



cndp

Commission nationale
du **débat public**

BILAN DU GARANT

RN12 Déviation d'Ernée Concertation préalable

11 SEPTEMBRE – 15 OCTOBRE 2017

Isabelle JARRY

Désignée par la Commission nationale
du débat public

Le 28 novembre 2017

Bilan du garant

RN12 Déviation d'Ernée

11 SEPTEMBRE – 15 OCTOBRE 2017

SOMMAIRE

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET	3
CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION	4
INTRODUCTION	5
CONTEXTE DU PROJET	5
DISPOSITIF DE GARANTIE DE LA CONCERTATION	6
ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION	7
La réunion publique	7
La permanence	8
La réunion avec les agriculteurs	9
Les contributions reçues	10
Les registres papier	12
RÉSULTATS DE LA CONCERTATION	14
AVIS DU GARANT SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION	15
RECOMMANDATIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE	16

FICHE D'IDENTITE DU PROJET

- **MAITRE D'OUVRAGE** : DREAL Pays de la Loire
- **CONTEXTE** : Aménagement de la RN12 entre Alençon (61) et Fougères (35), distantes de 110 km. Cette route nationale qui traverse trois départements est un axe d'intérêt local et régional, avec un important trafic de poids lourds. La déviation d'Ernée (Mayenne) fait partie des priorités de cet aménagement.
- **OBJECTIFS** : Le projet de contournement d'Ernée a pour objectif de répondre à deux enjeux : la sécurité et le cadre de vie du centre-ville d'Ernée, très affecté par le trafic de la Route Nationale 12, en particulier celui des poids lourds ; l'amélioration des échanges au droit d'Ernée, en lien avec l'utilisation de la RN12.
- **CARACTÉRISTIQUES** : Trois familles de variantes sont proposées par le maître d'ouvrage et portées à la concertation : des variantes sud courtes (1A, 1B, 1C), des variantes sud longues (2A, 2B), des variantes nord (3A, 3B). La déviation d'Ernée est une route bidirectionnelle avec un créneau de dépassement, dont la vitesse est limitée à 90km/h, d'une longueur comprise entre 5 km et 5,9 km de tracé selon les variantes, avec entre 2,4 et 4,1 km de voies neuves.
- **COÛT** : Selon les variantes, il est estimé entre 26 M€ et 30,5 M€.
- **MISE EN CIRCULATION ENVISAGÉE** : 2024

CHIFFRES CLES DE LA CONCERTATION

- **QUELQUES DATES CLÉS :**

- Décision d'organiser une concertation avec garant : janvier 2017
- Désignation du garant : juin 2017
- Dates de la concertation : 11 septembre – 15 octobre 2017
- Publication du bilan : 28 novembre 2017

- **PERIMÈTRE DE LA CONCERTATION :**

- 2 communes (Ernée et Montenay)
- 1 département (Mayenne, 53)
- 1 région (Pays de la Loire)

- **DOCUMENTS DE LA CONCERTATION :**

- 30 exemplaires du dossier du maître d'ouvrage
- 70 affiches mises à disposition (10 format A3 + 60 format A4)
- 4500 Lettres d'information (4 pages)

- **ÉVÉNEMENTS PUBLICS :**

- 1 réunion publique
- 1 journée de permanence
- 1 réunion avec la profession agricole

- **PARTICIPANTS :**

- 137 connexions au site internet
- 35 questions posées en réunion + environ 30 par courrier
- 12 avis ou contributions

INTRODUCTION

La concertation qui s'est déroulée **du 11 septembre au 15 octobre 2017** portait sur un projet de contournement par la RN12 de la commune d'Ernée en Mayenne (53).

Ernée est une ville de 6 000 habitants, située au nord de Laval ; la section de la RN12 concernée relie Alençon (61) et Fougères (35), soit une distance de 110 km environ, en passant par Ernée. Actuellement, la route nationale traverse la commune par le milieu. De nombreux véhicules, camions et engins agricoles empruntent cette route.

Des études d'opportunité sur cette section de la RN12 ont été conduites sous le pilotage de la Préfecture de la région Pays de la Loire, entre 2010 et 2012 ; une concertation avec le public et les acteurs locaux a eu lieu en 2013. La déviation d'Ernée a été retenue comme une des premières priorités dans le parti d'aménagement de la RN12. Le but est de détourner le trafic de transit du centre-ville.

CONTEXTE DU PROJET

Ernée est située à un carrefour entre deux axes principaux : la RN12, reliant Alençon à Fougères sur un axe est-ouest ; la RD31 reliant Laval à Ernée puis Landivy (jusqu'à la côte de la Manche) sur un axe nord-sud. Ces deux routes qui assurent les liaisons à l'échelle de tout le département et au-delà, se croisent au centre d'Ernée, causant un important trafic à l'intérieur de la ville. La présence de nombreux poids-lourds et d'engins agricoles particulièrement imposants font du centre-ville un lieu de passage très fréquenté, ce qui péjore énormément la qualité de vie des habitants (danger, nuisances sonores et visuelles, pollution de l'air).

