



RN 12

DÉFINITION DU PARTI D'AMÉNAGEMENT
ENTRE ALENÇON ET FOUGERES

Dossier de presse

CONCERTATION DU 5 NOVEMBRE AU 19 DÉCEMBRE 2013



Contact presse :

[dmo.sial.dreal-des-pays-de-la-loire@
developpement-durable.gouv.fr](mailto:dmo.sial.dreal-des-pays-de-la-loire@developpement-durable.gouv.fr)

tél : 02 72 74 73 32



PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

SOMMAIRE

PRÉAMBULE	P.4
L'ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ	P.5
TROIS FAMILLES DE SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT	P.6
UNE ANALYSE PAR SECTEUR	P.7
LA CONCERTATION PUBLIQUE	P.8
LES GRANDS ENJEUX DU TERRITOIRE	P.9
LES AMÉNAGEMENTS ÉTUDIÉS	P.10
QUELQUES ÉLÉMENTS D'ANALYSE	P.11



PRÉAMBULE

La concertation publique qui se déroule du 5 novembre au 19 décembre 2013 porte sur le parti d'aménagement de la route nationale n°12 entre Alençon et Fougères.

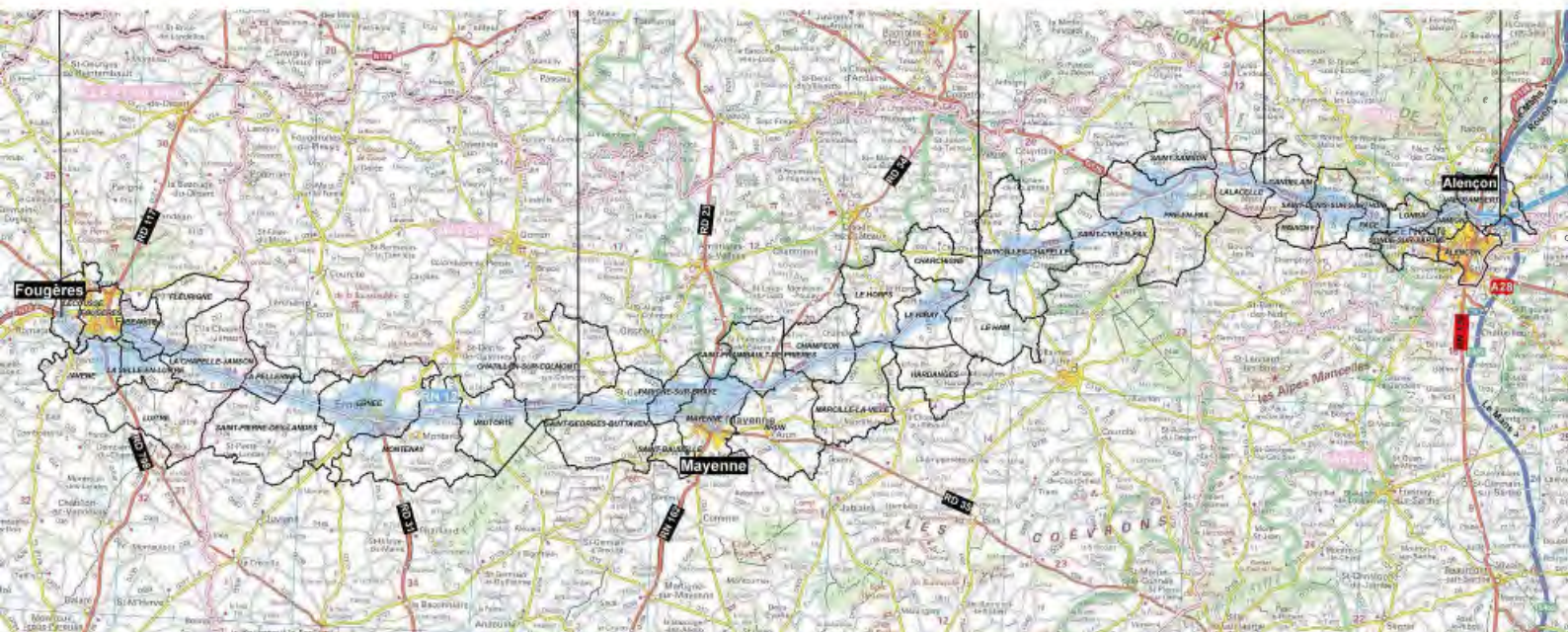
Elle s'appuie sur une étude d'opportunité, réalisée entre 2009 et 2013, et pilotée par la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) des Pays de la Loire.

