



# Projet de contournement de Vitré

## Contribution de Vitré-Tuvalu

Vitré, le 9 novembre 2020

Le Département d'Ille-et-Vilaine, la Ville de Vitré et Vitré Communauté portent un projet de contournement routier supplémentaire à Vitré. Notre association environnementale, affiliée au réseau France Nature Environnement, fait les remarques suivantes :

### 1 - Sur l'opportunité du projet

Depuis les premières consultations, notre association alerte sur différents points :

#### 1.1 Sur les risques juridiques du projet

##### **1.1.1 Au regard des captages d'eau potable de la Valière et du Pont Billon :**

Depuis 3 ans nous alertons sur le risque juridique du passage de fuseaux dans le périmètre sensible du captage d'eau du Pont Billon. Les porteurs du projet n'ont pas voulu nous répondre sérieusement. En octobre 2020, les services de l'État (ARS) ont pu exprimer leur désaccord sur ce périmètre, nous donnant ainsi raison. Mais nous alertons aussi sur la périmètre du captage de la Valière (captage d'eau prioritaire du SDAGE Loire Bretagne), dont le SYMEVAL a décidé la révision en mars 2020 (voir : <https://smg35.fr/ressources/deliberation/>)

De plus, il est important de souligner également l'impact de la ressource en eau sur l'économie locale. Le maintien du volume d'activité de nombreuses très grosses entreprises locales -notamment à Vitré et Chateaubourg-, voire même leur survie, dépendent économiquement des capacités locales de ressource en eau, mais déjà prévues déficitaires dans les prochaines années (+25 % d'augmentation des besoins en 4 ans dans l'agroalimentaire ! Voir le bilan eau 2019 du SMG 35 <https://smg35.fr/leau-potable/observatoire-de-leau/>). Un accident, même temporaire, sur un captage d'eau proche d'une des variantes de tracé routier provoquerait un conflit d'usage de l'eau potable et aurait ainsi des conséquences dramatiques sur l'économie locale.

**Nous demandons que toute décision (politique et technique) soit faite après la révision de ce périmètre de captage de la Valière.** Les porteurs du projet prendraient un risque juridique en décidant d'acter un tracé susceptible, au final, d'être dans le périmètre sensible du captage d'eau de la Valière. **En l'état, nous appelons donc à ne retenir aucune option de variante Nord, pour cette raison.**

##### **1.1.2 Au regard de l'Accord de Paris, des lois climat**

Les Accords de Paris trouvent des traductions réglementaires de plus en plus fortes. Si, à ce jour, le Département et sa politique de création de structures routières n'est pas (encore) soumise à une règle climatique, il est possible que cela soit le cas dans les mois ou prochaines années à venir. Nous nous faisons ici le relais des scientifiques du Haut Conseil pour le Climat qui conseillent (bilan grand public 2020, p.14 [www.hautconseilclimat.fr](http://www.hautconseilclimat.fr)) « Réduire le trafic routier est bon pour le climat, bon pour la santé avec une réduction des polluants ». Nous appelons les élus à écouter les scientifiques. Car leur projet va à contre-sens de cette recommandation scientifique. De même, les 150 citoyens de la Convention Citoyenne pour le Climat qui écrivent (rapport final, p. 165 [www.conventioncitoyennepourleclimat.fr](http://www.conventioncitoyennepourleclimat.fr)) « Nous voulons que d'ici 2030, la voiture individuelle ne soit plus le mode de transport privilégié pour les trajets domicile-travail. ». Là encore, nous appelons les élus à écouter la parole citoyenne. Car leur projet va à contre-sens de cette orientation. **D'ici l'établissement de la Déclaration d'Utilité Publique, il y a un risque croissant d'incompatibilité légale du projet avec cet objectif de préservation de l'enjeu climatique. Et nous demandons à ce que le prochain dossier de consultation d'utilité publique fasse la preuve que le projet est bien conforme aux orientations climatiques prévues par les élus de la République.**

### 1.1.3 Au regard de la préservation du foncier

Car le projet (40 ha d'emprise foncière dont 12 ha de zones humides) paraît très difficilement compatible avec l'objectif de « Zéro artificialisation nette » (Plan Biodiversité de juillet 2018, circulaire de juillet 2019 puis de août 2020). Le gouvernement appelant les Préfets et les services de l'État à une vigilance accrue sur la consommation foncière. Nous nous faisons aussi ici l'écho de la proposition de la Convention Citoyenne pour le Climat (rapport final, p. 296

[www.conventioncitoyennepourleclimat.fr](http://www.conventioncitoyennepourleclimat.fr) « PROPOSITION SL3.4 : Protéger fermement et définitivement les espaces naturels, les espaces agricoles périurbains ». Cette préservation du foncier agricole périurbain est d'autant plus importante lorsqu'il s'agit de terres proches d'une ville centre de + de 18 000 hab, proches de sources d'eau (Pont Billon, Perrines, Valière -étang et cours d'eau-, Vilaine), et qui peuvent servir prochainement dans le cadre du développement d'une ceinture « maraîchère » avec le développement possibles des circuits courts à très courts.

La préservation du foncier se traduit de plus en plus fortement en obligation juridique. Aussi notre association interpelle les porteurs du projet. Ce projet va à contre-sens de ces orientations politiques. **D'ici l'établissement de la Déclaration d'Utilité Publique, il y a un risque croissant d'incompatibilité légale du projet avec cet objectif de préservation du foncier. Et nous demandons à ce que le prochain dossier de consultation d'utilité publique respecte les principes du zéro artificialisation nette.**

### 1.1.4 Au regard du droit de l'environnement interdisant le « découpage de projets »

Au regard de l'article L 122-1 III du code de l'env., et bien que les porteurs de projets soient différents (la Ville de Vitré pour la VC12, le Département, mais aussi la Ville de Vitré, pour le contournement), un juge pourrait trancher qu'il y a bien eu découpage du projet et donc illégalité du projet. Puisqu'il est incontestable que la VC12 soit partie intégrante du projet de contournement (l'un ne pouvant fonctionner sans l'autre). D'ailleurs d'Autorité Env CGEDD (Source : [http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190206\\_-\\_note\\_infrastructures\\_routieres\\_-\\_delibere\\_cle7d21bf.pdf](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190206_-_note_infrastructures_routieres_-_delibere_cle7d21bf.pdf)) indique que la notion de projet reste "trop souvent mal interprétée par les maîtres d'ouvrage". L'Autorité Env. rappelle que le périmètre retenu pour le projet "a vocation à être justifié, notamment au regard des liens fonctionnels et des interférences entre différents aménagements, dans la mesure où ils sont susceptibles de prédéterminer les conclusions de l'évaluation des impacts environnementaux". **Il est donc incontestable que la VC12 est partie intégrante du projet de contournement et qu'il existe donc une fragilité juridique au regard de l'interdiction de découpage des projets. Aussi, nous demandons à ce que le prochain dossier de consultation d'utilité publique présente le bilan financier et technique (dont environnemental) de l'ensemble du projet fonctionnel (soit VC12 et reste du projet).**

### 1.1.5 Au regard du droit de l'environnement relatif à « Eviter-Réduire-Compenser »

Au regard des textes sur la « doctrine ERC » (arrêté fev . 2007, décret déc . 2011, loi août 2016, etc.) nous contestons que les porteurs du projet aient fait un évitement sincère. En effet, les éléments de diagnostic (dont les enjeux eau, ainsi que biodiversité) de la 1ère consultation (dossier de concertation, p 6 à 8 de nov. 2018) soulignaient bien que les enjeux « eau » et « biodiversité » se focalisaient sur la Vallée de la Vilaine. Loin de s'en écarter, les porteurs du projets ont fait le choix délibéré de retenir un tronçon passant en travers de la vallée de la Vilaine. **Un juge pourrait trancher que les porteurs du projet n'ont pas satisfait à l'obligation d'évitement, en retenant le fuseau passant dans le secteur de la Vilaine. Aussi, nous demandons à ce que le prochain dossier de consultation d'utilité publique argumente de l'impossibilité d'une autre option qu'un passage au travers de la Vilaine.**

### 1.1.6 Au regard de la réglementation protégeant le paysage (AVAP)

Depuis un an, nous alertons, avec M. Aubault, sur l'incompatibilité juridique du projet avec la réglementation de protection du paysage de la Vilaine, traduite par l'AVAP (Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine). Suite à nos alertes, l'Architecte des Bâtiments de France a pu s'exprimer et la maire de Vitré a pu révéler (Ouest France du 21 octobre 2020) « en l'état actuel, ce n'est pas possible ». Ceci nous donne raison, malgré les dénégations des porteurs du projet. Les porteurs du projet ont donc tout intérêt à écarter toutes les variantes NORD du projet. **Un juge pourra confirmer que le projet, en l'état, est incompatible avec l'AVAP. Aussi, nous demandons qu'une étude juridique apporte la preuve que le projet est compatible avec la réglementation en vigueur de l'AVAP.**

### 1.1.7 Au regard de la qualité des études naturalistes

Notre association environnementale est reconnue pour sa connaissance du terrain et son expertise naturaliste (pour avoir travaillé de concert avec la Ville de Vitré dans le cadre de l'Atlas de la biodiversité communal). De façon constructive, nous avons d'ailleurs, gracieusement, fourni des lots de données au bureau d'étude CERESA, lors de la consultation de 2018. Aucune sollicitation ne nous a été faite depuis. En juillet 2020, lors d'une rencontre avec les élus Mrs Lefeuvre et Marquet, nous avons pu signaler la présence de grand capricorne sur le secteur d'étude.

Le diagnostic du bureau d'étude CERESA confirme nos observations (dossier de concertation, p. 47 – carte peu lisible). Mais nous attirons l'attention sur la présence de cette espèce SUR les tracés (Nord A, Nord B1 et B2). Localisation de l'arbre « oublié » : Longitude : -1.16559 Latitude : 48.12317.

Par ailleurs, si la présence de reptile est signalé pour le seul fuseau Ouest (« présence ponctuelle de lézard des murailles » dossier de concertation p. 75), nous pouvons attester de présence (régulière) de plusieurs reptiles (et non du seul lézard des murailles) SUR les fuseaux suivants :

- **Couleuvre d'Esculape** : présence répétée et avérée au Pont Billon (photographié à l'été 2020, déterminé par un expert herpétologue), concernant l'ensemble des variantes NORD. Espèce sur la liste rouge des reptiles de Bretagne, protégée au titre de la Directive 92/43/CEE (Annexe IV) et de l'arrêté du 19 novembre 2007.

- **Couleuvre à collier** : Présence avérée (photo de cadavre de juvénile près du terrain des gens du voyage à l'été 2020, concernant donc l'ensemble des variantes NORD). Espèce protégée au titre de l'arrêté du 19 novembre 2007

- **Lézard des murailles** : Présence avérée, répétée (dont photos) de plusieurs sites de repos / reproduction SUR ou à proximité des variantes Nord. En bordure de la D34, concernant toutes les variantes A. Près de la rue Jacquard, concernant les variantes A, B1, B2. En bordure de la route communale vers Ruillé, concernant toutes les variantes B.

Ces nombreuses lacunes posent question sur la complétude des études sur lesquelles les élus auront à prendre une décision. La future étude d'impact doit être nettement améliorée car cela constitue un vice de légalité externe pouvant conduire à l'annulation de la décision administrative de Déclaration d'Utilité Publique. En l'état, cela nuit à la juste information du public et des élus. **Un juge pourrait trancher en annulant la décision d'autorisation de Déclaration d'Utilité Publique du projet du fait d'une mauvaise information du public et des élus (CE, 12 novembre 2007, Société Vicat SA, n° 295347 ). Aussi, nous demandons la réalisation de nouvelles études faunistiques (notamment herpétologiques) avec des arguments solides d'évitement, de réduction et en dernier recours de compensation.**

Pour toutes ces raisons, nous alertons les porteurs du projet d'un grand risque juridique. **Sans améliorations notables, comme nous avons pu le faire savoir depuis nos premières prises de position, l'association Vitré-Tuvalu se réserve le droit de saisir la justice, si d'aventure le projet actuel était déclaré d'utilité publique.**

## 1.2 Nos doutes sur l'efficacité du projet au regard des objectifs affichés

Les porteurs du projet font porter la justification du projet sur différents arguments. A nos yeux, ces justifications sont très contestables :

### 1.2.1 sur le transit inter-régional

Les porteurs du projet mettent en avant le souhait de « Renforcer la liaison entre les Pays de la Loire et la Normandie ». Sauf que les propres comptages présentés (dossier de la 3ème consultation, p.36) démontrent de très faibles transit Nord-Sud, inter-régionaux :

- l'origine du transit est de façon écrasante une origine locale. Sur l'axe Nord-Sud, les origines de Fougères et La Guerche sont marginales. Il n'y a aucun chiffre qui atteste d'un transit inter-régional significatif !

- la destination principale du transit est connue : à 80 % les enquêtés allaient à Vitré. Les transits Nord-Sud, et encore plus inter-régionaux sont encore plus marginaux.

En conséquence, l'objectif affiché de « Renforcer la liaison entre les Pays de la Loire et la Normandie » ne repose sur aucune réalité attestée durant 3 années de consultation. Et d'ailleurs, **à aucun moment les porteurs du projet ne présentent d'arguments étayés pouvant attester d'un besoin d'amélioration de cette liaison Pays de la Loire-Normandie.**

### 1.2.2 Sur la congestion à Vitré

Pour objectiver cette congestion, les porteurs du projet ont fait des comptages et présentent des modélisations. Notre association, comme d'autres experts de la mobilité (Cf notre soirée-débat organisée avec le chercheur Sébastien Marrec, de l'Université de Rennes 2), critique ces modalités. Pour les raisons suivantes :

- ces modèles reposent sur une **projection démographique (et donc de trafic) hasardeuse**. L'étude se base (dossier de concertation p.5 et p.34) sur une évolution démographique de « +1,25% dans le SCOT ». Or, cette hypothèse est un objectif politique, qui diffère de la réalité statistique prévue par l'INSEE (moins de 1%). Nous contestons donc cette hypothèse démographique, sur laquelle repose toutes les modélisations.
- ces modèles reposent sur un quasi statu quo des modalités de mobilité et notamment de la part modale de la voiture. Qui peut dire en 2020 quelle sera la part modale de l'auto-solo ? La part des micro-mobilités ? Etc. Les experts/ou spécialistes en mobilités présagent d'un fort impact, dans les années à venir, du prix du pétrole, des contraintes climat (le transport est le 1<sup>er</sup> contributeur de gaz à effet de serre en France). Les modélisations qui nous sont présentées se basent sur des modèles du passé et n'anticipent en rien des évolutions déjà en cours (dont l'impact, important, du Coronavirus).
- Comme l'Autorité Environnementale CGEDD (avis 2019-N-06 évoqué p.2) nous alertons sur le **trafic induit** : « *Les études de trafic ne prennent presque jamais en compte les trafics induits par la création ou la transformation de l'infrastructure, ni les reports modaux possibles* ». Les modélisations des bénéfices attendus sont donc discutables. **Nous demandons que les mesures de trafic induisent le trafic induit. Et nous alertons les élus sur le grand risque de prendre des décisions pour l'avenir, sur ces modèles du passé.**

#### 1.2.2.1 La congestion du centre-ville

Les porteurs du projet mettent en avant le souhait de « *Décharger la rocade sud actuelle et le centre-ville de Vitré du trafic de transit* » (dossier de la 2<sup>ème</sup> consultation), qui évolue lors de la 3<sup>ème</sup> consultation en « *fluidifier le trafic et assurer son report hors agglomération* ».

La carte (dossier de consultation, p. 37) révèle que la destination la plus importante est le centre-ville de Vitré (à hauteur de 45%). Un contournement ne fera pas disparaître cet afflux à destination du centre ville de Vitré. Et donc, il est illusoire d'espérer un « *report hors agglomération* », vu la localisation des écoles, services publics et commerces et autres pôles d'attraction du centre-ville. La carte (dossier de concertation, p.87) montre clairement que le Bd de Laval, le Bd des Rochers et le Bd de Chateaubriand resteront congestionnés, et ce, malgré le projet.

**A aucun moment, depuis 3 consultations, les propres études des porteurs du projet ne peuvent donc attester d'une efficacité du projet de contournement sur la congestion globale du centre-ville.**

#### 1.2.2.2 La congestion de la rocade sud actuelle

Nous relevons que l'objectif de la 2<sup>ème</sup> consultation « *Décharger la rocade sud actuelle et le centre-ville du trafic de transit* » évolue lors de la 3<sup>ème</sup> consultation et fait disparaître l'objectif de décharger la rocade « *fluidifier le trafic et assurer son report hors agglomération* ».

La carte (dossier de concertation, p.86) fait une hypothèse de trafic encore important sur la rocade Sud actuelle (bd d'Helmstedt), à plus de 10 000 véhicules/jour. Là encore, nous alertons sur le risque de déception des riverains. Et cela pose encore fortement le rapport coût-bénéfice du projet. **Et si l'on considère que le projet a peu d'impact fort sur la congestion de la rocade sud actuelle (bd d'Helmstedt), le projet est incompatible avec les premières orientations affichées et présentées aux habitants.**

### 1.2.3 Sur le développement des communes du Nord et de l'Est de Vitré

Les porteurs du projet mettent en avant le souhait d'« *accompagner le développement économique équilibré entre les communes du Sud et du Nord de Vitré Communauté.* ». Nous souhaitons rappeler ici quelques réalités :

- > **Balazé** est à 3 km (sortie de bourg – entrée de rocade). Le commune est déjà très bien desservie par la D178 vers Fougères et les habitants peuvent utiliser le contournement actuel par l'Ouest. Elle a connu une forte croissance démographique de +75 % d'habitants depuis les années 1970. Elle se développe donc très bien dans la situation actuelle.
- > **Saint M'Hervé** est loin de Vitré, à 8 km. Et a connu une croissance démographique de +15 %

d'habitants depuis les années 1970. Rien ne dit que ce projet améliorera cette situation  
> **Montautour et Princé** sont à plus de 10 kms de Vitré. Rien ne permet d'affirmer que ce projet améliorera leur développement démographique ou économique  
> **Taillis ou Montreuil sous Pérouse**, sont plus à l'Ouest, et leurs habitants ont plus intérêt à utiliser le contournement Ouest existant qu'un nouveau contournement par l'Est (parcours rallongé)  
A aucun moment, dans le dernier dossier de consultation, les porteurs du projet n'ont pu présenter le gain de temps estimé. Pour combien d'habitants ? Il n'y a rien.

**Le rapport coût-bénéfice est très discutable car rien ne permet d'attester que ce projet de contournement aura le moindre effet sur le développement des communes du Nord de Vitré.**

### **1.3 Nos doutes sur la pertinence du projet routier au regard des alternative**

Les porteurs du projet mettent en avant la nécessité de faire face à une (possible mais théorique) légère prévision d'augmentation de la population dans les prochaines années (moins de 1% selon l'INSEE, et non 1,25 %). Il nous semble clairement (voir plus loin) que le fort potentiel local de développement des mobilités alternatives couvre très largement les éventuelles conséquences de cette possible augmentation de population.

Par exemple, le potentiel d'évolution de la part modale des modes de déplacements doux dans Vitré, ainsi que celui de la part modale du covoiturage domicile-travail à l'échelle communautaire (- de 5 % actuellement dans les 2 cas vers les objectifs de 30 % de Vitré Co) représente un levier colossal.

D'ailleurs, à titre de comparaison une métropole comme Rennes n'hésitait pas à envisager en 2018 une réduction de 10 % du trafic à l'horizon 2030 (Cf PDU de Rennes Métropole <https://metropole.rennes.fr/le-plan-de-deplacements-urbains-pdu-2019-2030> ). De plus, il est à noter au passage que **ces alternatives ont l'avantage d'être beaucoup moins coûteuses et beaucoup plus rapides à mettre en œuvre.**

## **2 - Sur les variantes routières**

Ce projet nous semble aberrant notamment au regard des enjeux de préservation du foncier, d'enjeux climatique. Aussi, nous appelons à un abandon pur et simple, de l'ensemble du projet.

**Si d'aventure les élus décidaient de passer outre nos alertes sur les enjeux précités, la préservation de l'eau potable** (périmètres de captages du Pont Billon et de la Valière) **et du paysage** (réglementation AVAP), **doivent impérativement à minima écarter toutes les variantes Nord.**

## **3 - Sur les aménagements cyclables**

Après avoir présenté un seul projet routier, les porteurs du projet rajoutent au final des propositions d'aménagements cyclables. Il faut souligner ici l'apport législatif apporté par la loi LOM. Cet ajout est bénéfique, puisqu'il nous donne raison de l'intérêt d'une approche de la mobilité dans sa globalité, et non d'une réponse exclusivement routière. Toutefois, nous proposons que les porteurs de projet aillent plus loin et abordent tous les modes de déplacement et donc ceux oubliés : la marche, les bus, le covoiturage (qui relèvent de la Ville de Vitré et de Vitré Communauté), mais aussi les TER (qui relève du Conseil Régional). Bref, pour résoudre une problématique de mobilité, il faut un plan global de mobilité, et ce dernier n'existe qu'à l'état embryonnaire sur la Ville et sur Vitré Communauté.

En conséquence, **les différentes options cyclables peuvent être perçues comme du greenwashing.** D'autant plus que certains aménagements sont déjà des emplacements réservés dans les Plans Locaux d'Urbanisme (Balazé, Erbrée, Pocé les Bois). Vu que ces projets sont déjà inscrits aux PLU, il n'y a donc rien de nouveau. Et les options sont donc illusoires, puisque des emplacements réservés aux PLU vont faire plus qu'orienter les élus dans leurs choix. Ces projets cyclables nous évoquent le projet de voie verte entre Rennes et Vitré. En réflexion par le Département depuis 15 ans. Avec une 3<sup>ème</sup> enquête publique en mars 2018, sur un tracé incomplet.

Ce projet, nettement moins coûteux que celui de la rocade reste toujours sans traduction concrète sur le terrain. Force est donc de constater qu'un projet routier, bien que plus coûteux, mobilise plus nos élus.

## 4 - Les grands oublis de ce projet

### 4.1 Les enjeux climatiques et énergétiques

Malgré nos alertes, les porteurs du projet semblent ignorer, ou tout du moins, minimiser, les enjeux climatiques et énergétiques. La 2<sup>ème</sup> concertation nous apprenait que le projet allait conduire à +15 % d'émissions de gaz à effet de serre. La France s'est engagée dans l'Accord de Paris et il est triste de voir des élus de la République ne pas se sentir concernés par cela. En octobre 2020, le Parlement européen propose une loi visant à -60 % d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. Cela se traduira assez vite par des lois contraignantes. Source : [https://www.francetvinfo.fr/meteo/climat/le-parlement-europeen-vote-une-reduction-des-gaz-a-effet-de-serre-de-60\\_4133127.html](https://www.francetvinfo.fr/meteo/climat/le-parlement-europeen-vote-une-reduction-des-gaz-a-effet-de-serre-de-60_4133127.html)

Le Haut Conseil pour le Climat rappelle que le transport est le 1<sup>er</sup> contributeur de gaz à effet de serre (à hauteur de 30 %, dont à 94% le transport routier source : <https://www.hautconseilclimat.fr/publications/rapport-grand-public-2020/> ). La lutte contre le dérèglement climatique ne peut pas faire l'économie d'une action forte sur le transport routier. Tout porte à croire que l'apport des motorisations électriques ne permettront pas, à elles-seules, de baisser ces émissions, surtout en moins de 10 ans. Au passage, il est intéressant de savoir que l'« électrification » du parc de VLs (Véhicules Légers) actuel ne pourrait être que très partielle (pas même le 1/3), ce faute de ressources mondiales suffisantes pour la fabrication des batteries, et que par ailleurs, un véhicule électrique produit malgré tout en fonctionnement environ le 1/3 des GES d'un véhicule thermique (usure des freins, pneus, du bitume, etc.). Quand au véhicule hydrogène, il est admis qu'il ne sera pas suffisamment développé, et « décarboné » dans les sources de production d'hydrogène, afin d'être opérationnel dans cette 1<sup>ère</sup> phase de lutte contre le dérèglement climatique. Aussi, les spécialistes/ou experts ne croient pas qu'une solution technique nous permette de faire l'impasse d'une réduction du trafic automobile.

**En conséquence, nous demandons à ce que le prochain dossier de consultation d'utilité publique fasse la preuve que le projet est bien conforme aux orientations climatiques prévues par les élus de la République.**

### 4.2 L'absence de présentation d'alternatives au tout-routier

Depuis 3 concertations, les porteurs du projet ne présentent qu'une solution routière à la problématique. Il n'y a donc pas d'autres alternatives qu'une route ! Ce qui enferme les élus (et les habitants) dans un choix binaire : une rocade ou rien du tout. Nous nous retrouvons dans l'avis de l'Autorité Environnementale CGEDD (cf source p.2) "*une analyse des variantes tenant compte de l'ensemble des modes de déplacement possibles pour satisfaire les besoins de mobilité, au lieu de reposer sur des options relevant du seul mode routier.*"

Cette absence de réelle prise en compte -dans cette 3<sup>ème</sup> concertation- de l'impact du développement des modes alternatifs est d'autant plus étonnante que, d'une part, Vitré Communauté a dernièrement mis des moyens pour ce développement en embauchant une chargée de mission sur la mobilité. Qui a pour mission de « Promouvoir la mobilité durable » et d' « assurer le pilotage et le suivi de projets ayant trait à la diffusion des modes alternatifs ».

D'autre part, il est étonnant de voir mis en avant seulement les rares freins à ce développement (par exemple les fortes pentes dans la ville centre de Vitré), sans indiquer en parallèle les nombreux atouts du territoire (les possibilités d'aménagements des bd et les nombreux chemins existants dans les quartiers de Vitré - pour rester sur ce même ex. du vélo à Vitré)

**En conséquence, nous demandons à ce que le prochain dossier de consultation d'utilité publique prenne en compte l'ensemble des modes de déplacements et non le seul mode routier.**

### 4.3 La congestion de la rue d'Ernée

Les porteurs du projet mettent en avant le souhait de « *Décharger la rocade sud actuelle et le centre-ville de Vitré du trafic de transit* ». Nous relevons, qu'à aucun moment, depuis 3 consultations, les porteurs du projet n'ont clairement écrit qu'il fallait décongestionner la rue d'Ernée. Il est évoqué (une fois, p. 5) des soucis de congestion de cette rue.

Le trafic actuel est évalué (dossier de consultation P. 38) à 4280 véh/jour. Avec le projet de contournement le trafic pourrait (hypothétiquement) baisser à... 3780 (dossier de consultation p. 86). Cette prévision de baisse de 10 % est très faible. **La grogne des riverains de la rue d'Ernée risque donc de ne pas disparaître, car les études des porteurs du projet annoncent une efficacité très limitée du projet de contournement sur la congestion de la rue d'Ernée.**

### 4.4 Le temps perdu du fait de cette « congestion »

Depuis 3 ans, à aucun moment les porteurs du projet n'ont pris le temps d'évoquer la question du temps perdu par les habitants dans cette congestion. C'est un vrai sujet que nous souhaitons évoquer et mettre sur le table. Nous avons fait nos propres mesures, sur le tronçon entre le rond-point de la Baratière et le rond point d'Argentré. Sur ce tracé, le temps minimal / optimal, entre ces deux ronds-points est de 1 mn 20 s.

Nos relevés montrent qu'il y a peu ou pas de perte de temps dans le sens Ouest vers Est. Il en existe, parfois (et non tout le temps), dans le sens Est vers Ouest, mais seulement à certains horaires (vers 17h30). Selon nos mesures, il arrive de perdre du temps (sur le sens Est-Ouest) de 2 à 4 mn (entre ces deux ronds-points).

**A aucun moment les porteurs du projet n'ont pu objectiver une perte de temps justifiant un investissement de plusieurs millions d'euros. Le rapport coût-bénéfice est donc à nouveau sur ce point très contestable.**

### 4.5 Les horaires de la « congestion »

A aucun moment, depuis 3 consultations, les porteurs du projet n'ont présentés les horaires, la durée de la congestion. La carte de la situation actuelle (dossier de concertation p. 39) montre des axes saturés (Bd Laval, Rocade Sud, Bd des Rochers et Bd de Chateaubriand). Cette carte est trompeuse, car les vitréens savent que cette saturation n'est pas permanente. Elle se limite à certains jours, et dans la limite de certains créneaux horaires.

Le dossier de la 2<sup>ème</sup> concertation évoquait « *Les déplacements sont donc essentiellement pendulaires avec une heure de pointe marquée le matin (8h-9h) et plus étalée le soir (16h-19h)* ». Ce qui reste vague et sans localisation précise.

A aucun moment, durant ces 3 concertations, les porteurs du projets n'ont pu préciser les horaires réels de congestion, pour quelles rues, dans quels sens. **La justification d'un investissement de plusieurs dizaines de millions d'euros nécessite une beaucoup plus grande connaissance du problème rencontré.**

### 4.6 Le réduction de l'auto-solisme

A aucun moment, depuis 3 consultations, les porteurs du projet ne se sont penchés sur la part de l'auto-solisme (fait d'être seul dans son véhicule). Cette pratique conduit à une saturation des infrastructures routières. Si l'on veut lutter, avec sérieux, contre la congestion urbaine, on ne peut oublier ce facteur.

Contrairement aux porteur du projet, nous avons fait des comptages de la part d'auto-solisme dans Vitré (voie <http://vitre.tuvalu.free.fr/contournement.htm> ). Sur la rocade sud actuelle, la part d'auto-solisme peut monter à près de 70 % des véhicules motorisés.

Avant de faire un contournement, avant de faire des itinéraires cyclables, **il serait surtout urgent d'agir pour réduire la part d'auto-solisme**, en favorisant fortement le covoiturage (par exemple à l'aide d'outil tel que OuestGo.fr). Nous avons porté ce message depuis 3 ans, avant d'être entendu semble-t-il par les porteurs du projet.

En effet, Vitré Communauté a annoncé avant la 3<sup>ème</sup> concertation son souhait de voir baisser d'environ 30 % (globalement) la part modale de l'auto-solisme dans les trajets domicile-travail, souhait et impact de ce souhait qu'il est étonnant de ne pas voir pris en compte dans cette dernière concertation.

#### **4.7 Une approche globale, multi-modale**

Notre association souhaite que les questions de mobilité soient abordées de façon globale, et non segmentées. Un problème de congestion routière peut trouver des solutions en jouant sur des facteurs de mobilité ferroviaire, cyclable ou piétonne. En ce sens, **il est plus que regrettable que Vitré Communauté ou la Ville de Vitré puisse décider d'un équipement routier aussi structurant avant de disposer d'un plan de déplacement urbain / plan de mobilité.**

Sans cette vision globale des questions de mobilité, nous ne pensons pas que la solution de contournement résoudra les problèmes de mobilité à Vitré. A l'inverse, **cette solution va enfermer les habitants du territoire dans le tout-voiture, rendant encore plus complexe la mise en œuvre de solutions alternatives à la voiture.**

#### **5 Conclusion**

Pour synthétiser, voici les (très nombreux) aspects négatifs du projet : inadapté, irresponsable, anachronique, inefficace, diviseur, repoussant le problème plus loin, dangereux (pour l'économie locale), contre-productif et handicapant pour le territoire à la fois pour l'économie (eau, covoiturage, et freinant la transition énergétique), mais aussi dans la stratégie de développement des mobilités alternatives et dans la préservation du foncier, définitivement incompatible avec l'AVAP, et avec les orientations de l'Etat et de l'Europe (et bientôt en infractions avec les réglementations de ces dernières), etc. **Nous appelons donc les porteurs du projet à le revoir complètement. Ou, encore mieux, à l'abandonner.**