Il faut préciser que l'activité agricole est très présente à Ernée et autour de la ville (20% de la population exerce une activité agricole). De nombreuses fermes y sont installées, pratiquant entre autres l'élevage de vaches laitières, sur des exploitations parfois très morcelées. Il est difficile pour certaines de ces exploitations de voir leurs terrains fractionnés davantage par le passage d'une route nationale (route bidirectionnelle à 2 voies), car les contraintes de l'élevage laitier imposent une continuité entre la pâture et la salle de traite. Par ailleurs, les agriculteurs sont très souvent amenés à traverser la ville par la RN12 pour leurs différentes activités ; ils le font sur des engins d'une largeur exceptionnelle (moissonneuses-batteuses, ensileuses, etc.), qui complique leur déplacement tout en aggravant les risques pour la sécurité des piétons.

Le milieu naturel est un paysage de bocage, pâtures et champs délimités par des haies. La présence de la rivière Ernée, de la rivière Le Rollon et de leurs affluents respectifs crée un habitat naturel de zone humide, favorable à une faune terrestre et aquatique propre à ces milieux particuliers. Toutefois, aucune zone Natura 2000, arrêté de biotope, ZSC ou ZPS n'est enregistrée sur le secteur.

La déviation de la RN12 est attendue avec impatience par les habitants, la municipalité ayant le projet de valoriser et redynamiser le centre-ville dès que la route nationale ne le traversera plus. Les usagers de la RN12 voient également d'un œil favorable le contournement de la ville, car la traversée du centre-ville ralentit le trafic. Enfin, tous soulignent les risques liés au passage en plein cœur de ville d'une route nationale et le danger que représente cette circulation très dense, avec beaucoup de poids lourds et d'engins agricoles. Le contournement est donc vécu comme un moyen de réduire ces nuisances en centre-ville, mais aussi comme l'arrivée d'un nouvel axe que tous pourront emprunter pour leurs déplacements personnels et professionnels.

Parallèlement, dans cette commune plutôt dynamique, le développement urbain et économique du sud de la ville se poursuit, dans l'attente de cette déviation, avec en particulier la réalisation d'une extension du Parc d'activités de la Brimonnière, au sud-est d'Ernée.

Une déviation de la RD31 est actuellement en cours de travaux au nord-est de la ville. Le projet est porté par le Conseil départemental. La RD31 traverse la ville du nord au sud sur un axe conduisant à Laval.

Dans son PLU de 2006 révisé en 2015, la mairie d'Ernée a retenu un « emplacement réservé » destiné à recevoir l'emprise du futur contournement de la ville par le sud.

Cet emplacement a été conservé par la DREAL sous le nom de VARIANTE 1A. Cette variante n'aurait autrement pas été proposée par la DREAL, car elle passe sur des zones à enjeux écologiques d'importance. C'est la raison pour laquelle la variante 1C s'éloigne du bourg, évitant ainsi ces zones à enjeux environnementaux. Toutefois, le MO a choisi de prendre en compte l'emplacement réservé par la municipalité à l'égal des autres variantes, les Ernéens ayant en tête ce tracé, plus ou moins considéré comme le plus « évident » par les usagers.

DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION

La DREAL n'a prévu qu'une seule réunion publique (avec possibilité d'en tenir une autre si nécessaire), ainsi qu'une permanence en mairie d'Ernée.

Les échanges ayant été déjà nombreux entre le maître d'ouvrage et les parties prenantes, ces modalités sont jugées suffisantes par la garante.

La publicité donnée à la réunion publique est faite par voie de presse, sur le site internet de la DREAL, relayée par les sites Internet d'Ernée et de la Communauté de communes, ainsi que par affichage chez les commerçants de la ville, en mairie d'Ernée, de Montenay et à la Communauté de communes. Une lettre d'information (sur papier) a été diffusée en août 2017 (4 500 exemplaires dans les boîtes aux lettres des habitants d'Ernée et de Montenay).

Une information préalable avait également été donnée via le journal municipal de la ville d'Ernée en juillet.

La garante peut constater le jour de la réunion publique que des affiches ont été apposées un peu partout et que la publicité donnée à la réunion publique et à la permanence permet aux habitants d'être largement informés.

ORGANISATION ET DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

Réunion publique du jeudi 28 septembre 2017

Une centaine de personnes assistent à la réunion publique qui se tient à 19h30 dans la salle Constant Martin, adossée à la mairie. Mme Thalabard-Guillot, sous-préfète, est présente à la tribune, ainsi que les représentants du maître d'ouvrage, M. Le Moing (chef de la division Maîtrise d'Ouvrage) et M. Faye (responsable d'opérations), ainsi que les représentants des bureaux d'étude Arcadis, Biotopie et SCOP Agriculture et Environnement. Mme Arcanger, maire d'Ernée, est également présente au premier rang, avec ses adjoints.

Le maître d'ouvrage présente le projet, ainsi que les différentes variantes : une route bidirectionnelle à 2 voies avec un créneau de dépassement à 2x2 voies. Ce créneau est situé, pour les variantes sud, sur le tronçon qui relie la RD29 à la RD31.

