



Association "LE PERIPH'NORD A LA BONNE PLACE"

Place du 8 mai 1945

37390 Notre Dame d'Oé

☎ : 06.88.16.60.17

periphnord.bonneplace@gmail.com

www.leperiphnordalabonneplace.fr

REMARQUES SUR LE DOSSIER DE CONCERTATION PUBLIQUE BOULEVARD PERIPHERIQUE NORD 12 mai au 19 juin 2009

Ce document développe un certain nombre de remarques importantes à prendre en compte tant sur les documents de concertation publique que sur le déroulement de celle-ci.

1 – OBJET DOSSIER ET CONTEXTE

Le projet porte uniquement sur le périphérique Nord

→ *Pas de prise en compte de l'avenir à l'Est, pourquoi ?*

Ce BP Nord doit relier la RD938 à L'Ouest à la RD910 à l'Est

→ *Cela signifie donc que la liaison A28 n'est pas envisageable. Pourquoi ?*

La concertation est un "véritable outil d'aménagement du territoire".

→ *Cela signifie t'il que toutes les possibilités seront étudiées ?*

Notamment un passage à l'Ouest de la RD2 pour rejoindre l'A28 ?

2 – PRESENTATION GENERALE DE L'OPERATION

- Certains documents réglementaires sont caducs !!! (SDAT, DVA)
- D'autres sont à ce jour indéfinis ou en retard !!! (SCOT, Agenda 21, SNIT)
- D'autres encore, sont oubliés !!! (Des articles du Grenelle de l'environnement, le PPA)

Le seul document officiel est le PDU de 2003 qui préconise un bouclage périphérique complet de l'agglomération.

→ *Quid du bouclage à l'Est ?*

Ce périphérique saucissonné depuis plus de 15 ans ne trouvera de cohérence que lorsque l'ensemble sera étudié.

Pour exemple d'incohérence de ce "bouclage" :

- mise en service à l'Ouest d'une section en 1994 (Joué les Tours / Loire)
- mise en service d'un pont (seul) à l'Est en 1995 (Pont Ch.de Gaulle à Vouvray)
- avancée très lente des études et travaux au Sud et au Nord Ouest.
- Aucune vision et/ou étude à l'Est, excepté un pont isolé.
- En 2004, le CG37 décide de continuer le saucissonnage au Nord de Tours en reprenant dans l'urgence un projet de 1972 (32 ans).

Les objectifs actuels sont identiques à ceux du SDAT de 1996. SDAT caduc depuis 2002.

→ *Pourquoi ne pas reconsidérer intelligemment ces objectifs ?*

C'est ce que doit faire le SCOT.

→ *Malheureusement ce SCOT ne verra le jour qu'en 2010 ou 2011 (dans le meilleur des cas) !!!*

Comment le projet de boulevard Périphérique Nord peut-il être compatible avec un SCOT non encore défini ?

Le tracé choisi devra être compatible avec un prolongement Est

→ *Pourquoi ne pas indiquer dès aujourd'hui quelles sont les possibilités cohérentes de prolongement vers l'Est ?*

Le BP Nord devra prendre en compte et intégrer les objectifs de l'agenda 21.

→ *De fait, les projets trop proches de Tours sont donc à exclure (pollution, effet de serre, biotopes, ressources naturelles, etc.).*

→ *Quel intérêt d'étudier des tracés en pleine agglomération (au sud et au Nord Notre Dame d'Oé) ?*

L'objectif de décongestion répond aux impositions du Grenelle de l'environnement.

→ *Décongestionner Saint Cyr sur Loire pour aller congestionner Parçay-Melay en se raccordant sur la RD910, est-ce "Grenello-compatible" ?*

Ce Grenelle de l'environnement imposera, à l'Est, un contournement autoroutier (A10bis) proche de l'agglomération. Le BP Nord devra être facilement raccordable à ce contournement Est.

Le document de concertation insiste très fortement sur la desserte, le développement et l'attractivité des zones d'activités actuelles.

→ *Ces arguments semblent n'avoir qu'un seul but : valoriser les tracés Oésiens !!!*

Quant à la route urbaine au sud de Notre Dame d'Oé, comment peut-on se permettre d'envisager la construction d'une route dont "la fonction...n'est, à ce jour, pas clairement établie".

→ *Voici un bel exemple de gaspillage d'argent public !!!*

3 – AIRE D'ETUDE

La zone d'étude, agrandie à notre demande, permet des solutions alternatives aux 2 tracés originaux et historiques.

Cela permet donc d'envisager un périphérique pour l'avenir en rejoignant l'A28.

Le groupe d'évaluation environnementale a permis de recenser des contraintes en s'appuyant sur des élus et des représentants d'associations connaissant parfaitement le terrain.

→ *Malheureusement, certaines communes (Chanceaux sur Choisille et Parçay-Meslay) ne se sentant pas concernées par ce projet, n'ont daigné assister qu'à une seule des 4 réunions. C'est très regrettable !!!*

La pollution de l'air est classée comme un enjeu faible.

→ *C'est aberrant, après les nuisances sonores, la pollution de l'air est la deuxième source de nuisance pour une infrastructure routière. Comment peut-on accepter cela ?*

La carte des contraintes met en évidence :

- Impact fort et très fort pour les tracés sud et Nord de Notre Dame d'Oé.
- Impact faible pour le tracé vers A28 (proposé par la concertation)
- Impact très faible à nul pour une alternative à l'Ouest de la RD2 vers l'A28 (4^{ème} tracé proposé depuis 2005 par l'association "le Périph'Nord à la Bonne Place").

Toutes les études en cours sur les déplacements urbains et périurbains ne sont pas intégrés au projet et donc à la décision (enquête ménage réalisée en 2008 et enquête multimodale non prises en compte). Il est indiqué dans le dossier de concertation, que le projet repose sur des "suppositions"

→ *Il est extraordinaire d'engager un tel projet sur des "suppositions" sans attendre les résultats fiables d'études en cours ou à venir !!!*

Pour preuve, ni la présence ni l'évolution des zones d'activité, de l'habitat n'est clairement indiquée et prévue.

Le poumon vert du Nord de Tours ne peut pas être perturbé par le passage d'un Boulevard Périphérique.

→ *Pourquoi alors y imaginer une voie urbaine le traversant ?*

Le thème des transports en commun est abordé, mais aucune évolution n'est définie et indiquée.

4 – SOLUTIONS ENVISAGEES

Suite à la proposition de plusieurs scénarii, 3 seulement ont été retenus pour être présentés à la concertation publique.

→ *Pourquoi n'avoir jamais voulu prendre en compte notre proposition de rejoindre l'A28 en passant par l'Ouest de la RD2 ?*

Solution présentée au directeur des Opérations depuis 2005.

Des solutions alternatives au tout routier sont abordées, mais aucun projet n'existe pour la réalisation de transport en commun (tramway, tram-train, bus, etc) pouvant être en cohérence avec les uns ou les autres des tracés périphériques.

→ *Les transports en commun devront ils donc, dans le cadre du "Grenelle", s'adapter aux infrastructures existantes ?*

5 – COMPARAISON DES FUSEAUX

5.1 - Etudes de trafic

Réalisée l'hiver 2006, cette étude a été contestée par "le Périph'Nord à la Bonne Place" lors de la réunion publique de 02/2008, en présence de plusieurs élus aujourd'hui en charge des destinées du département.

Les automobilistes n'avaient qu'à répondre à une question sur leur origine et leur destination. Aucune question sur les fréquences ou le but de leurs déplacements.

Cette étude n'est pas représentative de la réalité.

→ *Une enquête plus précise, type "enquête ménage" sur les habitudes de déplacements, aurait dû être prise en compte pour poser les véritables bases de la comparaison du trafic sur les différents fuseaux !!!*

De fait, les variations de trafic indiquées sur les cartes, en fonction des hypothèses de tracés, sont fallacieuses.

Les chiffres de diminution ou d'augmentation de circulation ne sont pas fiables et cohérents (RD129 indiqué uniquement sur tracé sud, BP Nord Ouest variable en fonction du tracé alors que les données devraient être constantes, etc), et les commentaires orientés pour qu'à la seule lecture de ceux-ci, la solution idéale soit autre que la liaison vers l'A28.

De la même façon, les résultats des tests de sensibilité sont étonnants.

→ *Comment peut on, en effet, faire dire aux automobilistes quel trajet ils préfèrent, alors que l'enquête "origine destination" ne leur pose pas la question !!!*

5.2 – Desserte et évolution

La desserte des zones d'activités est indiquée comme étant le facteur important pour choisir le tracé Sud

→ *Doit-on rappeler que l'avenue du Danemark, les Boulevards André Georges Voisin et Abel Gance sont déjà affectés à cette fonction de desserte locale industrielle, artisanale et aussi de l'habitat ?*

Faut il se contenter de réinventer l'existant (300m plus au nord) ou, est-il encore possible de permettre le développement de l'agglomération ?

Comment peut-on affirmer que le raccordement A28 se trouverait "trop loin" et ne correspondrait pas au SCOT alors qu'il n'existe pas !!!

5.3 – Compatibilité Est

A l'Est, rien de nouveau !

→ *Le document laisse encore croire qu'un tracé Oésien reste facilement compatible avec une poursuite Est du Périphérique !!!*

L'état ne veut pas de mélange des flux. Par l'aboutissement des tracés Oésiens sur la RD910, il serait pourtant envisagé d'envoyer les véhicules du Périph'Nord vers l'A10 dans Tours

→ *Rappel : aux heures de pointe, l'A10 est déjà à saturation avec le trafic actuel... Quid de la position du Préfet et donc de l'état sur ce mélange des flux dans Tours ??? Nous ne comprenons pas le schéma représentant l'A10bis qui interdit toute solution vers l'Est !!!*



5.4 – Grenelle de l'environnement

Les points mis en évidence par rapport au Grenelle de l'environnement sont, bien sûr, argumentés pour imposer le tracé Sud.

☞ Maitriser l'étalement urbain

→ Qui peut encore, en temps de crise, se permettre d'acquérir des terrains ou habitations à la proche périphérie de Tours ?

→ Comment, matin et soir, seront capté les véhicules venant du nord du département ? Doit-on encore les obliger à venir jusqu'à la limite de Tours pour se répartir ensuite vers l'Est ou l'Ouest ?

→ Pollution : doit-on asphyxier plus encore les populations locales en admettant une ceinture proche d'axes routiers et d'infrastructures déjà très polluants ??
(A10, Danemark, Suède, RD29, RD2, centres routiers et logistiques, base aérienne, etc)

☞ Infrastructure nouvelle

→ Les infrastructures nouvelles doivent uniquement traiter un point de congestion, pas en créer d'autres !!!

Qu'en sera-t-il de la sursaturation certaine sur Parçay-Meslay, RD129, RD910, etc.

→ La possibilité d'un contournement Est passera uniquement par l'A10bis puisque le Grenelle l'impose (pas de nouvelles autoroutes sauf pour un contournement urbain...). Alors pourquoi ne pas prévoir directement le raccordement A28, la meilleure solution pour poursuivre ensuite sur l'A10bis ?

☞ Coûts sociaux et environnementaux

→ Il faut limiter les coûts de construction, alors choisissons celle qui ne nécessite que 6,8 km de route nouvelle, donc la solution qui rejoindra l'A28.

→ Compte tenu de la population touchée, des protections, des dégâts humains collatéraux, le coût social et global de l'infrastructure sur le Sud et le Nord de Notre Dame d'Oé sera bien plus important qu'un tracé vers A28 où la population impactée est très faible.

Doit-on préserver prioritairement les champs, ou les populations locales ???

5.5 – Comparaison environnementale

Un viaduc serait nécessaire pour franchir la "petite Gironde"

→ Quel est ce fleuve local ?

La législation française interdit maintenant de toucher aux zones humides. Pourtant, les tracés Oésiens passent en plein dessus sans permettre de protection correcte de l'habitat très proche

→ Au sud, tranchée couverte sous le parc de la Cousinerie mais plus rien pour protéger le hameau des Remétières !

Franchissement du RD29 au Marais par un échangeur aérien nécessitant un pont au niveau du toit des habitations !

Dans la continuité, passage au niveau du sol sans protection au milieu de Champeigné, le long de la maison de retraite, etc

→ Au nord, franchissement du périphérique par le RD29 sur un pont soumis au vent d'Ouest,



Echangeur entre périphérique et RD29 par un rond point gigantesque situé au raz des habitations.

Deux demie tranchées couvertes continueront entre Notre Dame et Chanceaux avec en amont et en aval le passage de la route au niveau du sol, sans aucune protection.

→ Une solution rejoignant l'A28 en passant à l'Ouest de la RD2 serait la moins pénalisante pour l'environnement : pas de zone humide traversée, très peu de population impactée, moins de protections onéreuses à construire, etc.

Les acquisitions de bâti seront évitées grâce à un "calage fin" du tracé.

→ Cela signifie t-il que le périphérique pourra passer dans le potager de l'un et sur la pelouse de son voisin ?

Ne pas vouloir exproprier, est-ce une bonne façon de limiter les coûts ?

Contrairement à ce qui est affirmé dans le document, la majorité des terres agricoles se trouvant sur les tracés Oésiens, sont de même qualité que celle se trouvant sur les tracés vers l'A28. De plus, en cas d'expropriation des terres Oésiennes, il sera impossible de rendre aux agriculteurs la surface équivalente et proche de leur exploitation sur Notre Dame d'Oé.

La description du paragraphe "cadre de vie et ambiance acoustique" ne correspond en rien à la présentation sur la borne interactive...

→ Borne muette ne reproduisant aucune nuisance acoustique.

Qu'entend-on alors, par "modélisation acoustique permettant de mettre en évidence les impacts potentiels de chacun des fuseaux" ???

→ La circulation représentée ne correspond en rien à celle énoncée.

→ Les protections sont inexistantes.

→ La représentation de l'habitat n'est pas conforme à la réalité.

→ Les aménagements paysagés sont totalement virtuels et imaginaires.

→ Le réseau routier existant n'est pas rétabli ni sur la maquette ni sur les panneaux (av. Champeigné, av. de la Coquinière, rue de la Bretonnière, rue de Bretagne, etc.)

Comment la population peut elle donner un avis objectif sur un projet présenté de manière aussi incomplète ???

Quel que soit le tracé choisi, l'impact paysage et patrimoine sera important.

→ Alors, mieux vaut choisir un tracé pour l'avenir, qui sera éloigné d'un maximum d'habitations et de zones protégées.

5.6 – Faisabilité administrative, juridique, financière

La solution A28 semble être mise au pilori car elle engendrerait des contraintes supplémentaires (échangeur A28, avis de l'état, etc).

Pourtant, avec un minimum de bonne volonté, d'esprit visionnaire et surtout un maximum de prise en compte de la protection et des besoins de la population, ces contraintes juridico-administratives pourraient être facilement levées !!!



Il est par ailleurs déplorable que dans ce paragraphe, il soit abordé des coûts estimatifs et approximatifs pour justifier des choix sans prendre, encore une fois, en considération les habitants!!!

Les coûts annoncés sont à minima :

→ *Pas ou peu de protections prises en compte : Comparativement aux tracés vers l'A28, les tracés Oésiens seront forcément plus coûteux compte tenu du plus grand nombre d'habitations touchées.*

→ *Pas de coût pour les requalifications des axes RD910 et adjacents (RD129, RD77, etc.), pour les solutions Oésiennes débouchant sur la RD910.*

→ *Reprise possible de la concession à Cofiroute par étalement sur 15 ans (3M€/an de 2015 à 2030) au lieu des 160M€ annoncés partout.*

→ *Si non, quid du péage de Parçay-Meslay ?*

5.7 – Phasage

Comment peut-on se permettre d'envisager un phasage du projet de Périphérique au Nord de l'agglomération alors qu'il est demandé par les associations et les élus une vision globale de la ceinture Tourangelle.

De même, comment le Conseil Général actuel peut envisager cela, alors qu'il a toujours dit avoir pour objectif d'inclure le prolongement vers l'Est à ce projet.

L'économie résultante d'un tel phasage sera ridicule au regard du coût global de l'infrastructure.

5.8 – Tableau de synthèse

Lors du comité de pilotage d'avril 2009, les associations "le Périph'Nord à la Bonne Place", "Bien Vivre aux Remédières" (Notre Dame d'Oé), "association Douet-Milletière" et "Bien Vivre dans son quartier" (Tours Nord Douet Milletière) ont demandé que soient revues les appréciations par un organisme indépendant afin de juger le plus objectivement possible les 13 critères de comparaison.

→ *Est-ce effectué ? Le résultat nous paraît bien semblable aux documents présentés en avril...*

☞ **Réponse aux objectifs de desserte :**

→ *Bien sur, comme dans tout le document, la liaison A28 est présentée comme la moins bonne puisque tout est fait avec une étude de trafic caduque (déjà dit) et avec une vision à très court terme (maxi 5 ans) du trafic au nord de Tours.*

Comme il faut 7 ans pour réaliser ce Périphérique, la structure au Sud ou au Nord de Notre dame d'Oé serait alors largement dépassée, comme l'avenue du Danemark en son temps!!!

L'avenir est un prolongement vers l'Est qui passera par l'A10 bis.

L'aménagement d'une voie urbaine au sud de Notre Dame d'Oé n'apportera rien, sinon l'augmentation "recherchée" du coût de la solution A28 !!!



☞ **Réponse aux objectifs de délestage du barreau Nord, RD910, RD938, RD29 :**

→ Ou sont pris en compte les délestages des RD2, rond point de l'avion, RD77, RD129, qui chaque jour sont embouteillés ??? Cette comparaison comme déjà énoncée précédemment n'est pas fondée sur des chiffres représentatifs d'une étude correctement et objectivement menée. Constat d'utilisateurs quotidien...

Aucune comparaison de trafic n'est possible puisque les sections de routes comparées sont différentes sur chacun des fuseaux !!!

Pourquoi ne pas reprendre les mêmes secteurs ?

Il y a donc erreur et tromperie dans l'étude présentée !!!

On nous ressort encore l'aménagement d'une voie urbaine au sud de Notre Dame d'Oé qui n'apportera rien, sinon l'augmentation "recherchée" du coût de la solution A28 !!!

☞ **Prise en compte d'évolution future :**

→ Pourquoi le fuseau sud n'est pas classé "défavorable" alors que le commentaire s'oriente dans ce sens. Doit-on éviter du "défavorable" ailleurs que sur le fuseau A28 !!! Comment 2 demi-tranchées couvertes de 150 m chacune peuvent elles, à elles seules, classer ce fuseau en "assez favorable", alors qu'il coupe les communes en deux !!!

La liaison A28 est le seul fuseau permettant un développement harmonieux du nord de l'agglomération, et doit donc être classé "très favorable".

Sur quel document du SCOT non encore élaboré, peut-on trouver l'évocation d'une liaison urbaine au sud de Notre Dame d'Oé ???

Sur un projet ne tenant pas compte du SCOT, le document de concertation est le seul où cette voie urbaine farfelue, apparaît !!!

☞ **Compatibilité avec poursuite à l'Est :**

→ L'argumentaire des fuseaux sud et nord Notre dame d'Oé est FAUX. En effet, les 2 hypothèses arrivent au même endroit sur la RD910.

Contrairement à ce qui est écrit, la solution A28 n'imposera pas plus de mélange de flux que les 2 autres solutions. En effet, le passage sur l'A10 pour rejoindre le prolongement Est (A10 bis) sera obligatoire pour les 3 tracés.

De fait, les solutions Oésiennes devraient être classées en "Défavorable".

☞ **Compatibilité Grenelle de l'environnement :**

→ Appréciation partisane, sans nul doute.

Comment sont pris en compte les problèmes :

- de pollutions atmosphériques (PPA)
- de pollutions acoustiques
- de respect des zones sensibles et de l'environnement en général
- de protection des populations locales
- etc

Il est hors de question de s'en tenir uniquement aux critères favorisant les tracés Oésiens!



☞ **Contraintes milieu physique :**

→ Critères incomplets ne tenant pas compte des contraintes relevées lors des travaux du groupe d'évaluation environnementale et de ses conclusions.

Ou sont passées les nombreuses contraintes listées très forte, forte, moyenne et faible ?

☞ **Respect milieu humain :**

→ Les remarques de ce critère sont totalement FAUSSES.

Elles démontrent de façon manifeste la méconnaissance totale des contraintes humaines et du terrain par les équipes ayant réalisées cette étude.

Il est fait trop peu de cas de l'humain dans ce dossier : 4 lignes dans "milieu humain" et ½ page dans "cadre de vie / ambiance acoustique".

Les tracés Oésiens (sud et nord) impacteront au minimum **500 habitations** chacun, alors que la liaison A28 touchera moins d'une centaine d'habitations.

Au regard des 2 autres, l'appréciation sur la solution A28 devrait, de fait, être indiquée "très favorable".

☞ **Respect milieu agricole :**

→ Les trois tracés impactent ce critère, mais le tracé A28 permettra plus facilement de "rendre" des terres aux agriculteurs concernés.

Notre Dame d'Oé maîtrise depuis plus de 20 ans l'étalement urbain, protège et sauvegarde avec acharnement ses zones agricoles.

☞ **Respect milieu naturel :**

→ Comment peut-on considérer comme "peu favorable" l'impact sur la ZNIEFF pour les différentes zones boisées au sud, le parc de la Cousinerie, les zones humides sensibles du Marais, alors qu'il est totalement "défavorable" ?

☞ **Respect paysage et patrimoine culturel :**

→ Ces critères sont FAUX, et montrent une nouvelle fois l'ignorance du terrain des équipes ayant rédigé cette étude !!!

De plus, ce qui est écrit page 43 ne correspond en rien à ce qui est montré sur la borne interactive (tranchée, déblais, franchissement de RD et ruisseaux, échangeurs, chemin de randonnée, etc.)

☞ **Coûts :**

→ Pourquoi rien n'est indiqué sur les fuseaux sud et nord de Notre Dame d'Oé, alors que ceux-ci, chiffrés à minima, nécessiteront énormément d'aménagements coûteux et obligatoires au regard du grand nombre d'habitations impactées et des zones protégées. Par ailleurs, il est à nouveau surprenant de retrouver pour la x^{ème} fois une voie urbaine sans fonction définie au sud de Notre Dame d'Oé, n'apportant rien sinon l'augmentation du coût global de la solution A28 !!!

Comment justifier les différences des coûts moyens au kilomètre des différents tracés. Aucune information cohérente et fiable n'est indiquée quant au rachat des péages.

☞ **Contrainte administratives et délais :**

→ Pourquoi stigmatiser la solution vers A28 comme étant "défavorable" ou "peu favorable" sur ces 2 critères ?

Ne cherche t'on pas la, encore, à exclure cette hypothèse ?

Il est aberrant que l'on se bloque sur des critères administratifs (pouvant être levés avec du bon sens et de la bonne volonté politique), alors que des milliers de personnes sont fortement touchées par ce projet.

Le périphérique Nord de Tours doit il être l'otage de la technocratie ?

6 – RAPPEL CONCERTATION ENTREPRISE

Il est regrettable que la demande d'extension de l'aire d'étude pour une liaison vers l'A28, n'ait pas permis la présentation dans ce dossier d'une solution "raccordement A28" en passant à l'Ouest de la RD2. Cette solution est pourtant proposée et demandée depuis 2005 par "le Périph'Nord à la Bonne Place".

7 – CRITERE CHOIX MAITRE D'OUVRAGE

Quid de la compatibilité des tracés avec le PDU et le SCOT inexistant au moment de la concertation publique ?

8 – ATTENTE DU MAITRE D'OUVRAGE PAR RAPPORT A LA CONCERTATION

Comment le public, sensibilisé par les associations et les communes, pouvait il se prononcer objectivement face à des documents orientés et des bornes interactives difficilement manipulables et souvent en panne.

Les habitants concernés entendent bien que toutes les propositions et remarques soient prises en compte, notamment lorsqu'il s'agit de leur bien être, de leur cadre de vie, de leur protection - **foi d'électeurs...**



ANNEXES

Souvent contestables, la lecture de ces annexes montre, s'il en est encore besoin, que celles-ci ont été produites pour dévaloriser la solution au raccordement A28.

De plus, les prises de positions du Préfet, contre le raccordement A28, ont faussé cette concertation.

De fait, en orientant par un manque d'informations précises sur les coûts liés aux rachats de concession et de péages (A28, Parçay-Meslay), **le document ne respecte pas le cadre législatif : l'impartialité d'une Concertation.**

Enfin, malgré le travail important pour établir ce dossier de concertation publique, nous avons le sentiment que INGEROP continu de travailler arbitrairement suivant les orientations données par l'ancienne majorité départementale.

Aussi, pour toutes les raisons étayées dans ce document, nous demandons instamment, que les remarques et arguments formulés dans le document "*copie partielle Réunion publique 2009 05 12*" soient pris en compte.

Il est notamment présenté une analyse pertinente d'un 4^{ème} tracé visant à rejoindre l'A28 par un passage à l'Ouest de la RD2 (tracé vert clair sur la carte jointe).

Cette solution épargnera bon nombre d'habitations, améliorera la desserte de la zone artisanale des Gaudières, favorisera un captage des flux venant du nord par des échangeurs adaptés sur les RD2, RD29 et RD76.

Moins long et nécessitant moins de protections, cette solution sera donc moins onéreuse et, répondant aux objectifs budgétaires du Conseil Général 37, pourra être, aussi, mise en service dans un délai plus court que toutes les autres hypothèses.

Carte représentant les 4 tracés :

- En vert foncé : les propositions du Conseil Général
- En vert clair : le 4^{ème} tracé demandé depuis 2005 par "Le Périph'Nord à la Bonne Place" (alternative au raccordement ou liaison A28).