La section de la RN12 étudiée, d'environ 106 km, est ainsi délimitée :

- De l'échangeur RN12/RD438 au nord-est d'Alençon dans le département de l'Orne,
- Jusqu'à l'extrémité ouest du contournement sud de Fougères dans le département d'Ille-et-Vilaine.

Le projet traverse ainsi les départements de l'Orne, de la Mayenne et de l'Ille-et-Vilaine et 28 communes sont directement concernées.

... L'ITINÉRAIRE CONCERNÉ





L'ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ

Depuis les années 2000, les élus et acteurs locaux de Mayenne et d'Ille-et-Vilaine insistent sur un nécessaire aménagement de la RN12 dans la continuité de l'autoroute des Estuaires (A84), pour relier la Bretagne et Paris.

L'étude visant à définir le parti d'aménagement de la RN12 entre Alençon et Fougères répond donc à une demande du Ministère du 17 février 2009, suite aux engagements pris par le Secrétaire d'Etat aux Transports vis-à-vis des élus mayennais. Le Ministère a chargé le Préfet de la Région des Pays de la Loire, représenté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) des Pays de la Loire, de réaliser cette étude d'opportunité, du fait notamment d'un linéaire majoritairement présent en Mayenne (75 km).

Cette étude d'opportunité a été conduite en compatibilité avec les orientations gouvernementales, issues du Grenelle de l'Environnement, concernant la modernisation des infrastructures routières nationales :

- améliorer la qualité environnementale de l'infrastructure ;
- améliorer le cadre de vie des riverains de l'infrastructure ;
- améliorer la fiabilité des temps de parcours et les services aux usagers ;
- améliorer la sécurité routière (des usagers, des riverains et des agents d'exploitation) ;
- renforcer l'accessibilité des territoires traversés ;
- limiter les augmentations importantes de capacité.

DEFINITION

L'étude d'opportunité constitue la première phase des études pour l'aménagement d'une infrastructure de transport. Comme son nom l'indique, elle a pour objectif de se prononcer sur l'opportunité d'une opération, en appréciant son intérêt, sa faisabilité, et les conditions de poursuite des études. Sur la base d'un diagnostic permettant de recenser les grands besoins et les enjeux principaux sur l'ensemble des thématiques d'étude, tout en intégrant les perspectives d'évolution des territoires, l'étude d'opportunité précise les principales caractéristiques des aménagements susceptibles de répondre à ces besoins. L'étude permet également d'analyser les impacts de ces aménagements sur l'environnement et l'aménagement du territoire.



LA CONCERTATION PUBLIQUE

La commande ministérielle de février 2009 demande que l'étude d'opportunité prévoit la mise en place de dispositifs d'information et d'échange avec les élus et les acteurs économiques ou associatifs locaux et le public.

LA CONCERTATION pour qui ? pourquoi ?

Usagers de la RN12, habitants riverains, mais aussi associations locales ou acteurs économiques, sont invités à participer à la concertation publique. Son objectif est de recueillir leurs avis sur les différents scénarios étudiés, pour faire émerger ensemble un parti d'aménagement de qualité qui réponde aux enjeux du territoire. Il s'agit également de débattre des priorités d'intervention.

Sont tenus à disposition, dans chacune des mairies, un dossier de concertation présentant l'étude, ainsi qu'un registre destiné au recueil des avis. Les observations peuvent être formulées par courrier postal à l'attention du maire de la commune, ou par courrier électronique (concertation.rn12.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr).

Trois réunions publiques seront organisées.

LA CONCERTATION où ? quand ? comment ?

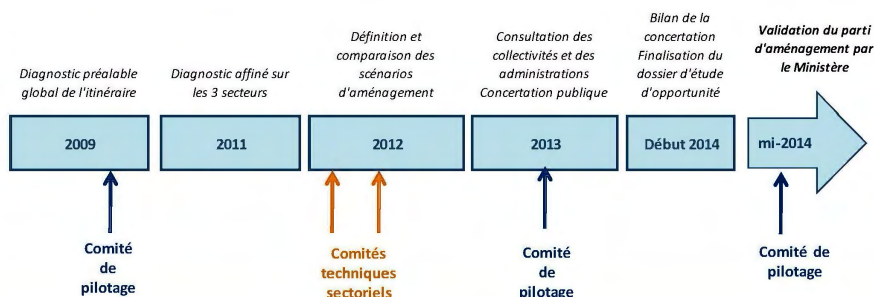
La concertation publique se déroule du 5 novembre au 19 décembre 2013 et porte sur l'ensemble des 28 communes directement concernées (de la rocade sud de Fougères à la Côte de Lalacelle - cf. page 9).