Le point qui retient l'attention de tous est l'interdiction pour les engins agricoles d'emprunter la déviation de la RN12 sur la partie comprenant le créneau de dépassement, dont la vitesse est portée à 110km/heure, ce qui en interdit l'accès aux véhicules de cette catégorie. En venant de Fougères, les engins agricoles pourront emprunter la déviation jusqu'à la RD29, mais ensuite ils auront l'obligation de la quitter et d'entrer dans Ernée et de traverser le centre-ville pour rejoindre l'est de la ville (route de Laval, etc.)

Les représentants de la DREAL expliquent les contraintes de la RN12, qui appartient au réseau national et à ce titre prévoit des créneaux de dépassement à 110km/h, sur un tronçon qui passe à 2x2voies, afin de permettre aux véhicules légers de doubler les poids lourds. La RN12 n'est pas une voie de desserte locale mais bien nationale, et c'est la raison même du contournement. Ne pas prévoir de créneaux de dépassement équivaldrait à maintenir l'absence de fluidité de la circulation due aux nombreux poids lourds présents sur cet axe très fréquenté.

Plusieurs participants s'élèvent contre l'interdiction de la section à 2x2 voies aux engins agricoles. Mme la Maire fait valoir qu'une revalorisation du centre-ville ne peut s'envisager si des moissonneuses-batteuses et des ensileuses de plus de 3m50 de largeur continuent de traverser la ville ; les agriculteurs qui attendaient la déviation avec impatience réagissent en nombre : certains proposent de passer la vitesse à 90km/h sur toute la déviation, d'autres demandent de prévoir une voie parallèle à la déviation limitée à 90km/h, réservée aux engins agricoles. Enfin, certains évoquent le cas de la rocade de Mayenne que les engins agricoles peuvent emprunter.

Le maître d'ouvrage fait valoir les règles qui régissent le réseau routier national et la nécessité d'en respecter les principes.

De nombreuses questions sont posées, abordant diverses thématiques :

- l'impact sonore et visuel du futur contournement en fonction des variantes (les variantes sud passent à proximité de lotissements) ;
- le financement du projet ;
- le calendrier ;
- la hauteur des ouvrages d'art (le gabarit du réseau routier national est de 4,75m et certains chargements de paille peuvent être plus hauts) ;
- la question du détournement du trafic de transit interroge les commerçants du centre-ville : comment conserver la clientèle de passage et inciter les voyageurs en transit à passer par la ville plutôt que de la contourner ?
- le devenir des chemins de randonnée au sud de la ville et leur sécurisation ;
- les compensations pour les exploitants des parcelles impactées par la nouvelle route ;

- la pertinence d’installer un créneau de dépassement à 110km/h aux abords d’Ernée alors que le trafic des engins agricoles y est important ;
- la localisation des ronds-points.

Est proposé également, par plusieurs intervenants, un tracé médian entre la variante 1A et la variante 1C. Les personnes qui l’évoquent précisent que ce tracé passerait sur l’actuel terrain d’Agrial, une coopérative agricole située sur la route de Vitré mais qui envisage de déménager au sud-est de la ville, libérant ainsi une parcelle qui permettrait de « rapprocher » le contournement de la ville, plusieurs personnes considérant la variante 1C comme trop éloignée.

Les variantes 2A et 2B sont assez largement écartées, de même que la catégorie de variantes passant au nord de la ville (3A et 3B). De façon générale, il est immédiatement perceptible que les Ernéens n’envisagent ce contournement que par le sud, l’activité se développant en priorité au sud de la ville.

La réunion, malgré la contestation du projet tel qu’il a été conçu, se déroule dans une atmosphère constructive ; elle prend fin vers 22h30.

Au terme de la réunion, un groupe d’agriculteurs vient trouver le responsable du projet et demande à ce qu’une réunion spécifique avec les agriculteurs se tienne rapidement, afin d’évoquer les problèmes que pose pour eux cette interdiction de circuler sur le tronçon à 2x2voies. La date du 9 octobre 2017 est retenue.

Permanence en mairie du vendredi 29 septembre 2017

La permanence se tient à partir de 10h sans interruption jusqu’à 16h dans une salle de la Mairie d’Ernée, en présence des représentants du maître d’ouvrage (Stéphane Le Moing et Guillaume Faye de la DREAL) et de la garante.

Une quinzaine de personnes s’y succèdent, majoritairement des agriculteurs venus expliquer leur activité et insister sur la nécessité pour eux d’emprunter la déviation sur toute sa longueur. Plusieurs insistent sur les difficultés de tous ordres rencontrées par les jeunes agriculteurs lorsqu’ils s’installent après avoir acheté des terres. La perspective de la déviation était pour eux un élément positif : apprendre qu’ils ne pourront pas l’emprunter alors que par ailleurs certains verront leurs pâtures traversées par la nouvelle route et leurs conditions d’exploitation péjorées par un aménagement qui coupera leurs parcelles ou restreindra le déplacement de leurs bêtes est un choc. Ils insistent pour que le projet soit revu.

