

# RN12 – Déviation de Fougères-Beaucé

Réunion publique  
du 31 janvier 2017  
*Fleurigné*

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère  
de l'Écologie, de l'Énergie,  
du Développement  
durable  
et de la Mer

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

# ORDRE DU JOUR DE LA RÉUNION

- La concertation : Pourquoi ? Comment ?
- Le déroulement des études
- Les enjeux du territoire
- Présentation du projet
- Étude de trafic
- Comparaison des variantes
- La suite du projet



# ORDRE DU JOUR DE LA REUNION

- La concertation : Pourquoi ? Comment ?
- Le déroulement des études
- Les enjeux du territoire
- Présentation du projet
- Étude de trafic
- Comparaison des variantes
- La suite du projet



# Pourquoi ce projet ?

La RN12 entre Fougères et Alençon : un axe routier essentiel, avec des enjeux de desserte du territoire, de sécurité routière et de cadre de vie des riverains.

De **2010 à 2013** : des études à l'échelle de cet itinéraire de 110 km pour dessiner le futur de l'axe.

En **2013**, une **première concertation** publique comparant des scénarios d'aménagement globaux.

A la suite de cette concertation, l'État a décidé de réaliser un ensemble d'aménagements, dont plusieurs déviations d'agglomération, celles de **Beaucé** en Ille-et-Vilaine et d'Ernée en Mayenne étant considérées comme prioritaires.



# Situation de la RN 12 dans le réseau routier

La RN12 relie Paris à Brest via les agglomérations de Dreux, Alençon, Rennes et Saint-Brieuc.



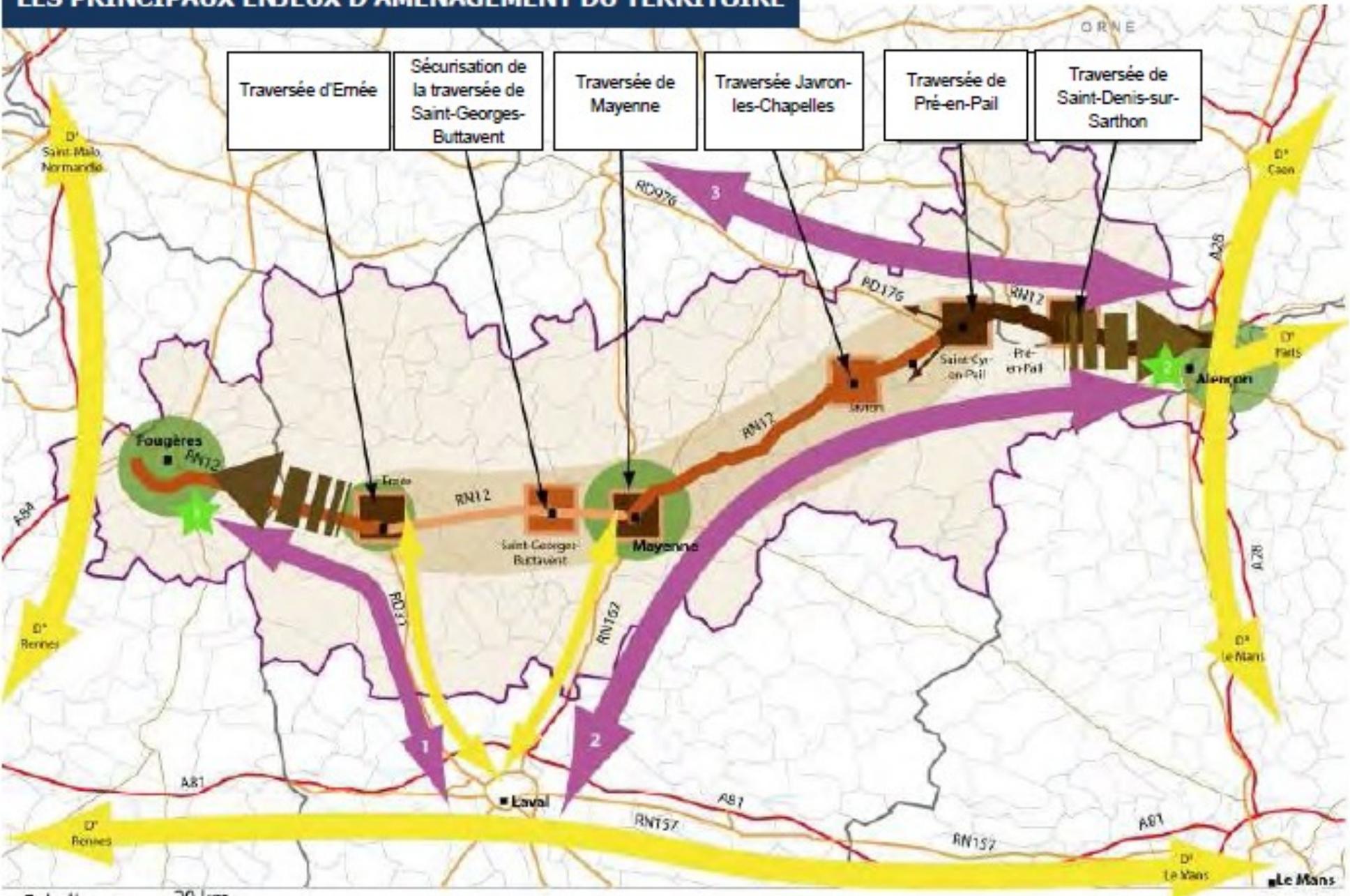
Entre Paris et Fougères, la RN12 est parallèle à l'A81 : Le Mans / Laval / Rennes

La RN12 est un itinéraire gratuit contrairement à l'A81, et constitue alors une alternative

Au Nord, la Routes des Estuaires Rennes-Caen-Le Havre est aussi une alternative



# LES PRINCIPAUX ENJEUX D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE



# Le projet = déviation de Beaucé (voire Fleurigné)



Les communes concernées par les variantes proposées sont : **Beaucé, Fougères, Fleurigné, La Chapelle-Janson, Javené et La Selle-en-Luitré**

# De l'étude d'un itinéraire à un projet opérationnel

- Les études d'opportunité ont été menées en 2010-2012 à l'échelle de l'itinéraire Fougères – Alençon, plus ou moins détaillées suivant les thèmes
- Ici, afin d'étendre la recherche des variantes, **l'aire d'étude est agrandie** et des **études complémentaires** sont menées pour approfondir la connaissance du territoire. Notamment :
  - Enquête auprès des exploitants agricoles
  - Investigations de terrain pour la faune, la flore et les zones humides
  - Nouvelles études de trafic et socio-économiques

=> Ces nouvelles études ont été réalisées en 2016

# Comment est mené le projet ?

- Déviation de Beaucé inscrite dans le Contrat de Plan État Région 2015-2020 de la Région Bretagne pour un montant de 1 M€ pour la réalisation des études.
- Maîtrise d'ouvrage confiée à la DREAL Bretagne pour le compte de l'État
- Bureau d'études missionné : SETEC
- Un comité de suivi, présidé par le Préfet, a été mis en place, associant élus et acteurs locaux à la conduite des réflexions

# Pourquoi concerter ?

- **Pour informer** le plus largement possible tous les publics concernés par le projet et répondre aux interrogations.
- **Pour écouter** les avis des riverains, des usagers de la RN12 et de leurs représentants.
- **Pour dialoguer** afin d'enrichir le projet d'aménagement, en prenant en compte les contraintes et les enjeux de chacun.

=> Il est nécessaire que le plus grand nombre s'exprime afin que la DREAL ait une connaissance la plus complète possible des enjeux liés au territoire.

L'objectif est que le maître d'ouvrage soit en mesure de choisir une variante préférentielle à l'issue de la concertation

# Comment se déroule la concertation ?

- La concertation se déroule du 30 janvier au 3 mars 2017.
- Le dossier de concertation sera à disposition dans chacune des mairies concernées : Beaucé, Fleurigné, Javené, La Selle-en-Luîtré, La Chapelle-Janson, Fougères et Lécousse.
- Pour s'exprimer :
  - Réunions publiques (la deuxième se tiendra le 28 février à la Selle-en-Luîtré) ;
  - Registres à disposition dans chacune des mairies ;
  - Par mail : [rn12-deviation-fougeres-beauce@developpement-durable.gouv.fr](mailto:rn12-deviation-fougeres-beauce@developpement-durable.gouv.fr) ;
  - Par courrier à la DREAL ;
  - Permanence des services de la DREAL le 7 février de 10h à 16h30 à la mairie de Beaucé.



# ORDRE DU JOUR DE LA RÉUNION

- La concertation : Pourquoi ? Comment ?
- Le déroulement des études
- Les enjeux du territoire
- Présentation du projet
- Étude de trafic
- Comparaison des variantes
- La suite du projet



# Les étapes d'un projet routier (1)

- D'abord des études dites « préalables » :
  - Diagnostic du territoire : analyse de ses enjeux et de ses contraintes ;
  - Étude et comparaison de différentes variantes de projet ;
  - Choix et approfondissement d'une variante pour en fixer toutes les caractéristiques, et élaborer l'étude d'impact du projet.
  
- Mise à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).
  
- La DUP est l'« acte de naissance » du projet, qui autorise le maître d'ouvrage à acquérir les terrains nécessaires et à le réaliser.

# Les étapes d'un projet routier (2)

- Après la DUP :
  - Accomplissement de différentes procédures : archéologie, loi sur l'eau, dérogations relatives aux impacts sur les espèces ou habitats protégés, aménagement foncier éventuel...
  - Acquisitions foncières
  - Études de détail
  - Lancement des travaux



# Où en sommes-nous? Où se place la concertation?

La concertation intervient ici au stade du choix de la variante à approfondir.