Des supports d'information (exposition, dépliant d'information...) sont également à disposition dans chacune des communes et sur le site Internet de la DREAL des Pays de la Loire : <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr>.

LA CONCERTATION et après ?

Le résultat de la concertation sera formalisé dans un bilan rendu public. Le Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie (MEDDE) fixera ensuite le parti d'aménagement selon les opportunités et priorités dégagées le long de l'itinéraire.

Les résultats des études ont été présentés aux différents acteurs du territoire afin d'intégrer leurs remarques et compléments d'information au fur et mesure et de les associer à la construction et au choix des scénarios et variantes d'aménagements proposés.





LES GRANDS ENJEUX DU TERRITOIRE

Le diagnostic global de l'itinéraire a fait ressortir les enjeux suivants :

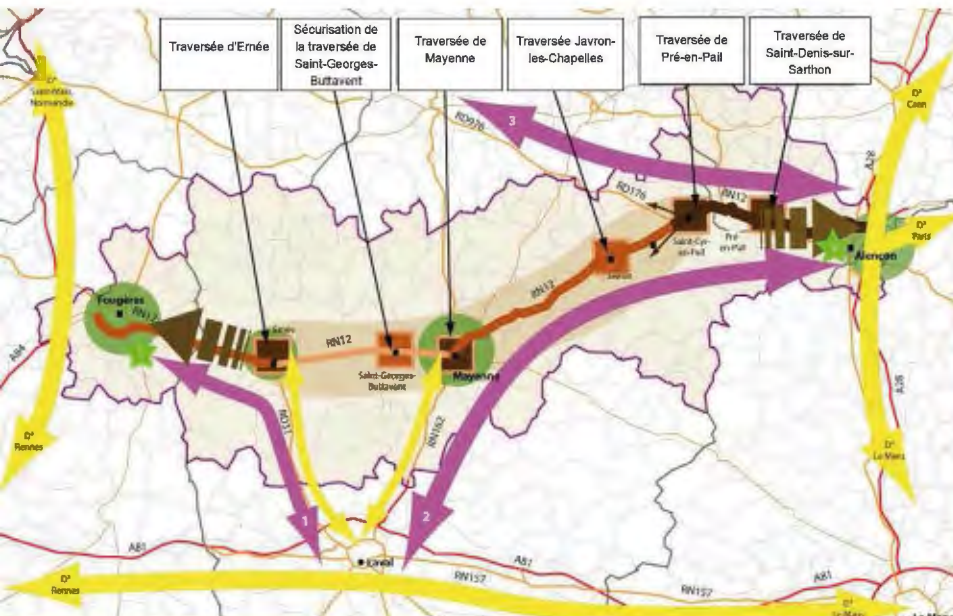
- Désenclaver le territoire et faciliter les dessertes locales, la RN12 étant le seul axe est-ouest traversant le nord Mayenne,
- Améliorer la sécurité et la qualité de vie des bourgs traversés par la RN12, axe qui supporte un trafic élevé de poids-lourds,
- Faciliter la circulation du trafic de poids-lourds en transit (dont les convois exceptionnels), notamment dans les traversées d'agglomérations,
- S'appuyer sur l'aménagement de la RN12 pour insuffler une nouvelle dynamique démographique et économique aux territoires proches, sans les affaiblir

par l'accroissement de la concurrence des pôles économiques plus importants situés à proximité,

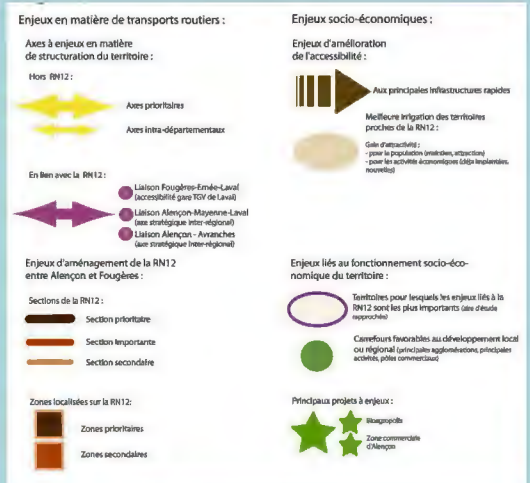
- Jouer sur l'effet de vitrine de la RN12 pour améliorer l'attractivité des territoires traversés vis-à-vis des entreprises et, inversement, proposer des activités en bordure de la RN12 qui renforcent son rôle stratégique.