Les variantes nord sont à nouveau rejetées.

Plusieurs propositions sont faites de la part des intervenants : laisser les véhicules agricoles emprunter le tronçon à 2x2voies et en limiter la vitesse à 90km/h, prévoir une voie séparée en bordure de route pour les engins agricoles, installer le créneau 2x2 voies ailleurs que sur la déviation d’Ernée, etc. autant de solutions dont le maître d’ouvrage explique l’impossibilité de mise en œuvre. M. Le Moing rappelle la logique de dépassement sur une route nationale. Il est conscient néanmoins des contraintes des agriculteurs et admet que l’interdiction de la déviation aux engins agricoles est très problématique pour les Ernéens.

Un agriculteur s’inquiète du niveau de bruit dans l’hypothèse d’un carrefour giratoire au niveau du lieu-dit « La Grange » (entrée ouest de la ville et départ de la déviation).

Mme la Maire et son adjoint M. Christophe Béchu viennent présenter le tracé d’une variante intermédiaire qui passerait entre la 1A et la 1C, suite au départ annoncé de la coopérative Agrial.

M. Le Moing propose de prendre contact avec l’Ingénieur général des routes pour engager des échanges autour d’une éventuelle solution proposée par M. Béchu, la réalisation de créneaux courts de dépassement en sortie de rond-point : la voie est doublée à droite sur 300m et les véhicules légers, dont la reprise est plus importante, ont alors le temps de doubler les poids lourds qui sont ralentis par le rond-point.

Les enfants de Mme Coulange qui occupe une maison à La Petite Mesure demandent que le tracé 1A ne soit pas retenu pour préserver la maison de leur mère et sollicitent d'être protégés des nuisances sonores de la future route par des merlons et des ouvrages anti-bruit.

Un habitant âgé de 92 ans demande que la variante 1A qui passe exactement sur sa maison à Vaurogue ne soit pas retenue et qu'on le laisse finir sa vie sans avoir à subir une expropriation, au vu de son grand âge.

Réunion avec les agriculteurs du lundi 9 octobre 2017

Cette réunion rassemble pendant deux heures une dizaine d'agriculteurs, Mme Jacqueline Arcanger, maire d'Ernée et son adjoint M. Christophe Béchu.

– Diverses options ont été envisagées par la DREAL pour répondre aux attentes de la profession agricole, lesquelles ont été soumises à l'Ingénieur général des routes : une seule a reçu de sa part un accueil favorable = supprimer le créneau de dépassement à 2x 2 voies et créer en contrepartie des créneaux courts en sortie de giratoire, ainsi qu'un créneau dans le sens montant entre la RD 29 et la RD 138.

– Concernant la variante intermédiaire (entre 1A et 1C) évoquée en réunion, la DREAL indique qu'elle a déjà envisagé un tracé, mais que l'étude plus poussée est conditionnée au départ de la société Agrial, qui devra au moins adresser un courrier d'intention à défaut de confirmer son déménagement. Ce tracé ne pourra se faire que dans le respect des enjeux environnementaux, qui ont conduit la DREAL à écarter le fuseau du tracé 1A prévu initialement par la Municipalité, qui traverse des zones à enjeux et ne permet pas de respecter la démarche ERC.

– M. Renoulin du GAEC de la Brimonnaire indique que le tracé des variantes 1 impacte très sérieusement son exploitation.

Les courriers sur la messagerie de la garante, du 11.09 au 15.10.2017

La garante a reçu 23 courriers électroniques sur sa messagerie isabelle.jarry@garant-cndp.fr plusieurs émanant d'agriculteurs, mais aussi d'habitants d'Ernée qui s'expriment sur le projet.

Les arguments avancés en réunion publique et pendant la permanence sont repris :

- nécessité pour les agriculteurs de pouvoir emprunter la déviation,
- contraintes des exploitants liées à l'élevage de vaches laitières,
- inutilité de la déviation si elle est interdite aux engins agricoles,
- remise en cause du réaménagement du centre-ville destiné à redonner à Ernée une attractivité touristique,
- persistance du danger pour les habitants d'Ernée, en particulier les enfants,
- éventuels échanges de parcelles,
- questionnement sur le bien-fondé d'un développement routier qui met en avant la vitesse (un des internautes a calculé que le créneau de dépassement à 110km/h, d'une longueur de 1,2km, permettrait aux automobilistes de gagner 8,7 secondes sur leur temps de trajet entre Alençon et Fougères par rapport au même tronçon à 90km/h et s'interroge sur les priorités et les enjeux en question),
- protection des cyclistes et des marcheurs sur les tronçons les plus dangereux dans le cas d'un contournement par le sud,
- nécessité de ne pas mettre en péril l'activité agricole en impactant les exploitations laitières,
- maintien des pâturages libres, si possible sans le recours aux boviducs (passages souterrains aménagés sous la route pour permettre aux animaux de franchir les voies et de rejoindre les pâtures situées de l'autre côté, en cas de coupure de la parcelle par la route),
- nécessité d'un rond-point sur la RD138,

- proposition d'un autre tracé, inscrit entre les variantes 1A et 1C, rejoignant la RD29 au niveau de la Petite Masure et qui permettrait de moins impacter deux exploitations (la Barrière et les Bas Villiers),
- réflexion sur un remembrement amiable pour que chaque exploitation conserve les mêmes surfaces.

