utilisateurs du camping et des équipements sportifs du secteur.

La Ville a complété sa réponse en exposant les difficultés de mise en œuvre du projet à cet endroit : nécessité d'acquérir les parcelles, de déposer un nouveau dossier d'autorisation environnementale, mais surtout le fait qu'un sens unique sortant ne répond pas aux objectifs du projet notamment en ce qui concerne le raccourcissement du trajet pour les pompiers puisque le retour continuerait à se faire par les axes actuels, pas plus qu'en ce qui concerne l'objectif d'absorber les flux de circulation en provenance de la rocade Est en service depuis 2018.

Pour ma part, outre ces arguments, parfaitement démontrés au vu des informations que j'ai obtenues sur le nombre d'interventions des pompiers (7 interventions/jour et 10 sorties de véhicules/jour), sur

les flux de circulation du secteur (plus de 11000 véhicules/jour sur le Bd de Groslay), j'ai constaté le zonage UEb du secteur à l'extrémité de la route de La Chapelle-Janson qui autorise la construction de maisons et je doute donc que les propriétaires seraient désireux de vendre (ou d'être expropriés) pour permettre la réalisation de la voie de liaison à cet endroit.

J'ai également démontré que la disposition des lieux, et notamment la limite du territoire communal avec la commune voisine de Beaucé qui est contiguë de la rocade Est ne permet pas de réaliser un tournant d'une ampleur suffisante pour permettre la circulation des engins de secours.

Par ailleurs, je constate que si certains déposants ont évoqué les éventuelles nuisances sonores qui pourraient résulter de la création de la voie de liaison à l'emplacement proposé pour les usagers de l'aire d'accueil des gens du voyage, personne ne s'inquiète des nuisances pour ces mêmes usagers en proposant de créer un tronçon prolongeant la route de La Chapelle-Janson pour la relier au rond-point des Nolières qui longerait toute la longueur de cette aire d'accueil.

Concernant les émissions de gaz à effet de serre engendrés par le trafic routier

La MRAe demandait à la Ville de préciser la compatibilité de la pollution de l'air induite par le trafic routier avec les usages aux abords de l'aménagement (sport et habitat notamment).

La Ville a répondu en donnant le tableau des seuils en vigueur et au vu des données disponibles pour le territoire de Fougères, elle a conclu qu'aucun impact n'est relevé sur les secteurs à proximité du projet au regard des seuils réglementaires en vigueur.

Concernant la gestion des nuisances sonores

La MRAe 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.

La Ville a répondu qu'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.

Les 2 observations formulées par les habitants des logements collectifs du 23 Bd de Groslay et leur association de défense (R1 et L1) ont manifesté les mêmes inquiétudes.

La réunion sur site, organisée à mon initiative, a permis de présenter aux habitants présents l'étude acoustique réalisée par le cabinet Acoustibel dans le cadre de la préparation du projet (annexé à l'étude d'impact) ainsi que les mesures prévues au projet pour les protéger du bruit de la circulation (mise en place de 3 merlons arborés au droit de la résidence, comme le long du terrain des gens du voyage et devant la propriété individuelle de M. Froc).

La Ville a également rappelé les engagements de suivi et d'amélioration des mesures prévues qu'elle a pris dans son mémoire en réponse à l'avis de la MRAe qui figurait également au dossier d'enquête et s'est engagée devant les personnes présentes à mettre en place les mesures complémentaires nécessaires dès lors que des mesures en auront démontré la nécessité. (le compte-rendu de cette réunion est annexé au mémoire en réponse aux observations de la Ville de Fougères qui est lui-même annexé au présent rapport).

Cependant, les résidents souhaitent que les **merlons soient prolongés aux 2 extrémités et en retour** vers l'accès à la résidence : **cela est impossible en raison de l'emprise nécessaire et des limites de la propriété de Fougères Habitat**, de plus la présence d'une borne incendie qui ne peut être déplacée empêche de créer ce retour (distance maximale de 200 m entre les logements et la borne selon l'arrêté du 31 janvier 1986 relatif à la protection des bâtiments d'habitation contre l'incendie et arrêté préfectoral du 5 juillet 2018 relatif au règlement départemental de défense extérieure contre l'incendie). Par contre, sur ma suggestion, le bailleur social Fougères Habitat veillera à conserver autant que possible les arbres adultes qui existent devant le parking lors de la réhabilitation des

extérieurs qui doit intervenir prochainement, ceci afin d'atténuer le bruit en attendant que les arbres qui seront plantés dans le cadre du projet aient atteint une taille suffisante.