Le tout dans un objectif affiché de développement durable et de moindre impact sur l'environnement, avec l'exigence de définir des scénarios d'aménagement adaptés aux besoins du territoire.

LES PRINCIPAUX ENJEUX D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE



LÉGENDE





TROIS FAMILLES DE SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT

L'étude d'opportunité a permis la construction de trois familles de scénarios d'aménagement.

■ SCÉNARIO 1

requalification environnementale de la RN12

■ SCÉNARIO 2

scénario 1

+ aménagements sur place (carrefours, traversées d'agglomération, créneaux de dépassement à 2x2 voies...)

■ SCÉNARIO 3

scénario 2

+ étude de déviation à 2 voies de 7 agglomérations (Beaucé, Ernée, Mayenne, Le Ribay, Javron-les-Chapelles, Pré-en-Pail et Lalacelle).

D'une manière générale les caractéristiques des aménagements neufs étudiés (déviation d'agglomération notamment) n'excluent pas la possibilité d'une mise à 2x2 voies ultérieure lorsque les besoins du territoire le justifieront, tout en restant cohérent avec les contraintes budgétaires de l'État et des partenariats financiers possibles avec les collectivités locales.

Les impacts de chaque scénario d'aménagement (et de chaque fuseau de déviation) sur les différentes composantes du territoire et au regard de l'environnement sont analysés et les mesures permettant de réduire les impacts sont également proposées.

LEGENDE

SCÉNARIO 1

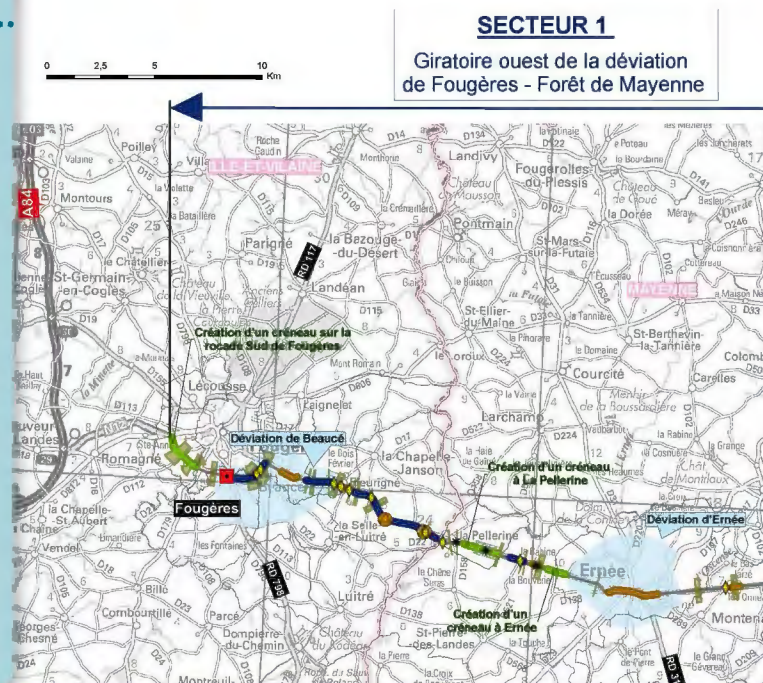
- Ouvrage hydraulique à aménager en priorité
- Résorption des points noirs paysagers
- Passage faune à créer
- Réalisation d'un ouvrage pour grande faune

SCÉNARIO 2

- Aménagement de l'accotement
- Création de créneau de dépassement à 2x2 voies ou aménagement de créneau existant
- Aménagement de traversée d'agglomération ou de hameau
- Carrefour à aménager en priorité
- Création d'une aire de repos
- Réaménagement aire de repos existante
- Suppression d'une aire de repos