Les contributions reçues

- **La commission des affaires rurales** (séance du **7 septembre 2017**)

La commission propose, conformément à la motion adoptée en séance, de retenir un tracé intermédiaire entre les variantes 1A et 1C passant au niveau de la Petite Masure, afin de préserver les exploitations agricoles ; d'autoriser la circulation des engins agricoles sur l'intégralité de la déviation ; d'implanter un rond-point à l'intersection de la RN12 et de la RD138 (route de Saint-Pierre des Landes). Elle demande également à ce que les éventuelles compensations en cas de dégradation de zones humides soient réalisées sur l'ensemble du territoire de la Communauté de communes et pas uniquement sur celui de la commune seule.

- **L'agence régionale de Santé** (courrier du **27 septembre 2017**)

L'ARS indique que le projet n'impacte aucun établissement sensible, quelle que soit la variante choisie. En termes de nuisances (bruit et pollution), l'ARS privilégie la variante la plus courte, 1A, tout en reconnaissant qu'elle impacte davantage les zones d'habitations existantes, contrairement à la variante 1C, plus éloignée. Elle précise que les variantes sud favorisent le passage des camions et tonnes à lisier en direction de la station d'épuration, située au sud de la ville sur la RD514.

- **La Ville d'Ernée** (délibération du conseil municipal du **27 septembre 2017**)

Le Conseil municipal reprend l'ensemble des préconisations et demandes de la commission des affaires rurales et ajoute la demande de création d'une 3 voies montante entre la route de Juvigné (RD29) et la route de Saint-Pierre des Landes (RD138) sur le tracé 1A-1B.

En supplément à ces délibérations, une proposition complémentaire a été faite au lendemain de la réunion publique, le **29 septembre 2017** : la ville d'Ernée demande que soit étudiée l'option d'une route bidirectionnelle avec créneaux de dépassement courts en sortie de giratoire, en remplacement de la 2x2 voies.

- **La commune de Montenay** (délibération du **3 octobre 2017**)

La commune de Montenay, dans sa délibération du Conseil municipal du 3 octobre 2017, préconise de choisir la variante qui impactera le moins la profession agricole ; s'interroge sur la nécessité d'un créneau de dépassement à 2x2 voies, sachant que les véhicules agricoles y sont interdits de circulation ; demande un traitement particulier de l'accès du futur contournement par la route de Saint-Pierre des Landes (RD138).

- **Le Super U** (courrier du **10 octobre 2017**)

Le directeur du Super U d'Ernée demande que l'entrée de son établissement (desservant en particulier une station-service) par le rond point de la déviation soit conservée. Il admet la fermeture prévue de la sortie (qui sera remplacée par la création d'un rond-point plus haut vers Ernée) et assure être en capacité de redessiner le plan de circulation pour ne faire emprunter aux PL et VL que deux ronds-points pour accéder à la station, du moment qu'il dispose de l'entrée actuelle. *« Conserver cette entrée sera sans conséquence pour la sécurité routière de la rocade et permettra de repenser la circulation de la station-service en inversant l'accès à la station pour directement positionner les véhicules sur la sortie nouvellement créée et ainsi éviter de nombreuses manœuvres pour les PL. Nous avons par ailleurs comme projet avec la mairie d'Ernée d'installer une aire de covoiturage qui s'intégrera parfaitement dans ce nouvel ensemble. Une aire de stationnement PL aujourd'hui absente à Ernée est aussi à l'étude pour permettre aux PL de se stationner à un autre endroit que sur les voies d'accès existantes. »*

Un courrier de Mme Arcanger, maire d'Ernée, en date du **11 octobre 2017**, vient appuyer cette demande du directeur du Super U et faire état de ses réserves quant à la perspective d'une suppression d'accès au centre

commercial. Elle précise que la station-service du Super U est actuellement très fréquentée, et qu'elle sera, une fois la déviation en place, la seule visible entre Laval et Fougères. Elle demande que soit étudiée l'option d'un rond-point à 5 branches sur ce secteur, dans le but d'augmenter la fluidité du trafic tout en permettant un meilleur accès à la station-service du Super U.

- **DISTRICO, filiale de distribution rurale du Groupe Agrial (courrier du 10 octobre 2017)**

Le directeur général de DISTRICO confirme l'étude d'un projet de transfert de l'activité du magasin Point Vert situé sur la RD29 (nommé Agrial dans le présent rapport) en direction du Parc d'activités de la Brimmonnière, situé à l'est de la ville, qui libérera la parcelle qu'il occupe actuellement. Il précise également la possibilité d'accélérer le processus du transfert, au regard des enjeux liés au choix de la variante de la déviation de la RN12.

