

Le Président

ADMIN.		ÉLUS	
DG	DAU	M. LE MAIRE	E. BESSON
DVASC	DAGC	E. Gauthier LE BAIL	J.C. BOURCIER
DEE	DSTE	P. RAULT	D. LEFEUVRE
DRH	CCAS	M. CARRE	S. BOUDET
DFB	COM	C. HARDY	F. COLLET
Marché		N. BRICHET	

Monsieur Louis FEUVRIER  
Maire  
Hôtel de ville de Fougères  
2 rue Porte Saint-Léonard  
35 300 FOUGERES

Rennes, le 22 OCT. 2024

Monsieur le Maire,

Le Département d'Ille-et-Vilaine a été sollicité, le 2 août 2024, par la ville de Fougères dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées, concernant la révision générale de son plan local d'urbanisme (délibération du Conseil municipal du 4 juillet 2024).

L'avis du Département porte uniquement sur les compétences qui lui incombent, notamment les routes départementales, les espaces naturels sensibles et les itinéraires de randonnée d'intérêt départemental.

Lors de la séance du 14 octobre 2024, la Commission permanente a émis les recommandations suivantes, complétées d'une annexe détaillée :

- S'agissant du paysage, le diagnostic devrait se référer à l'atlas départemental des paysages, qui énonce les caractères des unités paysagères, et développe des analyses spécifiques du site de Fougères.
- S'agissant de la protection de la ressource en eau, pour toute opération d'aménagement sur la commune et notamment dans les orientations d'aménagement et de programmation, il convient de veiller à réduire tous les ruissellements et écoulements de polluants vers les cours d'eau. A ce titre, les orientations de réduction et de compensation des impacts pourraient être renforcées.
- En matière de mobilités, dans l'objectif de garantir la sécurité des accès sur les voies publiques et notamment les routes départementales, il est demandé dans les dispositions générales du règlement écrit, à ce qu'un article spécifique précise que l'article R. 111-5 du code de l'urbanisme, portant sur les dessertes et l'accès aux terrains, reste applicable sur le territoire de la commune.

Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, à l'assurance de ma considération distinguée.

  
Jean-Luc CHENUT



## ANNEXE 1 : AVIS DES SERVICES SUR LE PLU DE FOUGERES.

Le Département d'Ille-et-Vilaine a été sollicité, le 19 juillet 2024, par la commune de Fougères, dans le cadre de la consultation des Personnes publiques associées, sur la révision du Plan local d'urbanisme de la commune (par délibération du conseil municipal du 27/06/2024).

L'avis du Département porte uniquement sur les compétences qui lui incombent comme notamment les routes départementales, les espaces naturels sensibles et les itinéraires de randonnée d'intérêt départemental.

### 1) Recommandations relatives aux mobilités

Le présent PLUI concerne le périmètre de la ville de Fougères, à ce titre les routes départementales sont faiblement impactées. Toutefois les prescriptions suivantes peuvent être maintenues :

#### 1-1) Marges de recul hors agglomération :

Les marges de recul le long des routes départementales mentionnées dans le règlement de la voirie départementale du 19 novembre 2012 ont trois raisons essentielles :

- protéger les riverains des nuisances sonores liées au trafic routier ;
- empêcher les constructions dans l'environnement proche de la route en raison de son utilité potentielle pour des élargissements ou aménagements ultérieurs de sécurité ;
- préserver une visibilité utile à la sécurité routière.

Les marges de recul préconisées s'appliquent en dehors de l'agglomération. Elles encouragent des zones non aedificandi (sauf dans l'alignement de bâtiments existants) le long des axes de circulation et visent tous les secteurs non encore urbanisés de la commune classés en zone N, A et AU (à urbaniser) y compris dans le secteur Ns (secteur de STECAL) du PLU(i).

Ces marges concernent les routes départementales traversant et ou entrant dans le périmètre de la commune de Fougères, listées dans le tableau ci-après, elles peuvent être reprises dans les documents du PLU(i) :

N° de RD	Classification (catégorie réseau RD)	Marges de recul hors agglomération préconisées (à partir de l'axe de la chaussée)	
		Usage habitation (mètres)	Autres usages (mètres)
N° 177 N°806	B	100m, marge de recul	50m, marge de recul
N° 179	D	25 m, marge de recul	25 m, marge de recul

Les marges de recul figurant dans le tableau ci-dessus sont applicables si elles sont reprises dans les documents d'urbanisme (PLU, PLUi).

