



Projet de contournement Nord de Fougères Avis de l'association Fougères Environnement

Ce projet est censé répondre, dans un souci d'équilibre économique territorial, à des problèmes de sécurité et de fluidité de circulation routière pour accéder à l'agglomération fougèraise, à partir des territoires situés au nord-nord-ouest de Fougères- Lécousse. Il vise aussi à « accompagner le besoin en mobilités des habitants de notre territoire et faciliter l'accès aux services et aux emplois ».

A cet effet sept propositions d'aménagements et une esquisse de liaisons cyclables sont soumises à une première concertation publique,

Avant d'apprécier les solutions proposées, il paraît légitime de s'interroger sur la pertinence de la question posée au Conseil Départemental.

Ainsi, y-a-t-il de réels problèmes de circulation à résoudre ? Le cas échéant, en voulant les résoudre, ne risque-t-on pas d'en créer d'autres de nature différente qui seraient plus cruciaux ? Enfin, des aménagements sectoriels seraient-ils suffisants ?

Pour notre part, nous observons dans l'aire d'étude que les conditions de circulation routière ne sont pas réellement un frein pour le développement du territoire situé aux confins du Pays de Fougères et du sud-Manche. Ce territoire dispose en effet d'un réseau routier dense et en bon état. L'aménagement de la RD 15, entre Louvigné-du-Désert et l'A84, contribue notamment à drainer ce territoire, en complément de l'aménagement plus ancien de la RD 177, entre Louvigné-du-D et Landéan, qui achève la modernisation de cet itinéraire de 20 km jusqu'à Fougères.

De plus, nous estimons que les hypothèses d'accroissement des trafics à l'horizon 2046 sont fort discutables au regard en particulier des perspectives d'évolution de la démographie de notre territoire et des modes de transports collectifs à venir. Nous notons ainsi que les perspectives démographiques faites par l'INSEE tempèrent beaucoup ces hypothèses (85885 hab en 2040 contre 92000 hab en 2035 selon futur SCOT).

Nous soulignons aussi que le futur contournement de Beaucé et Fleurigné par le sud de Fougères contribuera à améliorer très sensiblement les flux de circulation dans l'agglomération.

D'autre part, nous rappelons que les dispositions du SCOT stipulent que le contournement nord de Fougères n'est envisageable que sous réserve d'un impact environnemental le plus faible possible.

Le cas échéant, ce projet devrait faire l'objet de mesures compensatoires pour atténuer ses impacts sur le milieu naturel et agricole, et privilégier notamment des ronds-points plutôt que des échangeurs.

Enfin, ce contournement devrait s'inscrire dans les objectifs du prochain Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de Fougères Agglomération.

C'est pourquoi il nous paraît judicieux que ce projet démontre aussi comment il contribue à la sauvegarde de la qualité de notre environnement et dans quelle mesure il participe à réduire l'empreinte carbone de nos déplacements.

Analyse des solutions

1°) Variante Vo

C'est la solution « au fil de l'eau » qui consiste à maintenir en l'état l'itinéraire assurant actuellement la liaison entre la rocade Est de Fougères et la RD 155, via la RD 806 et la RD 798. Pour mieux l'évaluer, il aurait été intéressant de connaître les témoignages et suggestions éventuelles des habitants des quartiers traversés. Il aurait été aussi utile de citer les trafics journaliers actuels autrement qu'en heures de pointe ainsi que les comptages directionnels dans les carrefours RD155/RD798 et RD177/RD806/Bd de Groslay.

Nous notons que les trafics rappelés en page 13 du dossier d'étude sont sensiblement plus élevés que les comptages 2018 du Département.

2°) Variante V1

Elle prévoit d'améliorer « in-situ » l'itinéraire existant, essentiellement au niveau des carrefours. Nous ne pensons pas que ces mesures soient d'un grand effet.

Elle intègre aussi la création de pistes cyclables. A cet égard, il nous paraît indispensable de sécuriser ce type d'aménagement sur le boulevard nord entre Fougères et Lécousse, avec un balisage lumineux pour atténuer le « trou noir » de la vallée du Nançon.

3°) Variante 2

Elle optimise les aménagements récents de la RD 806 entre la rocade Est et Lécousse. Sa variante V2 bis longeant l'ex voie ferrée, paraît moins dommageable puisqu'elle évite une nouvelle coupure de la vallée du Nançon. Cependant, elle nécessiterait la prise en compte de justes mesures compensatoires pour la desserte des hameaux riverains, la protection de leurs habitants, leur perte d'exploitation, et la reconstitution des paysages.

Par ailleurs, nous pensons que le contournement de Lécousse devrait être repensé afin de l'éloigner des zones d'habitat. Il importerait aussi d'éviter le morcellement de l'espace agricole et la coupure de la desserte des exploitations. Nous suggérons que son tracé soit étudié au plus près du ruisseau de Marvaize, avec un débouché sur la RD 155 en limite communale de Lécousse et Romagné. Ainsi éloigné d'environ 900 m de la rocade ouest, ce débouché permettrait alors de favoriser les liaisons avec l'A84, via la RD155, ce qui délesterait d'autant la RD 706. Une nouvelle liaison entre la RD 155 et la RN12 serait inutile et cela éviterait une nouvelle consommation de l'espace agricole.

Dans ce site, nous suggérons la création d'une aire de covoiturage sur les délaissés routiers se situant à proximité, en bordure de la RD 155.

4°) Variante 3

Cette variante chirurgicale se heurte à de très importantes contraintes de site. Elle provoque des dégâts considérables en matière environnementale.

Cette variante peu réaliste s'affranchit totalement de l'état des lieux. Elle génère des nuisances très importantes et remet en cause le fonctionnement de tout un quartier fortement urbanisé. Elle affecte en outre plusieurs équipements ou aménagements publics (Poste et lignes HT EDF, jardins familiaux, aire de jeux, proximité d'un collège et d'un centre aéré notamment) et est ainsi peu compatible avec les dispositions du PLU de Fougères. De surcroît, elle entame en grande partie le milieu agricole et naturel.

Enfin, son coût prévisionnel nous paraît rédhibitoire au regard des problèmes invoqués.

5°) Variantes 4, 5, 6

Outre leur coût prohibitif et leur empreinte carbone, leurs impacts très forts, tant sur le milieu naturel (forêt domaniale, arborétum, corridors écologiques, ressources en eau, zones humides, franchissements des vallées très encaissées du Groslay et du Nançon) que sur l'habitat et le milieu agricole, les discréditent totalement. De surcroît, ces variantes créent une coupure entre la ville et la forêt domaniale qui est fréquentée par un public nombreux et « à laquelle il faut penser » comme l'a déjà déclaré à la presse le vice-président en charge des routes du Conseil départemental.

Avis sur les pistes cyclables

Le réseau des nouvelles liaisons proposées appelle de notre part les observations suivantes :

1) Liaison Laignelet-Lécousse par la RD 806

Il y aurait lieu d'assurer la continuité du parcours en aménageant la section entre les limites des agglomérations de Fougères et Lécousse, comme indiqué précédemment en variante routière V1.

2) Liaison Fougères-Landéan :

S'agissant d'un aménagement de loisirs, une liaison empruntant le chemin Mélouin nous semble préférable pour rejoindre Landéan à partir de Fougères. Il permet la découverte de la forêt et l'accès au site de Chênedet dans de bonnes conditions de sécurité.

3) Liaison Laignelet-Fougères-Landéan :

Celle-ci, qui vient d'être en partie réalisée, peut être connectée à la liaison Fougères-Landéan par le parcours créé en rive droite du ruisseau de Groslay entre la ville et la forêt (section RD 806-RD177 via le chemin de la Cible et l'arboretum). Le franchissement de la RD177 devrait être alors sécurisé.

4) Liaisons Fougères-Lécousse-Romagné : sans remarque particulière, si ce n'est de veiller particulièrement à sécuriser ces liaisons situées en zones urbanisées le long d'axes routiers majeurs .

Avis sur les aires de Covoiturage

Nous proposons la création d'une aire de covoiturage à proximité du débouché du contournement de Lécousse sur la RD 155 (cf variante V2bis).

En conclusion, notre association constate que la variante V2 bis, repensée comme indiqué ci-dessus et assortie de nos préconisations en faveur des riverains, permettrait un délestage important de la circulation et une amélioration de la sécurité entre le rond-point de la Meslay et le boulevard nord et une diminution assez sensible du trafic dans l'ensemble de l'agglomération. Sous ces réserves, elle pourrait répondre raisonnablement et rapidement à la demande de modernisation des échanges routiers dans l'agglomération Fougères-Lécousse et au sentiment d'isolement d'une partie de notre territoire, dans le respect d'un développement durable de notre territoire obéissant aux politiques publiques environnementales, et aux contraintes budgétaires résultant du climat socio-économique actuel.

Fait à Fougères le

François Closset

Jean-Jacques Feuvrier

Marcel Goudal

Chantal Tiercin

Membres du Comité Directeur de l'AFE