

MAEN ROCH

Création d'un carrefour



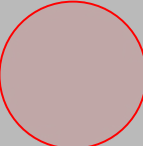
1b

1a

Création d'un carrefour

Usine ABERA

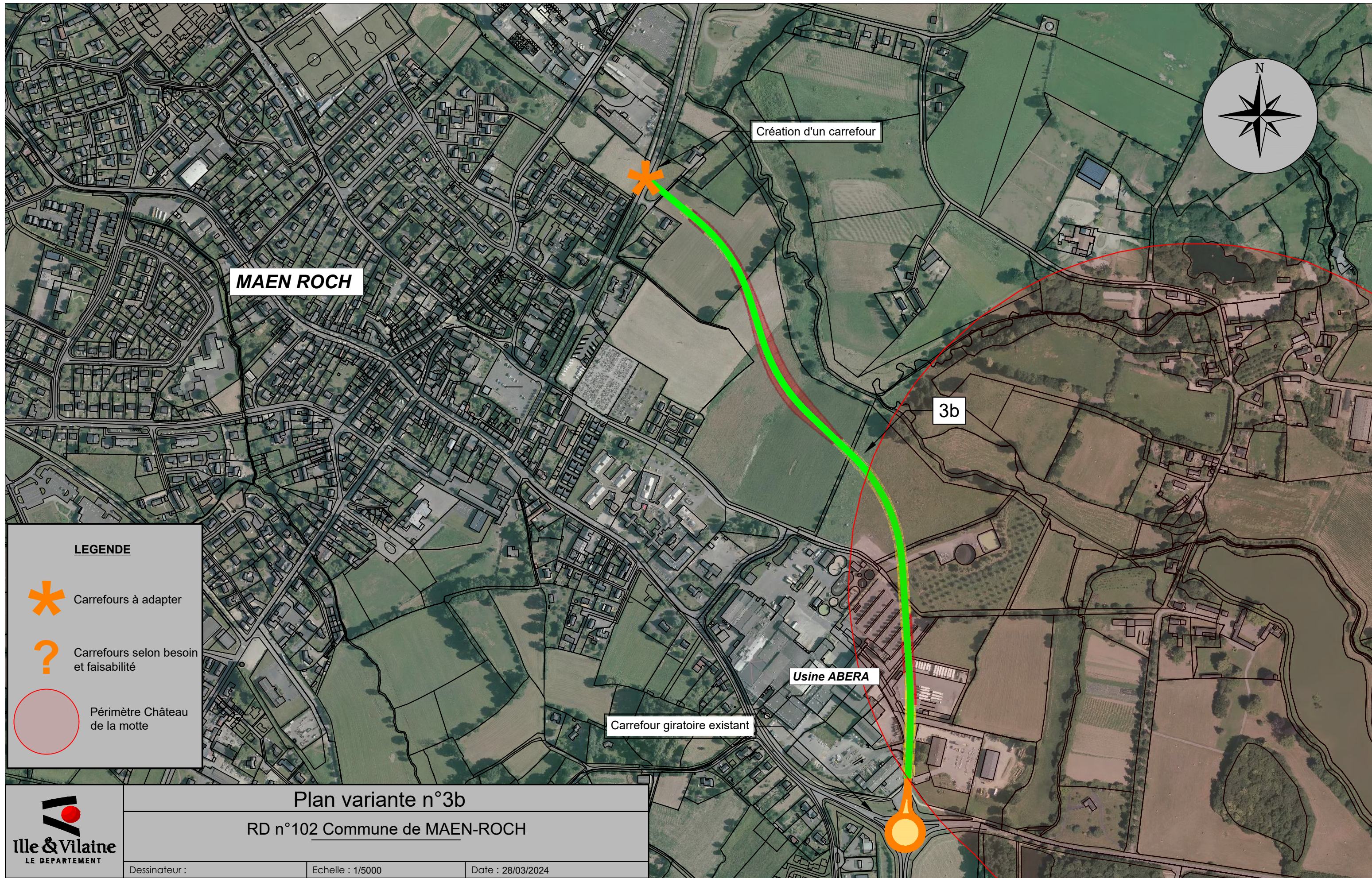
LEGENDE

-  Carrefours à adapter
-  Carrefours selon besoin et faisabilité
-  Périmètre Château de la motte