Ces marges de recul ne concernent pas les portails privés des accès sur RD qui doivent nécessairement être placés à un minimum de 5 mètres en retrait de la limite du domaine public.

#### 1-2) Accès sur routes départementales

Dans l'objectif de garantir la sécurité des accès sur les voies publiques et notamment les routes départementales, le département demande dans les dispositions générales du règlement écrit, qu'un article spécifique précise que

l'article R111-5 du code de l'urbanisme, bien que n'étant plus d'ordre public, reste applicable sur le territoire de la commune.

Un accès sur la RD 108 route de PARIGNÉ est envisagé sur le document 2024-07-Révision-PLU-Arrêté OAP - sectorielles dans le cadre des orientations d'aménagement et de programmation.

Cet accès en agglomération ne semble pas problématique, toutefois son implantation sera soumise au gestionnaire de la voirie pour avis et pourra le cas échéant faire l'objet d'aménagement de sécurité a charge du pétitionnaire compte tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

Article R111-5, créé par Décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 :

Le projet peut être refusé sur des terrains qui ne seraient pas desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à son importance ou à la destination des constructions ou des aménagements envisagés, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

Il peut également être refusé ou n'être accepté que sous réserve de prescriptions spéciales si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

### 1-3) Plans d'alignement

Sans objet

### 1-4) Emplacements réservés au titre des projets d'infrastructures de mobilité

Sans objet

### 1-5) Les liaisons cyclables

Pour information le département dans le cadre de la concertation publique liée au projet de contournement nord, a validé l'opportunité de réaliser trois liaisons cyclables.

Ces infrastructures de mobilité active chercheront à être les plus direct possible et à desservir les zones génératrices de déplacement que sont les zones d'habitats, de covoiturages, les zones d'emplois ou d'établissement scolaire. Des suggestions d'aménagements seront à prendre en compte pour la réalisation des continuités entre les différentes liaisons cyclables (Département, ville de Fougères et Fougères agglomération).