- **La Communauté de communes de l'Ernée (courrier du 11 octobre 2017)**

Le président de la Communauté de communes souligne l'intérêt du contournement d'Ernée par le sud et confirme que la déviation est un élément majeur du développement de la Comcom. Il précise qu'il est favorable aux variantes 1, et joint le courrier de la société DISTRICO, indiquant son intention de transplanter son activité dans la zone de la Brimmonnière, libérant ainsi la parcelle actuellement occupée par la coopérative Agrial (entre les variantes 1A et 1C, juste avant la RD29).

Un courrier à DISTRICO daté du **11 octobre 2017** est joint, dans lequel la Communauté de communes confirme la réservation d'une parcelle sur le futur Parc d'activités de la Brimmonnière, dont la viabilisation sera terminée au premier semestre 2018.

- **La direction départementale des territoires (courrier du 12 octobre 2017)**

Le service *Eau et Biodiversité* privilégie la variante 1C, moins impactante sur les milieux naturels que les variantes 1A et 1B, en notant que les variantes 2 (A et B) sont les plus respectueuses de l'environnement, bien que plus longues. Les variantes 3 sont écartées.

Le *pôle territorial Nord Mayenne* considère que les variantes sud sont les plus appropriées au regard des transports, des paysages et de l'activité économique locale.

Le service *Économie Agricole durable* note que toutes les variantes impactent la profession agricole ; les variantes nord et sud 1 (A, B, ou C) seraient préférables, car plus proches de la ville.

La DDT estime que la variante 1C, au regard de tous les critères analysés (environnement, agriculture, économie locale), semble la plus pertinente

- **Le GAEC des Bas-Villiers (courriers des 1^{er} octobre, 11 octobre et 12 octobre 2017)**

Les exploitants (4 familles) de la ferme des Bas-Villiers indiquent que les variantes 2A, 2B et 1C, outre qu'elles passent très près de leurs habitations, coupent en deux les meilleures terres de leur exploitation et impactent fortement leur activité (élevage laitier). À leurs yeux, ces variantes sont inenvisageables par l'ampleur de leurs incidences ; les variantes 2A et 2B rendraient le site inexploitable et les contraindraient à une délocalisation.

Ils insistent pour que le tracé retenu se rapproche au plus près de la ville d'Ernée (tracé 1A). Ils souhaitent également que soit mis en place un processus d'aménagement foncier, agricole et forestier incluant l'emprise totale du contournement et permettant un moindre impact sur les exploitations. Enfin, ils invitent à retenir le tracé intermédiaire proposé par la commune, situé entre les variantes 1A et 1C, passant sur le terrain laissé par Agrial après son déménagement ; ils précisent que la future implantation de cette coopérative à l'est de la ville obligera les agriculteurs qui s'y rendent fréquemment avec leurs engins à traverser le centre-ville, s'ils ne peuvent emprunter la déviation. Leurs arguments en faveur de ce trajet intermédiaire sont les suivants :

« Cette adaptation du projet apporte une réponse très favorable et donne satisfaction à l'ensemble des riverains en évitant les contraintes et réduisant les impacts tout en préservant :

- L'équilibre social et du cadre de vie des exploitations et des habitations concernées.

- L'équilibre économique et financier de l'entreprise en préservant sa viabilité et sa survie.

- L'équilibre environnemental en s'écartant suffisamment d'une zone dite sensible.

- *L'activité agricole et l'élevage laitier avec la possibilité du maintien du pâturage et d'une agriculture durable avec des perspectives de développement, ne bloquant pas l'aménagement de l'entreprise (les bâtiments n'étant plus enclavés) tout en évitant le déplacement du matériel agricole. »*

Ils insistent également pour que l'accès à la RN12 soit autorisé pour les engins agricoles et que l'intégralité du tracé de la déviation soit transformée en route bidirectionnelle à 90km/h.

- **GAEC de la Brimmonnière** (courrier du **13 octobre 2017**)

M. Renoulin, l'un des deux associés du GAEC, explique l'impact très important de la déviation sur son exploitation, quelles que soient les variantes sud (1A, 1B, 1C, 2A, 2B) : « *Le troupeau laitier pâture sur l'ensemble des terres impactées. Il est indispensable que les surfaces soient du côté du siège de l'exploitation, sachant que nous sommes en système robotisé à distance limitée entre le robot et les pâtures. »*

Il propose que soient constituées des réserves foncières et que soit envisagée une restructuration de l'exploitation.

Il demande enfin que la déviation soit accessible aux engins agricoles sur tout le tracé, afin d'éviter leur passage par le centre-ville d'Ernée. Cet agriculteur est sans doute celui que le contournement sud affectera le plus : « *Après avoir été impacté à plusieurs reprises (zone de la Querminais et zone de la Brimmonnière), nous sommes de nouveau concernés par le projet. Nous avons toujours accompagné ces projets ; étant de plus en plus touché, je compte sur vous pour étudier les impacts sur l'exploitation de très près. Ceux-ci pourraient remettre en cause la viabilité de l'exploitation, voire une délocalisation du siège de l'exploitation (...). »*

- **La Chambre d'agriculture de Mayenne** (courrier du **13 octobre 2017**)

Le président de la Chambre d'agriculture demande que « *les répercussions environnementales soient intégrées dans l'analyse des incidences sur l'agriculture afin de visualiser l'impact global du projet sur les activités agricoles du territoire* ». Il considère que l'interdiction de la section 2x2 voies à 110km/h aux engins agricoles est contraire aux objectifs globaux de la déviation. Indépendamment des questions de sécurité et de danger que représente la traversée de la ville par de gros engins, il rappelle que les aménagements urbains constituent une entrave au déplacement des engins agricoles. Demande est faite d'autoriser les engins agricoles sur l'ensemble de la déviation.