SCÉNARIO 3

- Aire d'étude pour les déviations d'agglomérations





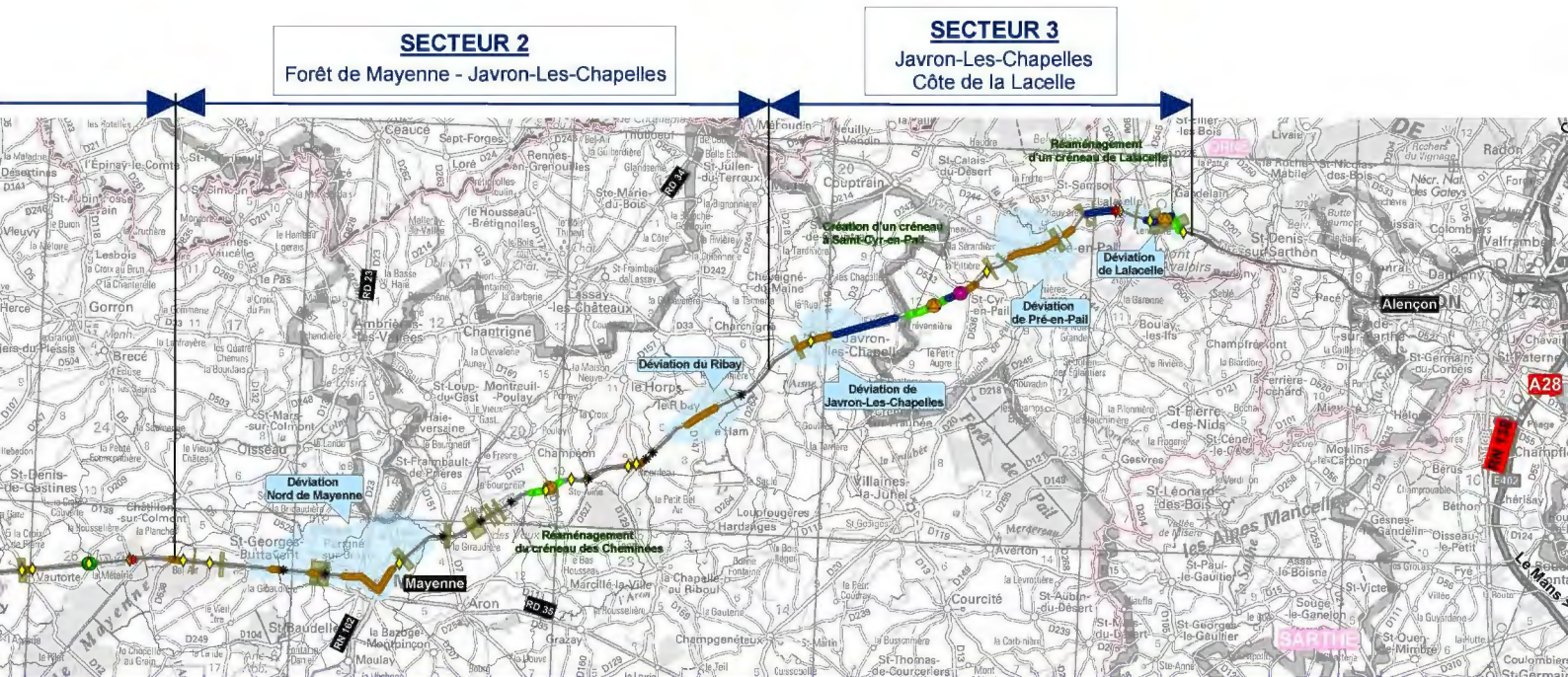
UNE ANALYSE PAR SECTEUR

Pour faciliter les échanges et prendre en compte les problématiques locales, l'itinéraire a été découpé en 4 secteurs (en s'appuyant principalement sur les inter-communalités existantes).

- **SECTEUR 1** de Fougères (giratoire ouest de la déviation sud de Fougères) à la forêt de Mayenne (commune de Saint-Georges-Buttavent exclue),
- **SECTEUR 2** de la forêt de Mayenne (commune de Saint-Georges-Buttavent incluse) à Javron-les-Chapelles (exclue),
- **SECTEUR 3** de Javron-les-Chapelles à la Côte de Lalacelle,
- **SECTEUR 4** du créneau de dépassement de Gandelain (inclus) à la déviation nord d'Alençon.