Concernant les effets du projet routier sur le paysage : La MRAe recommandait de réaliser des photomontages permettant d'apprécier l'effet de l'infrastructure et de sa végétalisation depuis les terrains situés au nord du projet.

La Ville de Fougères a réalisé 2 photomontages avant/après des aménagements paysagers qui seront réalisés à l'embranchement avec le rond-point des Nolières afin de faire écran visuellement et phoniquement le long de l'aire d'accueil des gens du voyage (haie double avec au fond des arbres de haute tige), ainsi qu'un photomontage de l'aménagement paysager le long du terrain de football qui bordera le projet.

Demande d'aménagements complémentaires : Les résidents du 23 bd de Groslay ont également demandés la réalisation d'un rond-point au niveau de l'entrée de leur résidence afin de faciliter leur sortie et leur insertion dans la circulation sur cette nouvelle voie.

La Ville a expliqué que la présence d'un plateau ralentisseur à cet endroit, de même que la proximité de la voie verte et du ruisseau, rendent cet aménagement techniquement compliqué, et de toute façon inutile, un « plateau » étant notoirement plus efficace pour faire baisser la vitesse des véhicules qu'un petit giratoire. Une signalétique au sol pourra être mise en place pour rendre les automobilistes plus vigilants.

NB : Les réponses de la Ville de Fougères aux observations du public ainsi que les miennes sont détaillées dans la première partie de mon rapport au paragraphe 3.4 -Analyse des observations.

Je considère qu'au vu des réponses apportées par la Ville tant à l'avis de la MRAe qu'aux observations du public et à mes questions, la nécessité de réaliser cette voie de liaison routière entre la rocade Est et le Bd de Groslay est démontrée.

Les mesures prévues pour éviter les impacts sur l'environnement ou les réduire au mieux ont été détaillées dans la première partie de mon rapport (voir rapport, 1.6 - Evaluation environnementale, paragraphe 1.6.3 - Incidences du projet sur l'environnement : mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

L'ensemble des aménagements prévus ainsi que les mesures d'évitement des impacts sur l'environnement ou celles visant à réduire ces impacts, comme les mesures de gestion de la phase travaux témoignent de la volonté de la Commune de Fougères de réaliser un projet le plus respectueux possible de l'environnement malgré l'implantation sur une partie de la zone humide.

Mon avis général sur le projet :

Le projet présenté à l'enquête publique expose l'ensemble des aménagements prévus, les objectifs poursuivis par le maître d'ouvrage, et les impacts du projet sur l'environnement ainsi que les mesures prises pour les éviter ou les réduire.

L'étude d'évaluation environnementale qui examine et évalue les incidences du projet sur l'environnement **présente les éléments nécessaires** concernant le diagnostic des éléments du territoire, notamment en ce qui concerne le réseau hydrologique, les effets sur les milieux aquatiques et naturels (cours d'eau et zones humides).

Le maître d'ouvrage a par ailleurs rappelé, dans le dossier d'enquête comme dans ses réponses à l'avis de la MRAe et aux observations du public que le projet est conforme sur ce point au règlement du SAGE Couesnon qui permet d'implanter un projet sur une zone humide, si ce projet est motivé par des motifs de sécurité mais qui impose alors de compenser l'atteinte à la zone humide par la réalisation d'une surface de compensation double de la surface impactée et localisée dans le même

bassin versant, ce qui est le cas dans ce projet puisque la Commune compensera plus de 5160 m² de zone humide pour 2000m² impactés.

Sur les différentes thématiques analysées j'ai donné ma position après avoir pris connaissance des réponses apportées par le maître d'ouvrage -tant dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe que dans le mémoire en réponse aux observations du public.

J'ajoute que la Commune avait d'abord complété le dossier du projet en produisant un « Complément au dossier Loi sur l'eau » le 18 octobre 2021 suite à la réalisation de l'étude environnementale afin présenter 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.

Puis, j'ai demandé à la Ville de Fougères, maître d'ouvrage du projet, dans le Procès-verbal de synthèse des observations du public de compléter les informations figurant dans le dossier en ce qui concerne la nécessité de réaliser la liaison routière entre la rocade Est et le Bd de Groslay, car je considère que les objectifs annoncés ne sont pas étayés autrement que par la production du plan montrant le trajet actuel et le trajet futur des véhicules de secours.

Les informations complémentaires m'ont été fournis et intégrés en annexe dans le mémoire en réponse de la Commune, notamment les chiffres d'interventions des pompiers et les comptages de circulation automobile sur les axes actuellement empruntés par le CIS de Fougères ainsi que ceux réalisés sur la route de La Chapelle-Janson.

La Ville a également intégré des données sur ses actions en matière de mobilités douces en réponse à certaines observations plus « politiques » formulées pendant l'enquête.

Par ailleurs, j'ai également cherché auprès de la gare routière de Fougères et sur le site BreizhGo des informations sur l'offre de transport en bus disponible sur l'agglomération de Fougères ou à destination de vers Rennes.

A cet égard, les échanges que j'ai eu pendant l'enquête avec les associations, qui ont toutes présenté leurs remarques et leur contre-projet de façon très détaillée m'ont permis de forger ma position sur le projet présenté par la Ville de Fougères, même si j'ai démontré que cette proposition de variante ne répondait pas à tous les objectifs que s'est fixés la Ville de Fougères au travers de la réalisation de cette voie de liaison routière (trajet plus court et accès plus rapide à la rocade Est pour les services de secours, optimisation des flux de circulation en provenance de la rocade Est) et aussi en raison de la configuration actuelle des lieux (étroitesse de la voie à son entrée, aménagements cyclables et trottoirs existants) et des atteintes à la sécurité des usagers des équipements sportifs de la route de La Chapelle-Janson que cela occasionnerait, comme des nuisances sonores et visuelles qui s'imposeraient pour les usagers de l'aire d'accueil des gens du voyage.

De même, j'ai démontré que cette variante aurait peu de chances d'aboutir, compte tenu de la limite du territoire communal toute proche ainsi que du zonage constructible des terrains de ce secteur.

Aussi, au vu de ces éléments, et des précisions apportées par la Commune de Fougères dans le mémoire en réponse aux observations du public, **le projet m'apparaît clairement expliqué et pleinement justifié.**

Cependant, j'ai pris en compte les attentes du public et des associations qui ont également dit dans leurs observations combien il était primordial, compte-tenu de la situation de la planète, de favoriser les modes de déplacements alternatifs et j'ai demandé, là encore, à la Ville de Fougères d'apporter des réponses sur ce point.

La Ville de Fougères a répondu à ces observations en donnant les chiffres de ses actions en matière de création de pistes cyclables dans son mémoire en réponse (page 6) : Fougères consacre 327 100 euros 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 et **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.

J'ajoute que, plutôt que de vouloir contraindre les populations à se déplacer à vélo e ou en transports collectifs comme le proposent les associations dans leurs observations, il conviendrait, la réalité des enjeux de réchauffement climatique n'étant pas contestables, que les communes regroupées dans l'intercommunalité de Fougères Agglomération se penchent sur l'organisation des déplacements et de l'offre de transport sur leur territoire.

Si la ligne 9a de BreizhGo qui relie Fougères à Rennes offre pas moins de 22 cars par jour dans les 2 sens, et est d'après les statistiques, la ligne la plus fréquentée du réseau, il n'en reste pas moins que ces cars partent de la Gare routière de Fougères et que les usagers doivent d'abord venir à Fougères pour utiliser cette ligne de cars et que leurs horaires ne sont peut-être pas toujours en adéquation avec les besoins des actifs.

A la Gare routière de Fougères j'ai pu obtenir les dépliants des lignes de bus du réseau SURF de Fougères Agglomération : 6 lignes partent de Fougères ou y viennent et rejoignent Javené, Lécousse, Laignelet et Beaucé en offrant de nombreux arrêts.

Par ailleurs, Fougères Agglomération a mis en place des navettes estivales « Mobil Agglo » 2 fois par semaine, entre la gare routière et la base de loisirs de Chénéde en offrant 4 circuits qui passent par de nombreuses communes du Pays de Fougères.

Par ailleurs, il est surprenant qu'une ville de la taille de Fougères n'ait pas de gare routière, ce qui conduit sûrement beaucoup d'usagers à rejoindre Rennes en voiture avec leurs bagages pour entamer leurs déplacements longue distance.

Il apparaît que les élus et l'intercommunalité ainsi que les associations se mobilisent depuis un certain temps pour obtenir cette gare.

J'ai également relevé dans les chiffres fournis par la Ville de Fougères dans son mémoire en réponse qu'on comptabilise 105 personnes pour 100 véhicules lors des déplacements vers Fougères.

De même, les comptages de flux de circulation effectués cet été au niveau du 22 Bd de Groslay (document annexé au mémoire en réponse de la Ville de Fougères) montrent bien un pic de circulation à partir de 7h45 et le soir autour de 18h, ce qui correspond aux heures d'embauche et de débauche des actifs.

Il serait donc judicieux que des actions en faveur du co-voiturage en entreprises soient engagées à l'initiative de tous les acteurs de la ville, de prévoir des bus plus petits mais plus fréquents et à des horaires plus adaptés pour les transports domicile-travail ou pour les trajets à la demande.

Les mesures en faveur de la sobriété énergétique et de la diminution des effets de serre vont s'imposer à nous face à l'urgence climatique.

La création d'aires de covoiturage devrait également favoriser ces changements d'habitudes, si elles sont convenablement localisées. A l'heure actuelle, dans beaucoup de bassins d'emploi, certains usagers s'organisent déjà pour covoiturer et utilisent d'ailleurs souvent des aires non aménagées pour stationner. La Ville de Fougères m'a indiqué qu'elle réalise actuellement une étude de stationnement au cœur de la ville qui en au stade des études.

J'ai également contacté Fougères Agglomération qui a réalisé un « diagnostic de schéma des mobilités" en novembre 2021 avec des réunions et ateliers organisés avec les différents partenaires et des habitants, mais ce document n'est pas encore public, les études n'étant pas restituées à ce jour. Le but de cette étude est de mettre en place un Schéma Directeur Vélo sur le territoire de Fougères Agglo.

Cependant, Fougères Agglo a bien voulu me transmettre ce document non validé à titre confidentiel et pour mon information.

L'association La Passiflore s'est également efforcée de me communiquer de nombreuses informations concernant les déplacements sur le pays de Fougères pendant cette enquête publique afin d'appuyer ses positions.

Je dois cependant préciser, en tenant compte de ma vie de simple citoyen, que les personnes qui habitent dans des communes extérieures de Fougères et qui utilisent leur voiture ont souvent un trajet assez long pour venir travailler et des contraintes diverses avec parfois plusieurs étapes lors de leurs trajets domicile-travail (pose et dépose des enfants chez les nourrices ou à l'école, courses familiales dans les supermarchés situés en périphérie de Fougères sur le trajet de retour, etc...) ce que ne permettrait pas un trajet en transport collectif ou à bicyclette. De plus, il convient de prendre en compte la météorologie dans le choix du mode de transport (quid d'un trajet à vélo pour se rendre au travail quand il pleut).

II - CONCLUSIONS et AVIS MOTIVE

- **J'ai constaté dans mon rapport et dans mes conclusions** que l'enquête avait été organisée et s'était déroulée de façon satisfaisante et que le public avait pu disposer des éléments nécessaires à sa compréhension du projet au travers des documents présentant le projet qui m'ont paru très complets ;
- que le temps de l'enquête publique a permis au public d'exprimer ses observations et que la Commune, maître d'ouvrage, y avait répondu de façon très complète et très détaillée, notamment en sollicitant le SDIS 35 (pour les données sur les interventions du CIS de Fougères) ou en fournissant des données issues d'études en cours concernant les flux de circulation ;
- j'ai analysé les observations du public et pris connaissance des réponses qu'y a apporté le maître d'ouvrage et j'ai donné ma position sur ces observations et demandes ;
- j'ai analysé le projet, notamment l'évaluation environnementale des impacts du projet sur l'environnement, thème par thème, et j'ai conclu que les différents impacts avaient été étudiés et que le maître d'ouvrage en avait tenu compte pour établir son projet ou l'amender (exemple l'extension de la zone humide décidée après les études préparatoires du dossier, le tracé positionné plus au Sud, la voie cyclable écartée de la voie routière) proposant des mesures qui ont été jugées adéquates et proportionnées pour réduire ces impacts lorsqu'ils ne pouvaient être évités ;
- j'ai aussi constaté que le maître d'ouvrage avait également apporté des réponses complètes à l'Avis de la Mission d'Autorité environnementale sur cette évaluation des impacts, notamment dans sa réponse à cet avis intégrée au dossier d'enquête ; réponses complétées dans le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations du public ;
- enfin, j'ai constaté avec satisfaction que la Commune de Fougères avait répondu favorablement aux attentes des riverains habitants de la résidence du 23, boulevard de Groslay concernant les inquiétudes relatives au bruit formulées pendant l'enquête dans les observations ainsi que lors de la réunion sur place du 11 juillet 2022 que j'ai initiée et qui s'est déroulée en présence de tous les acteurs du projet (compte-rendu annexé au mémoire en réponse de la Commune de Fougères), en tenant compte de la configuration des lieux (voie routière et entrée de la résidence), de la sécurité des différents usagers, pour proposer de réaliser des marquages au sol, pour rappeler la vitesse limitée à 30 km/h et inciter les automobilistes à ralentir, en proposant d'implanter des panneaux de signalisation complémentaires si nécessaire pour bien signaler l'entrée de la résidence et en s'engageant, dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe comme lors de la réunion sur site ainsi que dans le mémoire en réponse aux observations du public, à réaliser un suivi de la perception du bruit et à mettre en place des mesures complémentaires contre le bruit si cela s'avérait justifié.

- De tous ces éléments, j'ai pu conclure que le projet de liaison routière entre la rocade Est et le Bd de Groslay à Fougères, tel qu'il est présenté dans le dossier d'enquête complété par les réponses apportées par la Ville de Fougères aux observations et contre-propositions du public, est justifié et évite ou réduit les impacts qu'il engendre sur l'environnement et compense de façon satisfaisante les atteintes qu'il n'a pu éviter.
- Enfin, je note que la mobilisation des riverains et des associations de protection de l'environnement à l'occasion de l'enquête démontre l'intérêt de l'enquête publique.

En conséquence, j'émet un avis favorable sans réserve :

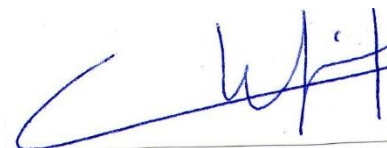
- **à la demande d'autorisation environnementale relative au projet de liaison routière entre la rocade Est et le boulevard de Groslay à Fougères**

tel que ce projet a été présenté à enquête publique,

Cependant, et bien que ce sujet soit extérieur au champ de cette enquête, je suggère humblement à la Ville de Fougères de planter quelques arbres dans l'aire d'accueil des gens du voyage lors d'une prochaine intervention sur cet équipement, car j'ai pu constater lors de ma visite sur place que l'espace est entièrement bitumé, sans aucun élément paysagé pour le structurer. Les plantations prévues dans le projet en bordure de la voie de liaison pour faire écran visuel et sonore sont cependant un bon début mais ces mesures pourraient aisément être amplifiées.

Les présentes conclusions comportent **17** pages dactylographiées.

Fait, le **26 août 2022**



La commissaire-enquêtrice,
Christianne PRIOUL