- **Le conseil départemental de la Mayenne**

Enfin, le département de la Mayenne a adressé un courrier le **20 octobre**, soit au-delà de la date de fin de la concertation. Le département est favorable aux fuseaux sud, mais laisse la DREAL choisir la variante la plus appropriée, tout en formant des vœux pour que le projet obtienne une DUP dans les meilleurs délais.

Les registres papier déposés en mairie et au siège de la Communauté de communes

- Des choix et préférences de variantes sont exprimés.
- Est soulignée à plusieurs reprises la nécessité de détourner les engins agricoles du centre-ville et donc de leur permettre l'accès à la déviation, afin de faciliter le travail des agriculteurs, mais aussi de renforcer la sécurité des habitants et usagers du centre-ville.
- Proposition est faite de réduire la vitesse sur toute la déviation à 90km/h ou de prévoir une bande d'arrêt d'urgence plus large d'1m de la normale, ce qui permet les dépassements d'engins agricoles larges.
- Il est demandé que la variante la plus proche de la ville soit privilégiée (1A) afin de réduire au maximum l'emprise de l'ouvrage sur les terres agricoles.
- Il est précisé que la déviation s'installant sur des terres agricoles qui vont être perdues pour les agriculteurs, la moindre des choses est que l'accès à cette voie de contournement leur soit permis.

- Il est fait référence aux contournements de villes proches (Vitré, Fougères, Laval) accessibles aux engins agricoles et il est rappelé la vocation agricole d'Ernée, ainsi que la présence quotidienne de gros engins agricoles sur les routes.
- Il est rappelé que le passage des engins agricoles en centre-ville est compliqué par le rétrécissement des voies, le stationnement des automobiles sur les côtés de la route, la présence de piétons, etc.

RESULTATS DE LA CONCERTATION

Synthèse des observations et propositions émergées pendant la concertation

Le point saillant de cette concertation a été l'expression des agriculteurs qui demandent à pouvoir emprunter la déviation : c'est aussi la volonté des habitants d'Ernée, qui souhaitent retrouver un centre-ville paisible et sûr. Les habitants, la Maire, tous ont souligné le paradoxe qu'il y aurait à faire un contournement sans en permettre l'accès aux engins agricoles.

Les membres de la profession agricole, usagers réguliers de la RN12 et gênés au quotidien dans leurs déplacements avec de très gros engins par la traversée d'Ernée, se sont mobilisés pour faire valoir au maître d'ouvrage leurs arguments et leurs contraintes.

Le maître d'ouvrage s'est montré ouvert et à l'écoute, il n'a rejeté aucune proposition et a fait en sorte que tous les points de contestation puissent être discutés. Mieux, il a saisi l'Ingénieur Général des Routes sans tarder et a modélisé rapidement les variantes proposées par les uns et les autres. Si bien que chaque étape de cette concertation, même courte, a permis de faire avancer le projet et de l'adapter aux souhaits des uns et des autres, autant que possible.

Le maître d'ouvrage, conscient du problème posé par les caractéristiques de la RN12 (contraintes et règles du réseau national) a étudié les diverses possibilités qui s'offraient à lui pour résoudre la question posée : différentes options ont été étudiées, afin que la vitesse sur l'ensemble de la déviation reste limitée à 90km/h, tout en permettant d'aménager des créneaux de dépassement pour les véhicules légers, nécessaires sur une route nationale empruntée par de nombreux poids lourds.

S'agissant des variantes proposées à la concertation, les variantes nord ont été largement rejetées, la population envisageant depuis plusieurs années un contournement par le sud (un fuseau sud avait été réservé par la Municipalité, en prévision de cette déviation).

Parmi les variantes sud, un consensus s'est établi assez rapidement autour des variantes 1, la variante A étant souvent citée par les agriculteurs et d'autres acteurs comme la plus pertinente, la variante C étant également considérée comme un choix acceptable. Une variante intermédiaire, proposée par plusieurs acteurs, et s'appuyant sur le départ prochain de la coopérative Agrial installée sur une parcelle située entre les variantes 1A et 1C, a été souvent citée comme un compromis raisonnable entre un tracé qui convient aux agriculteurs (1A) et un tracé qui protège davantage l'environnement (1C). Cette nouvelle variante a été considérée comme envisageable par le maître d'ouvrage, qui a commencé à en établir le tracé.

Évolution du projet résultant de la concertation

Concernant la déviation de la RN12 elle-même, deux points essentiels sont à déterminer, afin de répondre aux mieux aux exigences des usagers et des habitants d'Ernée :

- l'accessibilité aux engins agricoles (c'est-à-dire une vitesse limitée à 90km/h sur tout le tracé) ;
- la variante, à choisir sur le fuseau 1, en fonction des impératifs du maître d'ouvrage (route nationale) et des contraintes des agriculteurs, habitants et usagers.

D'autres questions devront être également traitées avec soin, en particulier l'accès à la station-service du Super U,

et la réalisation d'un rond-point adapté à une desserte optimale ; mais aussi le cas du GAEC de la Brimonnaire, qui sera impacté par les variantes sud, quel que soit le tracé choisi.

AVIS DU GARANT SUR LE DEROULE DE LA CONCERTATION

Déroulement de la concertation

Les échanges se sont déroulés dans une atmosphère d'écoute et d'échange constructive. Le maître d'ouvrage a fait preuve de qualités d'adaptation et de réactivité qui ont permis d'installer un climat de confiance entre les acteurs. Le public s'est mobilisé de manière satisfaisante, même si l'on a pu avoir le sentiment que la profession agricole s'exprimait majoritairement. Cela est dû en partie au fait qu'Ernée compte de nombreuses exploitations agricoles, mais également au fait que tous les habitants sont concernés par les déplacements permanents des engins agricoles, qui font partie du quotidien de la ville et que tous souhaitent voir emprunter la future déviation et s'éloigner du centre-ville.

Une homogénéité de points de vue est ainsi apparue (nécessité incontestable d'un contournement ; variantes sud privilégiées), ce qui a également contribué à la sérénité des débats.

Les acteurs locaux ont été des partenaires de discussion sérieux pour le maître d'ouvrage, ne se contentant pas de contester ses choix, mais se montrant force de propositions quand il fallait trouver des solutions alternatives.

Utilité de la concertation

Il est évident que les échanges conduits, en seulement trois temps de rencontre (réunion publique, permanence, réunion avec les agriculteurs) ont permis de faire évoluer le projet dans une direction plus consensuelle. Le maître d'ouvrage a montré qu'il pouvait s'adapter aux contraintes du territoire, tout en restant fidèle aux nécessités d'un aménagement qui prend place dans un ensemble plus vaste (réseau routier national).

Les acteurs locaux, la Municipalité et la Communauté de Communes en tête, ont été à la fois à l'écoute et au service des habitants, et à la fois engagés dans un dialogue positif avec la DREAL. Tous ont pu constater les efforts des uns et des autres pour parvenir à une solution optimale, malgré les impacts inévitables d'un aménagement dont l'objectif, au final, sera d'être utile à tous et bénéfique à la ville d'Ernée.

RECOMMANDATIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les points particuliers à suivre

Dans le choix du tracé définitif, le maître d'ouvrage devra veiller à trouver une issue au problème de l'accès des engins agricoles. Il semble en effet qu'outre les demandes unanimes de la profession agricole, il y ait une forme d'incohérence à réaliser un contournement de la ville d'Ernée sans que puissent l'emprunter les engins particulièrement volumineux (moissonneuses-batteuses, ensileuses, etc.) dont la largeur dépasse parfois les 4m.

La perspective d'une rénovation du centre-ville débarrassé du transit des véhicules les plus lourds (lesquels passeront désormais par la déviation) et l'aménagement d'un centre attractif à la fois pour les habitants et pour le tourisme renforcent la nécessité d'un contournement accessible à tous les véhicules lourds.

Le maître d'ouvrage veillera également à ce que soit réglée de la manière la plus satisfaisante la question de l'accès au Super U, afin que la station-service ne soit pas pénalisée par la déviation, mais également que les usagers de la RN12 puissent s'approvisionner en carburant à Ernée de façon efficace et cohérente.

Enfin, le maître d'ouvrage tentera de trouver le tracé le plus pertinent au regard de certaines habitations très impactées par la déviation. Dans le cas des exploitations agricoles particulièrement touchées dans leur activité par la nouvelle route, il veillera également à ce que des propositions concrètes soient avancées afin de ne pas péjorer outre mesure, voire détruire en grande partie, l'activité agricole de ces fermes.

Recommandations sur les modalités d'information et de participation du public à mettre en œuvre jusqu'à l'enquête publique

Le maître d'ouvrage poursuivra en outre la concertation sur la question des accès et des carrefours avec les autres voies (emplacements des ronds-points, etc.), de manière à ce que la desserte locale soit améliorée par la déviation, et non contrainte.

La DREAL devra poursuivre le travail en étroite collaboration avec le public et les acteurs concernés lors de la dernière phase du projet, avant que soit finalisé le tracé définitif de la déviation.

De la même manière, elle aura à cœur d'adopter une approche aussi ouverte et transparente que possible, dans la poursuite des relations de confiance engagées auprès des différents acteurs. Le climat de dialogue et d'écoute qui s'est établi durant la concertation devrait permettre d'aboutir à un projet accepté par tous et servant au mieux à la fois l'intérêt général et les intérêts particuliers.



Commission nationale
du **débat public**

244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr