

DREAL NORMANDIE

Service Mobilités
Infrastructures

Division Maîtrise d'ouvrage
des projets routiers

AMENAGEMENT DE LA RN12 ENTRE MORTAGNE-AU-PERCHE ET TOUROUVRE-AU-PERCHE (61)

Bilan de la concertation



DECEMBRE 2017



SOMMAIRE

1. PREAMBULE.....	4
1.1. L'AMELIORATION DE LA RN12.....	4
1.2. ENJEUX ET CONTENUS DU BILAN DE LA CONCERTATION.....	6
1.3. A PROPOS DE LA DREAL, MAITRE D'OUVRAGE DU PROJET.....	6
2. LE PROJET DE MISE A 2X2 VOIES DE LA RN12 ENTRE MORTAGNE-AU-PERCHE ET TOUROUVRE-AU-PERCHE	6
2.1. OBJECTIFS ET CARACTERISTIQUES DU CONTOURNEMENT	6
2.2. COUT ET FINANCEMENT DU PROJET	8
2.3. ACTEURS DU PROJET.....	8
2.4. PRESENTATION DES FUSEAUX SOUMIS A LA CONCERTATION	9
3. L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION.....	10
3.1. UNE CONCERTATION REGLEMENTAIRE POUR RETENIR LE FUSEAU	10
3.2. UN LARGE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE MOBILISATION AU SERVICE DE LA PARTICIPATION ET DE L'EXPRESSION DU PUBLIC	10
4. LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION : COMBIEN DE PARTICIPANTS ?.....	12
4.1. LES REUNIONS PUBLIQUES.....	12
4.2. LES REGISTRES D'EXPRESSION	13
4.3. L'ADRESSE ELECTRONIQUE ET LES COURRIERS POSTAUX.....	13
4.4. FORMULAIRES DE CONTACT EN REUNION PUBLIQUE	13
4.5. LE RETOUR DES ACTEURS PUBLICS DU TERRITOIRE	13
5. LE BILAN QUALITATIF : QUELS THEMES ABORDES ?	14
5.1. LES IMPACTS DU PROJET	14
5.2. LA PRISE EN COMPTE DU CONTEXTE LOCAL POUR L'ELABORATION DU PROJET	14
5.3. L'OPPORTUNITE DU PROJET ET LA PERCEPTION DE SES OBJECTIFS ET DU PLANNING.....	14
5.4. COUT ET FINANCEMENT DU PROJET	15
5.5. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES	15
5.6. METHODOLOGIE DE COMPARAISON DES VARIANTES	15
5.7. LA CONCERTATION	15
5.8. AVIS PRONONCES SUR UN FUSEAU	16
5.9. TRACES ALTERNATIFS	16
6. LES ENSEIGNEMENTS ET SUITES A DONNER.....	17

7. LES ANNEXES	18
7.1. ANNEXE 1 : ARRETE PREFECTORAL DEFINISSANT LES MODALITES DE LA CONCERTATION	18
7.2. ANNEXE 2 : PRINCIPAUX SUPPORTS DE COMMUNICATION	20
7.3. ANNEXE 3 : COMPTES-RENDUS DES REUNIONS PUBLIQUES	20

1. PREAMBULE

1.1. L'AMELIORATION DE LA RN12

La Route Nationale 12 relie Paris à Brest en passant par Dreux, Alençon et Rennes. Elle a longtemps été le principal itinéraire de liaison entre la Bretagne et le Bassin parisien. Bien que son rôle ait été atténué avec la mise en service de l'autoroute A11-A81 au début des années 1980, elle conserve une fonction structurante dans le réseau routier national et constitue un maillon Est-Ouest indispensable pour les territoires qu'elle traverse, qui restent situés à l'écart des grands axes autoroutiers et ferroviaires.

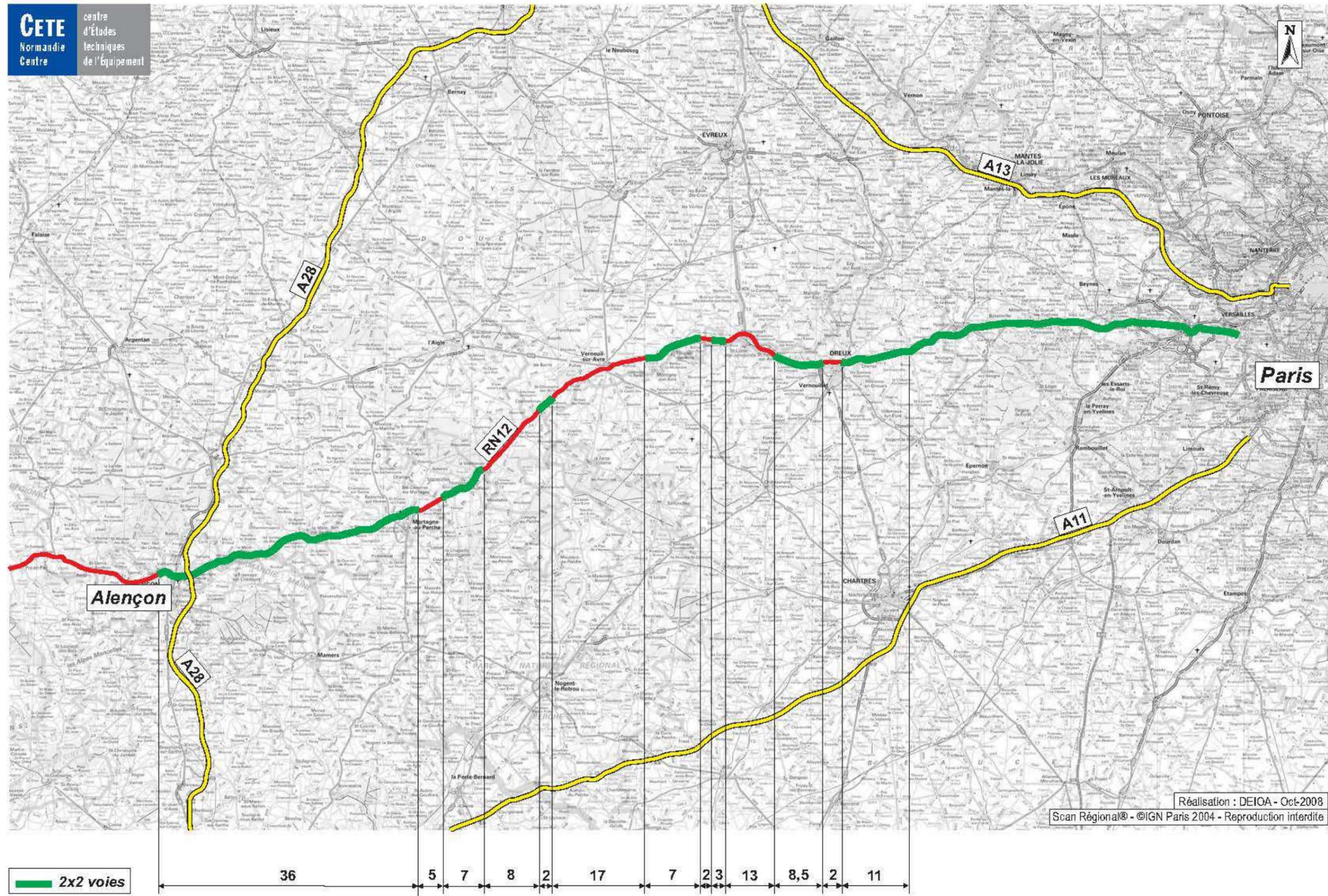
Longue de 560 km, la RN12 est aménagée en voie express sur la majeure partie de son linéaire. Des sections plus ou moins longues restent toutefois à aménager pour homogénéiser l'itinéraire et le rendre plus compétitif au niveau national, et notamment dans les départements de l'Eure, de l'Orne et de la Mayenne. De nombreux travaux d'aménagement sont ainsi engagés depuis plusieurs décennies dans les différentes régions traversées par la RN12.

En considérant l'axe global Paris-Alençon, les aménagements restant à réaliser pour que l'intégralité de l'axe soit aménagée à 2x2 voies sont dorénavant limités. En effet, sur les 170 km de parcours sur la RN12, les sections restant à aménager en 2x2 voies représentent un peu moins de 50 km, répartis de la manière suivante :

- déviation de Dreux (28) : 3 km
- déviation de Nonancourt (27) : 13 km
- traversée d'Acon (27) : 2 km
- section de Verneuil-sur-Avre à Armentières-sur-Avre (27) : 17 km
- section de Saint-Maurice-lès-Charencey à Tourouvre-au-Perche (61) : 9 km
- section de Tourouvre-au-Perche à Mortagne-au-Perche (61) : 5 km

La présente opération porte sur l'aménagement de la RN12 à 2x2 voies sur les deux sections situées dans le département de l'Orne (61), entre Mortagne-au-Perche et Saint-Maurice-lès-Charencey, en limite avec le département de l'Eure. La première section, longue de 5 km environ, relie Mortagne-au-Perche à Tourouvre-au-Perche. La deuxième section, longue d'un peu plus de 9 km, relie Sainte-Anne (commune de Tourouvre-au-Perche) à Saint-Maurice-lès-Charencey.

Par décision ministérielle en date du 19 juin 2015, ces deux opérations ont été inscrites au Contrat de Plan Etat - Région Normandie 2015-2020.



1.2. ENJEUX ET CONTENUS DU BILAN DE LA CONCERTATION

Ce document dresse le bilan de la concertation menée par la DREAL Normandie sur le projet de mise à 2x2 voies de la RN12 entre Mortagne-au-Perche et Tourouvre-au-Perche, entre le mardi 21 février 2017 et le mardi 21 mars 2017.

A ce titre, il rappelle les différents outils déployés dans le cadre de cette concertation pour l'information, la mobilisation et l'expression du public puis présente un bilan chiffré de la participation ainsi qu'une analyse globale des avis exprimés.

A partir des enseignements et conclusions du bilan de la concertation, l'Etat retiendra une variante de tracé et engagera la poursuite des études sur le projet de mise à 2x2 voies de la RN12 entre Mortagne-au-Perche et Tourouvre-au-Perche afin de préparer l'enquête d'utilité publique. Joint au dossier d'enquête publique, le bilan de la concertation constitue un élément important qui permettra à la commission d'enquête d'apprécier l'association du public à l'élaboration du projet.

Le bilan de la concertation s'articule autour de six parties :

- Une présentation synthétique du projet, de ses enjeux et des variantes soumises à concertation ;
- Un rappel des enjeux, du cadre légal et des modalités de concertation et d'information du public ;
- Un bilan quantitatif de la concertation : combien de participants ?
- Un bilan qualitatif de la concertation : quelles thématiques les plus discutées ?
- Les conclusions de la DREAL en vue de la poursuite du projet ;
- Les annexes qui reprennent les documents d'information, les synthèses des quatre réunions publiques ainsi que les retombées médiatiques sur la concertation et le projet.

Rendu public, le bilan de la concertation s'adresse à tous. Il est notamment disponible sur le site internet de la DREAL Normandie : <http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr>.

1.3. A PROPOS DE LA DREAL, MAITRE D'OUVRAGE DU PROJET

En application des dispositions de l'instruction gouvernementale du 29 avril 2014 de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, fixant les modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national, et de son instruction technique modifiée le 6 février 2015, la DREAL Normandie s'est vu confier la Maîtrise d'Ouvrage des opérations et la conduite des études d'opportunité de deuxième phase, dont l'objectif est, pour chaque section, de comparer les différentes variantes d'aménagement possibles, de préciser leur faisabilité technique et leur coût, eu égard notamment aux enjeux environnementaux, et d'identifier, au travers d'une analyse multi-critères, la solution préférentielle qui aura vocation à être portée à l'enquête publique.

Depuis le 1er janvier 2016, la DREAL Basse Normandie, maître d'ouvrage du projet, est devenue la DREAL Normandie du fait du rapprochement des deux régions.

Dans la suite du bilan, la DREAL Normandie est désignée sous le vocable simplifié de DREAL.

2. LE PROJET DE MISE A 2X2 VOIES DE LA RN12 ENTRE MORTAGNE-AU-PERCHE ET TOUROUVRE-AU-PERCHE

2.1. OBJECTIFS ET CARACTERISTIQUES DU CONTOURNEMENT

La présente opération porte sur la réalisation d'un tracé neuf à 2x2 voies entre Mortagne-au-Perche et Tourouvre-au-Perche sur une longueur d'environ 5 km. Cette nouvelle route express limitée à 110 km/h sera notamment interdite aux engins agricoles, cycles et piétons. Les objectifs auxquels doit répondre le projet de création d'une route à 2x2 voies entre Mortagne-au-Perche et Tourouvre-au-Perche sont les suivants :

❑ MIEUX RÉPONDRE À LA FONCTION DE TRANSIT DE L'AXE

La forte proportion de poids lourds et plus globalement de trafic de transit rend nécessaire l'amélioration de l'infrastructure. La création d'une route express à deux fois deux voies permettra la séparation des différents trafics et ainsi d'améliorer le niveau de service et de confort offert aux usagers.

❑ AMÉLIORER LA DESSERTE DU TERRITOIRE

L'aménagement progressif de la RN12 à deux fois deux voies permettra d'améliorer la desserte du territoire depuis la région parisienne et au-delà, contribuant ainsi à son développement économique. La création de cette infrastructure nouvelle permettra également d'intégrer la RN12 actuelle au réseau secondaire qui supportera dès lors un trafic local apaisé et sécurisé.

❑ AMÉLIORER LE CADRE DE VIE DES RIVERAINS DE L'ACTUELLE RN12

La RN12 actuelle traverse plusieurs hameaux dont les habitants subissent dès lors des nuisances sonores et visuelles importantes sans que des mesures de résorption à la source puissent être mises en œuvre. La forte diminution du trafic, notamment poids lourds, permettra de diminuer de manière conséquente les nuisances subies.

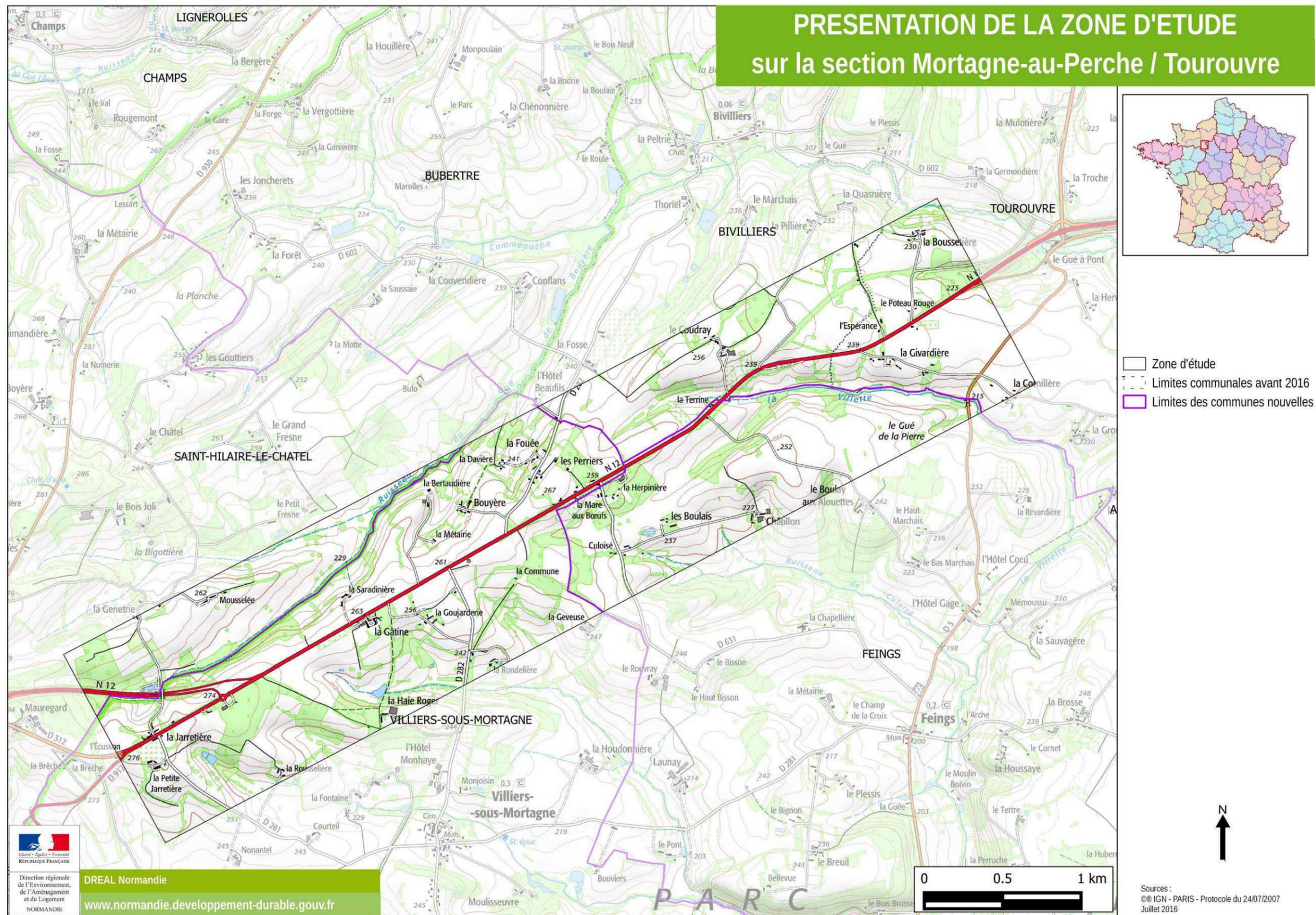
❑ AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La sécurité routière sera améliorée par :

- La création d'une 2x2 voies dépourvue d'accès riverains directs et de carrefours à niveau. Cette voie supportera la quasi-totalité du trafic poids lourds ;
- La séparation des différents types de trafic. Le réseau secondaire, auquel sera intégré l'actuelle RN12, sera dès lors dévolu au seul trafic local.

La RN 12 actuelle sera réutilisée majoritairement en tant qu'itinéraire de substitution pour les usagers qui seront interdits sur la nouvelle infrastructure routière. En fonction des besoins, des rétablissements de voiries locales pourront être réalisés pour la desserte d'habitations ou d'exploitations agricoles.

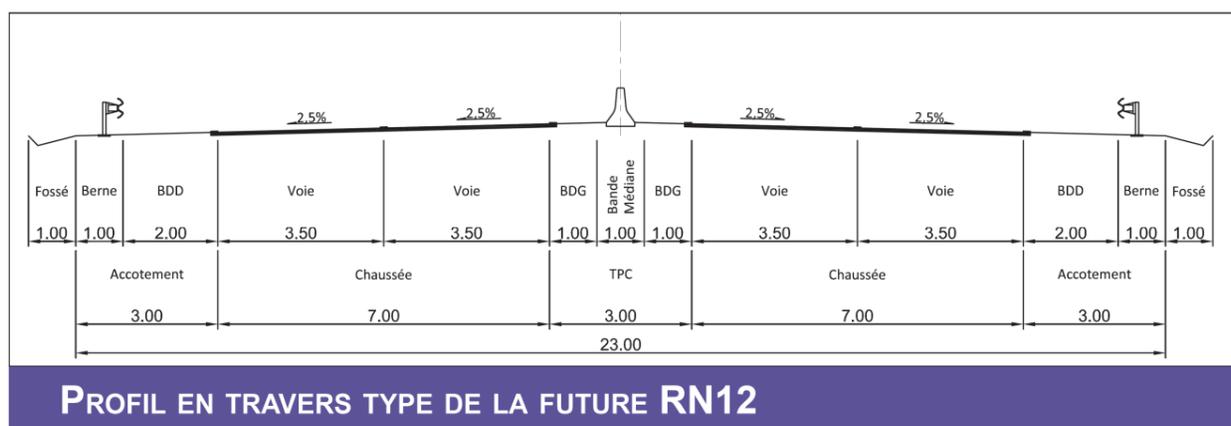
Cet aménagement permettra de mieux répondre à la fonction de transit de cet axe avec un trafic poids lourds important, lié notamment à une faible desserte ferroviaire. Il permettra ainsi une meilleure desserte du territoire et contribuera à son développement économique.



□ LA GÉOMÉTRIE

Une route à 2x2 voies, permettant des vitesses de circulation pouvant aller jusqu'à 110 km / h dans des conditions optimales de sécurité, est conçue suivant un certain nombre de normes techniques préconisées par l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison (ICTAAL). Comme l'indique le schéma ci-dessous, le profil en travers de ce type de route comporte les éléments suivants :

- Un terre-plein central de 3m de large, comprenant une bande dérasée de gauche de 1m de chaque côté et d'une bande médiane de 1m ;
- Une chaussée de 7m de large de chaque côté ;
- Une bande dérasée de droite de 2m de large ;
- Une berme de 1m de large de chaque côté.



□ LE RÉTABLISSEMENT DES COMMUNICATIONS

La RN12 ne devra pas constituer une barrière pour les voies de communication existantes (routes, chemins...), ni un obstacle pour les rivières et ruisseaux, ni, de façon générale, pour les réseaux souterrains ou aériens de transport d'énergie, de fluides ou de télécommunication (électricité, gaz, téléphone, eau potable, eaux usées, etc.). Les solutions techniques de rétablissements sont diverses :

- Les passages inférieurs : ouvrages d'arts permettant à une voie, un cours d'eau, une brèche de passer sous la RN12 ;
- Les passages supérieurs : ouvrages d'arts permettant à une voie ou un cheminement de passer au-dessus de la RN12 ;
- Des ouvrages spécifiques : incorporés dans le remblai de la route permettant de rétablir un écoulement hydraulique et les connections écologiques (déplacements d'animaux) ;

□ LES TERRASSEMENTS

Selon la topographie, la plate-forme routière sera à niveau, en hauteur (en remblai) ou encaissée (en déblai) par rapport au terrain naturel, voire éventuellement en profil mixte (déblai d'un côté, remblai de l'autre). Lorsque la qualité des matériaux du site le permet, les matériaux issus des déblais sont réutilisés pour les remblais, en définissant les conditions de réemploi (extraction, traitement, humidité, etc.).

Les matériaux non-réutilisables sont utilisés pour les buttes anti-bruit, ou stockés en dépôt définitif dans le cadre d'un traitement paysager, ou évacués.

□ LES ÉCHANGEURS DÉNIVELÉS

Les points d'échanges existants de part et d'autre de la section Mortagne-au-Perche/Tourouvre-au-Perche sont suffisamment proches et permettent un très bon accès au réseau secondaire. Aucun échangeur supplémentaire ne sera créé dans le cadre du projet.

□ LE TRACÉ DES ITINÉRAIRES DE SUBSTITUTION

L'aménagement à 2x2 voies de la RN 12 entre Mortagne-au-Perche et Tourouvre-au-Perche ne permet plus les accès directs des riverains ni la circulation des véhicules non autorisés sur voie express. Prévoir des itinéraires de substitution est nécessaire pour assurer la continuité de la circulation lors des travaux, mais aussi après mise en service.

Les itinéraires de substitution sont constitués de voiries locales éventuellement adaptées, de sections de l'actuelle RN12 ou de voiries neuves.

2.2. COUT ET FINANCEMENT DU PROJET

Le coût de la section Mortagne-au-Perche/Tourouvre-au-Perche est estimé à ce stade à 35M€.

Un montant de 36 M€ (27 M€ État, 6 M€ Région Basse-Normandie et 3 M€ Département de l'Orne) est inscrit au CPER 2015-2020 pour les sections Mortagne-au Perche/Tourouvre-au-Perche et Tourouvre-au-Perche/Saint-Maurice-lès-Charencey.

2.3. ACTEURS DU PROJET

Maîtrise d'ouvrage : DREAL pour le compte de l'Etat

Un **comité de suivi** a été constitué par le Préfet de L'Orne et regroupe les principaux acteurs locaux concernés par le projet.

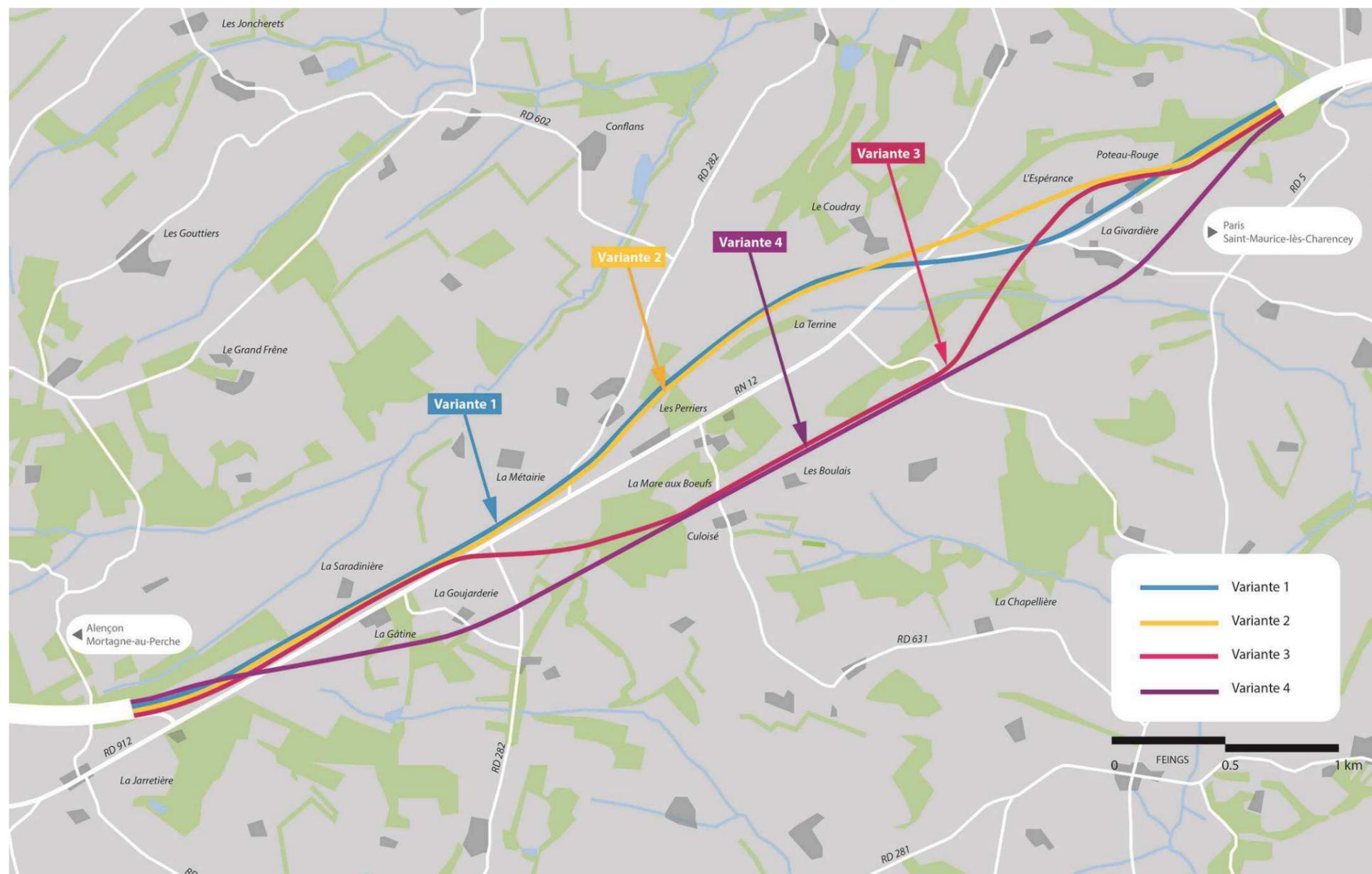
2.4. PRESENTATION DES FUSEAUX SOUMIS A LA CONCERTATION

Parmi de nombreux fuseaux explorés, ne sont soumis à la présente concertation que les fuseaux identifiés comme acceptables.

Il s'agit des quatre fuseaux qui, au terme d'une première analyse, présentent le meilleur bilan « avantages / inconvénients ».

Les 4 fuseaux étudiés peuvent être répartis en 2 catégories :

- Les fuseaux situés au Nord de l'actuelle RN12 (fuseaux 1 et 2) ;
- Les fuseaux situés globalement au Sud de l'actuelle RN12 (fuseaux 3 et 4).



LE FUSEAU 1 EN QUELQUES CHIFFRES

- Longueur : 5 575 ml ;
- Ouvrages d'art : 2 ouvrages routiers ;
- Surface agricole impactée : 34 ha ;
- Surface de zone humide impactée : 4 ha ;
- Bois directement impactés : 9 ha ;
- Nombre de hameaux situés dans un périmètre de 100 m : 8 dont 6 déjà concernés ;
- Coût : 35 000 000 € TTC.

LE FUSEAU 2 EN QUELQUES CHIFFRES

- Longueur : 6 030 ml ;
- Ouvrages d'art : 2 ouvrages routiers ;
- Surface agricole impactée : 37 ha ;
- Surface de zone humide impactée : 4 ha ;
- Bois directement impactés : 12 ha ;
- Nombre de hameaux situés dans un périmètre de 100 m : 7 dont 2 déjà concernés ;
- Coût : 34 000 000 € TTC.

LE FUSEAU 3 EN QUELQUES CHIFFRES

- Longueur : 6 150 ml ;
- Ouvrages d'art : 4 ouvrages routiers et 1 ouvrage hydraulique ;
- Surface agricole impactée : 43 ha ;
- Surface de zone humide impactée : 3 ha ;
- Bois directement impactés : 11 ha ;
- Nombre de hameaux situés dans un périmètre de 100 m : 7 ;
- Coût : 44 000 000 € TTC.

LE FUSEAU 4 EN QUELQUES CHIFFRES

- Longueur : 6 300 ml ;
- Ouvrages d'art : 5 ouvrages routiers et 1 ouvrage hydraulique ;
- Surface agricole impactée : 33 ha ;
- Surface de zone humide impactée : 1 ha ;
- Bois directement impactés : 12 ha ;
- Nombre de hameaux situés dans un périmètre de 100 m : 5 ;
- Coût : 49 000 000 € TTC.

3. L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION

3.1. UNE CONCERTATION REGLEMENTAIRE POUR RETENIR LE FUSEAU

Pour élaborer le projet de mise à 2x2 voies de la RN12 entre Mortagne-au-Perche et Tourouvre-au-Perche, la DREAL s'est engagée dans une démarche complexe qui nécessite de nombreuses études et intègre procédures réglementaires et phases de concertation.

Le projet a fait l'objet d'une concertation organisée en application des articles L121-15-1 et L121-16 du code de l'environnement.

L'article L 121-15-1 prévoit l'organisation d'une concertation pour les projets assujettis à une évaluation environnementale, c'est à dire pour les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine.

□ OBJECTIFS LA CONCERTATION

- Présenter le projet et ses enjeux aux habitants des communes concernées ;
- Recueillir et analyser leurs avis afin de concevoir une infrastructure routière qui réponde au mieux aux besoins de tous.

Les acteurs du territoire (élus, habitants, usagers,...) enrichissent les études de leurs propres connaissances du territoire tout en exprimant leurs avis et leurs préoccupations.

3.2. UN LARGE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE MOBILISATION AU SERVICE DE LA PARTICIPATION ET DE L'EXPRESSION DU PUBLIC

Pour susciter le débat autour du projet et faciliter l'expression des acteurs du territoire, la DREAL a déployé un dispositif de mobilisation et d'information sur le projet de mise à 2x2 de voies de la RN12 entre Mortagne-au-Perche et Tourouvre-au-Perche et l'organisation de la phase de concertation.

□ LE DOSSIER DE CONCERTATION

Le dossier de concertation est le support d'information le plus complet sur le projet : il s'agit d'une synthèse des études d'opportunité de phase 2. Il a pour objectif de fournir à tous un maximum d'informations sur le projet, ses enjeux, les études en cours et les modalités de la concertation.

Il permet ainsi de renforcer le niveau de connaissance du projet chez les acteurs du territoire et de faciliter la formulation d'avis par le public.



Ce document a été mis à disposition du public :

- Dans les mairies de Mortagne-au-Perche, Villiers-sous-Mortagne, Saint-Hilaire-le-Châtel, Feings, Tourouvre-au-Perche ;
- En le téléchargeant sur les sites internet :
 - de la DREAL Normandie : <http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/m12-mortagne-au-perche-saint-maurice-les-r143.html>
 - de la préfecture de région Normandie : <http://www.prefecture-regions.gouv.fr/normandie>
 - de la préfecture de l'Orne : <http://www.orne.gouv.fr/>

❑ LES RÉUNIONS PUBLIQUES

Le projet a été présenté par le maître d'ouvrage lors des réunions publiques qui se sont tenu le :

- Vendredi 3 Mars 2017 à Tourouvre-au-Perche à 19h en salle Georges Brassens ;
- Mercredi 8 Mars 2017 à Mortagne-au-Perche à 19h dans la salle des fêtes.

Déroulement des réunions publiques :

- Introduction du Maire
- Présentation des intervenants et du déroulement de la soirée par la DREAL
- Présentation des outils d'information et modalités de la concertation
- Présentation du projet par la DREAL et le bureau d'étude : historique, objectifs, variantes proposées pour le tracé ...
- Animation d'un temps d'échanges pendant une heure pour permettre aux participants de poser des questions, d'émettre des suggestions et d'exprimer un avis sur le projet proposé.

❑ L'EXPOSITION ITINÉRANTE



Grâce à ces trois panneaux d'exposition, la population locale a pu prendre connaissance d'informations que ce soit sur le projet, son historique, ses enjeux, ses acteurs, sur les principales caractéristiques de chacune des variantes de tracé... mais aussi sur les modalités d'information et de concertation.

Pour assurer une bonne visibilité au projet et à la concertation, cette exposition a été installée temporairement dans chacune des réunions publiques.

Pour faciliter l'installation des panneaux dans ces différents lieux, ils ont été imprimés sur des bâches souples et dotés d'un système d'enrouleur mécanique.

❑ DES REGISTRES D'EXPRESSION

Six registres d'expression ont été mis à disposition dans les mairies de Mortagne-au-Perche, Villiers-sous-Mortagne, Saint-Hilaire-le-Châtel, Feings et Tourouvre-au-Perche pour consigner les avis et observations de chacun.

❑ UN OUTILS D'EXPRESSION NUMÉRIQUE

Une adresse électronique a été créée (rn12-mortagne-concertation@developpement-durable.gouv.fr) renforçant les possibilités d'expression de la population permettant de donner un avis ou de poser une question, à toute heure de la journée, sans avoir à se déplacer en mairies ou à assister aux réunions publiques.

❑ UNE ADRESSE POSTALE

Le public pouvait également donner son avis par courrier à l'adresse :

DREAL Normandie - Service Mobilités et Infrastructures - 10 Boulevard du général Vanier - CS 60 040 - 14 006 Caen Cedex ;

4. LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION : COMBIEN DE PARTICIPANTS ?

43 personnes ont assisté aux deux réunions publiques lors desquelles une trentaine d'interventions ont été formulées. 5 avis écrits ont été recueillis que ce soit dans les registres, par courrier postal ou électronique. Les remarques formulées lors des réunions publiques, dans les registres de concertation ou via internet ont toutes été analysées attentivement.

□ 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

NB. Une même personne peut avoir émis un avis sur plusieurs moyens d'expression

4.1. LES RÉUNIONS PUBLIQUES

43 personnes ont participé aux deux réunions publiques organisées dans le cadre de la concertation : 21 personnes à Tourouvre-au-Perche et 22 personnes à Mortagne-au-Perche.

Ces rencontres ont permis de présenter le projet puis d'échanger avec les participants. Le maître d'ouvrage a ainsi pu profiter de leur connaissance du territoire et des enjeux locaux mais aussi recueillir leurs préoccupations, leurs avis et suggestions.

28 participants sont intervenus au cours des deux réunions publiques.

Les remarques formulées concernent principalement les impacts du projet (nuisances sonores) et les caractéristiques précises du projet.

Thématique	Nombre de remarques
IMPACTS DU PROJET	
Nuisances aux riverains	7
Impact sur l'environnement	4
Impact sur l'activité agricole	1
Impact sur la vie économique / tourisme	0
PROPOSITION DE TRACES ALTERNATIFS	2
PRISE EN COMPTE DU CONTEXTE LOCAL	0
COÛT / FINANCEMENT	1
METHODOLOGIE DE COMPARAISON DES VARIANTES	4
CARACTERISTIQUES DU PROJET	6
CONCERTATION	2
AVIS PRONONCES SUR UN FUSEAU	1
UTILITE/OBJECTIFS DU PROJET ET PLANNING	2

4.2. LES REGISTRES D'EXPRESSION

Les 5 registres de concertation ont recueilli 1 seule observation : à Villiers-sous-Mortagne.

Elle concerne les impacts du projet et notamment les nuisances pour les riverains.

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

4.3. L'ADRESSE ELECTRONIQUE ET LES COURRIERS POSTAUX

A la fin de la période de concertation, la DREAL n'a pas enregistré de retours par ce moyen d'expression.

4.4. FORMULAIRES DE CONTACT EN REUNION PUBLIQUE

A l'issue des réunions publiques, 4 formulaires ont été transmis par des riverains à la DREAL.

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

4.5. LE RETOUR DES ACTEURS PUBLICS DU TERRITOIRE

Comme précisé en amont dans le dossier, la DREAL a souhaité rencontrer les acteurs publics du territoire pour une première prise de contact en vue des échéances futures pour le projet.

A ce stade, aucune réserve n'a été émise sur la méthodologie employée pour la réalisation des études et les résultats présentés.

5. LE BILAN QUALITATIF : QUELS THÈMES ABORDÉS ?

Les avis recueillis dans le cadre de la concertation ont tous été analysés. Le bilan de la concertation présente la synthèse de toutes ces contributions regroupées par thématique et permet aujourd'hui d'alimenter les réflexions du maître d'ouvrage et de guider ses choix, notamment concernant le tracé à retenir pour la poursuite des études de la mise à 2x2 voies de la RN12 sur la section entre Mortagne-au-Perche et Tourouvre-au-Perche.

5.1. LES IMPACTS DU PROJET

Des avis évoquent les impacts de la mise à 2x2 voies de la RN12 sur les territoires traversés, principalement en ce qui concerne les nuisances engendrées aux riverains de l'ensemble des tracés proposés. Mais aucuns ne s'opposent au projet tel qu'il est proposé aujourd'hui à cause de ces impacts.

La majorité des avis portent sur les nuisances sonores et la prise en compte des déplacements de la grande faune sur cette portion de la RN12.

Il est notamment fait état d'un déplacement des nuisances vers des populations qui vivent actuellement dans un environnement préservé. D'ailleurs, certains demandent déjà la mise en œuvre de tous les dispositifs possibles pour réduire les impacts au niveau des riverains : murs anti-bruit, écrans végétaux...

Il est également signalé la fréquence importante des traversées de la RN12 actuelle par la grande faune qu'une nouvelle infrastructure viendra encore augmenter. Des aménagements spécifiques sont demandés pour diminuer les collisions.

Deux agriculteurs ont rappelé les impacts engendrés par le projet sur l'activité agricole, notamment le morcellement de terrains rendant difficile leur exploitation.

Un avis fait état d'une incidence positive de l'aménagement de la RN12 sur la vie économique et touristique du territoire par le renforcement de l'attractivité du secteur qui bénéficiera d'une meilleure desserte.

Eléments de réponse de la DREAL

Il est naturel que les riverains des tracés proposés s'interrogent sur les nuisances qui seront générées par la future infrastructure routière. Les études qui ont été menées ont déjà mis en évidence les secteurs sensibles aux nuisances. Sur le tracé retenu, la DREAL procédera à des études plus fines qui conduiront à des adaptations du projet et à la mise en place de dispositifs visant à atténuer autant que possible ces nuisances.

Les visites de terrain ont été régulières durant les études. Les zones urbanisées ont été localisées et intégrées lors de l'élaboration des fuseaux de tracés. Aucune habitation ne se situe directement sur les tracés proposés ; tracés qui sont le résultat de compromis entre les impacts sur les milieux humain, naturel, agricole et économique.

Au niveau du bruit, l'ambiance sonore actuelle modérée conduit à avoir un niveau d'exigences important. Le projet routier ne devra pas dépasser un niveau sonore de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit en façade des habitations existantes. Des mesures ont été réalisées sur site afin d'alimenter un outil de modélisation acoustique construit à partir de données de terrain. Ce modèle a permis l'obtention des valeurs de bruit tout au long des différentes variantes de tracé et la définition, le cas échéant, des protections acoustiques nécessaires. Après réalisation de l'opération, de nouvelles mesures seront effectuées pour vérifier les modélisations et compléter les protections si nécessaire.

Pour compenser les éventuels impacts du projet sur le parcellaire agricole, des réserves SAFER (Société d'aménagement foncier et d'établissement rural) pourraient être constituées sur le secteur et éventuellement utilisées.

Les principes de tracés proposés pourront aussi être adaptés lors des études détaillées pour minimiser, dans la mesure du possible, les impacts sur les parcelles agricoles. Un aménagement foncier pourra permettre, si les communes le souhaitent, de compenser les morcellements liés au projet en recomposant des parcelles plus importantes et en assurant leur desserte.

5.2. LA PRISE EN COMPTE DU CONTEXTE LOCAL POUR L'ÉLABORATION DU PROJET

A la fin de la période de concertation, aucun avis n'a été émis sur cette thématique.

5.3. L'OPPORTUNITÉ DU PROJET ET LA PERCEPTION DE SES OBJECTIFS ET DU PLANNING

Aucun avis remettant en cause l'utilité du projet n'a été émis lors de la concertation.

Les interrogations portent sur les dates de démarrage des travaux affichées au vu du nouveau contexte politique qui se met en place suite aux périodes électorales et à l'historique important du projet sans que les études aboutissent.

Eléments de réponse de la DREAL

A l'heure actuelle, l'aménagement est inscrit au Contrat de Plan état-Région (CPER) 2015-2020. Dans cette optique, l'État a choisi d'étudier l'aménagement de la RN12 selon les commandes gouvernementales sans pouvoir préjuger des choix de la collectivité nationale de demain.

5.4. COÛT ET FINANCEMENT DU PROJET

1 avis porte sur le financement du projet.

Eléments de réponse de la DREAL

A ce stade des études, les coûts des différentes solutions présentées sont estimés à partir de ratios calculés sur des opérations routières semblables et récentes pilotées par l'État. Ils prennent en compte l'ensemble des coûts liés à l'opération : les études, les acquisitions foncières et les travaux.

Financées par l'État dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2015-2020 (36M€ de crédits inscrit pour les sections Mortagne-au-Perche / Tourouvre-au-Perche et Sainte-Anne / Saint-Maurice-lès-Charencey), les études à venir sur le tracé retenu pour le projet permettront d'affiner les coûts de l'opération et de constituer le plan de financement définitif avec les partenaires concernés.

5.5. CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Quelques personnes questionnent déjà les caractéristiques techniques du projet sur des aspects aussi divers que l'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.

Eléments de réponse de la DREAL

Les caractéristiques techniques des infrastructures de l'État répondent aux exigences de guides et recommandations précises qui sont vérifiées en termes de sécurité et de géométrie par des contrôles extérieurs. Le projet définitif ne pourra pas être approuvé sans la prise en compte des remarques de ces services indépendants et leur validation.

En dehors des échangeurs, les voies interceptées seront rétablies par raccordement au réseau secondaire.

Le positionnement et les caractéristiques des éventuels murs anti-bruit et des bassins de décantation seront définis lors des études détaillées de la variante de tracé retenue.

5.6. MÉTHODOLOGIE DE COMPARAISON DES VARIANTES

Quelques interrogations sur une éventuelle hiérarchisation des critères ressortent de la concertation. Notamment, qu'au-delà des arguments basés sur les impacts environnementaux et le cadre de vie, le coût en faveur ou à l'encontre d'un des fuseaux proposés peut être un critère prépondérant dans le choix du fuseau.

Eléments de réponse de la DREAL

C'est en effet un critère qui pèse sur les décisions dans le contexte économique actuel mais l'ensemble des critères doivent être analysés. Les critères ne sont pas pondérés à ce stade de l'étude, le coût est donc analysé à sa juste mesure.

Les critères de comparaison des variantes ont été définis à partir des éléments fournis dans le cadre des nombreuses études réalisées jusqu'à présent. Les principaux enjeux ont été identifiés et la concertation ne fait apparaître aucun oubli.

Pour comparer les variantes sur chacun des critères retenus, un classement des niveaux d'impacts a été élaboré et retranscrit via un code couleur composé de 5 niveaux. Le maître d'ouvrage a privilégié ce type de classement plutôt qu'un classement par chiffres qui, en offrant davantage de précision, aurait rendu plus compliquée la notation des différentes variantes. Par ailleurs, si l'attribution d'une couleur a pu faire débat lors de la concertation, notamment en raison de la sensibilité de chacun sur les différentes thématiques étudiées, une notation par chiffres aurait certainement entraîné des contestations plus fines sur chacune des notes attribuées, avec le risque de concentrer les échanges sur cet aspect au détriment des autres sujets.

5.7. LA CONCERTATION

Peu de gens ont parlé de la concertation en tant que telle. Les quelques avis ont porté sur la place du dialogue avec les riverains dans les prochaines étapes des études plus fines sur le fuseau retenu.

Eléments de réponse de la DREAL

Lors des phases suivantes, l'Etat reviendra vers les riverains concernés en fonction de l'avancement des études détaillées de la variante retenue.

Le Maître d'ouvrage veillera alors à l'information en amont des populations et acteurs locaux.

Avant de prendre sa décision, l'Etat prendra en compte les avis du public. La décision sera concertée avec l'ensemble des acteurs que ce soit les collectivités locales, les élus, les chambres consulaires, les associations environnementales et d'usagers...

Il sera évoqué et réfléchi avec le comité de suivi sous quelle forme se fera ce dialogue qui a vocation à se poursuivre jusqu'à la réalisation du projet.

5.8. AVIS PRONONCES SUR UN FUSEAU

Seul deux riverains se sont prononcés sur les fuseaux :

- 1 riverain contre le fuseau 4
- 1 riverain pour le fuseau 2

Eléments de réponse de la DREAL

Pour rappel : Sur le tracé retenu, la DREAL procédera à des études plus fines qui conduiront à des adaptations du projet et à la mise en place de dispositifs visant à atténuer autant que possible les nuisances.

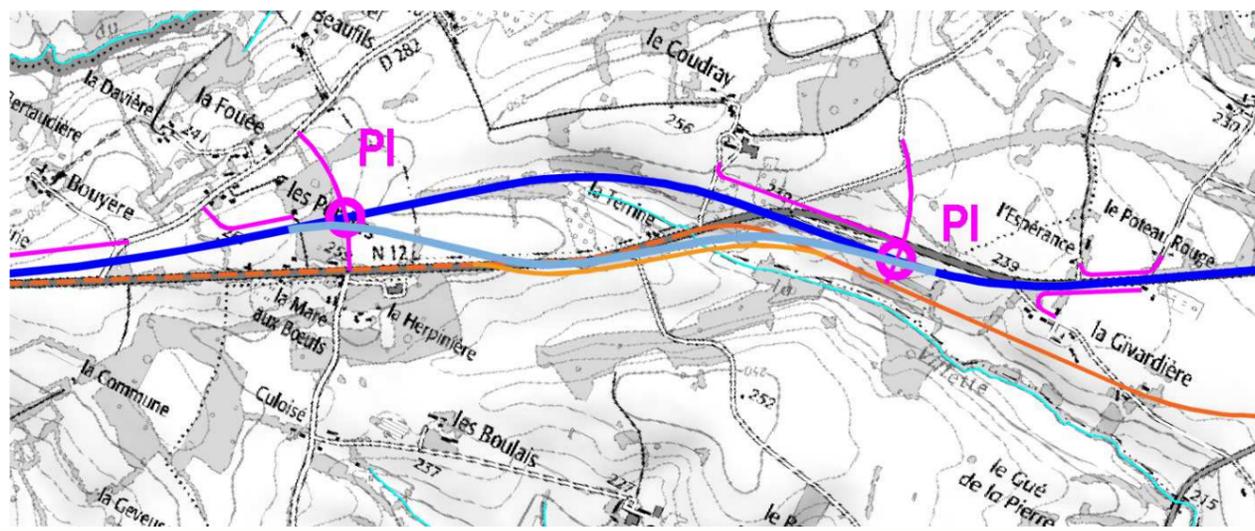
Les visites de terrain ont été régulières durant les études. Les zones urbanisées ont été localisées et intégrées lors de l'élaboration des fuseaux de tracés. Aucune habitation ne se situe directement sur les tracés proposés ; tracés qui sont le résultat de compromis entre les impacts sur les milieux humain, naturel, agricole et économique.

5.9. TRACÉS ALTERNATIFS

Quelques personnes (riverains du Coudray) se demandent pourquoi l'Etat ne propose aucun tracé passant par l'ancienne voie ferrée alors qu'une telle variante aurait l'avantage de passer sur un secteur avec moins de pressions sur le milieu humain. Parmi elles, certaines souhaitent que cette possibilité soit remise à l'étude sous la forme d'une variante 1bis.

Eléments de réponse de la DREAL

La DREAL a étudié de manière plus poussée cette variante 1bis (bleu clair ci-dessous).



Celle-ci a donc fait l'objet d'une étude plus poussée par la DREAL sur plusieurs critères :

❑ CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES

D'un point de vue géométrique, le tracé a été réalisé conformément à l'ICTAAL L2, avec des rayons de 650 m, des clothoïdes et des alignements droits de 200 m de longueur entre les virages. Il en résulte un tracé très sinueux, moins confortable pour l'utilisateur que la variante 1 du fait d'une succession importante de virages.

Cette variante nécessite également de réaliser un itinéraire de substitution en tracé neuf sur un linéaire plus important.

❑ MILIEU PHYSIQUE

Cette variante nécessite la création d'un ouvrage hydraulique pour le franchissement de la Villette. Cet ouvrage a des dimensions importantes puisqu'il doit supporter la 2*2 voies et l'itinéraire de substitution, l'ouvrage existant ne pouvant pas être réutilisé.

❑ MILIEU NATUREL

La modification de tracé apportée par la variante 1 bis :

- se rapproche d'une station de myosurus minimus (espèce en danger)
- interfère avec davantage de prairies humides au Sud de La Terrine
- recoupe davantage de haies
- impacte le vallon de La Terrine (ZH édaphiques et végétation à enjeu très fort lié à Myosurus minimus)
- concerne un biotope de bande boisée et friches propice à la fauvette des jardins (cotation UICN NT)
- impacte des biotopes à Pipistrelles (davantage de dégâts sur l'enjeu moyen)

On note par conséquent un accroissement d'impact sur les sensibilités faune-flore, par rapport à la variante 1.

❑ PAYSAGE

Les coteaux du Coudray et la vallée de la Villette présentent une sensibilité paysagère forte.

L'emprise des tracés routiers, plus conséquente dans le cas de la variante 1 bis du fait du linéaire plus important de l'itinéraire de substitution en tracé neuf, aurait un impact plus fort sur le paysage (tracés routiers regroupés, alors qu'ils sont séparés dans le cas de la variante 1).

L'ouvrage hydraulique sur la Villette, de par ses dimensions importantes, serait également plus impactant sur le paysage.

❑ MILIEU HUMAIN

L'impact sur les habitations de « La Terrine » est beaucoup plus important que pour la variante 1 avec un passage de l'axe de la future RN12 à 38 m.

Cette solution 1bis apparaît ainsi peu opportune et dégraderait les avantages apportés par la variante 1.

6. LES ENSEIGNEMENTS ET SUITES À DONNER

La concertation de l'aménagement de la RN12 à 2x2 voies entre Mortagne-au-Perche et Tourouvre-au-Perche a permis d'engager les discussions sur le projet dans sa nouvelle configuration et de recueillir des avis des acteurs et habitants du territoire. A ce titre, elle peut être considérée comme réussie.

Le dossier souffre toutefois de l'existence d'un historique important pour une mise à 2x2 voies de l'itinéraire, projet pour l'instant non abouti mais présent dans l'esprit des populations car régulièrement entretenu jusqu'à aujourd'hui et qui n'a pas encouragé une participation en nombre des habitants du territoire.

Le dossier présenté lors de cette phase de concertation a été constitué à partir des différentes études menées par des bureaux d'études spécialisés. A ce stade de l'élaboration du projet, les études présentées sont d'un niveau suffisant pour permettre le bon déroulement de la phase de concertation.

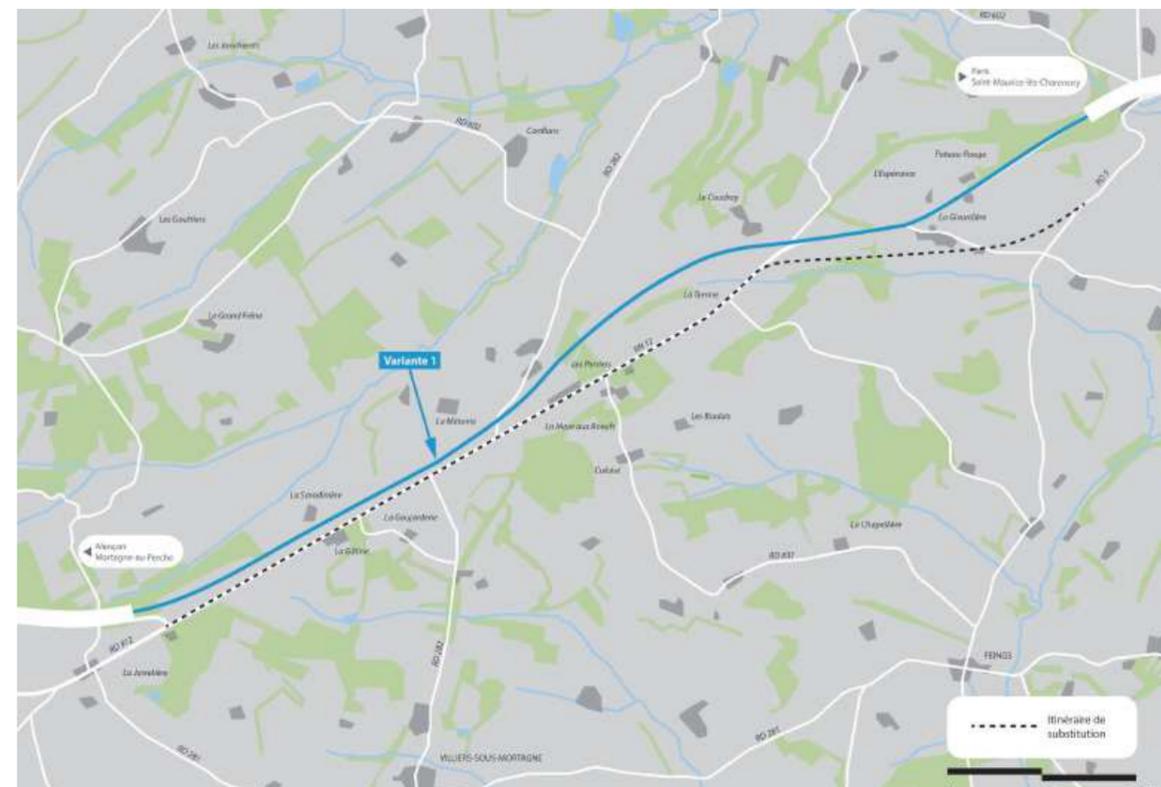
Il est d'ores et déjà acté que des études plus fines et actualisées seront réalisées grâce à l'inscription au Contrat de Plan état-Région sur la période 2015-2020, afin de présenter un dossier abouti concernant uniquement le tracé retenu lors de la phase de déclaration d'utilité publique.

Ce dossier propose 4 solutions différentes de fuseaux pour un aménagement à 2x2 voies de la RN12. La concertation n'a pas permis de dégager un fuseau spécifiquement. La DREAL s'est engagée à étudier un fuseau supplémentaire dit 1 bis proposé par les riverains du Coudray.

L'utilité du projet est admise puisqu'aucun avis contre ne s'est exprimé et les tracés proposés ne font pas débat.

C'est donc entre ces 5 fuseaux que le choix du comité de suivi a porté. L'étude complémentaire sur le fuseau 1 bis suite à la concertation en vue de la finalisation des études d'opportunité de phase 2 a montré que ce dernier ne pouvait être retenu pour différentes raisons (géométriques, écologiques, coûts,...).

Le choix s'est porté sur le fuseau n°1 pour poursuivre les études.



La poursuite des études s'articulera de la manière suivante :

- Juin 2017 : Comité de suivi – Choix du fuseau préférentiel
- 2017-2018 : optimisation du tracé
- 2019 : procédures de déclaration d'utilité publique
- 2019-2021 : procédure au titre du code de l'Environnement (loi sur l'Eau, CNPN) et procédure foncière
- 2021 : lancement des premiers travaux sous réserve de financements

7. LES ANNEXES

7.1. ANNEXE 1 : ARRÊTÉ PRÉFECTORAL DÉFINISSANT LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION



PRÉFECTURE DE LA RÉGION NORMANDIE

DÉCISION

portant définition des objectifs poursuivis et organisation de la concertation préalable associant le public sur le projet d'aménagement de la RN12 entre Mortagne-au-Perche et Tourouvre-au-Perche
sur le territoire des communes de
Mortagne-au-Perche, Villiers-sous-Mortagne, Saint-Hilaire-le-Châtel, Feings et Tourouvre-au-Perche dans le département de l'Orne.

La Préfète de la région Normandie,
Officier de la légion d'honneur,
Commandeur de l'ordre national du mérite

Vu le code de l'environnement, notamment les articles L121-15-1, L121-16 et L121-17 ;

Vu le contrat de plan État-Région 2015-2020 afférent à la région Basse-Normandie signé le 2 juillet 2015, qui comprend l'opération RN12 aménagement des sections Mortagne-au-Perche / Tourouvre et Sainte-Anne / Saint-Maurice-les-Charencey ;

Vu le dossier de concertation se rapportant à ce projet ;

Vu l'accord donné par le Sous-Directeur de l'Aménagement du Réseau Routier National (Direction des Infrastructures de Transports) par courrier du 1^{er} février 2017 pour opérer la concertation préalable ;

Vu l'avis des communes de Mortagne-au-Perche, Villiers-sous-Mortagne, Saint-Hilaire-le-Châtel, Feings et Tourouvre-au-Perche concernant les objectifs et modalités de la concertation préalable exposés lors du comité de suivi du 12 janvier 2017 ;

Sur proposition du directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Normandie

DÉCIDE

Article 1 : Présentation du projet

Le projet d'aménagement de la RN12 entre Mortagne-au-Perche et Tourouvre-au-Perche consiste à créer une infrastructure neuve à deux fois deux voies à chaussées séparées au statut de route express. Cet aménagement doit permettre de mieux répondre à la fonction de transit et d'assurer une meilleure desserte du territoire tout en contribuant à son développement économique.

Article 2 : La concertation préalable associant le public

Ce projet d'aménagement routier sous maîtrise d'ouvrage de l'État est soumis à concertation préalable associant le public conformément aux articles L121-15-1, L121-16 et L121-17 du code de l'environnement.

Article 2-1 : Les objectifs de la concertation préalable associant le public

La concertation préalable associant le public doit permettre au public :

- d'accéder aux informations pertinentes permettant sa participation effective ;
- de disposer de délais raisonnables pour formuler des observations et des propositions
- d'être informé de la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions dans la décision d'autorisation ou d'approbation.

Les objectifs de la concertation préalable associant le public sont les suivants :

- améliorer la qualité de la décision publique et contribuer à sa légitimité démocratique;
- assurer la préservation d'un environnement sain pour les générations actuelles et futures ;
- sensibiliser et éduquer le public à la protection de l'environnement ;
- améliorer et diversifier l'information environnementale.

Article 2-2 : Les modalités de la concertation préalable associant le public

Article 2-2-1 : Élaboration et contenu du dossier de concertation

Le dossier de concertation est élaboré par les services de l'État (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement -DREAL- de Normandie). Ce dossier présente : les objectifs et modalités de la concertation, l'analyse du territoire, le projet, ses objectifs, fonctions et caractéristiques, le calendrier prévisionnel de réalisation.

Article 2-2-2: Mise à disposition du dossier de concertation et communication autour du projet

Le dossier de concertation sera mis à disposition du public :

- auprès des communes de Mortagne-au-Perche, Villiers-sous-Mortagne, Saint-Hilaire-le-Châtel, Feings et Tourouvre-au-Perche ;
- sur les sites Internet de la Préfecture de Normandie, de la Préfecture de l'Orne et de la DREAL Normandie.

Une information sera faite dans les annonces légales des éditions Orne et Eure du quotidien régional Ouest France.

Des affiches annonçant la concertation, son calendrier, ainsi que les moyens de s'informer seront remises aux maires des communes de Mortagne-au-Perche, Villiers-sous-Mortagne, Saint-Hilaire-le-Châtel, Feings et Tourouvre-au-Perche qui devront en assurer la diffusion en les apposant dans les sites et lieux publics jugés pertinents.

Article 2-2-3 : Réunions publiques de présentation du projet

Deux réunions publiques seront organisées, une à Mortagne-au-Perche et une à Tourouvre-au-Perche.

Au cours de ces réunions publiques, des panneaux d'information sur le projet seront installés par la DREAL Normandie. Les adresses e-mail et postale de la DREAL Normandie seront indiquées aux participants afin d'encourager les questions et remarques écrites aux réunions. Le public pourra s'exprimer également par écrit durant les réunions. Un diaporama sera présenté au public à ces occasions.

Article 2-2-4 : recueil des remarques, avis et questions du public

Le public aura la possibilité de poser des questions et de donner des avis par courriel via une adresse e-mail dédiée, par courrier postal adressé à la DREAL Normandie et dans des registres mis à disposition dans les mairies de Mortagne-au-Perche, Villiers-sous-Mortagne, Saint-Hilaire-le-Châtel, Feings et Tourouvre-au-Perche.

Des « fiches questions / remarques » seront mises à disposition du public lors des réunions publiques.

Les remarques, avis, questions, exprimés au cours des différentes réunions publiques seront consignés dans un compte-rendu rédigé à l'issue de chaque réunion et mis en ligne sur le site Internet de la DREAL Normandie.

Les panneaux ou affiches mis à disposition des collectivités seront accompagnés de registres fournis par la DREAL (et tenus sous la responsabilité des collectivités).

Article 2-3 : Réalisation et diffusion du bilan de la concertation préalable associant le public

Un bilan complet de la concertation sera réalisé, conformément aux dispositions du code de l'environnement.

Ce bilan sera présenté au comité de suivi du projet pour remarques éventuelles puis mis à disposition du public sur les sites Internet de la Préfecture de Normandie, de la Préfecture de l'Orne et de la DREAL Normandie et dans les mairies des communes de Mortagne-au-Perche, Villiers-sous-Mortagne, Saint-Hilaire-le-Châtel, Feings et Tourouvre-au-Perche.

Article 2-8 : Durée de la concertation préalable associant le public

La concertation sera menée entre le mardi 21 février 2017 (9h00) et le mardi 21 mars 2017 (16h00).

Article 3 : Exécution

La présente décision fera l'objet d'un affichage en mairies, aux lieux habituellement prévus à cet usage, pendant la durée de la concertation. Les maires des communes de Mortagne-au-Perche, Villiers-sous-Mortagne, Saint-Hilaire-le-Châtel, Feings et Tourouvre-au-Perche justifieront l'accomplissement de cette formalité par la production d'un certificat d'affichage.

Le Secrétaire Général de la Préfecture de l'Orne, la sous-préfète de Mortagne-au-Perche, le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Normandie, les maires des communes de Mortagne-au-Perche, Villiers-sous-Mortagne, Saint-Hilaire-le-Châtel, Feings et Tourouvre-au-Perche sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de l'État et dont une copie sera transmise pour information aux :

directeur départemental des territoires de l'Orne,
directeur interdépartemental des routes nord-ouest,
président du conseil régional de Normandie,
président du conseil départemental de l'Orne,
président de la communauté de communes du bassin de Mortagne-au-Perche
président de la communauté de communes du haut Perche

A Rouen, le 16 FEV. 2017

Pour la Préfète et par délégation,
Le Secrétaire Général aux Affaires Régionales

Nicole KLEIN



Nicolas HESSE

7.2. ANNEXE 2 : PRINCIPAUX SUPPORTS DE COMMUNICATION

□ LE SITE INTERNET DE LA DREAL :

<http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/concertation-publique-amenagement-de-la-section-a1277.html>

□ LE DOSSIER DE CONCERTATION :

http://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/dossier_de_concertation_mortagne-tourouvre_vd_cle2691f5.pdf

□ LE FORMULAIRE :

<http://enqueteur.dreal-normandie.developpement-durable.gouv.fr/index.php?sid=91194&lang=fr>

7.3. ANNEXE 3 : COMPTES-RENDUS DES RÉUNIONS PUBLIQUES



DREAL NORMANDIE
RN12 – AMÉNAGEMENT DE LA SECTION
MORTAGNE-AU-PERCHE / TOUROUVRE-AU-PERCHE

COMpte-REndu DE LA REUNION DE CONCERTATION PUBLIQUE N°1

03 MARS 2017 A 19H00

Objet	Réunion publique n°1 – Concertation en application des articles L121-15-1 et L121-16 du code de l'environnement sur la section Mortagne-Au-Perche / Tourouvre-au-Perche
Lieu de la réunion :	Salle George Brassens - Place Julgnet, 61190 - Tourouvre-au-Perche
Compte-rendu établi par :	Dorane MOISAN – SEGIC Ingénierie
Compte-rendu validé par :	Thibaut ARMANDO – SEGIC Ingénierie

1. LISTE DES PARTICIPANTS ET DIFFUSION

MAITRISE D'OUVRAGE			
NOM	ORGANISME	EMAIL	P
Eric BOGAERT	DREAL Normandie – Responsable de l'opération	eric.bogaert@developpement-durable.gouv.fr 02.50.01.83.91	<input checked="" type="checkbox"/>
Jean-Yves PEIGNÉ	DREAL Normandie – Chef du Service Mobilités et Infrastructures	jean-yves.peigne@developpement-durable.gouv.fr 02.35.58.52.93	<input checked="" type="checkbox"/>
Bertrand PERRIER	DREAL Normandie – Responsable de l'opération	bertrand.perrier@developpement-durable.gouv.fr 02.35.58.55.35	<input checked="" type="checkbox"/>

BUREAUX D'ETUDES			
NOM	ORGANISME	EMAIL	P
Thibaut ARMANDO	SEGIC Ingénierie – Chef de projet	tarmando@segic-ingenierie.fr 01 69 30 66 66 – 06 84 83 19 47	<input checked="" type="checkbox"/>
Dorane MOISAN	SEGIC Ingénierie – Chargée d'étude	dmolsan@segic-ingenierie.fr	<input checked="" type="checkbox"/>

Nombre de participants : 21 personnes

DREAL Basse-Normandie – Aménagement de la RN12 sur les sections Mortagne-au-Perche / Tourouvre et Sainte-Anne / Saint-Maurice-les-Charencey 1



DREAL BASSE NORMANDIE

RN12 – AMÉNAGEMENT DES SECTIONS MORTAGNE-AU-PERCHE / TOUROUVRE ET SAINTE-ANNE / SAINT-MAURICE-LES-CHARENCEY

2. ORDRE DU JOUR DE LA REUNION DE CONCERTATION N°1

La réunion de concertation du 03 mars 2017 a pour objet la présentation des études d'opportunités de phase 2 du projet de mise à 2x2 voies de la RN12 sur la section Mortagne-au-Perche – Tourouvre-au-Perche.

La concertation est organisée en application des articles L121-15-1 et L121-16 du code de l'environnement. Elle fait partie intégrante du processus de réalisation du projet.

Le maître d'ouvrage explique sa démarche, présente les études et expose les contraintes déjà identifiées :

- Pour informer le plus largement possible tous les publics concernés par le projet et répondre aux interrogations.
- Pour écouter les avis de la population et de ses représentants.
- Pour dialoguer afin d'enrichir le projet d'aménagement, en prenant en compte les contraintes et les enjeux du territoire.

3. DEROULE DE LA PRESENTATION

A l'ordre du jour, le déroulé de la présentation est le suivant :

- 1. Contexte et projet soumis à concertation
- 2. Concertation : Pourquoi? Comment ?
- 3. Diagnostic du territoire
- 4. Objectifs et enjeux du projet
- 5. Les fuseaux étudiés
- 6. Étude et comparaison des fuseaux
- 7. Les étapes du projet
- 8. Échanges avec la salle

La répartition des intervenants sur les différents sujets est la suivante :

- La DREAL Normandie, maître d'ouvrage du projet, introduit la réunion en abordant les enjeux financiers, environnementaux ainsi que les retombées économiques vitales pour le territoire du projet de réaménagement de la RN12.
L'introduction est appuyée par M.Guy MONHEE, maire de Tourouvre-au-Perche et Président de la Communauté de communes du Haut Perche, sur l'intérêt majeur du projet pour le territoire. Il est rappelé que ce projet est attendu depuis de nombreuses années par les élus et riverains.
- Présentation de la DREAL Normandie des modalités de la concertation : pourquoi ? comment ?
- Présentation par le bureau d'étude Ségic Ingénierie du diagnostic de l'état initial et des principaux enjeux qui se dégagent sur le territoire d'étude.



DREAL BASSE NORMANDIE

RN12 – AMÉNAGEMENT DES SECTIONS MORTAGNE-AU-PERCHE / TOUROUVRE ET SAINTE-ANNE / SAINT-MAURICE-LES-CHARENCEY

- Présentation par la DREAL Normandie du principe d'aménagement, des fuseaux étudiés et enfin de l'étude comparative.
- Présentation par la DREAL Normandie du planning et des prochaines étapes du projet.
- Échanges avec la salle : questions réponses avec le public de la salle.

4. DEBAT-ÉCHANGES

Questions posées lors de la concertation publique du 03 mars 2017

Q1 : Dans le diagnostic réalisé, il y a une prise en compte de la faune. La future 2 x 2 voies va-elle être clôturée ? Si la 2 x 2 voies est en grillagée, y aura-t-il tout de même un couloir de passage pour la grande faune, pour la traversée de la route ? (Monsieur Jean Normandel, adjoint au maire de Tourouvre-Au-Perche)

Monsieur Normandel précise que le secteur Mortagne-Au-Perche / Tourouvre est très souvent traversé par la grande faune.

R1 : Cette problématique a été identifiée. Pour l'instant, il n'y a pas d'emplacement défini pour ces corridors. Cela nécessite des études plus poussées pour vérifier la nécessité de mettre en place un passage pour la grande faune. Cette étude sera réalisée sur une phase d'étude ultérieure. Si un passage à faune s'avérait nécessaire, les animaux seraient guidés vers un passage pour la traversée de la RN12. Ces études sont menées sur la base d'études bibliographiques et de terrain mais il est important de mentionner si des traversées ont été observées le long des 5 km du projet au cours de cette concertation.

Les habitants précisent que le long des 5 km entre Mortagne-Au-Perche et Tourouvre-au-Perche, des traversées de la RN12 par la grande faune sont observées au niveau des lieux-dits de la Terrine, de la Gaïne et du Coudray.

Q2 : Ces passages à grande faune se feront-ils en passage supérieur ou par le biais d'un pont ?

Monsieur le Maire de Tourouvre-Au-Perche précise qu'un passage supérieur est à privilégier selon les chasseurs.

R2 : La poursuite des études préalables selon le fuseau retenu suite à la concertation permettra de déterminer si un passage à faune est nécessaire. Pour l'instant, la nécessité n'est pas démontrée à ce stade et la configuration d'un éventuel ouvrage non déterminée.

De manière générale, pour toute continuité, il peut être envisagé des passages supérieurs, ce qui est privilégié par rapport à la configuration pour faciliter le passage des véhicules agricoles en fonction de leur gabarit mais ce n'est pas toujours possible en fonction de la topographie.

Attention un passage à faune n'est pas forcément jumelé avec un accès agricole.



DREAL BASSE NORMANDIE

RN12 – AMENAGEMENT DES SECTIONS MORTAGNE-AU-PERCHE / TOUROUVRE ET SAINTE-ANNE / SAINT-MAURICE-LES-CHARENCEY

Q3 : Cela fait plus de 30 ans que ce projet est évoqué. Il y avait eu des concertations il y a déjà quelques années. Nous avons demandé des remboursements des parcelles agricoles à l'amiable. Certaines communes ont refusé. Aujourd'hui, cette décision est-elle caduque ? (Madame Guillen, habitante du lieu-dit Le Coudray)

R3 : Il existe une procédure d'aménagement foncier agricole et forestier, qui remplace la procédure de remembrement. Dans le cadre de cette procédure d'aménagement foncier une / des commissions communales ou intercommunales décident s'il y a aménagement foncier ou non. Les décisions prises par le passé à ce sujet ne sont plus d'actualité. Les choix seront bien faits dans le cadre de la nouvelle procédure d'aménagement foncier. Une étude préalable d'aménagement foncier sera réalisée pour évaluer la pertinence ou pas d'un aménagement foncier. Si aménagement foncier il y a un périmètre d'aménagement sera défini. Nous sommes dans une nouvelle étape, donc un nouveau processus à partir du moment où le projet a été déclaré d'utilité publique.

Cette habitante informe du fait que les fuseaux 1 et 2 traversent des terres aujourd'hui exploitées au niveau du Coudray, mais qui sont amenées à être vendues : 50% des terres de l'exploitation lui appartient aujourd'hui, et cette habitante loue les 50% restant à un propriétaire désireux de les vendre. Elle souhaite lui racheter ses parts mais a quelques inquiétudes. Dans le cadre du projet, elle craint acheter ces terres et que celles-ci lui soient ensuite rachetées pour la mise en œuvre du projet à un tarif moins important.

L'Etat a une convention avec la SAFER. Les acquisitions de terrains agricoles sont opérées par la SAFER, après accord de l'Etat. La réalisation de l'infrastructure va prélever une emprise de la Surface Agricole Utile. Une compensation de cette SAU peut être effectuée par la SAFER. Il faut nous préciser quelles terres sont en vente pour que l'on alerte la SAFER. Dans tous les cas, la SAFER a le droit de préemption. C'est-à-dire que si plusieurs acheteurs se présentent, la SAFER peut invoquer son droit de préemption qui la rend prioritaire sur tous les autres prétendants, excepté l'exploitant en place. Vous serez donc automatiquement protégée. La SAFER peut ensuite revendre ces terres, une fois acquises, à des agriculteurs, des collectivités, des établissements publics, des personnes privées... dont les projets répondent à l'objectif de leurs missions. La SAFER est missionnée dans le cadre de ce projet pour faire des acquisitions foncières et il y a déjà 20 à 30 ha de mises en réserve des terres. Par le processus d'aménagement foncier, les échanges sont opérés pour que les terrains de la SAFER soient repositionnés sur l'infrastructure.

Q4 : Est-ce que le numéro de fuseau est relatif à l'ordre de préférence ? Si les fuseaux 1 ou 2 sont choisis, la topographie s'élève au niveau du lieu-dit La Fouée. Est-ce qu'un panneau anti-bruit ou une route encaissée pour protéger du bruit est prévue dans ce secteur ? (Monsieur Varrière, habitant de Villiers-Sous-Mortagne au lieu-dit la Fouée)

R4 : C'est un hasard si c'est le fuseau 1 qui se détache dans la comparaison multicritère des fuseaux, le numéro de fuseau n'a pas de rapport avec l'ordre de préférence. L'altimétrie de l'infrastructure sera définie dans les études à venir, en prenant en compte la proximité du bâti et de voir ainsi s'il y a nécessité de mettre en œuvre des protections phoniques. Ces éléments seront étudiés plus tard dans les études à venir.



DREAL BASSE NORMANDIE

RN12 – AMENAGEMENT DES SECTIONS MORTAGNE-AU-PERCHE / TOUROUVRE ET SAINTE-ANNE / SAINT-MAURICE-LES-CHARENCEY

Q5 : La loi prévoit qu'on ne doit pas aggraver le niveau sonore existant au niveau des habitations ? (Monsieur le Maire de Tourouvre-Au-Perche)

R5 : Les mesures effectuées sur le terrain ont permis d'identifier le niveau sonore existant. Nous avons identifié des zones d'ambiance sonore modérée, dont le seuil à respecter sera de 60 dB en période diurne et de 55 dB en période nocturne après mise en œuvre du projet, et des zones d'ambiances sonores non modérées, dont le seuil à respecter sera de 65 dB en période diurne et de 60 dB en période nocturne après mise en œuvre du projet. Lors de la modélisation acoustique, la topographie ainsi que les vents dominants ont été pris en compte.

JY Peigné a également précisé qu'au stade des études préalables sera défini les mesures de protection.

Monsieur Varrière signale que la majeure partie du temps, les vents dominants sont d'orientation Ouest-Est dans ce secteur, le bruit porte plutôt vers la zone nord de la RN12 que vers la zone sud.

Q6 : Au niveau du Coudray, il y a 3ha de terres qui correspondent à l'ancienne voie ferrée. On y trouve des amoncellements de cailloux, ces terrains sont aujourd'hui incultes. Pourquoi ne pas avoir rapproché le projet de ces terres ou les réutiliser ? Sur les 4 projets proposés, cette solution n'a pas été envisagée. Aujourd'hui ces terres sont en friches ou boisées.

R6 : Pour un projet routier, il faut respecter des normes géométriques, techniques et de courbes. Compte tenu de ces contraintes, cette possibilité n'est pas ressortie. La future infrastructure doit répondre aux objectifs recherchés, c'est-à-dire la création d'une voie express limitée à 110 km/h. Pour cela, plusieurs contraintes doivent être respectées. De plus, il faut rappeler qu'il faut un itinéraire de substitution à proximité de la 2 x 2 voies qui permettent aux usagers non autorisés sur la route express de circuler. La RN12 actuelle doit être au minimum perturbée durant les travaux afin de ne pas perturber la circulation et les accès aux riverains et aux engins agricoles.

Q7 : Où passeront les convois exceptionnels ? Ils passent rarement sur des grandes routes.

R7 : Les convois exceptionnels de grande hauteur ne peuvent pas passer sur cette infrastructure étant donné que les ouvrages d'art dégagent un gabarit qui sera de 4,85m de hauteur. Les convois exceptionnels passeront donc sur la 2 x 2 voies dans certains cas ou sur un itinéraire alternatif. Il est évident qu'il ne faut pas les rejeter aux centres des villages.

Q8 : Nous sommes intéressés par le fuseau 1. Est-ce que l'ancienne RN12 restera comme voie de desserte de la Gâtine ? (Monsieur Michel Mariette, habitant de la Gâtine)

R8 : Oui, la RN12 sera maintenue comme voie de desserte en tant qu'itinéraire de substitution, même si le fuseau 1 sera proche de la RN12 actuelle. Dans la solution 4, l'itinéraire de substitution passe au sud de la Gâtine.



DREAL BASSE NORMANDIE

RN12 – AMÉNAGEMENT DES SECTIONS MORTAGNE-AU-PERCHE / TOUROUVRE ET SAINTE-ANNE / SAINT-MAURICE-LES-CHARENCEY

Q9 : Devant la Gâtine, il y a 2 maisons à désenclaver.

R9 : La contrainte majeure est de se raccorder avec ce qui existe, il y a peu de degrés de liberté. Personne ne sera enclavé, c'est une exigence, le désenclavement est nécessaire à partir de l'itinéraire de substitution. La nouvelle infrastructure ne constitue en aucun cas un barrage. Là où il y a des routes, des ouvrages d'art seront construits, ou alors l'infrastructure sera raccordée à d'autres routes. Sur le plan agricole, les procédures d'aménagement foncier permettent de rassembler des exploitations d'un seul et même côté de l'infrastructure si cela est nécessaire.

Q10 : Nous sommes en hauteur au niveau du Coudray. On a la répercussion des bruits des camions et des voitures chez nous. Est-ce que vous prévoyez de faire des murs ou des merlons anti-bruit, ou de réaliser des haies végétales ? (Monsieur Maraut Jean-Pierre, habitant du Coudray)

R10 : Les haies végétales n'ont pas d'impact au niveau sonore, l'impact est simplement visuel. Les protections sont faites en fonction des niveaux sonores identifiés et des niveaux sonores réglementaires, le but est de protéger les riverains. Pour l'instant, on ne peut pas définir le type de protection ou d'ouvrages, cela sera étudié dans les études ultérieures. Le Maître d'Ouvrage a l'obligation que les seuils réglementaires ne soient pas dépassés.

Cet habitant signale que sur le fuseau 1, on double le nombre d'habitations impactées par le bruit, alors pourquoi le choisir ?

Ces résultats sont liés à l'itinéraire de substitution. C'est une première évaluation avant que toute mesure de protection sonore soit choisie. Cela sera pris en compte dans les études futures. Le nombre d'habitations impactées annoncé ici est le nombre d'habitations impactées avant la mise en place de mesures de réduction sonore.

Les protections sonores à envisager dans le cadre de l'aménagement de l'infrastructure seront déterminées lors des phases d'études préalables sur la variante retenue.

Q11 : Est-ce qu'avec les élections présidentielles, les dates de travaux pourront être repoussées ? (Monsieur Debatch, habitant de Saint-Maurice-lès-Charencey)

R11 : Nous ne pouvons pas préjuger des choix de la collectivité nationale de demain. Sur le territoire métropolitain, il y a de nombreux projets en concurrence. Là où une majorité se dégage sur un projet et que ce dernier est mûr, ce dernier peut se défendre plus facilement. Le bilan de la concertation sera porté à la connaissance du gouvernement futur.



DREAL BASSE NORMANDIE

RN12 – AMÉNAGEMENT DES SECTIONS MORTAGNE-AU-PERCHE / TOUROUVRE ET SAINTE-ANNE / SAINT-MAURICE-LES-CHARENCEY

Q12 : L'espèce végétale Myosurus minimus a été recensée et sa zone de sensibilité est traversée par les fuseaux 2 et 3. Cette espèce a un enjeu important. Demain, si un agriculteur met sa parcelle en culture, la plante pourra disparaître. Ces études qui sont faites sur le milieu naturel n'ont pas d'impact sur nos vies de tous les jours, est-ce que ces animaux ou ces plantes doivent influencer la décision d'un projet ?

R12 : La plante dont on parle est localisée sur une faible superficie, mais on regarde la potentialité des terrains d'accueil de cette espèce et donc ses potentialités de développement. Ce sont des choix de société, nous ne faisons que mettre en œuvre les décisions réglementaires et législatives prises par les représentants de la nation. Les fuseaux sont comparés selon beaucoup de critères, dont le milieu naturel. Cette espèce est mentionnée dans l'étude, mais le choix du fuseau retenu ne sera pas fait qu'en fonction de cette espèce. Si le fuseau où a été trouvée cette espèce est retenu, il y aura un certain nombre de précautions à prendre. Ce fuseau est calé sur une emprise d'une centaine de mètres. Une fois le fuseau choisi, le projet sera défini dans les emprises de ce fuseau, et pourra éviter des enjeux ponctuels comme celui-ci.

Q13 : Il y a une différence de coûts entre les différents fuseaux. Cela influera-t-il forcément le choix du fuseau retenu ?

R13 : C'est en effet un critère qui pèse sur les décisions, il est pris en considération et analysé à sa juste mesure. Toutes ces études sont la résultante d'expressions de la société dans laquelle nous vivons. Si on ne prend pas en compte tous les enjeux, le projet peut être porté en recours et peut être retardé à cause des contentieux, voir abandonné. Il faut faire en sorte de n'avoir aucune fragilité juridique.

Q14 : Est-ce qu'il y a une certaine hiérarchie dans les critères évoqués pour la détermination des enjeux ?

R14 : Les critères ne sont pas pondérés à ce stade de l'étude. Nous faisons une comparaison relative de chacun des critères.

Q15 : Il est surprenant de ne pas avoir étudié la possibilité de réutiliser l'ancienne voie ferrée, d'autant plus qu'il y a moins de maisons à ce niveau. (Monsieur le Maire de Tourouvre-Au-Perche revenant sur la question 6 des échanges). Monsieur le Maire remet en main propre à la DREAL un principe de tracé sur papier à étudier.

R15 : La DREAL prend un engagement : Cette possibilité sera étudiée et une réponse sera apportée. Il faut vérifier que cette possibilité soit compatible avec une route express.

Le maire signale qu'il ne voit pas pourquoi cela ne serait pas possible alors qu'il connaît bien le terrain.



DREAL NORMANDIE
RN12 – AMENAGEMENT DE LA SECTION
MORTAGNE-AU-PERCHE / TOUROUVRE-AU-PERCHE

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE CONCERTATION PUBLIQUE N°2

08 MARS 2017 A 19H00

Objet	Réunion publique n°1 – Concertation en application des articles L121-15-1 et L121-16 du code de l'environnement sur la section Mortagne-Au-Perche / Tourouvre-au-Perche
Lieu de la réunion :	Salle des Fêtes - 61400 – Mortagne-Au-Perche
Compte-rendu établi par :	Delphine PENAUD – SEGIC Ingénierie
Compte-rendu validé par :	Thibaut ARMANDO – SEGIC Ingénierie

1. LISTE DES PARTICIPANTS ET DIFFUSION

MAITRISE D'OUVRAGE			
NOM	ORGANISME	EMAIL	P
Eric BOGAERT	DREAL Normandie – Responsable de l'opération	eric.bogaert@developpement-durable.gouv.fr 02.50.01.83.91	<input checked="" type="checkbox"/>
Jean-Yves PEIGNÉ	DREAL Normandie – Chef du Service Mobilités et Infrastructures	jean-yves.peigne@developpement-durable.gouv.fr 02.35.58.52.93	<input checked="" type="checkbox"/>
Bertrand PERRIER	DREAL Normandie – Responsable de l'opération	bertrand.perrier@developpement-durable.gouv.fr 02.35.58.55.35	<input checked="" type="checkbox"/>

BUREAUX D'ETUDES			
NOM	ORGANISME	EMAIL	P
Thibaut ARMANDO	SEGIC Ingénierie – Chef de projet	tarmando@segic-ingenierie.fr 01 69 30 66 66 – 06 84 83 19 47	<input checked="" type="checkbox"/>
Doriane MOISAN	SEGIC Ingénierie – Chargée d'étude	dmoisane@segic-ingenierie.fr	<input type="checkbox"/>

Nombre de participants : 22 personnes



DREAL NORMANDIE
RN12 – AMENAGEMENT DE LA SECTION
MORTAGNE-AU-PERCHE / TOUROUVRE-AU-PERCHE

2. ORDRE DU JOUR DE LA REUNION DE CONCERTATION N°2

La réunion de concertation du 08 mars 2017 a pour objet la présentation des études d'opportunités de phase 2 du projet de mise à 2x2 voies de la RN12 sur la section Mortagne-au-Perche – Tourouvre-au-Perche.

La concertation est organisée en application des articles L121-15-1 et L121-16 du code de l'environnement. Elle fait partie intégrante du processus de réalisation du projet.

Le maître d'ouvrage explique sa démarche, présente les études et expose les contraintes déjà identifiées :

- Pour informer le plus largement possible tous les publics concernés par le projet et répondre aux Interrogations.
- Pour écouter les avis de la population et de ses représentants.
- Pour dialoguer afin d'enrichir le projet d'aménagement, en prenant en compte les contraintes et les enjeux du territoire.

3. DEROULE DE LA PRESENTATION

A l'ordre du jour, le déroulé de la présentation est le suivant :

- 1. Contexte et projet soumis à concertation
- 2. Concertation : Pourquoi? Comment ?
- 3. Diagnostic du territoire
- 4. Objectifs et enjeux du projet
- 5. Les fuseaux étudiés
- 6. Etude et comparaison des fuseaux
- 7. Les étapes du projet
- 8. Echanges avec la salle

La répartition des intervenants sur les différents sujets est la suivante :

- La DREAL Normandie, maître d'ouvrage du projet, introduit la réunion en abordant les enjeux financiers, environnementaux ainsi que les retombées économiques vitales pour le territoire du projet de réaménagement de la RN12.
- Présentation de la DREAL Normandie des modalités de la concertation : pourquoi ? comment ?
- Présentation par le bureau d'étude Segic Ingénierie du diagnostic de l'état initial et des principaux enjeux qui se dégagent sur le territoire d'étude.
- Présentation par la DREAL Normandie du principe d'aménagement, des fuseaux étudiés et enfin de l'étude comparative.
- Présentation par la DREAL Normandie du planning et des prochaines étapes du projet.
- Echanges avec la salle : questions réponses avec le public de la salle.



DREAL NORMANDIE
RN12 – AMÉNAGEMENT DE LA SECTION
MORTAGNE-AU-PERCHE / TOUROUVRE-AU-PERCHE

4. DEBAT-ÉCHANGES

Questions posées lors de la concertation publique du 08 mars 2017

Q1 : Jusqu'à quelle distance de la RN12 les études acoustiques sont-elles réalisées ?

R1 : Les modélisations ont été réalisées jusqu'à 1 km environ de part et d'autre de la RN12.

Q2 : Ces passages à grande faune se feront-ils en passage supérieur ou par le biais d'un pont ?

Monsieur le Maire de Tourouvre-Au-Perche précise qu'un passage supérieur est à privilégier selon les chasseurs.

R2 : La poursuite des études préalables selon le fuseau retenu suite à la concertation permettra de déterminer si un passage à faune est nécessaire. Pour l'instant, la nécessité n'est pas démontrée à ce stade et la configuration d'un éventuel ouvrage non déterminée.

Dans la mesure du possible, il est privilégié la configuration avec passage supérieur pour faciliter le passage des véhicules agricoles en fonction de leur gabarit mais ce n'est pas toujours possible en fonction de la topographie.

Q3 : Le poids financier des variantes 3 et 4 ne semble-t-il pas orienter le débat vers les variantes 1 et 2 ? (Monsieur Renaud BOUCHER, propriétaire au Petit Frêne)

R3 : Nous avons précisé qu'il n'y avait pas de hiérarchisation des critères mais il est certain que le différentiel de coût est un élément assez marquant dans le contexte général. Toutefois cela dépend aussi des autres critères. S'ils apparaissent tous en rouge pour une solution moins chère, c'est-à-dire qu'ils sont très impactant, cela peut conduire à choisir une solution plus chère. Il n'y a pas que le critère coût qui affecte donc les solutions 3 et 4.

Q4 : Je vois aussi que les projets 1 et 2 sont ceux vers lesquels on risque de converger pour des raisons de coût et de fuseaux peut-être les plus logiques, même si nous préférons que le projet se fasse au Sud pour notre part. Tout ce qui est recommandations de déblaiement, etc., c'est quelque chose qu'il faut marquer au moment de la concertation ? Où allons-nous avoir à un moment donné la présentation des fuseaux avec les zones de déblaiement, donc d'enfouissement de la nationale, d'ores et déjà prédéfini par vos soins ?

(Jean-Marc Bodaut, habitant au Grand Frêne)

R4 : Cela se fera sur la base de la solution retenue, il n'y a pas de comparaisons puisqu'aujourd'hui nous pouvons faire varier indéfiniment les tracés dans les fuseaux. Pour la solution qui ressortira de la concertation, la solution préférentielle, le travail se poursuivra pour préciser le positionnement, s'il est plus enfoui ou en relief. Il faut tenir compte aussi des rétablissements puisque cela dépend aussi de la manière dont on va croiser les routes, les chemins, ou encore les cours d'eau. On ne peut pas non plus s'enfoncer indéfiniment dans le sol puisqu'il faut penser aussi à la problématique hydraulique.



DREAL NORMANDIE
RN12 – AMÉNAGEMENT DE LA SECTION
MORTAGNE-AU-PERCHE / TOUROUVRE-AU-PERCHE

Q5 : Une fois que le fuseau aura été déterminé, est-ce que les riverains pourront faire des recommandations pour justement donner leur avis sur la localisation des déblaiements, il y aura-t-il une forme de concertation proposée ? (Jean-Marc Bodaut, habitant au Grand Frêne)

R5 : Il faut savoir qu'il y a un comité de pilotage, qui est placé sous l'autorité de Madame la Préfète de région, réunissant le président du Conseil Régional, le président du Conseil Départemental, ici celui de l'Orne, et un comité de suivi, constitué par les élus locaux, c'est-à-dire les maires, les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale. Dans une prochaine réunion avec ces deux comités, nous réfléchirons à la forme sous laquelle nous pouvons faire cela, sachant que le dialogue avec les riverains a vocation à se poursuivre jusqu'à la réalisation du projet.

Q6 : Pour ce point-là, cela s'échelonne dans quelle période de temps ? (Jean-Marc Bodaut, habitant au Grand Frêne)

R6 : L'année 2018

Q7 : Plus la vitesse est élevée plus il y a de bruit, moins elle est élevée, moins il y a de nuisances sonores. Est-ce qu'il y a possibilité aussi de faire des recommandations sur certains tronçons proches des habitations (la Gâtine, le Petit Frêne, tous les lieux-dits au bord de la nationale) au niveau de la vitesse ? Limiter à 90 km/h au lieu de 110 km/h par exemple ?

R7 : Si nous faisons une infrastructure qui a vocation à s'inscrire dans l'aménagement d'un axe c'est pour qu'il se réalise à 110 km/h. Sans cela ce n'est pas cohérent, il ne faut pas qu'il y ait de surprises. Les 90 km/h ne se justifieraient qu'en cas de problèmes mais nous faisons justement une infrastructure pour éviter ces problèmes. Aujourd'hui, effectivement une limitation de vitesse pourrait se justifier à la rigueur par la présence d'habitations riveraines mais il n'y aura plus d'accès directs. Le niveau de confort et de sécurité doit être homogène sur l'ensemble de l'itinéraire.

Q8 : J'étais très satisfait de vous entendre dire que vous souhaitiez préserver le cadre de vie des personnes, surtout au niveau sonore, mais quand on regarde de plus près le plan dans la variante 1, vous augmentez le nombre de personnes qui seront touchées par un niveau de bruit supérieur. D'autant plus que les variantes 1 et 2 semblent avoir des chances d'aboutir, cela est donc dommageable. Vous passez de 13 habitations à 19, donc il y aura 6 habitations supplémentaires qui vont avoir des nuisances sonores pour la variante 1 (Monsieur MALERBE, propriétaire d'une maison sur la RD982, à Villiers-sous-Mortagne, sur la route de Bivilliers)

R8 : Les valeurs données dans le tableau sont issues d'une modélisation basée sur l'axe central du fuseau, au niveau du terrain naturel. Il s'agit donc de la configuration la plus défavorable qui engendre donc des valeurs supérieures au seuil réglementaire. Il faut rappeler que ce sont les résultats bruts avant mise en place de mesures destinées à réduire les nuisances sonores (écrans anti-bruit, merlons).



DREAL NORMANDIE
RN12 – AMÉNAGEMENT DE LA SECTION
MORTAGNE-AU-PERCHE / TOUROUVRE-AU-PERCHE

Il est donc bien évident, que nous avons là 19 habitations qui potentiellement pourraient être soumises à des niveaux sonores qui pourraient dépasser les seuils réglementaires, mais lors de la mise en service de l'infrastructure et à terme, c'est bien 0. C'est-à-dire que le maître d'ouvrage à l'obligation de respecter les niveaux sonores réglementaires. Ce qui ne veut pas dire que certaines habitations ne verront pas des niveaux sonores augmenter, mais les augmentations resteront dans les valeurs réglementaires. L'objectif est bien que ces augmentations soient les plus limitées possibles. Ces donc pour ça que ce fuseau 1 n'a pas été écarté dès le départ.

Q9 : Pour l'itinéraire de substitution de la RD282, nous ne le voyons pas dans le cadre de votre présentation (Monsieur MALERBE, propriétaire d'une maison sur la RD982, à Villiers-sous-Mortagne, sur la route de Bivilliers)

R9 : Ce que nous avons présenté à ce stade c'est l'itinéraire de substitution de la RN12 future. Nous avons déjà, dans le cadre des études, regardé comment nous pourrions rétablir les principales voies dont les routes départementales, mais ce sont des éléments que, tant que nous n'avons pas l'implantation exacte du tracé ni la position altimétrique ou autre, nous ne pouvons pas vraiment définir de façon certaine. Mais ces problématiques de rétablissements de voiries sont et seront étudiées.

Il y aura donc bien un itinéraire de substitution

Ce n'est pas de substitution mais un rétablissement d'accès. La substitution est au niveau de la RN12 future où certains usagers ne seront pas autorisés. Il y aura donc besoin d'un itinéraire de substitution. L'usage de la RD982, lui, ne sera pas modifié, il s'agit de rétablissements.

La RD982 viendra se raccorder sur la RN12 actuelle comme elle le fait déjà.

Q10 : Pour le fuseau 1, je trouve que le tracé sera vraiment proche des maisons, alors qu'on penserait qu'il pourrait passer un peu plus loin. Sur votre plan, toutes les maisons ne sont pas marquées également (Madame Malder, 1ère maison sur la route de Bivilliers)

R10 : Il s'agit d'un plan de communication où l'on a simplifié les hameaux, mais nous prenons bien en compte toutes les maisons d'habitations dans les études. Nous sommes sur un trait représentant un fuseau dans lequel, aujourd'hui nous ne sommes pas capables de vous dire exactement où le tracé passera. Aujourd'hui la précision est de 100 à 150 m près. Il faut aussi savoir que certains projets routiers nécessitent d'acquiescer des maisons. Mais en général nous essayons de passer à côté des bâtiments. C'est ce qui est prévu pour l'ensemble des fuseaux pour ce projet.



DREAL NORMANDIE
RN12 – AMÉNAGEMENT DE LA SECTION
MORTAGNE-AU-PERCHE / TOUROUVRE-AU-PERCHE

Q11 : A la ferme de la Gâtine, nous sommes impactés par les 4 fuseaux, mais je ne suis pas favorable au fuseau numéro 4. (Monsieur Michel Mariette, ferme de la Gâtine, Villiers-sous-Mortagne) et plutôt favorable aux fuseaux 1 et 2.

R11 : Les fuseaux 1, 2 et 3 sont situés aux alentours des 50m de la Gâtine.

Si on est propriétaire de chaque côté, le champ sera-t-il totalement pris s'il fait par exemple 50 m ?

Non, il sera pris uniquement ce qui est nécessaire à l'emprise. Le reste est laissé au propriétaire. Il est possible de mettre en œuvre une procédure d'aménagement foncier et forestier. Il s'agit d'une loi de 2005, menée sous l'égide du Conseil Départemental. Ensuite, c'est une commission communale ou intercommunale qui décide s'il est utile de lancer cette procédure. S'il est jugé que le projet a une incidence importante sur le fonctionnement des activités agricoles des exploitations, cette procédure est mise en œuvre. L'objectif de cette procédure d'aménagement foncier est de faire en sorte que le projet ne fasse pas une coupure, et de répartir peut-être, dans la mesure du possible, les terres d'une exploitation d'un même côté de la nouvelle route.

Le rond-point qui a été fait récemment au bout de la 4 voies sera-t-il réutilisé ?

Il ne sera simplement plus sur l'itinéraire de la RN12 mais sera sur l'itinéraire de substitution.

Nous précisons également que nous faisons en sorte de ne pas utiliser une des chaussées de la RN 12 actuelle sur la future infrastructure à 2x2 voies. D'une part parce qu'il y a des riverains immédiats que nous pouvons difficilement protéger des nuisances sonores dans ce cas, et d'autre part, il peut y avoir des réseaux d'eau potable sous l'emprise de la RN12 existante qui se trouveraient entre les 2 chaussées inaccessibles. De plus, si on ne touche pas à la RN12 actuelle, on peut continuer pendant toute la durée des travaux de la nouvelle infrastructure à circuler sans problème sur celle-ci. Cela minimise aussi la gêne occasionnée.

Q12 : La largeur du fuseau est bien de 200 m ? Dans l'hypothèse où la nouvelle RN12 est construite en parallèle de l'existante qui deviendrait un itinéraire de substitution, quel est le métrage entre la RN12 actuelle et la future RN12 ?

R12 : Oui, à peu près 200 m. Il faut laisser un espace qui permet de séparer physiquement et visuellement les deux infrastructures. Il faut aussi penser à l'insertion paysagère.



DREAL NORMANDIE
RN12 – AMENAGEMENT DE LA SECTION
MORTAGNE-AU-PERCHE / TOUROUVRE-AU-PERCHE

Q13 : Le premier projet remonte à très longtemps, y a-t-il un risque que le projet soit de nouveau abandonné, et qu'en est-il de la suite de la RN12 qui n'est plus dans le département ? (Denis Gasker, Maire adjoint de la Mairie de Mortagne-Au-Perche)

R13 : Le traitement de ces deux sections est inscrit au Contrat de Plan Etat Région pour la période 2015-2020. Nous avons eu des commandes gouvernementales pour réaliser ces études. La Ministre et surtout le secrétaire d'Etat attachent une importance à ces aménagements. Nous avançons en menant les études mais nous ne pouvons pas préjuger des décisions qui seront prises par le nouveau gouvernement.

Si aucun crédit n'est aujourd'hui prévu au CPER, la probabilité que l'aménagement dans le 27 se fasse augmente avec l'avancement des travaux dans l'Orne.

Q14 : Est-ce qu'il y a une certaine hiérarchie dans les critères évoqués pour la détermination des enjeux ?

R14 : Les critères ne sont pas pondérés à ce stade de l'étude. Nous faisons une comparaison relative de chacun des critères.

Q15 : Pourquoi la réutilisation de la RN12 dans le cadre de la mise à 2x2 voies n'a pas été étudié ? D'autre part, l'indemnisation des riverains est-elle prévue dans le budget ?

La réutilisation de la RN12 a été réfléchi mais ne permet pas d'atteindre les objectifs fixés pour le projet. Dans tous les cas :

- il faut réaliser un itinéraire de substitution

- la réutilisation de la RN12 actuelle ne règle pas la question des accès directs

- la RN12 ne serait pas utilisable pendant les travaux

Concernant les indemnisations, la propriété étant un droit, il faut pouvoir justifier toute expropriation.

Q16 : Est-ce que le financement est arrêté ?

R16 : 38M€ de crédits est inscrit au CPER 2015-2020 sur un besoin estimé de 100M€. Le gros des travaux serait alors réalisé après 2020.