Plan variantes n°1a et 1b
 RD n°102 Commune de MAEN-ROCH

Dessinateur : Echelle : 1/4000 Date : 28/03/2024



MAEN ROCH




Création d'un carrefour

3b

Usine ABERA

Carrefour giratoire existant

LEGENDE

-  Carrefours à adapter
-  Carrefours selon besoin et faisabilité
-  Périmètre Château de la motte



Plan variante n°3b

RD n°102 Commune de MAEN-ROCH

Dessinateur :

Echelle : 1/5000

Date : 28/03/2024

BARREAU NORD-EST DE MAEN ROCH – RD20 / RD102

Synthèse de la concertation menée

Sommaire



1. Rappel du projet et du dispositif de concertation mise en place

1.1 – Contexte du projet de barreau routier

1.2 – Ambitions de la démarche

1.3 – Les hypothèses de la concertation

1.3 – Le dispositif de concertation en un coup d'œil

2. Synthèse des contributions

2.1 – Analyse quantitative des contributions

2.2 – Les points clés issus de la démarche

3. Comment le projet intègre les apports de la concertation ?

3.2 – Thématique 1 : les caractéristiques du barreau

3.3 – Thématique 2 : les nuisances

3.4 – Thématique 3 : les entreprises

3.5 – Thématique 4 : l'environnement

3.6 – Thématique 5 : la circulation

3.7 – Thématique 6 : le centre-ville

3.8 – Thématique 7 : la concertation

4. Les prochaines étapes du projet de barreau



1. Rappel du projet et du dispositif de concertation mis en place

1.1 Contexte du projet de barreau routier



Avec le soutien de la commune de Maen Roch, le Département d'Ille-et-Vilaine projette la construction d'un barreau routier reliant les départementales RD20 et RD102 par la périphérie du bourg de Saint-Brice-en-Coglès. Ce barreau routier vise à réduire le trafic routier au sein du centre-bourg, trafic qui génère des impacts significatifs sur les habitants.

Un centre bourg au croisement de plusieurs routes départementales

Le centre bourg de Maen Roch est traversé par un trafic routier significatif et croissant ; ce trafic est dû à l'évolution de son urbanisation, et à l'implantation d'entreprises de dimensions nationales sur ses périphéries.

Une part importante de ce trafic est liée à la circulation des poids lourds (180 poids lourds par jour en moyenne sur l'itinéraire RD20 / RD102). L'itinéraire des poids lourds (origine et destination) est difficile à définir. La présence de deux entreprises importantes (Armor Protéines et Abera), productrices de flux et à proximité du centre bourg semble participer à cette affluence. À cela se rajoute un flux important d'engins agricoles. Les manœuvres des poids lourds et des engins agricoles est particulièrement délicate au niveau du carrefour entre la RD 20 et la RD 102, au niveau du collège Jeanne D'Arc.

Cette situation soulève des enjeux en termes de sécurité routière au carrefour entre la RD102 et la RD20, et plus globalement, des enjeux en termes de partage de l'espace public pour les différents modes de déplacement dans l'agglomération, en particulier pour les vélos et les piétons.



1.2 Ambitions de la démarche



Le projet de barreau routier au nord-est du centre-bourg

L'objectif de l'aménagement envisagé est d'amener une partie des véhicules à emprunter une autre voie que celle du centre-bourg, grâce à la construction d'un barreau routier entre la RD102 et la RD20.

Ce report modal concernerait idéalement les véhicules poids lourds et agricoles, ainsi que les véhicules n'ayant pas vocation à s'arrêter dans le centre-bourg de Maen Roch.