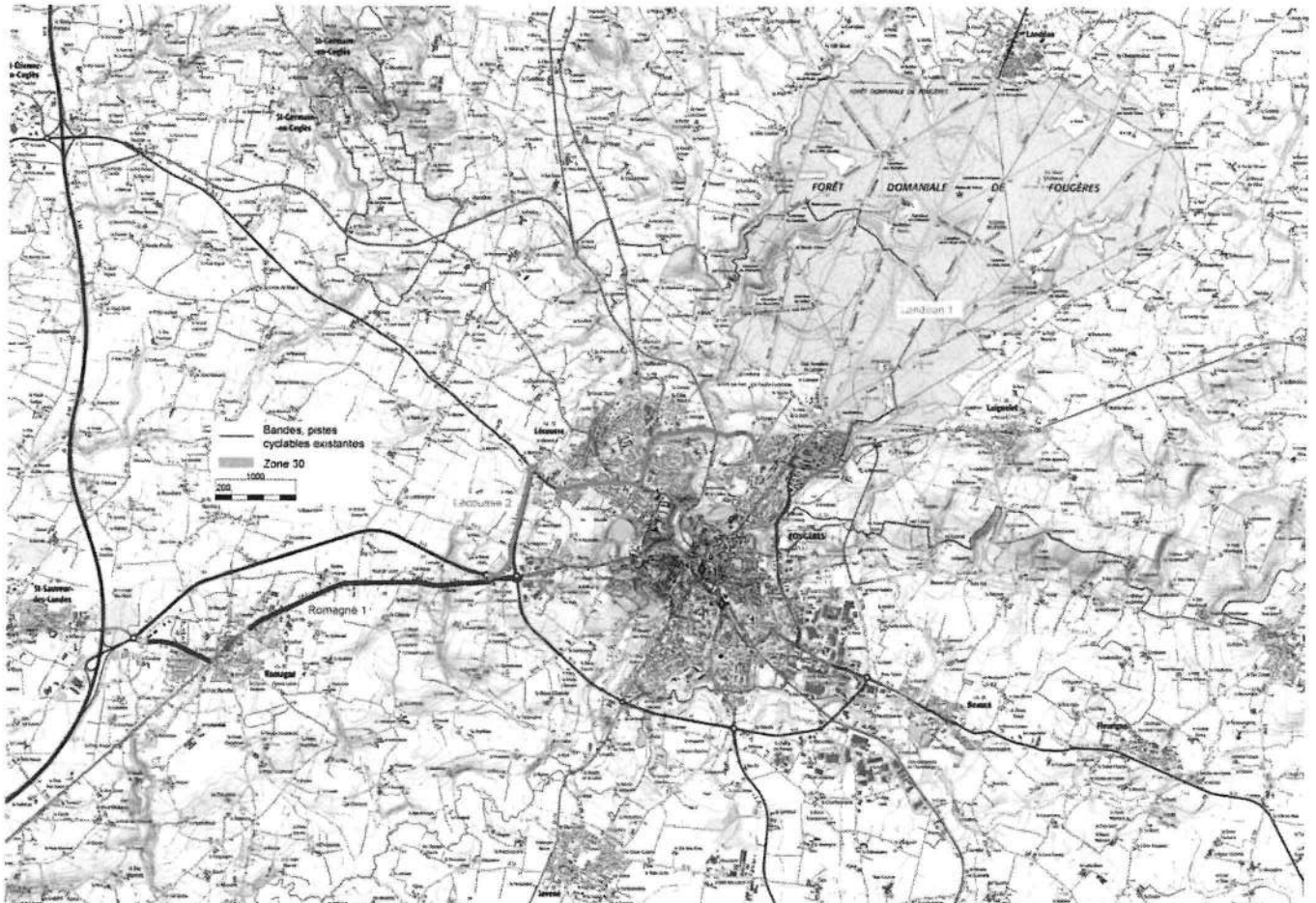
Dans le respect de ces objectifs, les liaisons cyclables retenues pour l'approfondissement des études sont :

- sur Landéan-Fougères :  
La solution retenue identifiée Landéan 1 sur le plan ci-dessous, sera créée le long de la RD 177, en étant bien séparée de la circulation routière, permettra son identification par les usagers de la route qui seront incités à changer de modes de transport. Cette liaison cyclable située en bordure de route évite l'isolement sur des chemins forestiers qui pourrait, en saison hivernale notamment, être anxiogène aux heures nocturnes. L'itinéraire desservira la base de loisirs de Chênedet ce qui permettra un usage récréatif en plus de celui initialement recherché du trajet domicile-travail.
- sur Romagné — Fougères (Aire de covoiturage de Romagné — Aire de covoiturage de la Pilais) :  
La solution retenue identifiée Romagné 1 sur le plan ci-dessous emprunte le centre de l'agglomération, dans le prolongement de la section existante entre le futur pôle d'échange multimodal de Romagné et la commune. Ce tracé, dans le même principe que pour celui de la variante Landéan 1, permet d'être visible par les usagers de la route départementale. C'est donc cette option qui est retenue. Dans le cadre de la poursuite des études de cet itinéraire seront examinées :
  - La liaison avec l'aire de covoiturage de la Pilais et la zone commerciale par un franchissement du barreau de la RN 12.
  - La liaison avec le centre de Fougères donc le franchissement de la RN12 actuelle et la continuité vers le boulevard de Bliche.

- sur l'itinéraire de Lécousse :

La solution retenue Lécousse 2 évite, le franchissement de la RD706 au niveau du carrefour actuel avec la RDI 13. Elle capte la zone d'activité de la Meslais et les habitants du quartier de la Martinais.

De plus, la piste cyclable est visible le long de la route départementale pour inciter certains usagers routiers à changer de mode de transport.



## 2) Recommandations relatives aux enjeux environnementaux

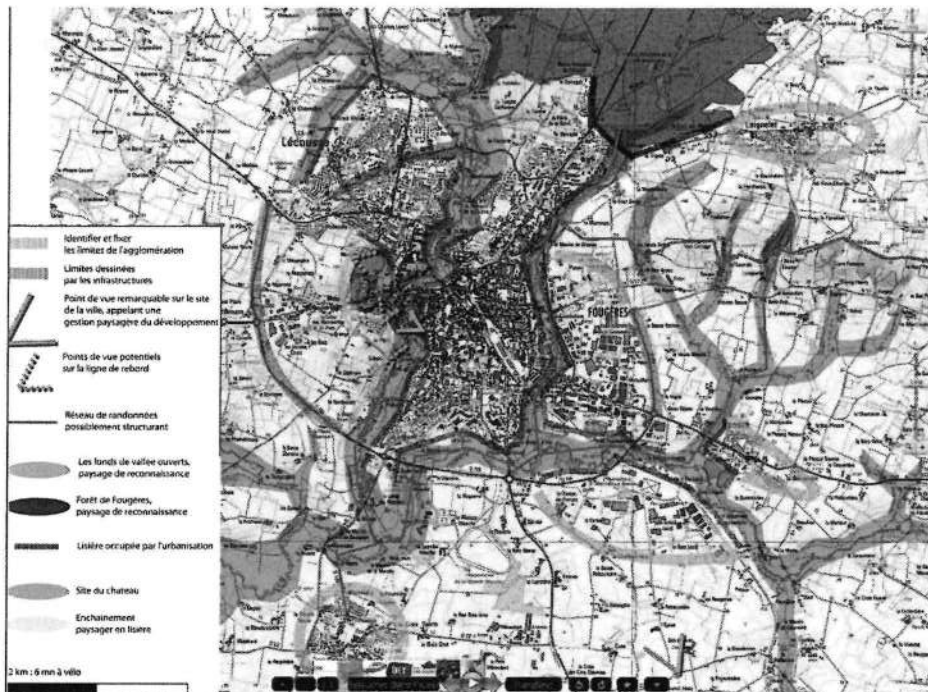
### 2-1) Paysage :

#### **Un diagnostic qui pourrait être complété**

L'état initial de l'environnement intègre une approche paysagère analysant les unités paysagères, les structures de la charpente naturelle, les principaux points de vue, panoramas, et en dégage des enjeux portant principalement sur les mesures de protection à envisager.

Il aurait été utile de se référer à l'Atlas Départemental des Paysages, qui énonce les caractères des unités paysagères, et développe des analyses spécifiques du site de Fougères.

Un schéma vient notamment exprimer des enjeux portant sur la valorisation des structures paysagères, et leur relation avec l'aire urbaine.



Extrait de l'Atlas Départemental des Paysages.

L'approche paysagère pourrait, en bénéficiant des apports déjà énoncés dans l'atlas, approfondir les caractères des unités paysagères locales

- les approches relatives aux usages (en particulier les pratiques sportives et les mobilités actives)
- les représentations (rôle majeur des panoramas)
- les structures territoriales, les morcellements causés par les infrastructures, les effets de seuils lisibles

Enfin, l'approche des enjeux pourrait davantage exprimer les potentialités offertes par la singularité des paysages, davantage porteurs de projet qu'une approche focalisée sur les protections, et qui confond souvent environnement et paysage.

### Des objectifs paysagers louables mais difficiles à retrouver dans le projet

L'objectif de qualité paysagère est très clairement exprimé dans les documents du PADD et des justifications, notamment un axe très pertinent portant sur les articulations entre les parties urbanisées et les parties agro-naturelles du territoire, ainsi que la thématique très justifiée des formes urbaines.

Il est toutefois difficile de retrouver dans l'énoncé du projet urbain les dispositions qui en découlent. Un plan des liaisons douces portant sur le thème de la valorisation des paysages de proximité aux franges urbaines serait ainsi très explicite, mais ne se trouve pas dans les OAP.

Il aurait également été utile de développer davantage les opportunités et les contraintes découlant de la présence de nombreux linéaires de rebord de relief, porteurs de points de vue (existants et potentiels) et de beaux panoramas (dont l'analyse graphique peut justifier des dispositions de projet et de règlement).

### Des OAP sectorielles trop peu contextualisées

14 OAP sectorielles sont figurées. Deux d'entre elles sont en réalité déjà réalisées (travaux visibles sur géoportail) : N°6 et 12.

Un secteur OAP porte sur un programme de valorisation du Boulevard Fauchoux au droit du château et de la carrière. L'OAP présente quelques incompréhensions pour ce qui concerne la partie nord (perspective occupée par un parking, zonage d'un élément paysager à mettre en valeur situé entre les parkings et ne présentant aucune qualité particulière). Il serait peut-être plus logique de ne pas intégrer cette partie nord qui pourrait faire l'objet d'un autre programme ultérieurement.

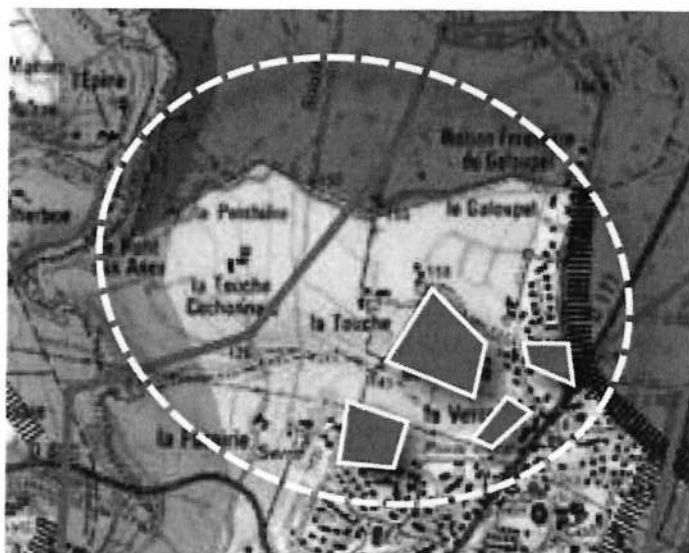
7 secteurs OAP, soit la majorité, figurent des opérations de renouvellement urbain portant sur des sites anciennement industriels (N°4/9/10/14) ou des parcelles disponibles au sein de l'enveloppe urbaine (N°7/11/13). Celles-ci ne présentent pas d'enjeux paysagers majeurs, mais on peut regretter qu'aucune indication ne porte

sur les formes urbaines, pourtant affirmées, très pertinemment, comme un enjeu majeur dans les documents de justification et le PADD.

5 secteurs en extension de l'enveloppe urbaine (N°1/2/3/5) posent davantage d'enjeux de qualité paysagère. Situés en frange de l'urbanisation, ils sont fortement impliqués dans les mécanismes d'articulation avec le cadre agro-naturel : consommation d'espace, mise en question des seuils urbains, accès aux horizons agro-naturels, traitement de la frange urbaine elle-même et des espaces naturels attenants.

Les OAP restent trop peu développées sur ces problématiques malgré les proclamations du PADD. Il serait très utile d'associer plus nettement les programmes de développement urbain à ceux de la valorisation du cadre agro-naturel de l'agglomération, et certains emplacements posent question quant à leur pertinence vis-à-vis des objectifs de protection et de mise en valeur énoncés dans les documents de cadrage.

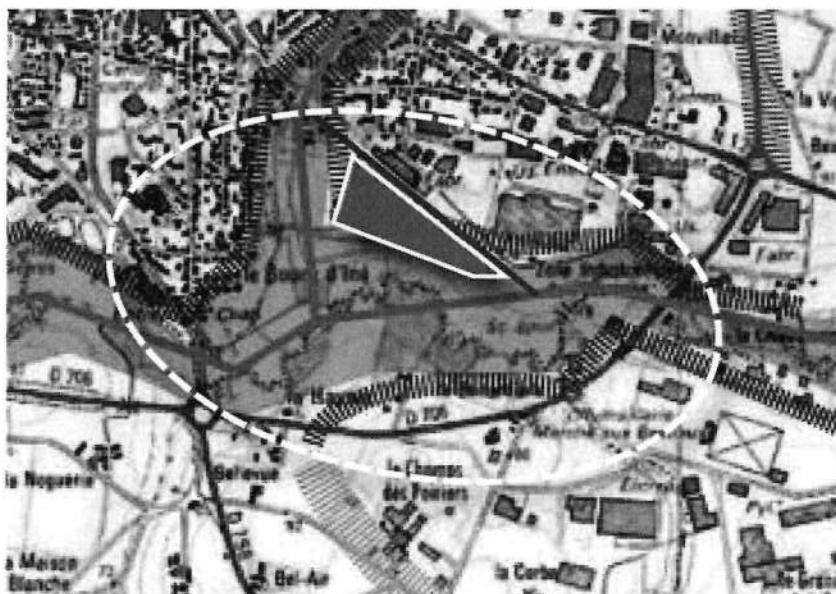
Les schémas ci-dessous proposent des périmètres de réflexion et de programmation plus étendus, liés aux unités paysagères concernées.



*Au nord, en lisière de la forêt, un beau dégagement agricole partagé avec la commune voisine de Laignelet. Les OAP 2 et 5 seraient à travailler ensemble, en même temps qu'un programme de valorisation de cette unités paysagère cruciale (gestion, chemins, traitement des franges...).*  
*La partie nord-ouest vient nettement consommer le paysage, et pourrait être requestionnée...*



*L'OAP 3 (Paron) consomme une grande quantité de paysage agro-naturel, franchit le seuil lisible et structurant de l'urbanisation constitué par le vallon, brise la continuité du cadre du GR 37 en lui imposant une interruption urbanisée. La pertinence paysagère peut être ici questionnée, et les dispositions de l'OAP nécessiteraient d'intégrer davantage le vallon, la nouvelle frontière urbaine, éventuellement de proposer un nouveau tracé pour le GR.*



*L'OAP 1 (la Placardière) modifie profondément la structure territoriale, en venant s'inscrire en extension dans une unité paysagère agro-naturelle jusqu'ici clairement limitée par l'ancienne voie ferrée, et pose question en consommant une part de paysage de qualité. Dans ce cas également, il serait nécessaire de traiter le petit « confluent de vallons » attenant, les nouvelles limites urbaines, la voie verte...*

## 2-2) Eau

La commune est traversée par les cours d'eau du Nançon à l'Ouest et du Groslay à l'Est, tous les 2 affluents du Couesnon qui circule au Sud du territoire. L'état écologique 2019 des masses d'eau du Nançon et du Couesnon amont est qualifié de moyen. Au-delà de la simple préservation et valorisation des espaces naturels, cela signifie que des actions de restauration des cours d'eau et des zones humides doivent donc être menées pour atteindre le bon état des eaux et restaurer des milieux aquatiques fonctionnels.

Il convient donc, lors de toute opération d'aménagement sur la commune et notamment dans les OAP, de réduire tous les ruissellements et écoulements de polluants vers les cours d'eau, par la mise en place de zones tampons, la restauration de zones humides, de haies, la déconnexion de fossés circulants. Il convient de réduire l'imperméabilisation nouvelle des sols et de désimperméabiliser les grandes superficies déjà imperméables (parkings par exemple). La renaturation du lit des cours d'eau (remise dans leur lit d'origine), de leur vallée et de leurs sources (dégrainage des zones de sources) permettra également de mieux épurer les pollutions diffuses. La suppression des plans d'eau qui sont sans usage ou intérêt écologique est également à étudier, notamment pour ceux situés directement sur cours d'eau. L'utilisation de solutions fondées sur la nature doit être prioritaire.

Globalement les enjeux de préservation sont bien pris en compte dans les documents du PLU. Les orientations de réduction et de compensation des impacts pourraient être renforcées.

En particulier, l'OAP du Chemin du Patis prévoit l'urbanisation de 5 ha à proximité d'un cours d'eau et de sa zone de source. Il serait pertinent de vérifier l'absence d'impact de l'urbanisation sur les écoulements d'eau dans ce secteur sensible, et de prévoir par ailleurs des opérations de restauration du ruisseau, de sa vallée et des zones humides associées, du maillage bocager, en compensation et pour limiter l'impact de l'artificialisation des sols qui se poursuit.