Concernant le secteur 4, l'étude d'opportunité intègre les aménagements déclarés d'utilité publique le 24 février 2005 (2x2 voies entre Gandelain et Alençon comprenant les déviations de Saint-Denis-sur-Sarthon et de Pacé). Cependant, compte-tenu de l'évolution des enjeux de ce secteur, de nouvelles études sont conduites par le Préfet de la région Basse-Normandie. En conséquence, les dossiers présentés à la concertation publique restituent l'analyse des scénarios d'aménagement sur les seuls secteurs 1 à 3 (de la rocade sud de Fougères à la Côte de Lalacelle).

LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT





LES AMÉNAGEMENTS ÉTUDIÉS

Les scénarios sont constitués d'une série d'actions ou d'aménagements définis au regard des enjeux identifiés le long de la RN12.

Le **SCÉNARIO 1** de requalification environnementale vise à :

- améliorer le cadre de vie de riverains, notamment par la diminution des nuisances sonores et la limitation de polluants atmosphériques,
- limiter l'impact sur l'eau et les milieux aquatiques,
- limiter la fragmentation des territoires en restaurant les continuités écologiques (circulations de la faune piscicole, de la petite et grande faune terrestre),
- adapter les structures paysagères dans les emprises routières, requalifier la lisibilité de l'itinéraire pour l'utilisateur, résorber les points noirs paysagers.

Le **SCÉNARIO 2** comprend, en plus des aménagements étudiés avec le scénario 1 :

- l'amélioration des conditions de dépassement (créneaux de dépassement à 2x2 voies),
- l'aménagement des traversées de certains hameaux,
- des propositions pour les entrées et les traversées des agglomérations,

- le traitement du profil en travers pour l'amélioration des possibilités d'évitement et de récupération ou de l'amélioration de la circulation des véhicules lents,
- l'aménagement de carrefours en lien avec les problématiques de sécurité identifiées,
- l'amélioration des services (aires de repos),
- des créations de voies latérales permettant le rétablissement des circulations locales, suivant la configuration des nouveaux aménagements.

Le **SCÉNARIO 3** comporte en plus l'étude de 7 déviations d'agglomération :

- Beaucé,
- Ernée,
- Mayenne,
- Le Ribay,
- Javron-les-Chapelles,
- Pré-en-Pail,
- Lalacelle.



QUELQUES ÉLÉMENTS D'ANALYSE

POUR LE SECTEUR 1

de Fougères à la Forêt de Mayenne

Les SCÉNARIOS 1 ET 2 sont équivalents pour répondre aux enjeux environnementaux, avec en particulier une amélioration notable pour les habitations subissant d'importantes nuisances sonores.

Le SCÉNARIO 2, par la réalisation d'aménagements sur place (notamment créneaux de dépassement), présente une amélioration des conditions de déplacement, favorables au contexte socio-économique.

L'analyse comparative met en évidence les avantages procurés par le SCÉNARIO 3 en matière de déplacements, de sécurité, de cadre de vie et de développement économique local.

POUR LE SECTEUR 2

de la Forêt de Mayenne à Javron-les-Chapelles

Les SCÉNARIOS 1 ET 2 permettent d'améliorer la situation, notamment les effets de l'infrastructure actuelle sur son environnement.

Le SCÉNARIO 2 améliore également la sécurité, surtout dans la traversée du Ribay.

Le SCÉNARIO 3 procure de nombreux avantages, en particulier en termes de déplacements, de sécurité, de cadre de vie. Elle présente néanmoins des impacts importants sur les thématiques liées à l'eau, aux milieux et corridors naturels et à l'agriculture.

POUR LE SECTEUR 3

de Javron-les-Chapelles à la Côte de Lalacelle

Les SCÉNARIOS 1 ET 2 sont équivalents en terme de problématiques environnementales (amélioration de la situation acoustique et de la situation vis-à-vis des cours d'eau et des corridors biologiques associés).

Le SCÉNARIO 2 présente cependant un avantage en termes d'amélioration et de sécurisation des déplacements. Le coût du scénario 2 est toutefois plus élevé et des acquisitions foncières seront nécessaires.

Le SCÉNARIO 3 apparaît comme le plus avantageux en termes de déplacement, de sécurité et de cadre de vie pour les riverains. Cependant, les déviations sont porteuses d'impacts sur la biodiversité, l'agriculture et le paysage.

LE PARTI D'AMÉNAGEMENT FINAL

Le parti d'aménagement qui sera retenu pour la RN12 pourra être basé sur une combinaison des différents scénarios d'aménagement à l'échelle de l'itinéraire.

Plus d'infos :

www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr



PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE