

RN12

Aménagement des sections Mortagne-au- Perche/Tourouvre-au-Perche et Sainte-Anne/Saint-Maurice- les-Charencey

***Comité de Suivi
Mercredi 28 Juin 2017***

Tourouvre-au-Perche



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NORMANDIE

SOMMAIRE

1. Rappel des concertations
2. Bilan de la concertation Mortagne-au-Perche à Tourouvre-au-Perche
3. Bilan de la concertation Sainte-Anne à Saint-Maurice-lès-Charencey
4. Suites à donner
5. Planning prévisionnel

RAPPEL DES CONCERTATIONS

***Il est précisé que chaque section a fait l'objet
d'une concertation spécifique***

LA CONCERTATION POUR CHACUNE DES 2 SECTIONS

La concertation au titre de l'article L 121-16 du code de l'environnement : du mardi 21 février 2017 au mardi 21 mars 2017

OBJECTIFS

- Présenter le projet et ses enjeux aux acteurs du territoire (élus, habitants, usagers,...) des communes concernées ;
- Recueillir et analyser leurs avis afin de concevoir une infrastructure routière qui réponde au mieux aux besoins de tous.

MODALITES DE CONCERTATION

- Pour s'informer et participer
 - **Dossier de concertation** consultable en mairie ou sur les sites internet de la préfecture de la région Normandie, de la préfecture de l'Orne et de la DREAL Normandie
 - Deux **réunions publiques** par section
 - L'exposition itinérante : trois **panneaux d'exposition**
- Pour s'exprimer
 - **Registre d'expression** en mairie
 - Recueil des **avis par courriel et courrier**
 - Lors des **réunions publiques**

OBJECTIFS DU PROJET PRESENTE A LA CONCERTATION

Les variantes de fuseaux étudiées ont été définies de manière à répondre aux objectifs du projet :

- **Mieux répondre à la fonction de transit de la RN12 qui supporte un trafic PL important,**
- **Améliorer la desserte du territoire,**
- **Contribuer à son développement économique.**

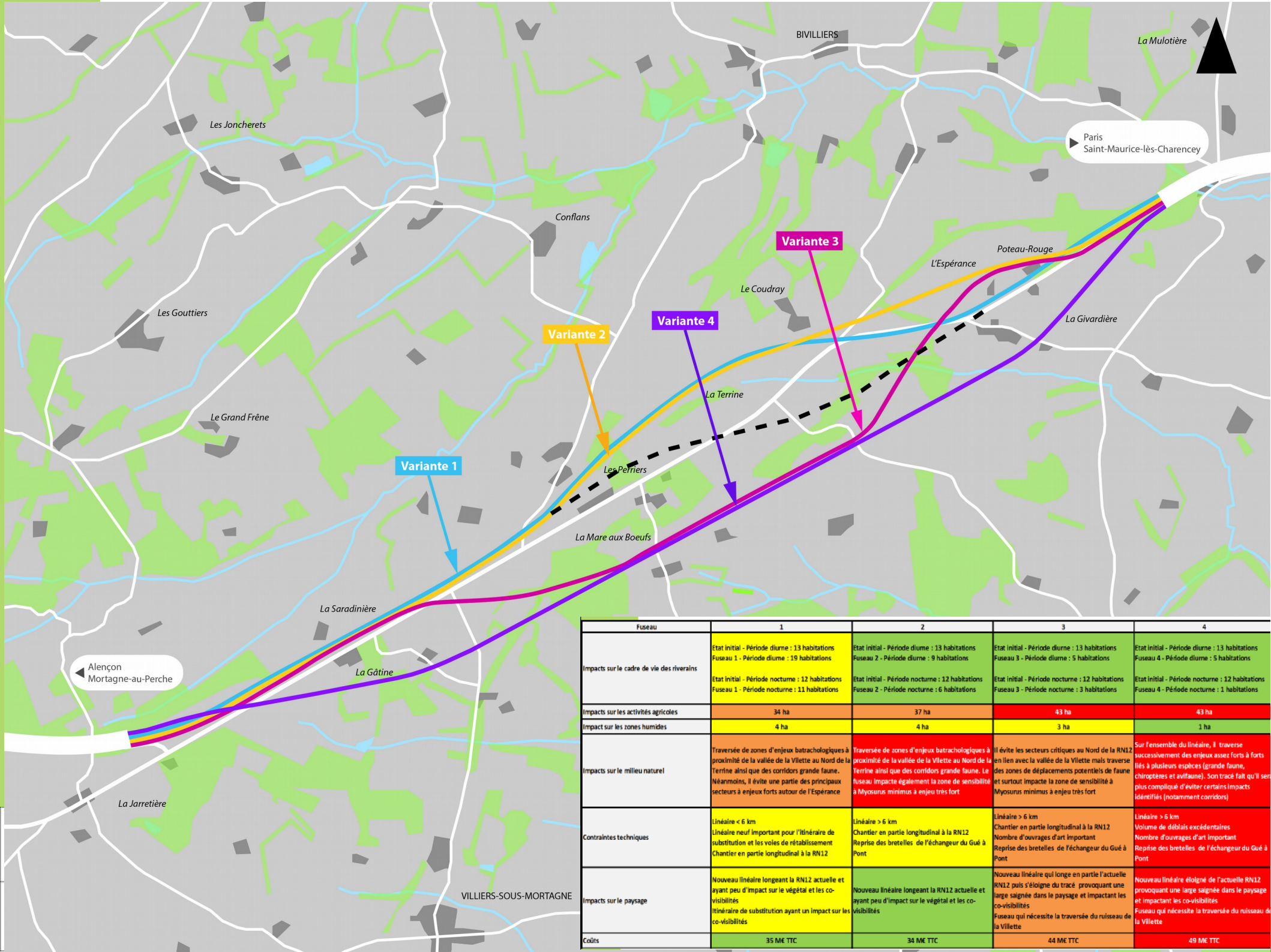
Étude des variantes

Les caractéristiques du projet :

- Une route à 2x2 voies
- Échangeurs dénivelés (plus de carrefours et d'accès directs à la RN12)
- Vitesse autorisée limitée à 110 km/h
- Statut de « route express » interdisant certains usagers (véhicules agricoles, cycles, piétons...)
- Nécessité de prévoir des itinéraires de substitution pour les usagers interdits, de rabattement vers les échangeurs, de desserte des riverains de la RN12

Bilan de la concertation

Section Mortagne- au-Perche / Tourouvre-au-Perche



Fuseau	1	2	3	4
Impacts sur le cadre de vie des riverains	Etat Initial - Période diurne : 13 habitations Fuseau 1 - Période diurne : 19 habitations	Etat Initial - Période diurne : 13 habitations Fuseau 2 - Période diurne : 9 habitations	Etat Initial - Période diurne : 13 habitations Fuseau 3 - Période diurne : 5 habitations	Etat Initial - Période diurne : 13 habitations Fuseau 4 - Période diurne : 5 habitations
	Etat Initial - Période nocturne : 12 habitations Fuseau 1 - Période nocturne : 11 habitations	Etat Initial - Période nocturne : 12 habitations Fuseau 2 - Période nocturne : 6 habitations	Etat Initial - Période nocturne : 12 habitations Fuseau 3 - Période nocturne : 3 habitations	Etat Initial - Période nocturne : 12 habitations Fuseau 4 - Période nocturne : 1 habitations
Impacts sur les activités agricoles	34 ha	37 ha	43 ha	43 ha
Impact sur les zones humides	4 ha	4 ha	3 ha	1 ha
Impacts sur le milieu naturel	Traversée de zones d'enjeux batrachologiques à proximité de la vallée de la Villette au Nord de la Terrine ainsi que des corridors grande faune. Néanmoins, il évite une partie des principaux secteurs à enjeux forts autour de l'Espérance	Traversée de zones d'enjeux batrachologiques à proximité de la vallée de la Villette au Nord de la Terrine ainsi que des corridors grande faune. Le fuseau impacte également la zone de sensibilité à Myosurus minimus à enjeu très fort	Il évite les secteurs critiques au Nord de la RN12 en lien avec la vallée de la Villette mais traverse des zones de déplacements potentiels de faune et surtout impacte la zone de sensibilité à Myosurus minimus à enjeu très fort	Sur l'ensemble du linéaire, il traverse successivement des enjeux assez forts à forts liés à plusieurs espèces (grande faune, chiroptères et avifaune). Son tracé fait qu'il sera plus compliqué d'éviter certains impacts identifiés (notamment corridors)
Contraintes techniques	Linéaire < 6 km Linéaire neuf important pour l'itinéraire de substitution et les voies de rétablissement Chantier en partie longitudinal à la RN12	Linéaire > 6 km Chantier en partie longitudinal à la RN12 Reprise des bretelles de l'échangeur du Gué à Pont	Linéaire > 6 km Chantier en partie longitudinal à la RN12 Reprise des bretelles de l'échangeur du Gué à Pont	Linéaire > 6 km Volume de déblais excédentaires Nombre d'ouvrages d'art important Reprise des bretelles de l'échangeur du Gué à Pont
Impacts sur le paysage	Nouveau linéaire longeant la RN12 actuelle et ayant peu d'impact sur le végétal et les co-visibilités Itinéraire de substitution ayant un impact sur les co-visibilités	Nouveau linéaire longeant la RN12 actuelle et ayant peu d'impact sur le végétal et les co-visibilités	Nouveau linéaire qui longe en partie l'actuelle RN12 puis s'éloigne du tracé provoquant une large saignée dans le paysage et impactant les co-visibilités Fuseau qui nécessite la traversée du ruisseau de la Villette	Nouveau linéaire éloigné de l'actuelle RN12 provoquant une large saignée dans le paysage et impactant les co-visibilités Fuseau qui nécessite la traversée du ruisseau de la Villette
Coûts	35 M€ TTC	34 M€ TTC	44 M€ TTC	49 M€ TTC

Bilan quantitatif

- 43 personnes ont assisté aux 2 réunions publiques
- Répartition des contributions par moyen d'expression

Contributions écrites	5
dont registres	1
dont courriers postaux	0
dont courriers électroniques	0
dont formulaires de contact en réunion publique	4
Contributions orales lors des réunions publiques	30
TOTAL	35

==>Participation assez faible du public

Bilan quantitatif par thématiques

Thématique	Nombre de remarques
IMPACTS DU PROJET	
Nuisances aux riverains	9
Impact sur l'environnement	5
Impact sur l'activité agricole	1
Impact sur la vie économique / tourisme	1
PROPOSITION DE TRACES ALTERNATIFS	2
PRISE EN COMPTE DU CONTEXTE LOCAL	0
COUT / FINANCEMENT	1
METHODOLOGIE DE COMPARAISON DES VARIANTES	4
CARACTERISTIQUES DU PROJET	6
CONCERTATION	2
AVIS PRONONCES SUR UN FUSEAU	2
UTILITE/OBJECTIFS DU PROJET ET PLANNING	2

Bilan qualitatif : A retenir

Des avis évoquent **les impacts** de la mise à 2×2 voies de la RN12 sur les territoires traversés, principalement en ce qui concerne :

- **les nuisances engendrées aux riverains.**
- **L'environnement** : au sens des traversées de la RN12 par la grande faune

Mais aucuns ne s'opposent au projet tel qu'il est proposé aujourd'hui.

Les interrogations portent sur les dates de démarrage des travaux envisagées au regard de l'historique important du projet.

Bilan qualitatif : A retenir

2ème point majeur des retours de la concertation : **les caractéristiques techniques du projet**

==> emprise en sol de la nouvelle infrastructure, le profil en long, les rétablissements de voies interceptées, les gabarits des ouvrages d'art, les limitations de vitesse, les niveaux de pente.

Tous ces avis rejoignent 2 sentiments :

- **Protéger des nuisances sonores les riverains.**
- **Ne pas enclaver les habitations**

Bilan qualitatif : A retenir

Coût et financement

- Interrogation, emprunte d'un certain pragmatisme, sur la prépondérance potentielle du coût comme critère déterminant du choix de la variante
- Questionnement sur le financement du projet

Concertation

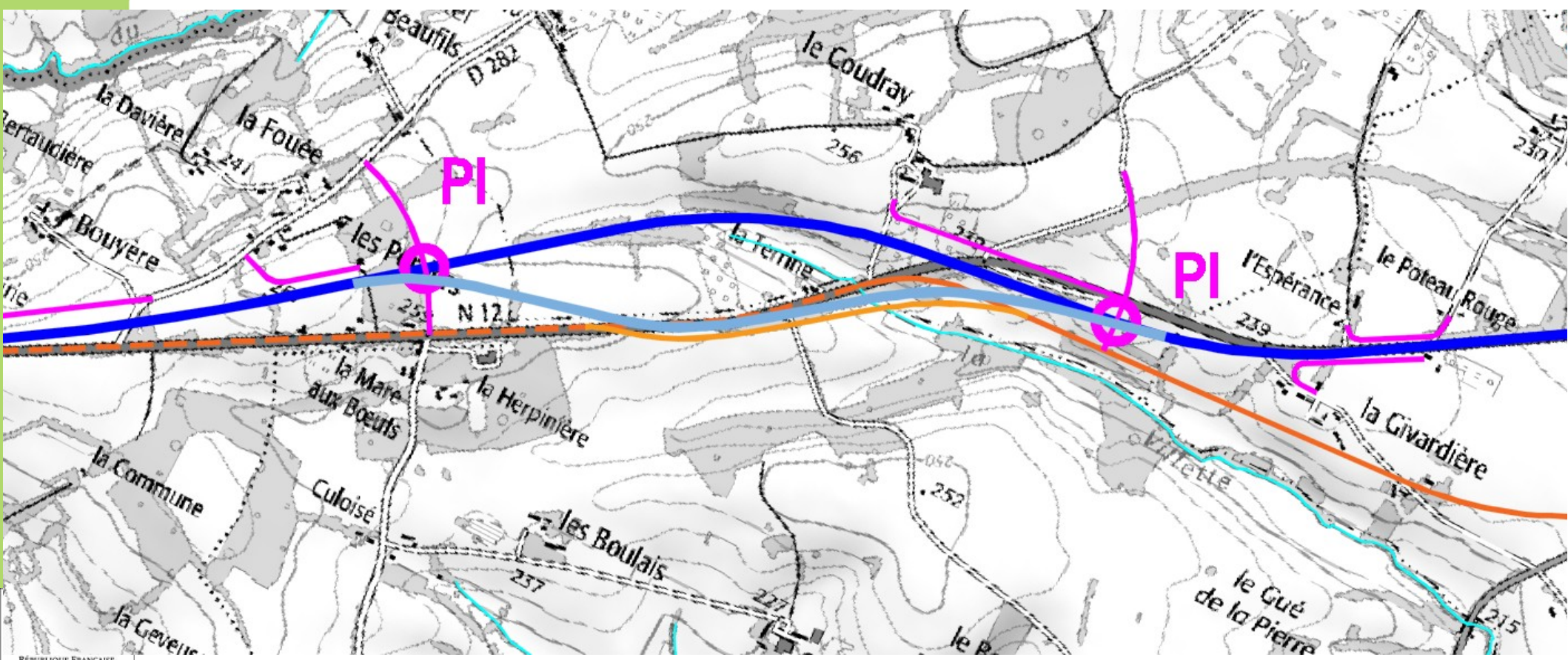
Les quelques avis ont porté sur la place du dialogue avec les riverains dans les prochaines étapes des études

L'expression du public privilégie les fuseaux 1 et 2 plus proches de la RN12 actuelle

Bilan qualitatif : A retenir

Proposition de tracé alternatif

- Des riverains dans le secteur du Coudray ont proposé une adaptation localisée du fuseau 1



Bilan qualitatif : A retenir

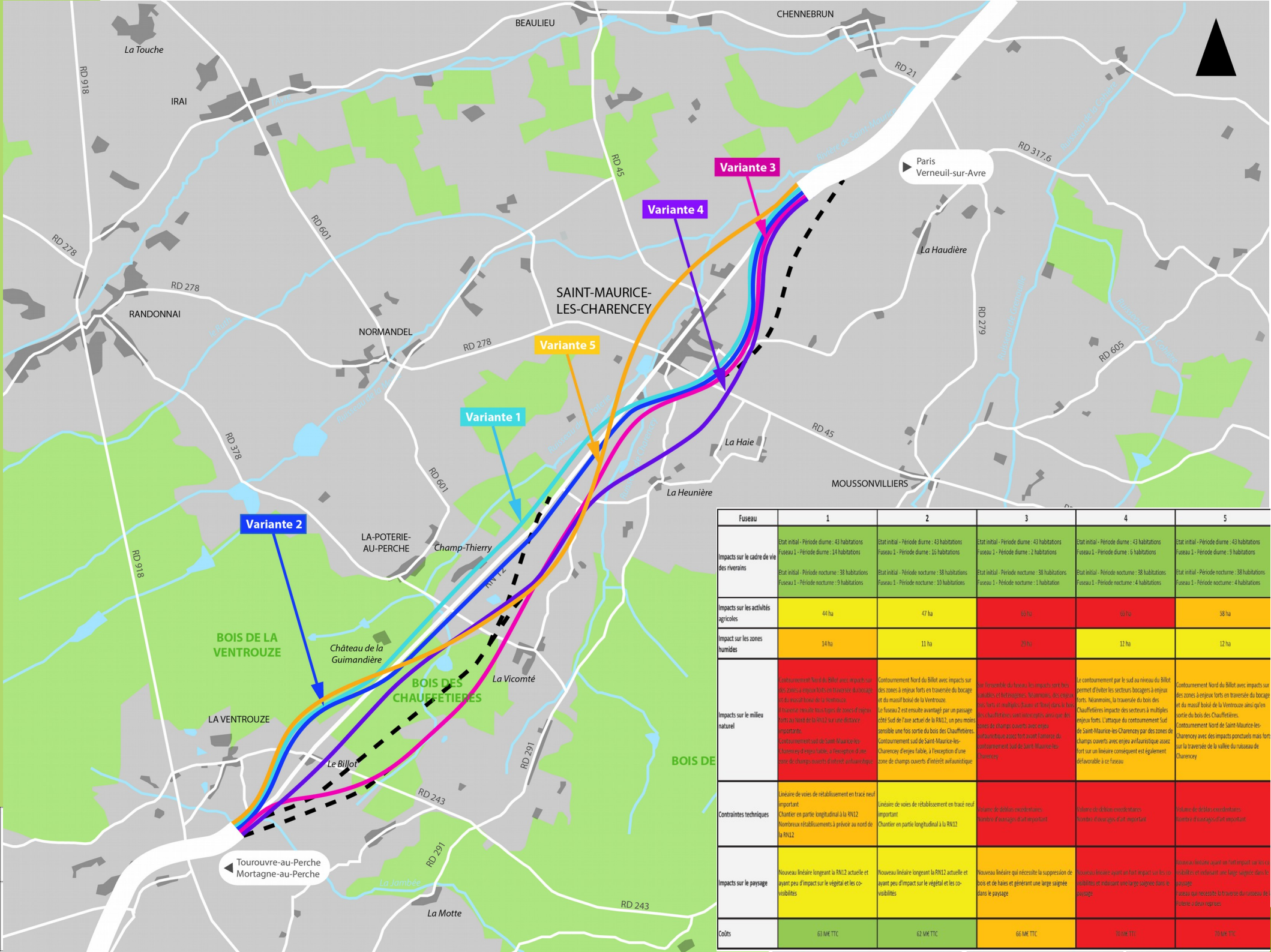
Synthèse des études sur la variante localisée du fuseau 1

- Tracé plus sinueux avec l'ajout d'un virage par rapport à la solution de base. La succession de virage affectera sensiblement le confort de conduite pour les usagers.
- L'ouvrage hydraulique de la Vilette devra être repris et prolongé afin d'y faire passer la 2*2 voies et l'itinéraire de substitution.
- L'itinéraire de substitution empruntera sur une longueur moindre la RN12 existante.
- « Transfert » des nuisances ressenties sur les habitations de « La Terrine »
- Accroissement d'impacts sur les sensibilités faune-flore et notamment la station de myosurus minimus (espèce protégée en danger)
- Interfère avec davantage de prairies humides au Sud de La Terrine (2*2 voies et l'itinéraire de substitution)

Cette proposition d'adaptation localisée, plus impactante et plus onéreuse, ne paraît pas pouvoir être retenue.

Bilan de la concertation

Section Sainte Anne / Saint-Maurice-lès- Charencey



Fuseau	1	2	3	4	5
Impacts sur le cadre de vie des riverains	Etat initial - Période diurne : 43 habitations Fuseau 1 - Période diurne : 14 habitations Etat initial - Période nocturne : 38 habitations Fuseau 1 - Période nocturne : 9 habitations	Etat initial - Période diurne : 43 habitations Fuseau 1 - Période diurne : 16 habitations Etat initial - Période nocturne : 38 habitations Fuseau 1 - Période nocturne : 10 habitations	Etat initial - Période diurne : 43 habitations Fuseau 1 - Période diurne : 2 habitations Etat initial - Période nocturne : 38 habitations Fuseau 1 - Période nocturne : 1 habitation	Etat initial - Période diurne : 43 habitations Fuseau 1 - Période diurne : 6 habitations Etat initial - Période nocturne : 38 habitations Fuseau 1 - Période nocturne : 4 habitations	Etat initial - Période diurne : 43 habitations Fuseau 1 - Période diurne : 9 habitations Etat initial - Période nocturne : 38 habitations Fuseau 1 - Période nocturne : 4 habitations
	44 ha	47 ha	61 ha	61 ha	58 ha
	14 ha	11 ha	29 ha	12 ha	12 ha
Impacts sur le milieu naturel	Contournement Nord du Billot avec impact sur des zones à enjeux forts en traversée du bocage et du massif boisé de la Ventrouze. Il pourrait résulter des impacts de coupe d'espaces forestiers au Nord de la RN12, sur une distance importante. Contournement sud de Saint-Maurice-les-Charencey d'impact faible, à l'exception d'une zone de champs ouverts d'intérêt patrimonial.	Contournement Nord du Billot avec impacts sur des zones à enjeux forts en traversée du bocage et du massif boisé de la Ventrouze. Le fuseau 2 est ensuite avantageux par un passage côté Sud de l'axe actuel de la RN12, un peu moins sensible une fois sortie du bois des Chauffetières. Contournement sud de Saint-Maurice-les-Charencey d'impact faible, à l'exception d'une zone de champs ouverts d'intérêt patrimonial.	Le contournement du fuseau 3, les impacts sont très faibles et localisés. Toutefois, des impacts sur les milieux et multiples. Ceux-ci sont dus à la traversée des champs ouverts avec enjeux patrimoniaux assez forts avant l'arrivée du contournement sud de Saint-Maurice-les-Charencey.	Le contournement par le sud au niveau du Billot permet d'éviter les secteurs bocagers à enjeux forts. Néanmoins, la traversée du bois des Chauffetières impacte des secteurs à multiples enjeux forts. L'attaque du contournement Sud de Saint-Maurice-les-Charencey par des zones de champs ouverts avec enjeu patrimonial est également défavorable à ce fuseau.	Contournement Nord du Billot avec impacts sur des zones à enjeux forts en traversée du bocage et du massif boisé de la Ventrouze ainsi qu'en sortie du bois des Chauffetières. Contournement Nord de Saint-Maurice-les-Charencey avec des impacts ponctuels mais forts sur la traversée de la vallée du ruisseau de Charencey.
Contraintes techniques	Linéaire de voies de rétablissement en tracé neuf important. Chantier en partie longitudinal à la RN12. Nombreux réajustements à prévoir au nord de la RN12.	Linéaire de voies de rétablissement en tracé neuf important. Chantier en partie longitudinal à la RN12.	Linéaire de voies de rétablissement en tracé neuf important. Chantier en partie longitudinal à la RN12.	Linéaire de voies de rétablissement en tracé neuf important. Chantier en partie longitudinal à la RN12.	Linéaire de voies de rétablissement en tracé neuf important. Chantier en partie longitudinal à la RN12.
Impacts sur le paysage	Nouveau linéaire longeant la RN12 actuelle et ayant peu d'impact sur le végétal et les co-visibilités.	Nouveau linéaire longeant la RN12 actuelle et ayant peu d'impact sur le végétal et les co-visibilités.	Nouveau linéaire qui nécessite la suppression de bois et de haies et générant une large saignée dans le paysage.	Nouveau linéaire ayant un fort impact sur les co-visibilités et entraînant une large saignée dans le paysage.	Nouveau linéaire ayant un fort impact sur les co-visibilités et entraînant une large saignée dans le paysage.
Coûts	61 M€ TTC	62 M€ TTC	66 M€ TTC	70 M€ TTC	70 M€ TTC

Bilan quantitatif

- 86 personnes ont assisté aux 2 réunions publiques dont 65 à Saint-Maurice-lès-Charencey
- Répartition des contributions par moyen d'expression

Contributions écrites	12
dont registres	8
dont courriers postaux	2
dont courriers électroniques	2
dont formulaires de contact en réunion publique	0
Contributions orales lors des réunions publiques	38
TOTAL	50

==>Participation modérée du public

Bilan quantitatif par thématiques

Thématique	Nombre de remarques
IMPACTS DU PROJET	
Nuisances aux riverains	7
Impact sur l'environnement	4
Impact sur l'activité agricole	3
Impact sur la vie économique / tourisme	8
PROPOSITION DE TRACES ALTERNATIFS	3
PRISE EN COMPTE DU CONTEXTE LOCAL	
Document d'urbanisme	2
Eolienne	3
Briqueterie	3
COUT / FINANCEMENT	1
METHODOLOGIE DE COMPARAISON DES VARIANTES	1
CARACTERISTIQUES DU PROJET	6
CONCERTATION	3
AVIS PRONONCES SUR UN FUSEAU	1
UTILITE/OBJECTIFS DU PROJET ET PLANNING	5

Bilan qualitatif : A retenir

Des avis évoquent **les impacts** de la mise à 2×2 voies de la RN12 sur les territoires traversés, principalement en ce qui concerne :

- **les nuisances engendrées aux riverains** (se sont prononcés particulièrement les habitants de La Ventrouze, de Champ Thierry et de Saint-Maurice-les-Charencey.
- **L'environnement** : au sens des traversées de la RN12 par la grande faune
- Débat important sur la **vie économique** de Saint-Maurice-les-Charencey. Avis partagés entre l'opportunité d'un développement économique et la crainte des commerces existants du centre-ville.

Bilan qualitatif : A retenir

2ème point majeur des retours de la concertation : **les caractéristiques techniques du projet**

- Questions sur la géométrie du projet. Tous ces avis rejoignent 2 sentiments :
 - **Protéger des nuisances sonores les riverains.**
 - **Ne pas enclaver les habitations**

- **Réalisation d'un échangeur sur la future RN12 à 2×2 voies au niveau de Saint-Maurice-lès-Charencey.**
Réflexion approfondie à engager sur sa conception et sa localisation

Bilan qualitatif : A retenir

La prise en compte du contexte local pour l'élaboration du projet

- Document d'urbanisme : Figer le fuseau du projet pour ne pas « paralyser » le développement du territoire
- Briqueterie : Veiller au maintien de l'activité
- Parc éolien : Interrogations sur la compatibilité des deux projets

Prise en compte du « parc éolien autorisé » dans les études (certains fuseaux historiques n'ont pas été étudiés). Les projets sont compatibles

1 « parc éolien en projet » mais qui ne se situe pas dans le secteur d'étude

Bilan qualitatif : A retenir

L'opportunité du projet et la perception des objectifs

- Des craintes sont exprimées sur les impacts du projet mais l'utilité du projet n'est que rarement abordée et remise en cause (4 avis sur le secteur de la Ventrouze)
- L'utilité du projet est également questionnée par rapport au fait qu'aucun aménagement de la RN12 sur le département voisin de l'Eure ne soit prévu en vue d'un aménagement d'itinéraire

Bilan qualitatif : A retenir

Proposition de tracé alternatif

- Réutilisation de la RN12 actuelle pour la mise à 2x2 voies de la RN12

Le passage à 2x2 voies de la RN12 sur l'itinéraire actuel n'est pas envisageable :

- Présence d'habitations à quelques mètres au bord de la chaussée de la RN12 (traversée de Saint-Maurice-lès-Charencey notamment)
- Réseaux localisés dans les emprises de la RN12
- Caractéristiques actuelles de la RN12 (pente de la chaussée, rayon de courbure,...) non compatibles avec les exigences d'une infrastructure à 110 km/h.
- Itinéraire de substitution à créer en totalité
- Nuisances sonores actuelles maintenues voir amplifiées

Bilan qualitatif : A retenir

Coût et financement

- Interrogation, emprunte d'un certain pragmatisme, sur la prépondérance potentielle du coût comme critère déterminant du choix de la variante
- Questionnement sur le financement du projet

Concertation

- Le public évoque une faible participation. Celle ci a été annoncée dans le respect des obligations légales
- Les quelques avis ont porté sur la place du dialogue avec les riverains dans les prochaines étapes des études

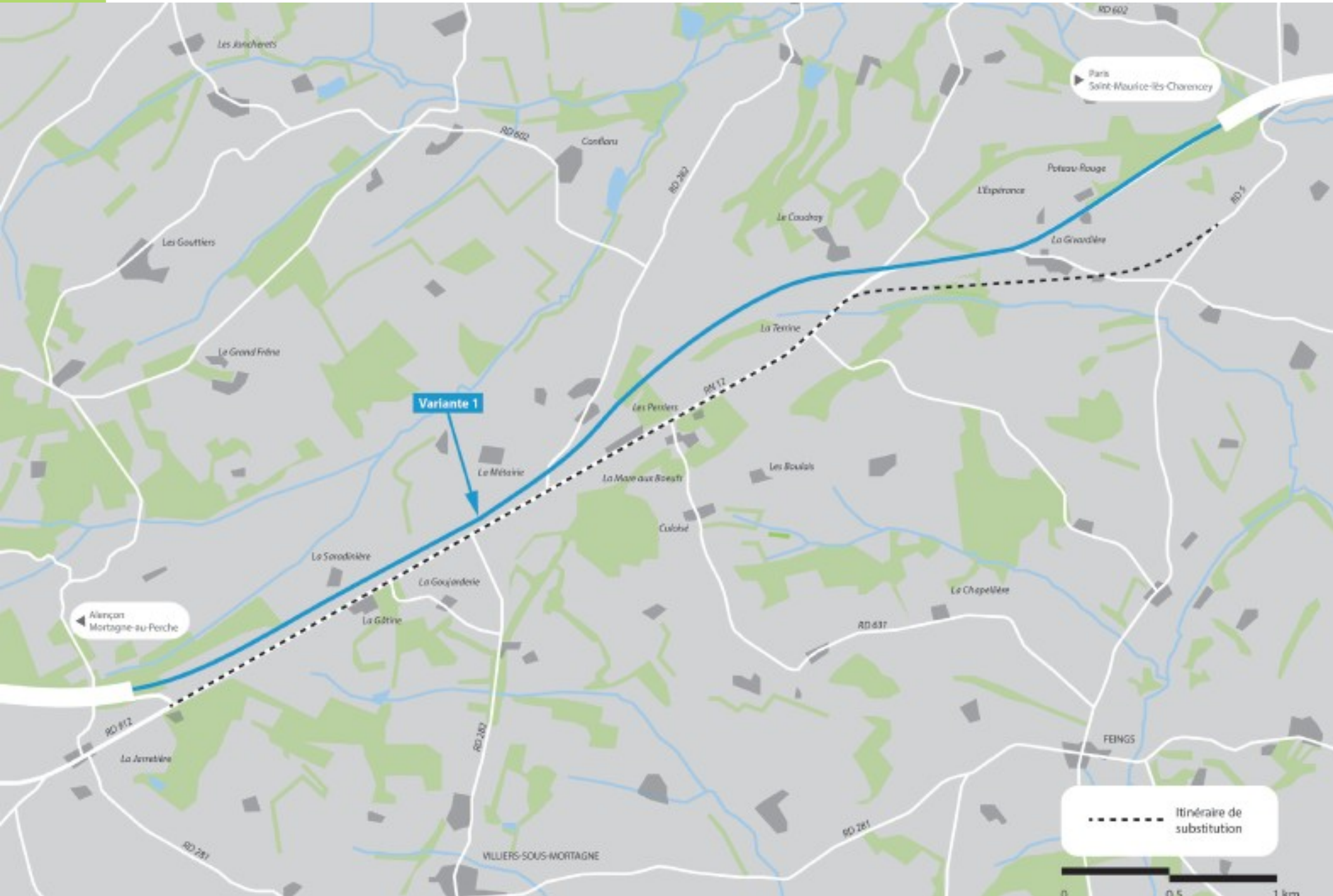
LES SUITES A DONNER

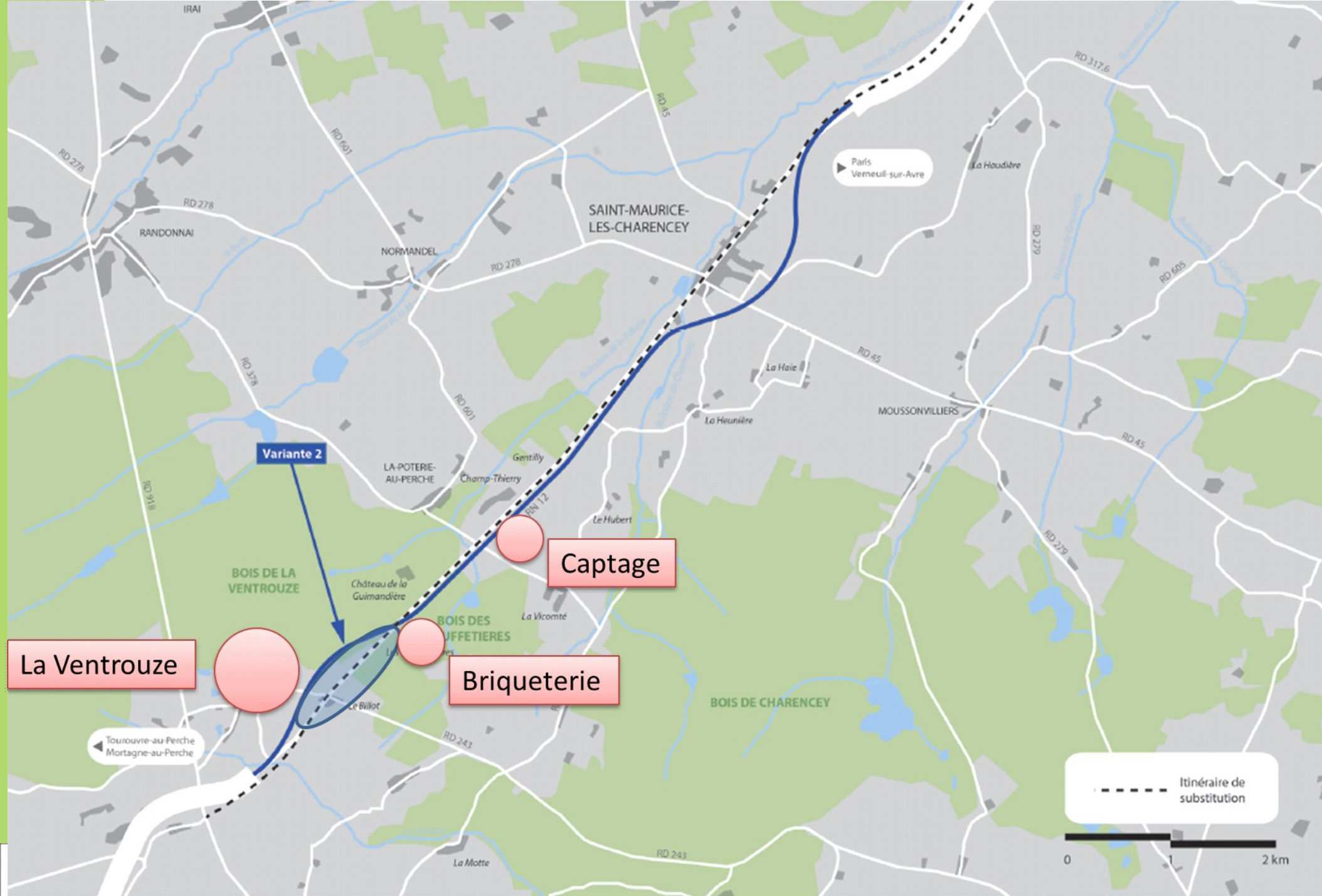
Choix d'un fuseau préférentiel

Il est proposé au comité de suivi de poursuivre les études sur la base :

- Du fuseau 1 pour la section Mortagne-au-Perche à Tourouvre-au-Perche ;
- Du fuseau 2 pour la section Sainte-Anne à Saint-Maurice-lès-Charencey avec apports de la concertation et notamment sur le secteur de la Ventrouze, de la Briqueterie et de Champ Thierry (captage d'alimentation en eau potable)

Pour rappel, les fuseaux sont présentés sur les diapositives suivantes





RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NORMANDIE

PLANNING PREVISIONNEL

PLANNING PREVISIONNEL

- Étude de la solution retenue en 2017/2018 :
 - Étude technique,
 - Étude d'impact et évaluation d'incidences Natura 2000

PLANNING PREVISIONNEL

- Procédures administratives à mener :
 - avis de l'Autorité Environnementale (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable),
 - mise à l'enquête publique préalable à la DUP horizon 2019
 - demandes d'autorisation environnementale (loi sur l'eau , dossier CNPN)
- Poursuite du dialogue : comité de suivi des études, comité de pilotage, etc...

**Merci
de votre attention**