Ce report modal vise trois impacts concrets sur la vie des habitants :

- Détourner une partie de la circulation actuelle hors du centre-bourg de Maen Roch
- Réduire toutes les nuisances associées à la circulation et apaiser le centre-bourg
- Faciliter les déplacements doux, notamment autour du carrefour du collège Jeanne d'Arc

La démarche de concertation associée

Le projet de barreau a été accompagné d'une démarche de concertation. S'inscrivant dans le code de l'Urbanisme et répondant par-là à une obligation réglementaire, cette concertation a visé à répondre à trois objectifs :

- Informer les habitants, comprenant mais ne se limitant pas aux riverains et aux personnes impactées, sur le projet et ses enjeux
- Donner un espace d'expressions et de contributions aux habitants pour leurs permettre d'exprimer leurs besoins, leurs attentes et leurs inquiétudes
- Nourrir le projet en amont, durant sa conception, de la perception des habitants et des enjeux qu'ils identifient autour de la réalisation du projet



1.3 Les hypothèses de la concertation



Les invariants du projet

Le barreau routier envisagé est une route départementale. Cette voie liera les deux routes départementales 102 et 20 en passant au sud de la Loissance, et au nord-est du cimetière de la commune.

Suivant le modèle des routes départementales, chaque voie de circulation aura pour largeur 3 mètres, portant la largeur totale à 6 mètres. Elle autorisera le passage d'un véhicule de front dans chaque sens. Les accotements de part et d'autre auront pour largeur 2 mètres.

Les variantes proposées à la concertation

Deux variantes ont été présentées aux Maenroquois dans le cadre de la concertation, afin que le Département puisse prendre en compte tous les enjeux possibles dans le choix du fuseau retenu.

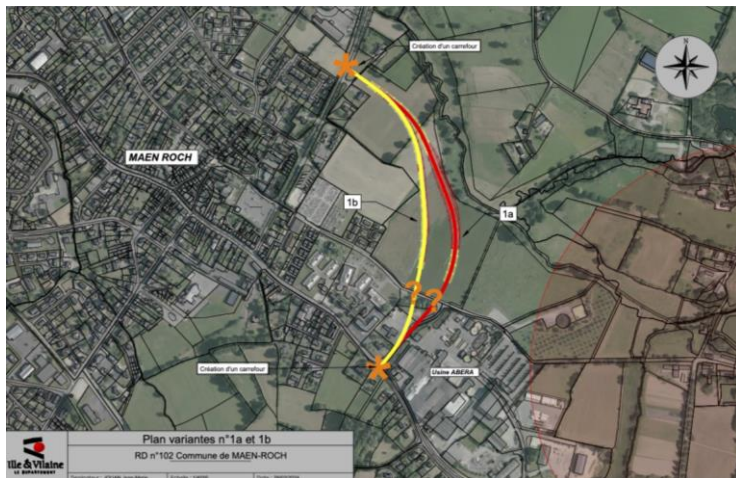
Variante 1

Cette variante résulte de la fusion de deux variantes précédentes (dites « 1a » et « 1b » – voir co-dessous). Elle démarre sur la RD 20 au niveau

du carrefour entre la rue Victor Roussin et la rue de la Picharderie. La variante se raccorde sur la RD 102 au nord de l'Agglomération. Il est nécessaire de réaliser un carrefour pour raccorder le barreau à la route départementale existante. Un carrefour intermédiaire, permettant de raccorder la rue de la Picharderie, peut y être réalisé si nécessaire, et sous réserve de faisabilité technique. La longueur de cette variante est donc comprise entre 750 et 800 m. La vitesse réglementaire y est de 70 ou 80 km/h.

Variante 2

Cette variante démarre au niveau du carrefour giratoire existant entre la RD 20 et la RD 20. Elle passe ensuite à l'est de l'usine de l'entreprise Abera et passe à proximité de la Loissance suivant une trajectoire à peu près parallèle. La variante se raccorde sur la RD 102 au nord de l'agglomération. La longueur de cette variante est de 1 110 m. La vitesse réglementaire y est de 80 Km/h.



Variante 1 – résultant des variantes 1a et 1b

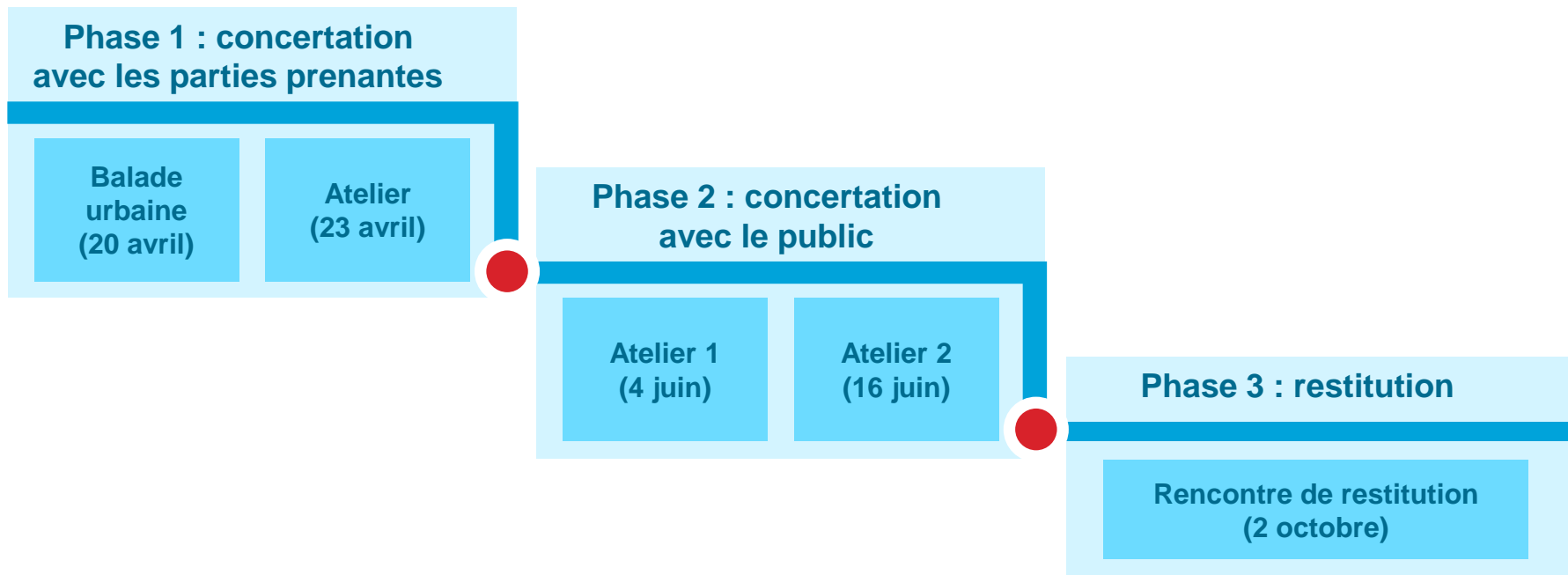


Variante 2 – résultant des variantes 1a et 1b

1.4. Le dispositif de concertation en un coup d'œil



La concertation s'est étalée sur six mois, d'avril à octobre 2024. Celle-ci a été opérée par cercles concentriques, en visant à mobiliser dans un premier temps les principales parties prenantes potentielles du projet – riverains, parents d'élèves, entreprises impactées... - puis dans un second temps le grand public. Ces dispositifs ont été mis de pair avec des moyens de participation en continu pendant toute la durée de la concertation.



Dispositifs de concertation en continu

Registre en mairie

Plateforme « Je Participe »

Adresse mail

Panneaux d'exposition



2. Synthèse des contributions

2.1. Analyse quantitative des contributions (1/2)



La démarche de concertation apparaît comme efficace, ayant touché un public restreint mais produisant un nombre élevé de contributions.

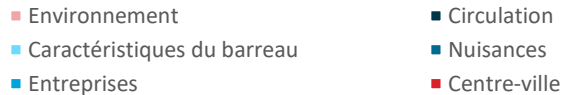
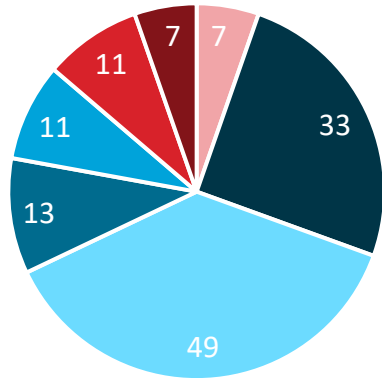
Phase 1 : Concertation avec les parties prenantes	Phase 2 : Concertation avec le grand public	Phase 2 : restitution
9 participants	29 participants	26 participants
28 contributions	84 contributions	14 contributions

+ 5 contributions de 5 participants via la Plateforme Je Participe

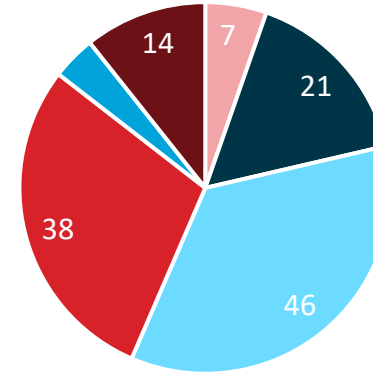
68 participants ont émis 131 contributions pour le barreau routier

2.1. Analyse quantitative des contributions (2/2)

Répartition des contributions par thématique



Répartition des contributions par dispositif



Une expression sur le sujet en profondeur

- 34 contributions orales et 97 contributions écrites au total.
- Les participants se sont saisis du sujet du barreau dans le détail et n'ont pas hésité à faire des propositions très concrètes sur le barreau, son tracé, ses intersections, ou la vitesse de circulation.

Les principaux sujets

- Deux sujets ont concentré l'expression des participants : la circulation et le barreau en lui-même.
- Quatre autres thématiques ont fait l'objet de contributions régulières : l'environnement, les nuisances, les entreprises et le centre-ville.

2.2. Les points clés issus de la démarche (1/4)



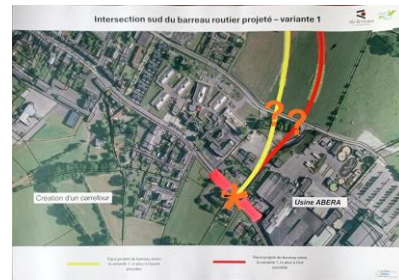
Le point de vue général des participants sur le projet au global peut être résumé en trois points.

Le projet est opportun et utile.

Il faut absolument anticiper et minimiser les impacts du projet.

La variante 2 est écartée en raison des contraintes trop fortes sur sa réalisation.

Certaines questions opérationnelles (tracé du barreau, intersections, etc.) ont généré beaucoup de débats (voir thématique 7).



2.2. Les points clés issus de la démarche (2/4)



Le projet est opportun et utile

- Le carrefour du collège nécessite vraiment d'être sécurisé, et ce barreau est opportun pour le faire.
- Le barreau réduira sensiblement le trafic en centre-bourg et les nuisances à cet endroit.
- Le barreau est plutôt prioritaire à réaliser plutôt que de préserver la possibilité d'aménager des lotissements au même endroit.
- Le barreau permettra de développer le vélo dans le bourg, et représente aussi une opportunité de développement pour les entreprises et le tourisme.






« Ce sera l'occasion d'alléger le trafic en centre-bourg et de sécuriser le carrefour au niveau du collège. » (atelier public 1)

« Ce projet est une opportunité pour refaire les enrobés, marquages et pistes cyclables en centre-bourg. » (atelier public 2)

2.2. Les points clés issus de la démarche (3/3)



Il faut absolument anticiper et minimiser les impacts du projet

-  • Le barrage risque de créer des nuisances notamment sonores aux riverains proches.
-  • Le barrage prend sur les terres agricoles, et il faut anticiper son impact sur la faune, la flore et le cours d'eau de la Loisanche.
-  • Le barrage risque de détourner des flux des commerçants du centre-ville, il faudra indiquer en amont la présence de commerces pour guider les gens dans le centre-bourg.



« Je préfère nettement le fuseau 1. (...) Le fuseau 2 arrive plus en amont de l'entrée du bourg, et ça inviterait les voitures à prendre le barrage sans passer du tout par le centre. Nous les commerçants on ne bénéficierait plus des petits véhicules qui s'arrêtent dans le centre. » (Balade urbaine)

« Le raccordement via la rue de la Picharderie est trop proche du bourg. Cela pourrait poser des nuisances trop importantes, notamment en termes de bruits et de circulation » (atelier public 1)



2.2. Les points clés issus de la démarche (4/4)



La variante 2 est écartée en raison des contraintes trop fortes sur sa réalisation.

L'atelier de parties prenantes a permis de mettre en évidence les difficultés liées à la réalisation de la variante 2.

 La variante 2 proposait de faire passer le barreau routier à travers le site de l'entreprise Abera.

Les contraintes liées à cette variante étaient trop lourdes pour l'entreprise (restructuration complète du site, impossibilité de se conformer à certaines réglementations nationales).



« le passage du barreau couperait le site de l'entreprise en deux, en plus d'occuper un foncier considérable pour l'entreprise. Le fonctionnement du site serait trop perturbé pour être réorganisé ; cette perturbation s'étendrait sur la plupart des activités du site. » (atelier de parties prenantes)



« On est rassuré vis-à-vis du projet – on avait un peu pris peur à l'atelier de parties prenantes, avec la variante, mais on est rassurés. Je vois la complexité du projet, de tous les sujets que vous traitez, alors même qu'il s'agit d'un petit tronçon. »
(réunion de restitution)



3. Comment le projet intègre les apports de la concertation ?

3.1 – Thématique 1 : la circulation



« La gestion de la fluidité sur et autour du barreau routier est un enjeu important pour des questions de sécurité. Il faut veiller à la continuité de la circulation sur le barreau et pour le rejoindre, pour réduire les nuisances et les accidents. » (atelier public 1)

« La cohabitation entre les différents types de mobilités autour du barreau peut s'avérer complexe [...] notamment à l'entrée et à la sortie de la route [...] Il est important de faire en sorte que les piétons et vélos puissent se déplacer en sécurité aux extrémités du barreau. » (atelier public 2)



Les décisions sur le projet suite à l'expression des participants

- L'étude intègre les **conditions de sécurité nécessaires** notamment aux extrémités du barreau, afin d'assurer une insertion facilitée, en provenance ou à destination de cette nouvelle voie. La demande de **modification du sens de priorité** sera étudiée, et différentes configurations de carrefours seront comparées, afin de répondre au besoin d'accessibilité.
- Le barreau a pour objectif de limiter le trafic sur les RD 102 et RD 20, notamment le trafic poids lourd. Les voiries en agglomération pourront ainsi faire l'objet d'une **étude d'aménagement par la commune**, afin de permettre une circulation sécurisée des piétons et des vélos en agglomération.

3.2 – Thématique 2 : les nuisances



« Le raccordement via la rue de la Picharderie est trop proche du bourg. Cela pourrait poser des nuisances trop importantes, notamment en termes de bruits et de circulation » (atelier public 1)

« Il faut penser aux bruits aussi après la mise en service, il y aura peut-être une augmentation du trafic de poids lourd. Comment sera réalisée cette route ? avec des murs anti-bruit ? » (atelier public 2)

Les décisions sur le projet suite à l'expression des participants

- Le barreau, de par sa fonctionnalité, ne sera pas incitatif à une augmentation du trafic actuel, entre la RD 102 et la RD 20, ce qui devrait se traduire par un **environnement sonore équivalent à la situation existante**. Le trafic étant toutefois écarté de l'agglomération, le **centre-ville devrait bénéficier d'une ambiance sonore plus apaisée**.
- Le secteur traversé par le barreau fera l'objet **d'études sonores**, permettant de dresser la situation future, et de prévoir en cas de risque pour la santé, des dispositifs de protection.
- Une attention sera portée à **l'intégration paysagère du barreau au droit des zones urbanisées**.

3.3 – Thématique 3 : les entreprises



« Je pense qu'il y aura un manque à gagner pour la restauration rapide et les commerces, du fait du détournement de la circulation hors du centre-bourg, qui reste incertain. » (atelier public 1)

« Il serait intéressant de prolonger le barreau au nord derrière la route départementale 102 pour ajouter un raccordement au site d'Armor Protéines. Ce prolongement pourrait faciliter la circulation des poids lourds se rendant ou partant du site, et contribuerait à rendre le barreau plus sécurisé. » (atelier public 1)



Les décisions sur le projet suite à l'expression des participants

- Le barreau n'a pas vocation à détourner tout le trafic actuel du centre bourg. Il comprendra des carrefours aux 2 extrémités permettant de rejoindre les commerces du centre-ville.
- L'étude va examiner **l'opportunité et la faisabilité d'un carrefour giratoire** au droit de l'entreprise Armor Protéines.

3.4 – Thématique 4 : le centre-ville



« Je préfère nettement le fuseau 1. (...) Le fuseau 2 arrive plus en amont de l'entrée du bourg, et ça inviterait les voitures à prendre le barreau sans passer du tout par le centre. Nous les commerçants on ne bénéficierait plus des petits véhicules qui s'arrêtent dans le centre. » (Balade urbaine)

« Je pense que le barreau routier permettra de valoriser les aménagements relatifs au tourisme et à son identité de « village étape » (...) Les espaces camping-car, par exemple, seraient plus attractifs car moins soumis au trafic de proximité. » (atelier grand public 1)

Les décisions sur le projet suite à l'expression des participants

- Suite à l'atelier dédié aux parties prenantes, il s'est avéré que le **fuseau 2 n'était pas réalisable car trop impactant** dans le fonctionnement de l'entreprise Abera. Le raccordement du barreau sera donc plus proche du centre-ville sur la RD 20.
- La **circulation dans le centre-ville sera libérée du trafic de transit Nord-Est**. Le centre-ville devrait pouvoir offrir une voirie apaisée notamment pour les modes doux, profitables au tourisme.

3.5 – Thématique 5 : l'environnement



« Le tracé passe à proximité de zones humides et d'inondation. Il faut être vigilant sur ce point »
(atelier partie prenante)

« Quelle est la faune locale et comment sera-t-elle impactée par le projet de barreau routier ? » (atelier grand public 1)



Les décisions sur le projet suite à l'expression des participants

- L'étude du barreau inclut des **études hydrauliques** (besoin de bassins tampons...) avec identification des zones humides. Un **inventaire de terrain faune flore est également réalisé sur un cycle de 4 saisons**.
- Ces études environnementales permettent d'éviter les zones les plus sensibles, à défaut de limiter l'impact, et en dernier lieu de les compenser a minima de façon équivalente.
- Les **mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation seront examinées avec attention** par les services instructeurs de l'Etat avant de délivrer les autorisations de travaux.

3.6 – Thématique 6 : le déroulé de la concertation / projet



« Les études réalisées montrent-elles que le projet est faisable ? » (atelier grand public 2)

« L'étude de mobilité n'est pas finalisée aujourd'hui ? » (atelier grand public 2)

Les décisions sur le projet suite à l'expression des participants

- A l'issue de la concertation, il y aura des **temps de travail particuliers avec les personnes les plus impactées par le projet**. Une réunion d'information sera organisée lorsque le projet sera arrêté : il s'agira également **d'expliquer le phasage des travaux, les conditions de réalisation**. Enfin, il est probable qu'une enquête publique soit réalisée si une étude d'impact est demandée par les services instructeurs de l'Etat.

3.7 – Thématique 7 : les caractéristiques du barreau




Les caractéristiques du barreau constituent logiquement la thématique la plus débattue en concertation.

Les principales questions débattues

- **Priorité du barreau** : à quelle route (bourg vs barreau) donne-t-on la priorité dans les intersections ?
 - Enjeux de sécurité, de fluidité du trafic...
- **Forme des intersections** : rond-point ou tourne à gauche ?
- **Rue du souvenir** : la connecter au barreau ou non ?
- **Doit-on permettre de revenir vers le bourg à l'intersection nord, en arrivant par le sud du barreau ?**
- **Seul consensus évident** : il serait très opportun de prolonger le barreau vers la laiterie Armor Protéines

Les décisions sur le projet suite à l'expression des habitants

- Les études détaillées à venir sur le fuseau retenu vont **examiner la faisabilité des différentes demandes** relatives à la priorité du barreau, les formes des intersections.
- Les entreprises concernées seront associées à l'étude afin d'examiner les incidences selon les scénarios de carrefours étudiés.
- Les **conditions de visibilité seront déterminantes pour le raccordement ou non de la rue du Souvenir** au barreau, le trafic n'étant pas conditionnant pour justifier un accès au barreau.
- Le **carrefour à feux ne sera pas une solution étudiée, car le barreau doit répondre à une fluidité du trafic.**



« L'idéal serait de privilégier la continuité de circulation entre le barreau et les départementales ; autrement dit, de donner la priorité aux circulations allant et venant du barreau. » (atelier public 1)

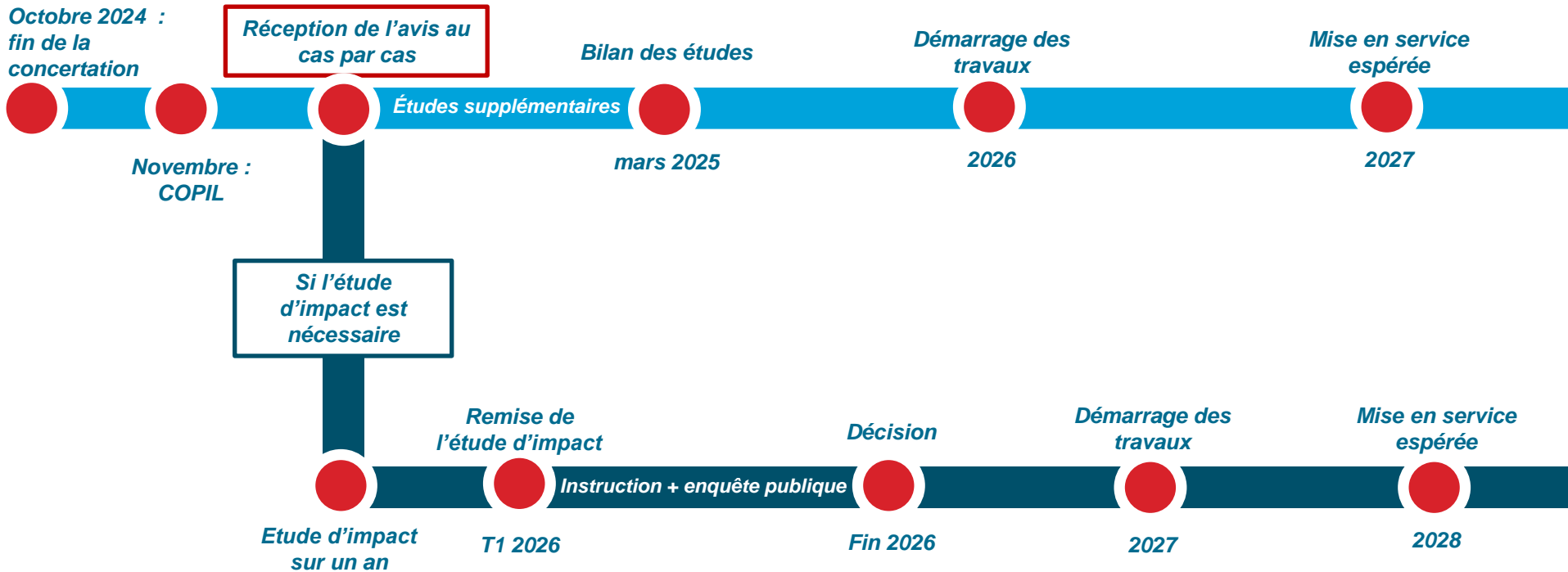


4. Les prochaines étapes du projet

Les prochaines étapes du projet de barreau



Le déroulé du projet dépend de la validation par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) du dossier au cas par cas du barreau routier, qui sera déposé après novembre 2024. Si la MRAe indique que le dossier n'est pas suffisant, le Département sera dans l'obligation de réaliser une étude d'impact environnementale sur quatre saisons, ce qui retardera d'autant les étapes suivantes du projet.





la **suite** dans
les **idées**
Le débat public, tout inclus

8 rue de Valmy | 93100 Montreuil

Paris / Annecy / Bordeaux / Saint-Malo

www.lasuitedanslesidees.com