Un délai minimal de 6 à 8 ans est ensuite nécessaire pour la mise en service du nouveau tronçon de route.



# Les études réalisées

- Étude de trafic
- Mesures de bruit et modélisations
- Investigations de terrain pour les milieux naturels, la faune et flore et l'occupation du sol
- Diagnostic socio-économique
- Enquête auprès des exploitants agricoles
- Étude paysagère
- Diagnostic technique (géométrie de la route) et étude de tracés
- Diagnostic sécurité routière
- Diagnostic hydraulique et hydrologique

# ORDRE DU JOUR DE LA RÉUNION

- La concertation : Pourquoi ? Comment ?
- Le déroulement des études
- Les enjeux du territoire
- Présentation du projet
- Étude de trafic
- Comparaison des variantes
- La suite du projet



# Un enjeu de mobilité et de sécurité

- Un trafic important qui va continuer de croître : de 10 300 véhicules/jour dont 1 300 Poids Lourds aujourd'hui dans Beaucé à 13 700 véhicules/jour dont 2 300 Poids Lourds environ en 2044 sans aménagement
- Environ 80 % du trafic est un trafic local.
- Un enjeu de sécurité : peu d'accidents corporels (mais un mortel récent en 2016), mais un trafic notamment Poids Lourds important en traversée des bourgs, circulant à une vitesse élevée, et beaucoup d'accès riverains directement sur la RN.
- Peu d'offre alternative à la voiture possible sur le territoire. La réponse à l'accroissement du trafic, qui dégrade le cadre de vie des riverains (pollution, bruit, insécurité), ne peut être que routière : déviation de la RN 12
- Enjeu d'accessibilité de l'agglomération fougèraise : création d'un axe modernisé, plus lisible et plus attractif.

# Un enjeu de développement

- L'agglomération de Fougères est sous l'influence du dynamisme de Rennes : proximité autoroute A84. En revanche, peu de liens avec la Mayenne.
- Déplacements domicile-travail et domicile-études : Forte polarisation du territoire breillien et mayennais avec une concentration des flux sur les principales agglomérations : Rennes, Laval, Saint-Malo et dans une moindre mesure Fougères, Vitré et Mayenne.
- Importance des flux de proximité au sein de la communauté de communes de Fougères, vers Fougères. Forte influence de celle-ci sur des communes rurales peu équipées : pôle de service important (emplois et commerces).
- Fougères Communauté aménage et valorise près de 590 ha de parcs d'activités dédiés à l'implantation de nouvelles entreprises et aux besoins de développement des activités déjà implantées sur le territoire -> Les zones d'activités sont concentrées autour de la RN12.
- Deux zones d'activités importantes dans l'aire d'étude : l'Aumallerie et la Guénaudière.  
=> La bonne desserte de ces emplois est essentielle au maintien de l'activité et constitue un élément important dans l'aménagement de la déviation de Beaucé.

# L'enjeu agricole

- L'agriculture est une des activités dominante du territoire. Elle est tournée vers la production laitière (donc les surfaces en herbe sont importantes).
- Enjeu fort :
  - limiter autant que possible l'emprise du projet sur les surfaces agricoles
  - Nécessité de maîtriser la pression azotée liée à l'épandage
  - Limiter le fractionnement du parcellaire, les enclavements, les allongements de parcours

# Des enjeux environnementaux à appréhender à leur juste mesure

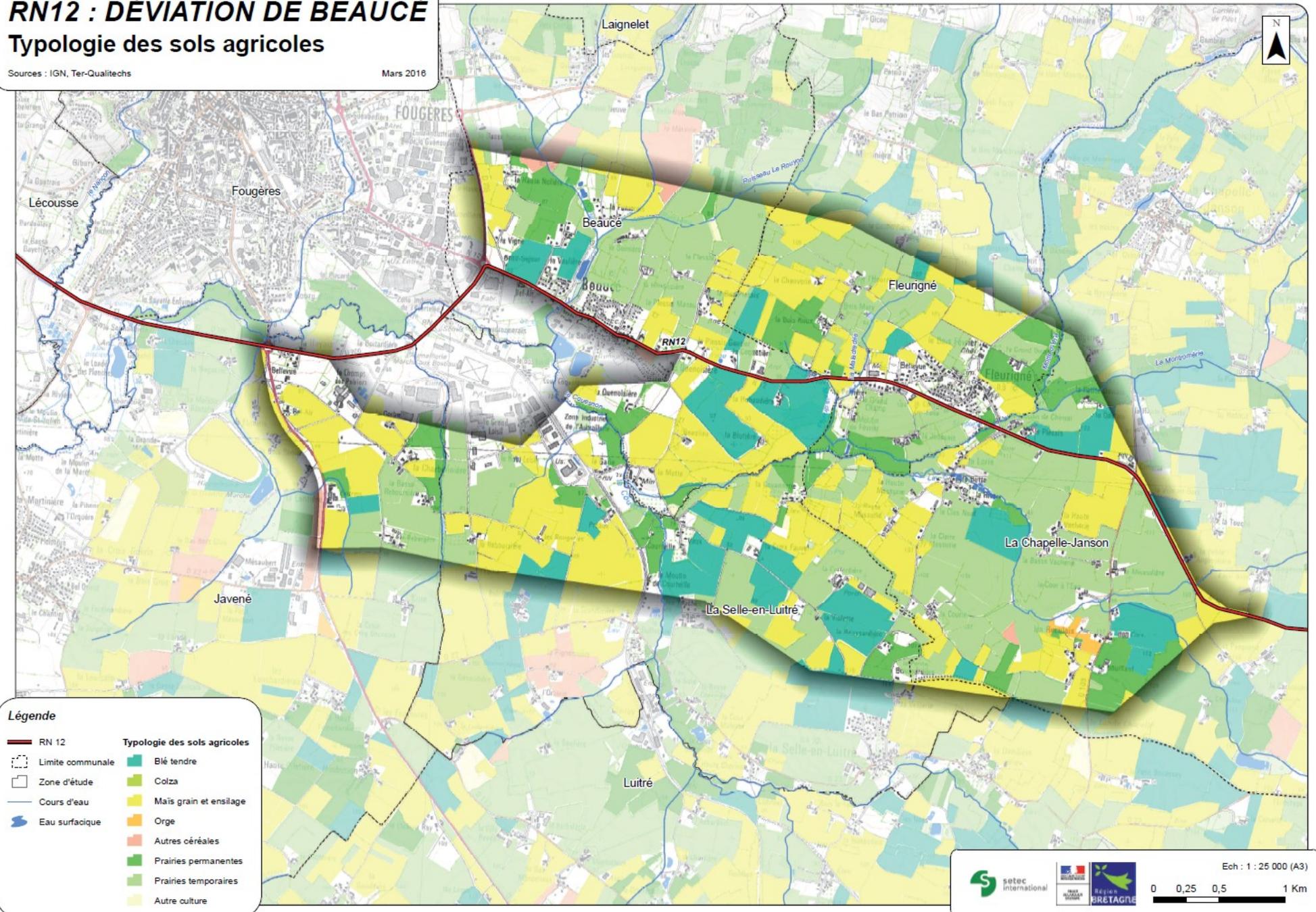
- La problématique environnementale occupe une place importante dans l'élaboration d'un projet routier. Il s'agit principalement de préserver la richesse du patrimoine naturel du secteur, et de conserver la structure et l'identité du paysage
- D'une manière générale, les inventaires de terrain mettent en avant un potentiel écologique relativement faible du secteur. On trouve évidemment des espèces protégées, mais qui restent localisées et peu nombreuses
- La présence du Couesnon et de ses affluents est par contre un enjeu important
- L'inventaire des zones humides, qui est une préoccupation majeure à l'échelle nationale, a permis de préciser leur localisation. Elles sont présentes mais aucune ne présente un enjeu fort.

# RN12 : DÉVIATION DE BEAUCÉ

## Typologie des sols agricoles

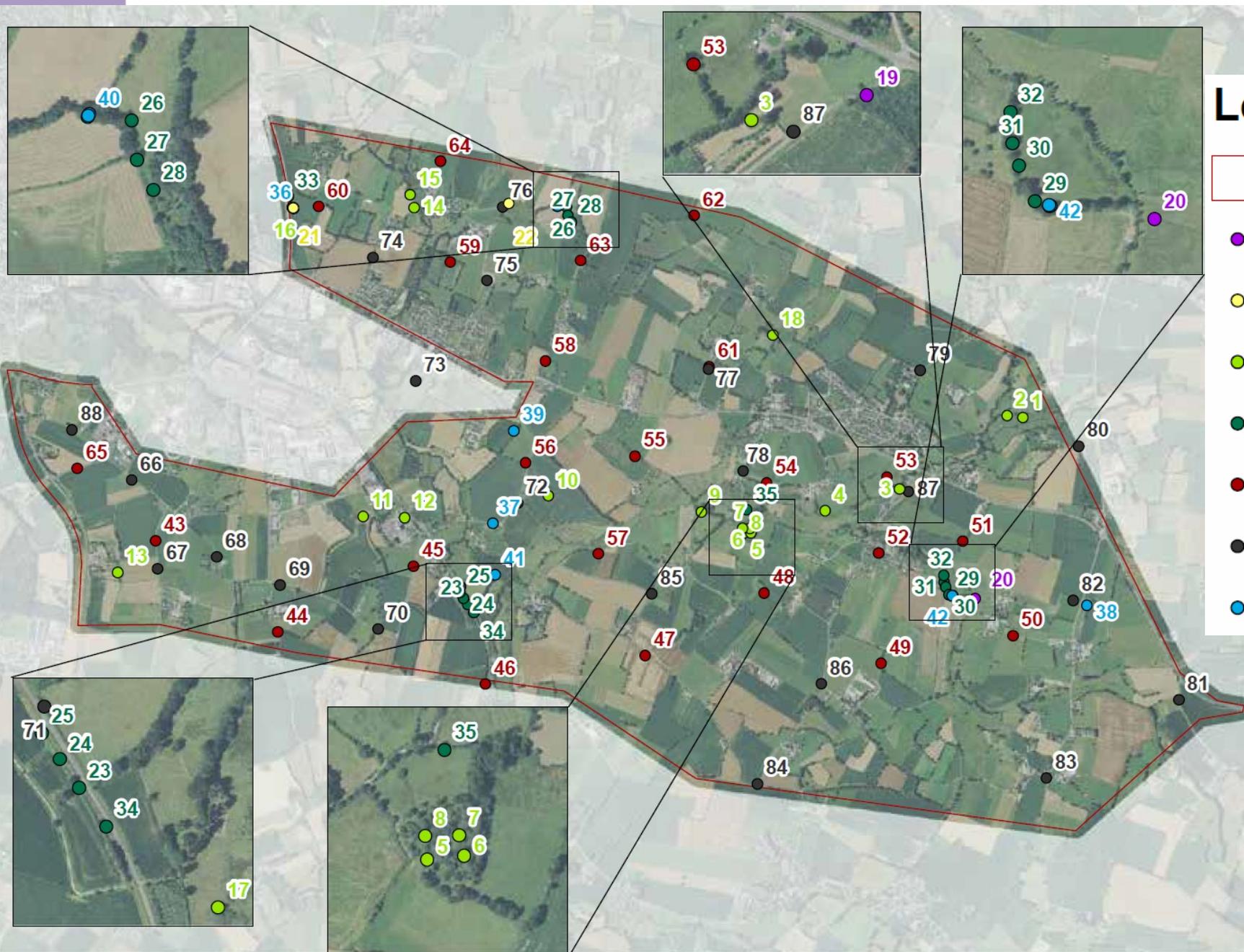
Sources : IGN, Ter-Qualitechs

Mars 2016



Ech : 1 : 25 000 (A3)  
0 0,25 0,5 1 Km

# Etat initial : Milieu naturel



## Légende

- Aire d'étude
- Flore
- Insectes
- Amphibiens
- Reptiles
- Avifaune diurne
- Avifaune nocturne
- Mammifères

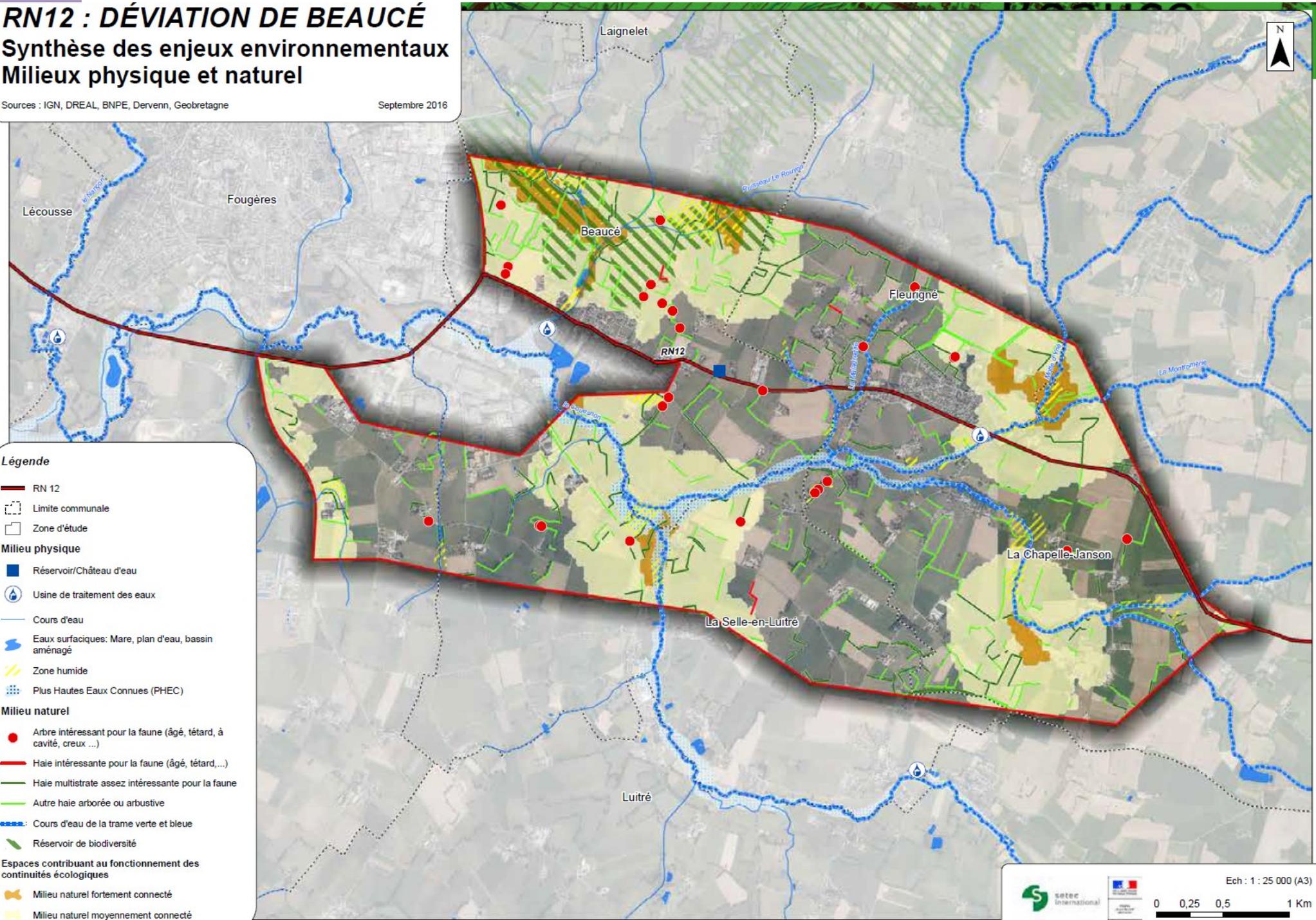
# RN12 : DÉVIATION DE BEAUCÉ

## Synthèse des enjeux environnementaux

### Milieux physique et naturel

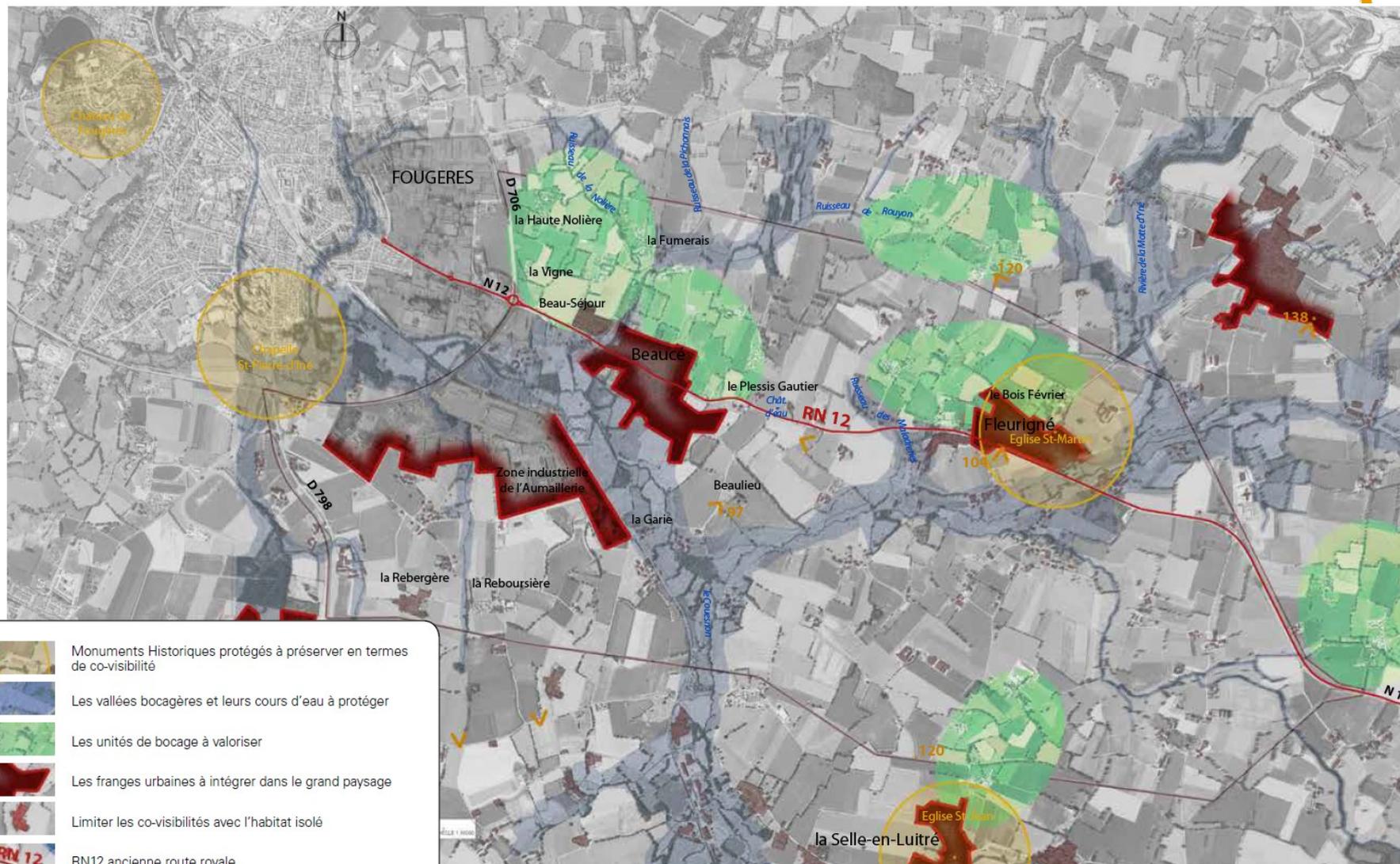
Sources : IGN, DREAL, BNPE, Dervenn, Geobretagne

Septembre 2016



# Etat initial : Paysage

Territoire peu vallonné et relativement ouvert. Paysage rural marqué par le développement de l'urbanisation de Fougères, et de sa zone d'activités.



# ÉCHANGES AVEC LA SALLE



# ORDRE DU JOUR DE LA RÉUNION

- La concertation : Pourquoi ? Comment ?
- Le déroulement des études
- Les enjeux du territoire
- **Présentation du projet**
- Étude de trafic
- Comparaison des variantes
- La suite du projet



# La démarche de recherche de tracés

- La méthode du maître d'ouvrage : partir d'un diagnostic suffisamment solide pour rechercher les tracés avec le moins d'impacts possible.
- La conception vise à :
  - **Éviter** les impacts sur les enjeux principaux : démolition d'habitations ou de bâtiments d'exploitation, zones humides, destruction d'habitat et d'espèces protégées...
  - **Réduire** les impacts que l'on n'a pas pu éviter : protections phoniques, passages agricoles, aménagements paysagers, passages pour la faune...
  - Si nécessaire, **compenser** les impacts résiduels : en menant un aménagement foncier, en recréant des zones humides, des haies ou des boisements par exemple.

# Un principe de base

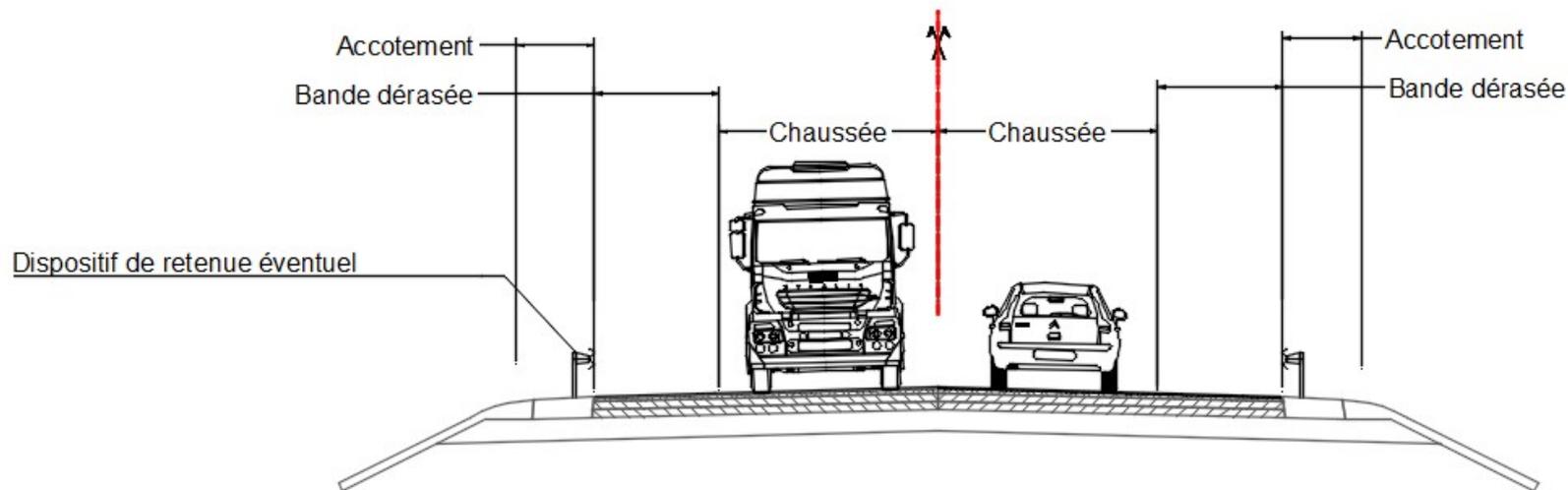
- Plus que jamais, démontrer que le projet tel qu'il a été conçu permet de réduire les impacts sur l'environnement et justifier le choix au regard des différents enjeux (l'appréciation du moindre impact pour un prix acceptable).
- Une exigence : **étudier des variantes**, bien examiner les différentes familles de solution possibles, sans a priori.
- Il en va de la sécurité juridique du projet, mais aussi évidemment de sa qualité, qui engage le territoire pour des décennies.

# À ne pas oublier

- La conception d'une route est un exercice long. Le tracé définitif résultera de diverses phases de concertation et de procédures réglementaires.
- Les variantes présentées ici **ne sont donc pas des tracés définitifs**. La conception et le coût de la solution retenue s'affineront :
  - en fonction des enseignements de la concertation
  - dans les études de détail à venir
- Le maître d'ouvrage s'efforce néanmoins de présenter les éléments les plus précis possibles à chaque stade d'étude.

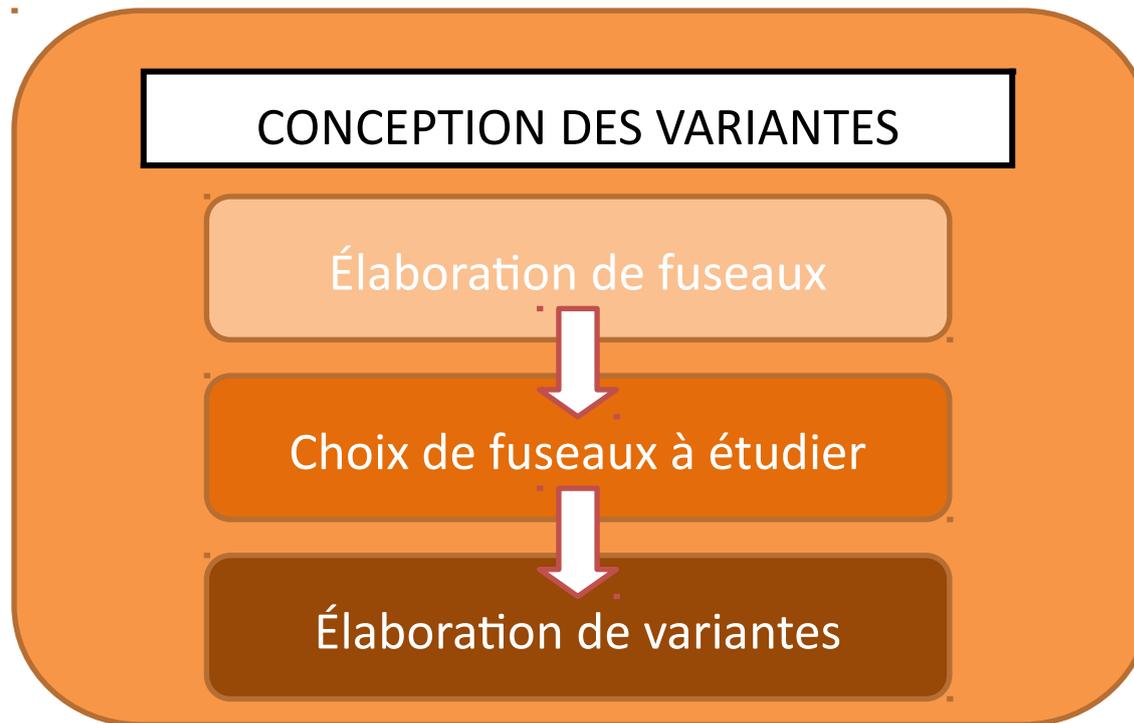
# Les caractéristiques principales du projet

- Déviation de Beaucé, voire de Fleurigné
- Création d'une voirie neuve se connectant aux routes existante
- Route bidirectionnelle, limitée à 90 km/h
- Pas d'accès riverains en dehors des carrefours aménagés
- Points d'échange : carrefours plans ou giratoires
- Circulation véhicules agricoles et cyclistes autorisée
- Géométrie conçue pour permettre un passage si nécessaire à terme à 2x2 voies et 110 km/h.



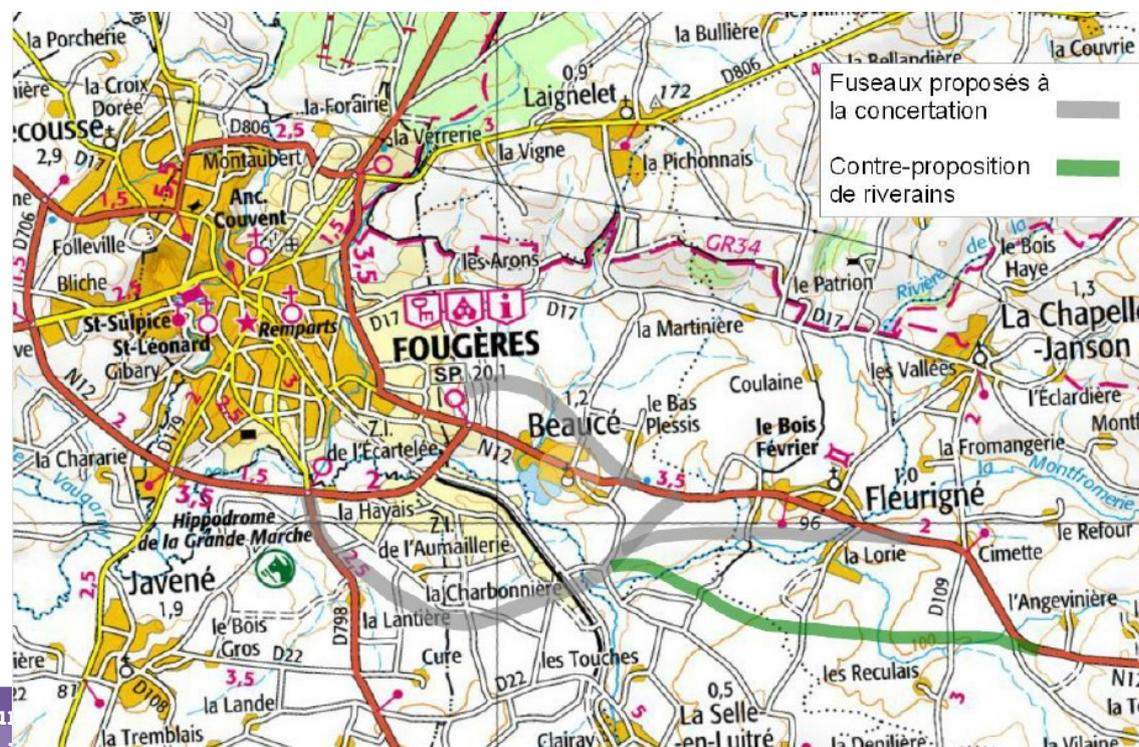
# La démarche

Une définition **progressive** des options d'aménagement :



# Rappels historiques

- 3 premières variantes avaient été soumises à concertation en 2013 :
    - Variante nord
    - Variante sud court
    - Variante sud long
- => **Aucun consensus clair** autour des différentes options présentées
- existence d'une contre-proposition d'une variante sud plus longue



# Justification des fuseaux et variantes

Par une sélection progressive au regard des enjeux humains, agricoles ou environnementaux, le maître d'ouvrage a étudié 13 puis 6 fuseaux. Il a significativement élargi par rapport à 2013 le périmètre de recherche de solutions.

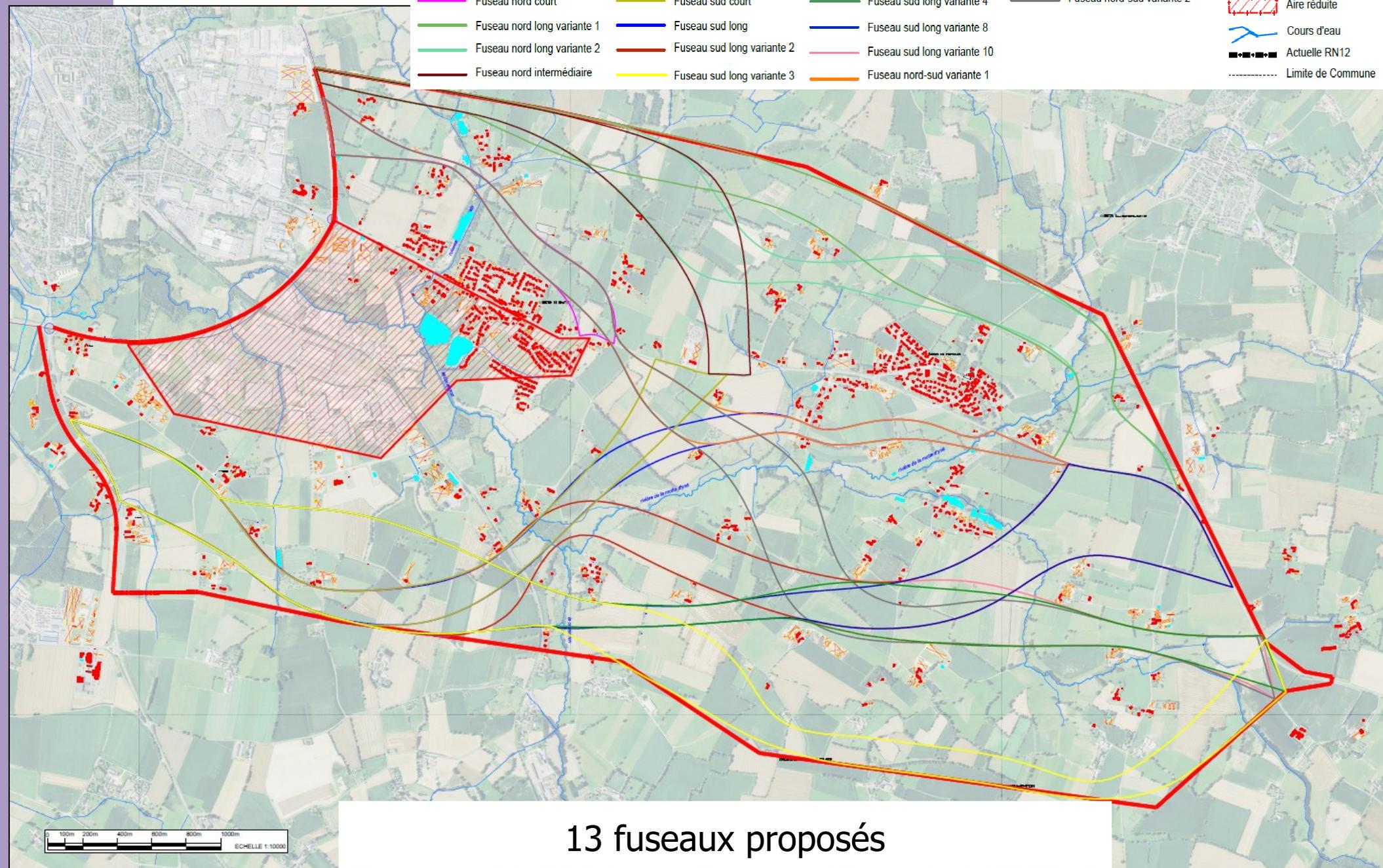
Il a retenu 4 fuseaux ; à l'intérieur de chacun un tracé de variante plus précis a été élaboré.

Le dossier de concertation présente plus en détail les choix successifs ayant abouti à ces 4 variantes.

On notera en particulier l'abandon de deux des trois solutions de 2013 : la variante Nord et la variante Sud Long, en raison des trop grandes contraintes d'insertion dans les zones bâties de Beaucé ou Fleurigné.

LEGENDE

- |   |   |   |  |   |
|---|---|---|--|---|
|  Fuseau nord court           |  Fuseau sud court           |  Fuseau sud long variante 4  |  Fuseau nord-sud variante 2 |  Aire d'étude de base |
|  Fuseau nord long variante 1 |  Fuseau sud long            |  Fuseau sud long variante 8  |  |  Aire réduite        |
|  Fuseau nord long variante 2 |  Fuseau sud long variante 2 |  Fuseau sud long variante 10 |  |  Cours d'eau         |
|  Fuseau nord intermédiaire   |  Fuseau sud long variante 3 |  Fuseau nord-sud variante 1  |  |  Actuelle RN12       |
|   |   |   |  |  Limite de Commune   |

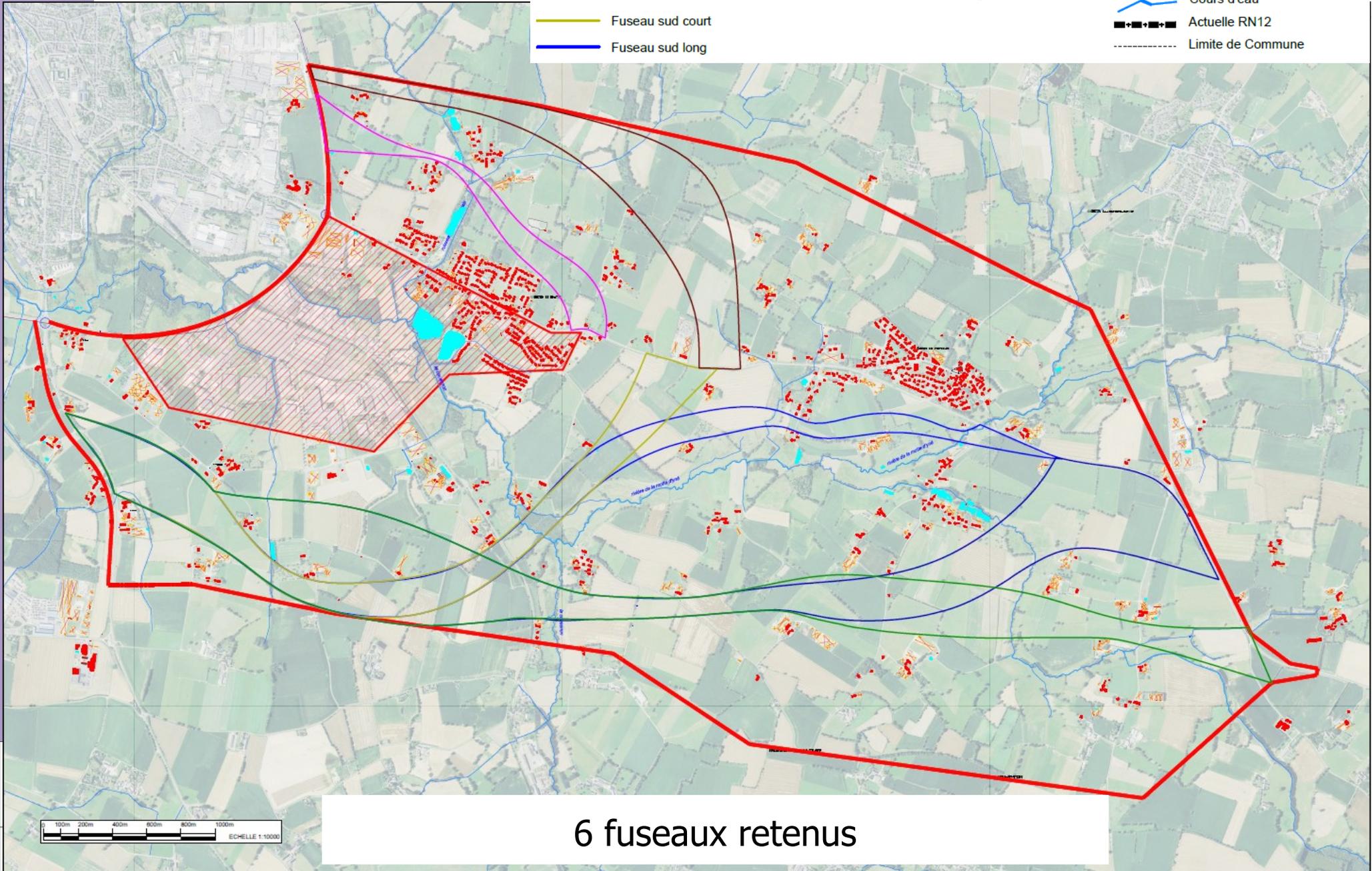


13 fuseaux proposés

LEGENDE

- Fuseau nord court
- Fuseau nord intermédiaire
- Fuseau sud court
- Fuseau sud long
- Fuseau sud long variante 4
- Fuseau sud long variante 8

- Aire d'étude de base
- Aire réduite
- Cours d'eau
- Actuelle RN12
- Limite de Commune



6 fuseaux retenus

LEGENDE

Fuseau nord

Fuseau sud court

Fuseau sud long variante 1

Fuseau sud long variante 2

Aire d'étude de base

Aire réduite

Cours d'eau

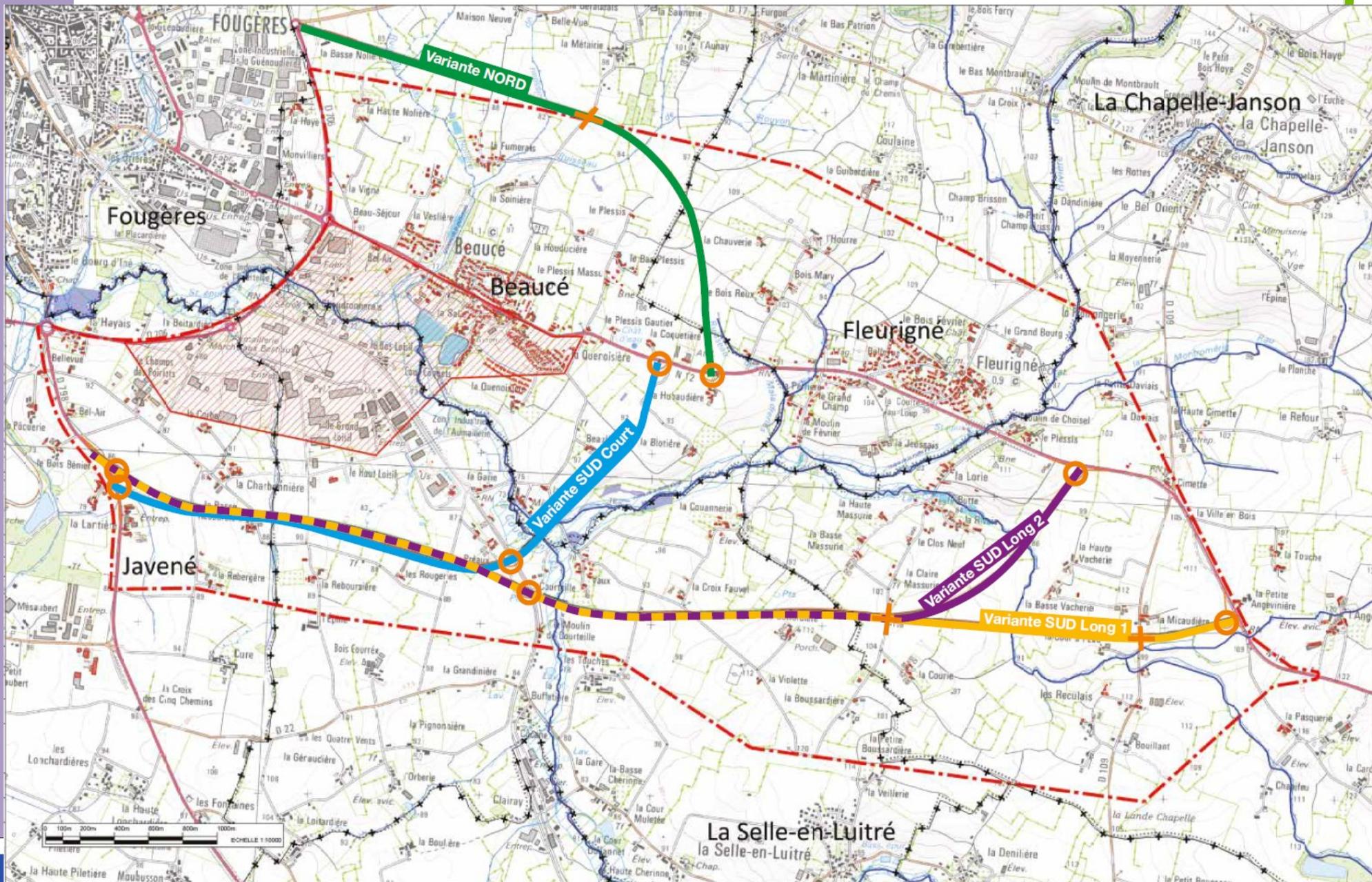
Actuelle RN12

Limite de Commune

4 fuseaux retenus, 2 fuseaux éliminés

0 100m 200m 400m 600m 800m 1000m  
ECHELLE 1:10000

# Présentation des variantes étudiées



<b>LEGENDE</b> - - - - - Axe en plan - - - - - Aire réduite - - - - - Cours d'eau - - - - - Limite de Commune - - - - - Aire d'étude de base - - - - - Zone inondable - - - - - Cours d'eau de la TVB		○ Giratoire □ Ouvrage d'art X Carrefour		D00 C01 21/09/2016 Prise en compte des observations B06 15/08/2016 Ajout des délimitations A05 25/07/2016 Première arrosation Indice Date Modification Etabli Vérifié Validé	LMT ACH DRE LMT ACH DRE FMM ACH DRE		<b>RN12 - déviation de Beaucé</b> Modélisation des variantes - Disposition 2 x 1 voie Echelle: 1/10000 Foto: --/--
--	--	---	--	--	---	--	---

# Variante Nord

- Contourne Beaucé par le Nord
- Longueur : 3,3 km
- Carrefours :
  - branchement sur le giratoire existant de la rocade de Fougères à l'Ouest
  - Branchement par un giratoire sur la RN12 actuelle à l'Est de Beaucé
  - carrefour avec la voirie reliant le centre de Beaucé à La Métairie
- Ouvrages d'art : aucun
- Coût : 15 millions d'euros

# Variante Sud Court

- Contourne Beaucé par le Sud
- Longueur : 3,6 km
- Carrefours :
  - branchement par des giratoires sur la RD798 et sur la RN12 actuelle à l'Est de Beaucé
  - un giratoire avec la route d'accès à l'Aumaillerie
- Ouvrages d'art : un viaduc au-dessus de la confluence du Couesnon et Motte d'Ynée
- Coût : 25 millions d'euros

# Variante Sud Long 1

- Contourne Beaucé et Fleurigné par le Sud
- Longueur : 6,9 km
- Carrefours :
  - branchement par des giratoires sur la RD798 et sur la RN12 actuelle à l'Est de Fleurigné
  - un giratoire avec la route d'accès à l'Aumaillerie
  - deux carrefours, l'un avec la voirie reliant le centre de Fleurigné au bourg de La Selle-en-Luitré à La Métairie, l'autre avec la RD109
- Ouvrages d'art : un viaduc au-dessus du Couesnon, un ouvrage d'art au-dessus de la Motte d'Ynée
- Coût : 33 millions d'euros

## Variante Sud Long 2

- Contourne Beaucé et Fleurigné par le Sud. Tracé identique à la variante Sud Long 1 en partie Ouest
- Longueur : 6,3 km
- Carrefours :
  - branchement par des giratoires sur la RD798 et sur la RN12 actuelle à l'Est de Fleurigné
  - un giratoire avec la route d'accès à l'Aumaillerie
  - Un carrefour avec la voirie reliant le centre de Fleurigné au bourg de La Selle-en-Luitré à La Métairie

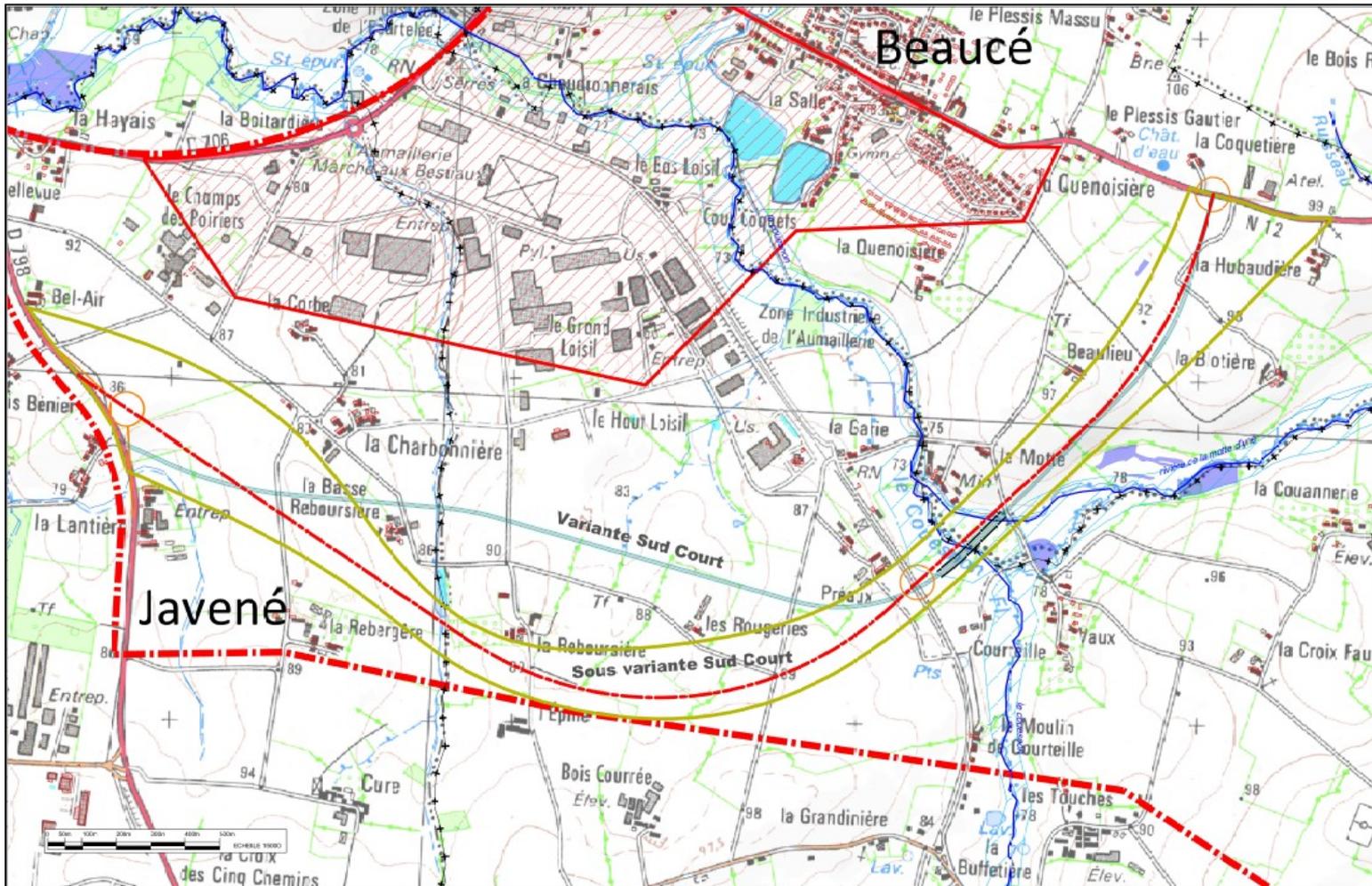
Ouvrages d'art : un viaduc au-dessus du Couesnon, un ouvrage d'art au-dessus de la Motte d'Ynée

Coût : 31 millions d'€

# Sous-variante « Sud Reboursière »

Option pour les variantes Sud court et longues :

En partie Ouest, variante passant au Sud de « La Reboursière » entre la RD798 et la voirie d'accès à l'Aumallerie.



# Fleurigné en cas de déviation courte

**Si Fleurigné n'était pas déviée** (variante Sud Court ou Nord), des **aménagements** pourraient être envisagés sur **l'itinéraire actuel**.

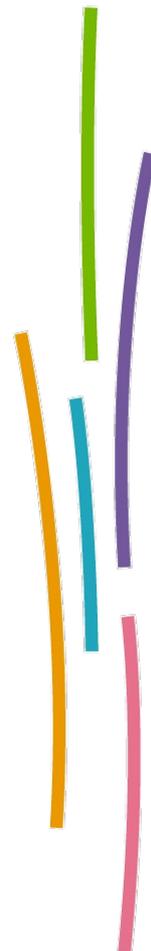
Ces aménagements consisteraient à :

- Améliorer la visibilité des carrefours existants (suppression masque végétal) ;
- Remplacer les cédez-le-passage par des stop ;
- Reprendre la géométrie des carrefours, mise en place d'îlots séparateurs

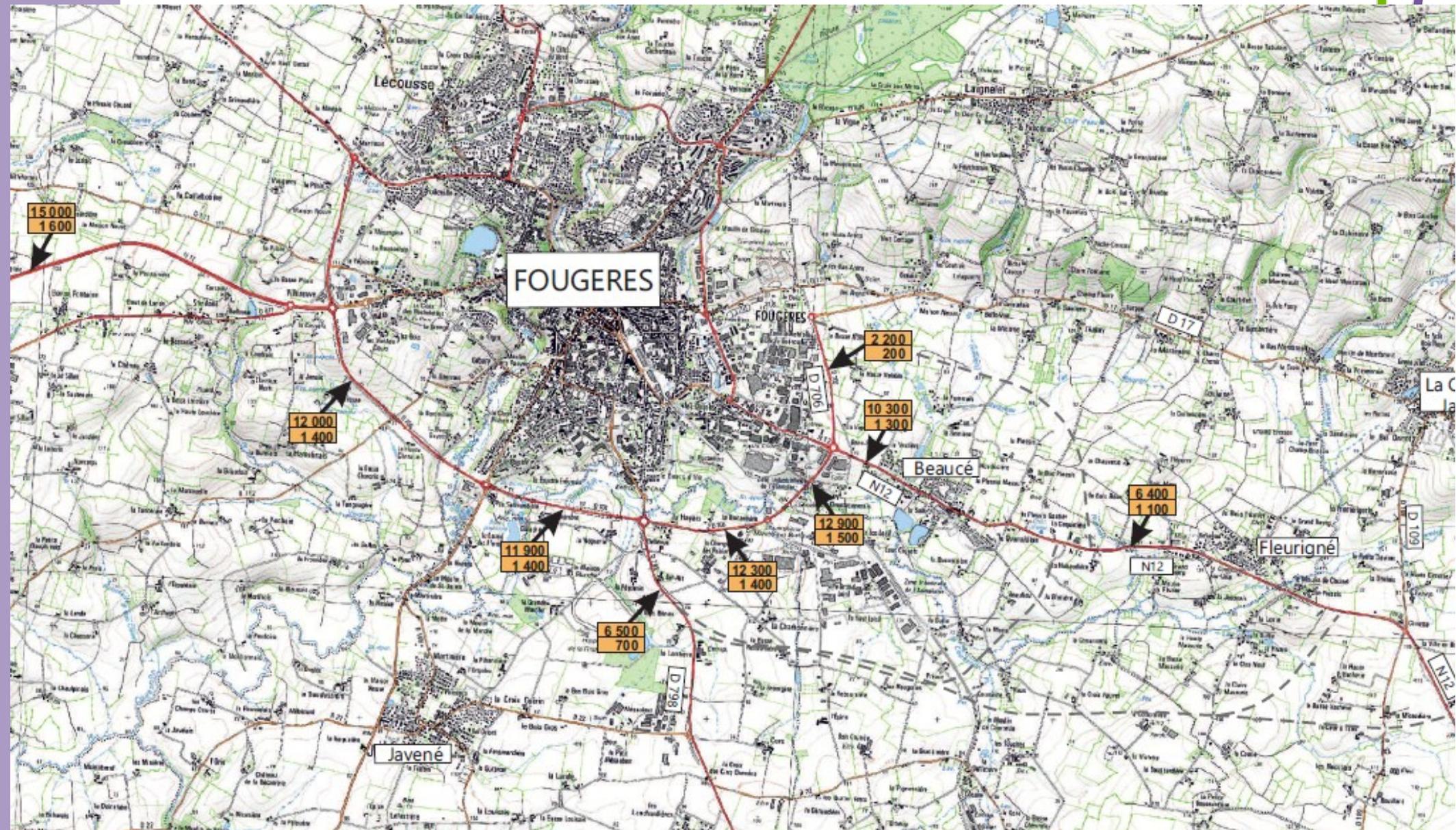
...

# ORDRE DU JOUR DE LA RÉUNION

- La concertation : Pourquoi ? Comment ?
- Le déroulement des études
- Les enjeux du territoire
- Présentation du projet
- Étude de trafic
- Comparaison des variantes
- La suite du projet



# Trafic - Situation en 2015



# Étude de trafic – enjeux et méthode

L'enjeu = vérifier que le but du projet est atteint, à savoir dévier le trafic de Beaucé, voire Fleurigné

Utilisation d'un modèle de trafic, basé sur des comptages réels.

Simulation de trafic à deux horizons suivant un jeu d'hypothèses prospectives :

- 2024 : horizon de mise en service possible du projet
- 2044 : 20 ans après mise en service

**Deux cas de figure** testés pour toutes les variantes :

- Limitation de la vitesse dans la traversée de Beaucé à 30 km/h
- Conservation de la traversée de Beaucé à 50 km/h

Dans tous les cas, transit interdit pour les poids-lourds au sein de Beaucé voire Fleurigné.

# Étude de trafic – résultats

**La Variante Nord** attire peu de trafic avec ou sans zone 30 dans Beaucé car :

- le besoin de déplacements vers le Nord de Fougères reste anecdotique par rapport au besoin d'entrer dans Fougères ou de se diriger vers la rocade sud de Fougères ou vers l'A84.
- elle implique un trop long détour pour les usagers se dirigeant vers le Sud, qui utiliseront toujours l'actuelle RN12.

**La Variante Sud Court** attire 3400 véhicules/jour en 2024, et jusqu'à 5100 véhicules/jour si la traversée de Beaucé passe en zone 30. Elle présente un gain de temps plus important et répond mieux aux besoins des usagers.

**Les variantes Sud Long 1 et 2** permettent des gains de temps nettement plus importants, et captent donc davantage de trafic dans toutes les hypothèses.



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère  
de l'Écologie, de l'Énergie,  
du Développement  
durable  
et de la Mer

# ORDRE DU JOUR DE LA RÉUNION

- La concertation : Pourquoi ? Comment ?
- Le déroulement des études
- Les enjeux du projet
- La présentation du projet
- Étude de trafic
- Comparaison des variantes
- La suite du projet



# La comparaison des variantes

- Chacune des variantes a été analysée à partir d'une grille multicritères afin d'établir une comparaison aussi objective que possible.
- Cette grille permet, selon de nombreux critères et avec des indicateurs de couleur, d'illustrer l'impact potentiel de chaque variante par rapport aux autres.



# Analyse comparative - Méthodologie

L'analyse comparative aborde les thèmes suivants :

- Milieu humain
- Bruit
- Qualité de l'air et santé
- Agriculture
- Milieux naturels
- Paysage et patrimoine culturel
- Hydraulique et hydrologie
- Socio-économique
- Contraintes techniques
- Évaluation économique

		Impact positif
		Impact positif plus faible
		Pas d'impact
		Impact faible
		Impact moyen
		Impact fort

# Chiffres clefs

Linéaire	3,3 km	3,6 km	6,9 km	6,3 km
Nbr bâtis dans une bande de 100m	3	27	43	25
Bruit : Nombre de bâtis impactés	1	2	4	3
Nbr exploitations agricoles impactées	14	12	19	18
Surface Agricole impactée	9,5 ha	11,6 ha	20,8 ha	19,3 ha
Zones Humides	0,84 ha	2,00 ha	1,11 ha	1,04 ha
Zones Inondables	Aucune	Franchie par un viaduc (260m)	Franchie par un viaduc (110m)	Franchie par un viaduc (110m)
Réservoir régional de biodiversité	3,4 ha	0 ha	0 ha	0 ha
Déviation Fleurigné incluse	Non	Non	Oui	Oui
Nombre de voiries interceptées	4	11	11	10
Nombre de cours d'eau franchis	4	3 (dont le Couesnon et la Motte d'Ynée)	3 (dont le Couesnon et un affluent de la Motte d'Ynée)	3 (dont le Couesnon et un affluent de la Motte d'Ynée)
Trafic prévisionnel en véh/jour (trafic poids lourd). Hyp : vitesse dans Beaucé 30 km/h	2024 : 3 100 (1 500) 2044 : 5 100 (2 000)	2024 : 5 100 (1 500) 2044 : 8 400 (1 900)	2024 : 5 800 (1 500) 2044 : 9 700 (2 000)	2024 : 5 400 (1 500) 2044 : 9 100 (2 000)
Trafic prévisionnel en véh/jour (trafic poids lourd). Hyp : vitesse dans Beaucé 50 km/h	2024 : 1 800 (1 500) 2044 : 2 600 (2 000)	2024 : 3 400 (1 400) 2044 : 7 000 (1 900)	2024 : 5 700 (1 500) 2044 : 9 600 (2 000)	2024 : 4 900 (1 500) 2044 : 8 200 (2 000)
Estimation	15 M€ TTC	25 M€ TTC	33 M€ TTC	31 M€ TTC

# Analyse comparative - Synthèse

	Variante 0	Nord	Sud Court	Sud Long 1	Sud Long 2
MILIEU HUMAIN	Grey	Light Pink	Yellow	Yellow	Yellow
BRUIT	Yellow	Yellow	Light Pink	Light Pink	Light Pink
QUALITE DE L'AIR ET SANTE	Red	Yellow	Light Pink	Yellow	Yellow
AGRICULTURE	Grey	Light Pink	Yellow	Red	Red
MILIEUX NATURELS	Grey	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
PAYSAGE ET PATRIMOINE CULTUREL	Grey	Yellow	Light Pink	Yellow	Yellow
SYLVICULTURE	Grey	Grey	Light Pink	Light Pink	Light Pink
HYDRAULIQUE ET HYDROLOGIE	Grey	Light Pink	Yellow	Yellow	Yellow
SOCIO-ECONOMIE	Red	Yellow	Light Green	Green	Green
CONTRAINTES TECHNIQUES	Yellow	Light Pink	Yellow	Yellow	Yellow
COÛT	Grey	Yellow	Red	Red	Red



# Premiers enseignements (1)

## Variante 0 (Ne rien faire)



Nettement défavorable : le trafic important (et croissant) de la RN 12 continue de passer dans Beucé et Fleurigné, ce qui maintient l'insécurité routière actuelle et l'exposition d'un nombre important de riverains à des nuisances sonores et à de la pollution de l'air.

## Variante Nord



Moins d'impact pour l'agriculture du fait d'un linéaire moindre que les variantes Sud Long. Réalisation la moins coûteuse et la moins compliquée (absence d'ouvrages d'art).

Cette variante, contrairement aux variantes Sud, n'interfère pas avec des zones d'urbanisation à long terme.



Ne capte pas assez de trafic de l'actuelle RN 12 pour atteindre l'objectif d'amélioration du cadre de vie ni pour atteindre un niveau de rentabilité socio-économique satisfaisant.

Cette variante est la seule à impacter un réservoir de biodiversité.

## Variante Sud Court



C'est la variante qui a le moins d'impact sur le territoire, après la variante Nord, du fait de son faible linéaire.



Sa rentabilité est à peine positive, à cause des coûts d'investissement (coût élevé au km lié à la présence d'un viaduc) et eu égard à une captation de trafic limitée du fait d'un gain de temps limité pour les usagers.

# Premiers enseignements (2)

## Variante Sud Long 1

Cette variante est celle qui procure les gains de temps les plus significatifs, donc la plus attractive pour le trafic de la RN 12. Elle présente une très bonne rentabilité socio-économique.

Cette captation de trafic permet d'atteindre les objectifs d'amélioration du cadre de vie dans Beaucé et de la sécurité routière dans Fleurigné.

C'est la variante la plus chère, et celle qui présente le plus d'impacts dans presque tous les domaines, en particulier pour l'agriculture.

Coupant plus de voiries locales qui ne sont pas toutes rétablies, elle impliquera plus que la variante Sud Court des allongements de temps de parcours pour certains hameaux

## Variante Sud Long 2

L'analyse est la même que pour la variante Sud Long 1 ; la 2 se distingue de la 1 principalement par le fait qu'elle procure légèrement moins de gains de temps et attire donc un peu moins de trafic qu'elle. Sa rentabilité socio-économique reste néanmoins très satisfaisante.



# ÉCHANGES AVEC LA SALLE



# ORDRE DU JOUR DE LA RÉUNION

- La concertation : Pourquoi ? Comment ?
- Le déroulement des études
- Les enjeux du projet
- Présentation du projet
- Étude de trafic
- Comparaison des variantes
- La suite du projet



# Suite du projet

- Un temps d'échange : la concertation publique
- Le bilan (tracé retenu) en sera annoncé à l'été 2017.
- Étude de la solution retenue et/ou études complémentaires
- Puis phase de recueil d'avis obligatoires (autorité environnementale, institutions, collectivités territoriales...)
- Mise à l'enquête publique préalable à la DUP
- Acquisitions foncières :
  - la DUP délimitera le périmètre des terrains que le maître d'ouvrage est susceptible d'acquérir
  - Ces terrains feront ensuite l'objet d'une enquête parcellaire
    - > Procédure à l'amiable ou expropriation
- Pour les exploitations agricoles :
  - Après choix de la variante, étude détaillée pour mesurer précisément les impacts sur les exploitations : prélèvement de surfaces, allongement de parcours, perte de fonctionnalité, etc.
  - Puis analyse des solutions à apporter : créer des franchissements de la future déviation, réorganisation de l'exploitation, aménagement foncier, etc..
- Environ encore 2 à 3 ans d'études nécessaires après la DUP avant de pouvoir démarrer les travaux, si les crédits sont tout de suite disponibles.

# Participer à la concertation

- Le dossier de concertation et les plans des variantes, consultables sur Internet ou dans les mairies
- Le maître d'ouvrage à l'écoute de toutes les interrogations : lors de la permanence du 7 février, en réunion publique, par mail, par courrier
- Même après le 3 mars, les échanges se poursuivront : comité de suivi des études, lettres d'information, boîte mail du projet toujours active, enquête publique, réunions publiques... la concertation sur les variantes n'est qu'un démarrage

