

DREAL NORMANDIE

Service Mobilités
Infrastructures

Division Maîtrise d'ouvrage
des projets routiers

AMENAGEMENT DE LA RN12 ENTRE TOUROUVRE-AU-PERCHE ET SAINT-MAURICE-LES-CHARENCEY (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 SAINTE-ANNE ET SAINT-MAURICE-LES-CHARENCEY..... 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. LE RETOUR DES ACTEURS PUBLICS DU TERRITOIRE 14

5. LE BILAN QUALITATIF : QUELS THEMES ABORDES ? 15

5.1. LES IMPACTS DU PROJET 15

5.2. LA PRISE EN COMPTE DU CONTEXTE LOCAL POUR L’ELABORATION DU PROJET 16

5.3. L’OPPORTUNITE DU PROJET ET LA PERCEPTION DE SES OBJECTIFS ET DU PLANNING..... 17

5.4. COUT ET FINANCEMENT DU PROJET 17

5.5. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET 17

5.6. METHODOLOGIE DE COMPARAISON DES VARIANTES 17

5.7. LA CONCERTATION 18

5.8. AVIS PRONONCES SUR UN FUSEAU 18

5.9. TRACES ALTERNATIFS 18

6. LES ENSEIGNEMENTS ET SUITES A DONNER..... 19

7. LES ANNEXES 20

7.1. ANNEXE 1 : ARRETE PREFECTORAL DEFINISSANT LES MODALITES DE LA CONCERTATION 20

7.2. ANNEXE 2 : PRINCIPAUX SUPPORTS DE COMMUNICATION 22

7.3. ANNEXE 3 : COMPTES-RENDUS DES REUNIONS PUBLIQUES 22

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.

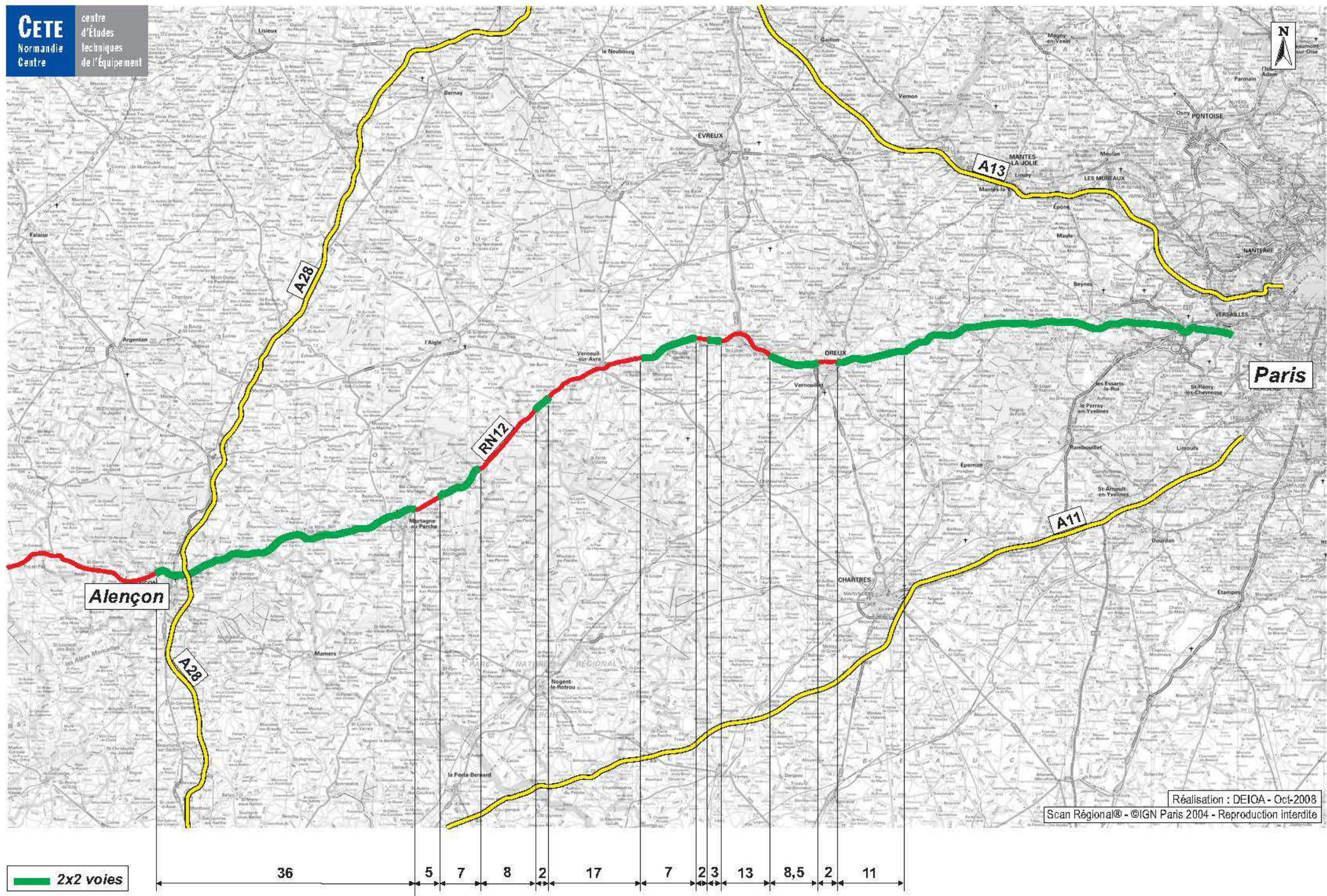
Longue de 560 km, la RN12 est aménagée en voie express sur la majeure partie de son linéaire. Des sections plus ou moins longues restent toutefois à aménager pour homogénéiser l'itinéraire et le rendre plus compétitif au niveau national, et notamment dans les départements de l'Eure, de l'Orne et de la 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 Sainte-Anne (61) : 9 km
- section de Sainte-Anne 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-Pêche) 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 Sainte-Anne et Saint-Maurice-lès-Charencey, 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 Sainte-Anne et Saint-Maurice-lès-Charencey 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 deux 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, MAÎTRE 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 SAINTE-ANNE ET SAINT-MAURICE-LES-CHARENCEY

La présente opération porte sur la réalisation d'un tracé neuf à 2x2 voies entre Sainte-Anne sur la commune de Tourouvre-au-Perche et Saint-Maurice-lès-Charencey sur une longueur d'environ 9 km. Cette nouvelle route express limitée à 110 km/h sera notamment interdite aux engins agricoles, cycles et piétons.

2.1. OBJECTIFS ET CARACTERISTIQUES DU CONTOURNEMENT

Les objectifs auxquels doit répondre le projet de création d'une route à 2x2 voies entre Tourouvre-au-Perche et Saint-Maurice-lès-Charencey 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. Plus localement, la création de cette infrastructure nouvelle permettra 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

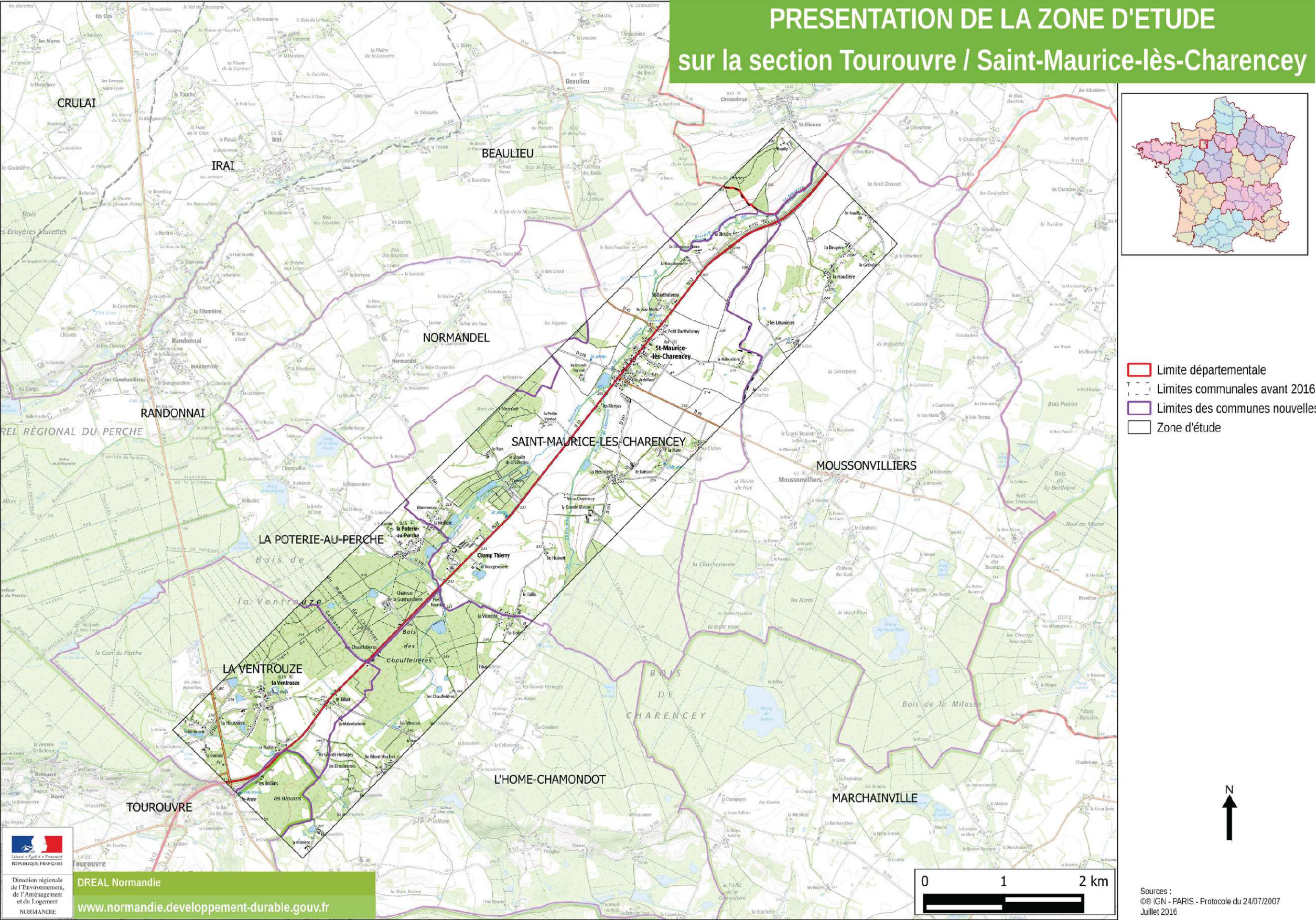
La RN12 actuelle traverse la commune de Saint-Maurice-lès-Charencey et plusieurs hameaux dont les habitants subissent dès lors des nuisances sonores et visuelles importantes sans que des mesures de résorption à la source puissent être mises en œuvre. La forte diminution du trafic, notamment poids lourds, 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 intégrée l'actuelle RN12, sera dès lors dévolu au seul trafic local ;
- La forte diminution du trafic en traversée de Saint-Maurice-lès-Charencey.

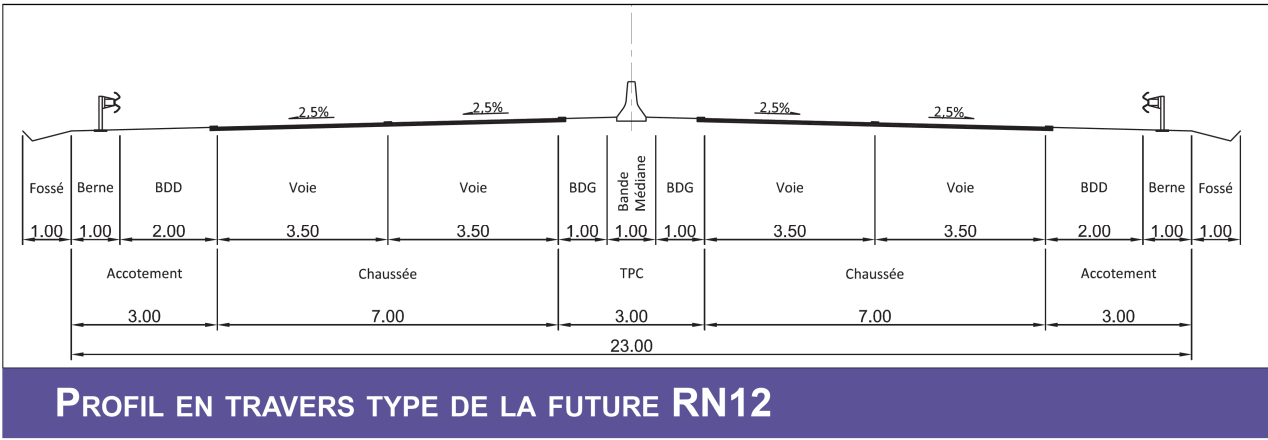
Cet aménagement permettra de mieux répondre à la fonction de transit de cet axe avec un trafic poids lourds important, lié notamment à une faible desserte ferroviaire. Il permettra ainsi une meilleure desserte du territoire et contribuera à son développement économique.



❑ 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

Compte tenu des dispositifs d'échanges existants sur les sections à 2x2 voies en amont et en aval de la section Sainte-Anne / Saint-Maurice-lès- Charencey un dispositif d'échange complet devra être créé autour de la commune de Saint-Maurice-lès-Charencey. Son implantation précise sera étudiée après le choix du fuseau préférentiel.

❑ LE TRACÉ DES ITINÉRAIRES DE SUBSTITUTION

L'aménagement à 2x2 voies de la RN 12 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 Tourouvre-au-Perche/Saint-Maurice-lès-Charencey est estimé à ce stade à 62M€.

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

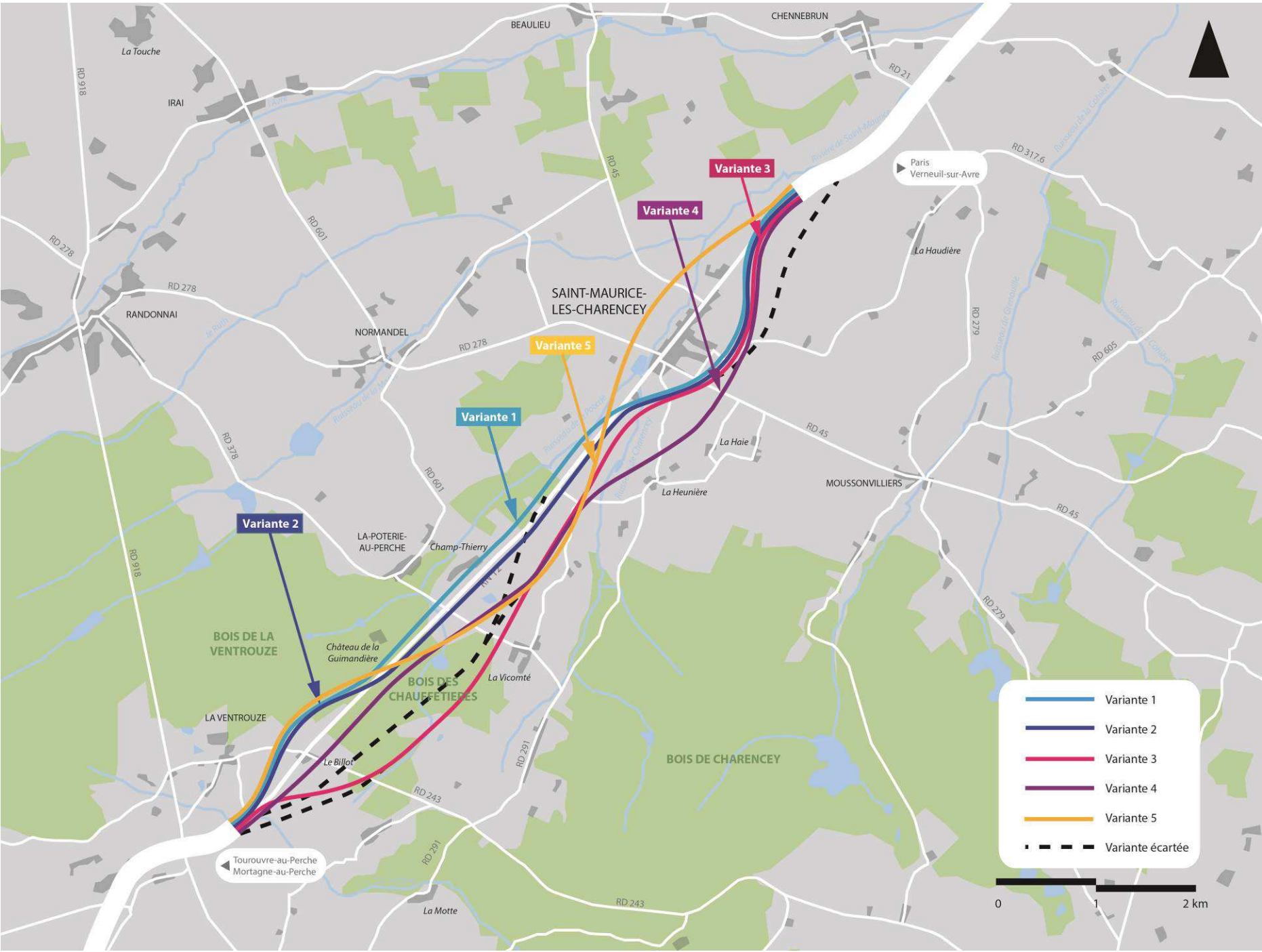
Un **comité de suivi** a été constitué par le Préfet de L'Orne et regroupe les principaux acteurs locaux concernés par le projet :

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 cinq fuseaux qui, au terme d'une première analyse, présentent le meilleur bilan « avantages / inconvénients ».

Les 5 fuseaux proposés peuvent être répartis en 3 catégories :

- Les fuseaux longeant majoritairement l'actuelle RN12 (fuseaux 1 et 2) ;
- Les fuseaux situés globalement au Sud de l'actuelle RN12 (fuseaux 3 et 4) ;
- Le fuseau passant alternativement au Nord et au Sud de l'actuelle RN12 (fuseau 5).



LE FUSEAU 1 EN QUELQUES CHIFFRES

- Longueur : 9 250 ml ;
- Ouvrages d'art : 4 ouvrages routiers et 3 ouvrages hydrauliques ;
- Surface agricole impactée : 44 ha ;
- Surface de zone humide impactée : 14 ha ;
- Bois directement impactés : 26 ha ;
- Nombre de hameaux situés dans un périmètre de 100 m : 5 ;
- Coût : 63 000 000 € TTC.

LE FUSEAU 2 EN QUELQUES CHIFFRES

- Longueur : 9 280 ml ;
- Ouvrages d'art : 4 ouvrages routiers et 3 ouvrages hydrauliques ;
- Surface agricole impactée : 47 ha ;
- Surface de zone humide impactée : 11 ha ;
- Bois directement impactés : 23 ha ;
- Nombre de hameaux situés dans un périmètre de 100 m : 5 ;
- Coût : 62 000 000 € TTC.

LE FUSEAU 3 EN QUELQUES CHIFFRES

- Longueur : 9 410 ml ;
- Ouvrages d'art : 5 ouvrages routiers et 3 ouvrages hydrauliques ;
- Surface agricole impactée : 65 ha ;
- Surface de zone humide impactée : 29 ha ;
- Bois directement impactés : 20 ha ;
- Nombre de hameaux situés dans un périmètre de 100 m : 1 ;
- Coût : 66 000 000 € TTC.

LE FUSEAU 4 EN QUELQUES CHIFFRES

- Longueur : 9 240 ml ;
- Ouvrages d'art : 6 ouvrages routiers et 3 ouvrages hydrauliques ;
- Surface agricole impactée : 65 ha ;
- Surface de zone humide impactée : 12 ha ;
- Bois directement impactés : 20 ha ;
- Nombre de hameaux situés dans un périmètre de 100 m : 4 ;
- Coût : 70 000 000 € TTC.

LE FUSEAU 5 EN QUELQUES CHIFFRES

- Longueur : 9 260 ml ;
- Ouvrages d'art : 6 ouvrages routiers et 4 ouvrages hydrauliques ;
- Surface agricole impactée : 58 ha ;
- Surface de zone humide impactée : 12 ha ;
- Bois directement impactés : 18 ha ;
- Nombre de hameaux situés dans un périmètre de 100 m : 5 ;
- Coût : 70 000 000 € 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 Sainte-Anne et Saint-Maurice-lès-Charencey, 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 Tourouvre-au-Perche et Sainte-Anne 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 Tourouvre-au-Perche, La Ventrrouze, Beaulieu, L'Hôme-Chamondot,, Saint-Maurice-lès-Charencey, Armentières-sur-Avre, Chennebrun, Normandel, Moussonvilliers ;
- En le téléchargeant sur les sites internet :
 - de la DREAL Normandie : <http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/rn12-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

- Mardi 28 février 2017 à Tourouvre-au-Perche à 19h dans la salle Georges Brassens ;
- Vendredi 10 Mars 2017 à Saint-Maurice-lès-Charencey à 20h30 dans la salle communale.

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, fuseaux proposés 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 ITINERANTE



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

Neuf registres d'expression ont été mis à disposition dans les mairies Tourouvre-au-Perche, La Ventrouze, Beaulieu, L'Hôme-Chamondot, Normandel, Moussonvilliers et Saint-Maurice-lès-Charencey dans l'Orne et Armentières-sur-Avre et Chennebrun dans l'Eure pour consigner les avis et observations de chacun.

❑ UN OUTILS D'EXPRESSION NUMÉRIQUE

Une adresse électronique a été créée (n12-tourouvre-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 ?

81 personnes ont assisté aux deux réunions publiques lors desquelles une quarantaine d'interventions ont été formulées. 8 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	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

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

4.1. LES RÉUNIONS PUBLIQUES

81 personnes ont participé aux deux réunions publiques organisées dans le cadre de la concertation : 21 personnes à Tourouvre-au-Perche et 60 personnes à Saint-Maurice-lès-Charencey.

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.

38 participants sont intervenus au cours des deux réunions publiques.

Les remarques formulées concernent principalement les impacts du projet, notamment sur les nuisances aux riverains et sur l'aspect économique et touristique, ainsi que sur les caractéristiques précises du projet.

A noter également, l'intérêt des participants sur la prise en compte du projet des particularités locales (urbanisation, briqueterie et projet éolien)

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

4.2. LES REGISTRES D’EXPRESSION

Les 9 registres de concertation ont recueilli 8 observations :

- 4 à la Ventrouze
- 1 à Tourouvre-au-Perche
- 1 à l'Hôme-Chamondot
- 1 à Saint-Maurice-les-Charencey
- 1 à Moussonvilliers

La majeure partie des observations concerne les impacts du projet et l'utilité du projet.

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	
Document d'urbanisme	
Eolienne	
Briqueterie	
COUT / FINANCEMENT	
METHODOLOGIE DE COMPARAISON DES VARIANTES	
CARACTERISTIQUES DU PROJET	1
CONCERTATION	
AVIS PRONONCES SUR UN FUSEAU	1
UTILITE/OBJECTIFS DU PROJET ET PLANNING	3

4.3. L’ADRESSE ELECTRONIQUE ET LES COURRIERS POSTAUX

Pendant le mois de la phase de concertation, 4 observations ont été émises :

- 2 par courriers postaux
- 2 par adresse électronique

La majorité d'entre elles concernent les impacts du projet. 1 personne à la Ventrouze s'étant exprimé contre les fuseaux 1,2 et 5.

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

4.4. 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, aucun avis contraire n'a été émis sur la méthodologie employée pour la réalisation des études et les résultats présentés.

La DRAC indique néanmoins 2 recommandations :

- Au niveau de l'archéologie, prévoir dans le planning du projet les éventuelles fouilles préventives en amont des travaux d'aménagement.
- Au niveau du patrimoine, pour les fuseaux 1,2 et 5, prendre en compte dans la mesure du possible le Château de la Ventrouze, inscrit à l'inventaire des monuments historiques depuis le 05/12/1979.

A noter également que lors de la période de concertation, la DREAL a récupéré par l'intermédiaire de la DDT des informations sur la présence d'un captage.

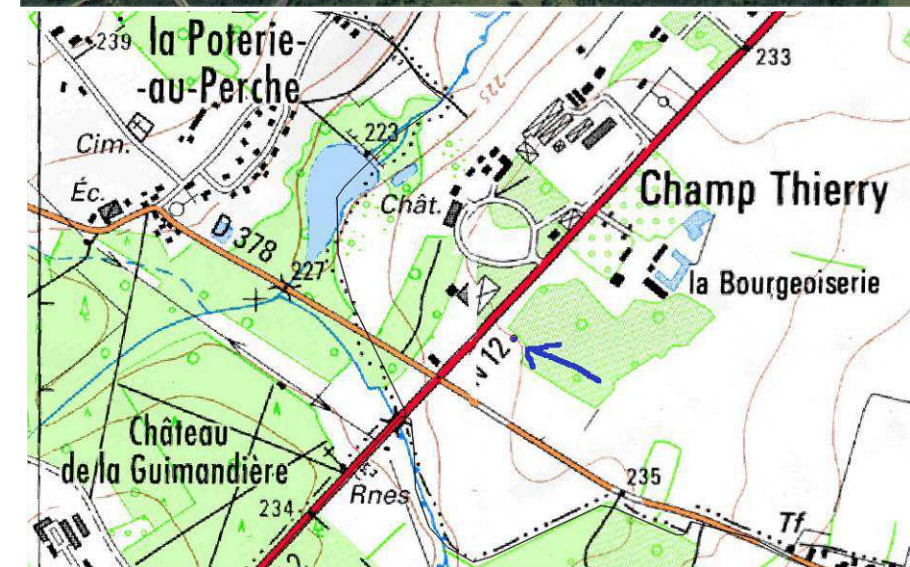
Ce captage est un forage de 67 mètres situé sur la parcelle cadastrée feuille E n°205 à l'entrée de la commune de Saint Maurice les Charencey à environ 25 mètres de la bordure de la RN12 juste à côté de "Champ Thierry".

Le forage a été déclaré à la DDAF de l'Orne le 30 octobre 2009 et réalisé le 2 novembre 2009 par le Syndicat Départemental de l'Eau (SDE) pour l'alimentation du SMPEP du Haut Perche.

La déclaration préalable de travaux souterrain à la DRIRE Basse Normandie a été déposé le 18 janvier 2010 (n°10.61.003) pour un usage eau potable à un débit maximum > 50 m3/h.

L'ARS dispose d'une étude hydrogéologique du captage.

Le captage n'est actuellement pas utilisé mais prévu au Schéma Directeur d'Alimentation en Eau Potable du département de l'Orne pour l'alimentation/sécurisation du SIAEP de Marchainville.



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 Sainte-Anne (commune de Tourouvre-au-Perche) et Saint-Maurice-lès-Charencey.

5.1. LES IMPACTS DU PROJET

De nombreux avis évoquent les impacts du projet sur les territoires traversés, principalement en ce qui concerne les nuisances engendrées aux riverains de l’ensemble des fuseaux proposés, mais aussi au niveau du monde agricole, du milieu naturel ou encore des activités économiques et touristiques.

La quasi-totalité des contributions dénoncent les impacts trop importants du projet sur les zones urbanisées suivantes : La Ventrouze (pour les fuseaux 1,2 et 5) et quartier sud de Saint-Maurice-les-Charencey pour les fuseaux 1 à 4 (dénoncent le déplacement des nuisances du centre-ville Saint-Maurice vers un environnement préservé).

Les habitants de la Ventrouze se sont particulièrement mobilisés. Les impacts des fuseaux 1,2 et 5 les plus souvent cités sont :

- la dégradation du cadre de vie : beaucoup parlent d’un cadre de vie choisi pour la tranquillité des lieux, la beauté des paysages et la proximité à la nature. Il est notamment fait état des monuments historiques sur la Ventrouze pas suffisamment pris en compte par la DREAL.
- la pollution sonore et atmosphérique : les riverains des fuseaux de tracé proposés évoquent les nombreuses nuisances engendrées par le projet qu’ils devront subir, principalement le bruit. 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...
- la perte de valeur du patrimoine immobilier : des propriétaires évoquent la construction récente de leur maison ainsi que les remboursements de leurs emprunts en cours et craignent que leur maison devienne invendable si le projet se réalise. Une personne demande si des dédommagements seront prévus pour compenser cette perte.

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.

Un agriculteur a rappelé les impacts engendrés par le projet sur l’activité agricole, notamment le morcellement de terrains rendant difficile leur exploitation et surtout la consommation d’espaces agricoles drainés.

Enfin, de nombreuses remarques ont été formulées concernant l’impact du projet sur la vie économique et touristique. Le débat s’est notamment beaucoup porté sur la déviation du trafic de transit du centre-ville de Saint-Maurice-les-Charencey.

Certains font état d’une incidence positive du projet sur la vie économique du territoire. Ils évoquent notamment le renforcement de l’attractivité du centre-ville pacifié de Saint-Maurice mais surtout de la possibilité de bénéficier d’une vitrine économique à proximité immédiate de la déviation en bénéficiant d’une meilleure desserte (pour les fuseaux 1 à 4). La question d’un échangeur étant revenue souvent dans le débat (voir chapitre sur caractéristiques du projet).

D’autres estiment que le contournement n’apportera aucun bénéfice en termes économiques ou qu’il aura même un impact négatif sur certaines activités, notamment celles en lien avec la clientèle de passage et le tourisme. Certains craignent que la fréquentation des commerces diminue à cause du report de trafic sur le contournement et souhaite que tout soit mis en œuvre pour attirer les touristes et les inciter à s’arrêter à Saint-Maurice.

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.

La DREAL souligne néanmoins le gain important identifié dans les études sur le niveau sonore pour les habitants de Saint-Maurice-les-Charencey. La DREAL rappelle également que l’intérêt général n’est pas la somme des intérêts particuliers.

Concernant la perte de valeur vénale des biens immobiliers, il sera aussi possible au terme des travaux de saisir le tribunal administratif qui jugera au cas par cas des demandes d’indemnisation de dommage de travaux publics si les requérants apportent la preuve d’un préjudice direct, matériel et certain lié à la construction de la nouvelle route.

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.

Concernant la traversée des bois des Chauffetières et de la Ventrouze, le contexte législatif et réglementaire dans le domaine de l'environnement a fortement évolué. Cette réglementation nécessite, avant de travailler à la recherche de variantes de tracé, de faire un état des lieux des zones à enjeux au niveau environnemental et écologique afin de faire en sorte d'éviter les zones les plus sensibles. Il est aujourd'hui difficile d'imaginer des variantes qui traversent les zones boisées au regard de la réglementation qui est très stricte au niveau de la protection des espèces végétales et animales protégées.

La logique « éviter, réduire, compenser » a donc guidé l'élaboration des fuseaux de tracé sur le secteur de la Ventrouze. Sur le périmètre d'études, il n'y a pas de zone sans enjeux où il serait naturel de faire passer le contournement nord-ouest. Tous les tracés présentés sont donc le résultat de compromis entre les différents impacts sur les milieux humain, naturel, agricole et économique.

Comme précisé à la DRAC également en réunion interservices, la DREAL s'engage à affiner les études si le fuseau retenu est un de ceux passant côté La Ventrouze et ses monuments inscrits.

Quelle que soit le fuseau retenu, une desserte directe d'une future la zone d'activités depuis le contournement de Saint-Maurice-les-Charencey sera un atout pour les activités qui s'installeront sur place.

La suppression du trafic de transit poids-lourds en centre-ville va permettre une fréquentation plus aisée et agréable de Saint-Maurice-les-Charencey, que ce soit par les habitants du bassin de vie ou par la clientèle de passage. Cependant, les acteurs économiques locaux, la ville et la communauté de communes devront certainement accompagner les changements induits par la construction du contournement.

Cette remarque va également dans le sens d'une circulation apaisée pour favoriser les modes doux sur la RN12 actuelle qui sera l'itinéraire de substitution. Le projet va complètement dans le sens de la demande faite par l'association des Collines du Perche qui promeut l'élaboration d'un circuit de randonnée. L'amélioration des conditions de circulation pourrait même permettre un développement des activités de loisirs et de repos.

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

De nombreuses remarques ont été formulées concernant une prise en compte du contexte local pour l'élaboration du projet et de ses différents fuseaux de tracé. Les avis évoquent notamment les documents d'urbanisme, la briqueterie et le projet d'implantation d'éoliennes.

Les riverains et élus ont fait référence aux documents d'urbanisme locaux qui n'intègrent actuellement pas le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN12 entre Sainte Anne et Saint-Maurice-les-Charencey. Ils souhaitent que ce dernier puisse être intégré dans le PLUi en cours d'élaboration afin de planifier l'évolution du territoire de leurs communes. Cette remarque a été appuyée par un notaire de Saint-Maurice-les-Charencey qui explique que le projet sans être arrêté définitivement représente une paralysie pour le territoire.

Quelques personnes s'inquiètent sur la prise en compte dans le projet de mise à 2x2 voies de la RN12 au niveau de Saint-Maurice-les-Charencey du projet éolien d'EDF énergies nouvelles, et notamment le respect des distances. Elles rappellent que le sud de Saint-Maurice-les-Charencey va être déjà largement touché par les éoliennes en plus du contournement prévu par les fuseaux 1 à 4.

Un avis est émis sur le fait de ne pas avoir pris en compte le deuxième projet de parc éolien.

L'exploitante de la briqueterie rappelle que le bâtiment est inscrit aux monuments historiques et donc protégé en vue d'une éventuelle expropriation. Elle met également en avant deux points importants : la nécessité de conserver le chemin forestier utilisé pour aller chercher l'argile dans la carrière située dans le bois des chauffetières et de maintenir la visibilité du commerce depuis la RN12 pour maintenir la pérennité de l'activité.

Eléments de réponse de la DREAL

Si une orientation se dégage sur un fuseau et que l'Etat valide la poursuite des études de détails sur celui-ci, un arrêté de périmètre d'étude pourra être pris et sa mise en œuvre s'imposera aux collectivités compétentes en matière d'urbanisme.

Aucun périmètre n'étant fixé, EDF énergies nouvelles a d'ailleurs avancé sur son projet de parc éolien. En arrivant en second, la DREAL a en revanche tenu compte des éoliennes dans le contournement de Saint-Maurice-les-Charencey. Un fuseau historique a d'ailleurs été écarté des études puisque trop proche maintenant des futurs éoliennes. Les deux projets ne sont pas incompatibles et les études prendront en compte les différentes zones d'effets des éoliennes.

La DREAL précise que le second projet de parc éolien ne figure pas dans les études de la RN12 car situé en dehors de la zone d'étude. Aucune interférence n'existe entre ces deux projets.

En dehors des échangeurs, les voies interceptées seront le cas échéant rétablies par raccordement au réseau secondaire. Il en sera donc de même pour l'itinéraire utilisé par les exploitants de la briqueterie.

La DREAL invite ces derniers à fournir tous les éléments permettant de localiser précisément la carrière, le cheminement pour prise en compte dans la suite des études. La briqueterie sera toujours visible depuis la RN12 actuelle et l'accès en sera sécurisé à contrario du site actuel.

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

Les interrogations portent sur les dates de démarrage des travaux affichées au vu du contexte historique important du projet sans que les études antérieures aboutissent.

Des craintes sont exprimées sur les impacts du projet mais l'utilité du projet n'est que rarement abordée. Seule une minorité remet en cause l'utilité du projet et doute de la pertinence de la mise à 2x2 voies de la RN12 pour atteindre les objectifs fixé au vu des impacts engendrés.

Il est même évoqué le fait de recentrer le projet sur la déviation uniquement des poids lourds, notamment au niveau de Saint-Maurice-les-Charencey.

Enfin, 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.

Eléments de réponse de la DREAL

Le planning est lié aux démarches réglementaires imposées par la législation de l'Etat et la date de démarrage des travaux ne peut être avancée.

Le projet de la 2 x 2 voies pour la RN12 porté par l'État et pour lequel une concertation a lieu répond à la commande ministérielle. La DREAL a donc recherché des solutions afin de répondre à cette demande et aux objectifs fixés.

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

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 DU PROJET

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.

Mais, le point revenant le plus souvent dans les débats est la réalisation d'un échangeur sur la future RN12 à 2x2 voies au niveau de Saint-Maurice-les-Charencey.

Beaucoup sont en faveur de la création de ce point d'échanges pour soutenir le développement économique à proximité immédiate de l'échangeur et le maintien de l'activité dans le centre-ville.

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.

Le choix des points d'échanges intermédiaires sera arrêté en concertation avec les élus locaux lors des différents comités de suivi. Ils permettront de desservir à la fois les zones d'habitations et les zones économiques. C'est donc un compromis entre les enjeux du territoire aux niveaux humain et économique et la desserte de l'agglomération qui sera recherché.

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 cout 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

Certains évoquent la faible participation du public à la concertation et notamment aux réunions publiques et estiment que cela biaise la concertation. Il est notamment fait référence à l'historique important du projet qui n'encourage plus la population à se déplacer.

Peu de gens ont parlé de la concertation en tant que telle. Les avis ont porté sur la place du dialogue avec les riverains dans les prochaines étapes des études plus fines sur le fuseau retenu. L'association Sauvegarde du Cadre de Vie des Riverains de la RN12 demande à être pleinement intégré au dialogue lors de l'avancement des études en participant notamment au comité de suivi.

Eléments de réponse de la DREAL

La DREAL a mené la concertation avec le souhait que chacun puisse s'exprimer et donner son point de vue sur cette opération concernant la mise à 2x2 voies de la RN12 entre Sainte-Anne et Saint-Maurice-les-Charencey.

La concertation a été annoncée par voie de presse dans le quotidien local. En plus des réunions publiques et des supports d'information, des adresses électroniques et postales ont été tenues par la DREAL pour permettre aux populations d'échanger directement avec la Maîtrise d'ouvrage.

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'utilisateurs...

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 un riverain s'est prononcé en faveur de fuseaux :

- 1 riverain pour les fuseaux 1 et 2

Il est à noter que sur le registre de la Ventrouze, si 3 avis portent avant tout sur le rejet de l'utilité du projet, il est signalé que le fuseau 3 serait le moins pénalisant.

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

Une demande porte sur la possibilité de sectionner les fuseaux afin de retenir une partie de l'un avec une partie d'un autre.

Deux personnes souhaitent l'étude d'une mise à 2x2 voies de la RN12 à partir de la RN12 actuelle comme cela a été le cas sur d'autres portions de l'itinéraire.

Eléments de réponse de la DREAL

L'implantation du profil en travers type à 2x2 voies sur l'axe de l'actuelle RN12 est impossible au droit du lieu-dit « La Mare aux bœufs » puisque les emprises disponibles sont d'environ 19 m au droit de ces hameaux.

Le passage à 2x2 voies de la RN12 sur l'itinéraire actuel n'est pas non plus envisageable sur la traversée de Saint-Maurice-lès-Charencey.

D'autres contraintes fortes ont été identifiées : Réseaux localisés dans les emprises de la RN12 et à dévier, caractéristiques actuelles de la RN12 (pente de la chaussée, ...) ne correspondant pas aux exigences d'une infrastructure à 110 km/h. Le passage à 2x2 voies sur la RN12 nécessiterait donc de se conformer à ces exigences et par conséquent de réaliser des travaux complémentaires.

Enfin, cette solution ne permet pas de répondre aux objectifs d'amélioration du cadre de vie des riverains de la route, en raison de la proximité des habitations : les nuisances sonores et de qualité de l'air seraient maintenues voir amplifiées, l'insertion paysagère dégradée.

Par ailleurs, avec une nouvelle infrastructure, il est possible de réutiliser l'itinéraire actuel comme itinéraire de substitution.

6. LES ENSEIGNEMENTS ET SUITES À DONNER

La concertation de l'aménagement de la RN12 à 2x2 voies entre Sainte-Anne (Tourouvre-au-Perche) et Saint-Maurice-lès-Charencey 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.

Par exemple, le diagnostic du territoire a pu se nourrir de la connaissance des acteurs locaux et la réflexion sur le projet ne pourra s'en trouver qu'optimiser (Briqueterie, Monuments inscrits, captages,...).

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.

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.

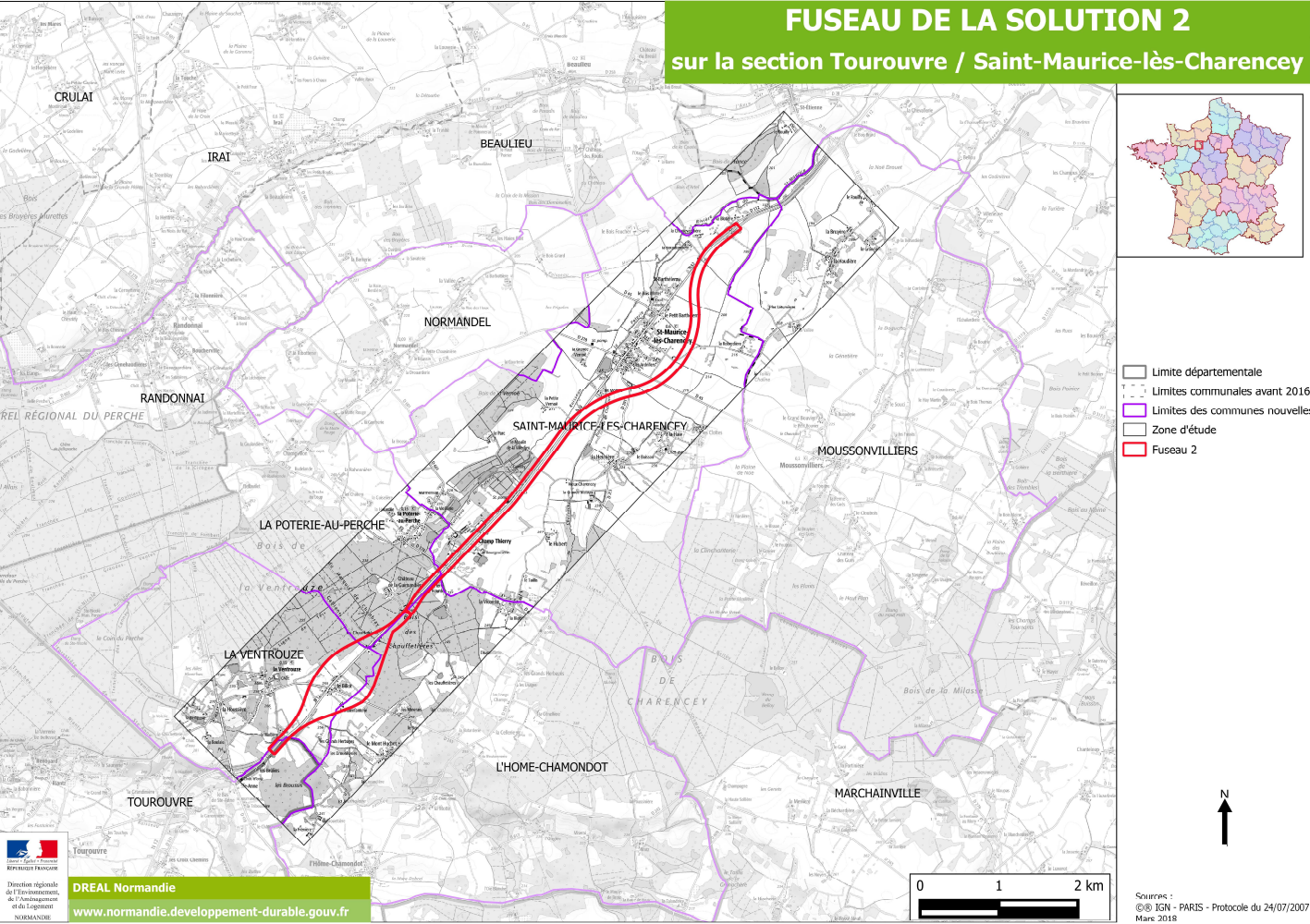
Ce dossier propose 5 solutions différentes de fuseaux pour un aménagement à 2x2 voies de la RN12. La concertation n'a pas permis de dégager un fuseau spécifiquement.

En revanche, l'utilité du projet est admise mais les fuseaux proposés font débat ponctuellement, principalement sur la Ventrouze et avec quelques riverains des quartiers sud de Saint-Maurice-les-Charencey à cause des impacts sur le milieu humain ou naturels jugés trop importants.

Toutes ces remarques évoquées par le public ont permis de dresser le présent bilan et de déterminer les engagements de la DREAL Normandie. L'ensemble des observations du public seront donc prises en compte dans les prochaines phases d'études à venir.

Sur cette considération, le comité de suivi a validé le fuseau n°2 tout en engageant la DREAL à étudier plus finement les impacts ressortis au cours de la concertation : secteur de la Ventrouze, briqueterie, captage.

Les études se poursuivront donc sur la base du fuseau n°2 élargi sur le secteur de la Ventrouze.



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

DÉCIDE



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NORMANDIE

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 Sainte-Anne (Commune de Tourouvre-au-Perche) et Saint-Maurice-lès-Charencey
sur le territoire des communes
de Tourouvre-au-Perche, La Ventrouze, Moussonvilliers, Normandel, Beaulieu, L'Hôme-Chamondot, Saint-Maurice-lès-Charencey, dans le département de l'Orne, et de Chennebrun et Armentières-sur-Avre, dans le département de l'Eure.

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-lès-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 Tourouvre-au-Perche, La Ventrouze, Moussonvilliers, Normandel, Beaulieu, L'Hôme-Chamondot, Saint-Maurice-lès-Charencey, Chennebrun et Armentières-sur-Avre concernant les objectifs et modalités de la concertation préalable exposés lors du comité de suivi du 12 janvier 2017 ou par courrier ;

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

Article 1 : Présentation du projet

Le projet d'aménagement de la RN12 entre Sainte-Anne (commune de Tourouvre-au-Perche) et Saint-Maurice-lès-Charencey 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 publique 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 Tourouvre-au-Perche, La Ventrouze, Moussonvilliers, Normandel, Beaulieu, L'Hôme-Chamondot, Saint-Maurice-lès-Charencey, Chennebrun et Armentières-sur-Avre ;

- 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 Tourouvre-au-Perche, La Ventrouze, Moussonvilliers, Normandel, Beaulieu, L'Hôme-Chamondot, Saint-Maurice-lès-Charencey, Chennebrun et Armentières-sur-Avre 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 Tourouvre-au-Perche et une à Saint-Maurice-lès-Charencey.

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 Tourouvre-au-Perche, La Ventrouze, Moussonvilliers, Normandel, Beaulieu, L'Hôme-Chamondot, Saint-Maurice-lès-Charencey, Chennebrun et Armentières-sur-Avre.

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 Tourouvre-au-Perche, La Ventrouze, Moussonvilliers, Normandel, Beaulieu, L'Hôme-Chamondot, Saint-Maurice-lès-Charencey, Chennebrun et Armentières-sur-Avre.

Article 2-8 :Durée de la concertation publique

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

Article 3 : Exécution

Le présent arrêté 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 Tourouvre-au-Perche, La Ventrouze, Moussonvilliers, Normandel, Beaulieu, L'Hôme-Chamondot, Saint-Maurice-lès-Charencey, Chennebrun et Armentières-sur-Avre 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 Tourouvre-au-Perche, La Ventrouze, Moussonvilliers, Normandel, Beaulieu, L'Hôme-Chamondot, Saint-Maurice-lès-Charencey, Chennebrun et Armentières-sur-Avre 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 :

préfet de l'Eure
directeur départemental des territoires de l'Orne,
directrice départementale des territoires et de la mer de l'Eure,
directeur régional de l'environnement de l'aménagement et du logement Centre-Val de Loire
directeur interdépartemental des routes nord-ouest,
président du conseil régional de Normandie,
président du conseil départemental de l'Orne,
président du conseil départemental de l'Eure,
président de la communauté de communes du pays de Longny-au-Perche,
président de la communauté de communes du haut Perche.

A Rouen, le 16 FEB. 2017

Pour la Préfète et par délégation,
le Secrétaire Général pour les 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-a1276.html>

□ LE DOSSIER DE CONCERTATION :

http://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/dossier_de_concertation_steanne-stmaurice_vd_cle527afc.pdf

□ LE FORMULAIRE :

<http://enqueteur.dreal-normandie.developpement-durable.gouv.fr/index.php?sid=24574&lang=fr>

7.3. ANNEXE 3 : COMPTES-RENDUS DES RÉUNIONS PUBLIQUES



DREAL NORMANDIE
RN12 – AMÉNAGEMENT DE LA SECTION SAINTE-ANNE / SAINT-MAURICE-LES-CHARENCEY

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE CONCERTATION PUBLIQUE N°1

28 FEVRIER 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 Sainte-Anne / Saint-Maurice-lès-Charencey		
Lieu de la réunion :	Salle George Brassens - Place Juignet, 61190 - Tourouvre-au-Perche		
Compte-rendu établi par :	Doriane 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	☒
Jean-Yves PEIGNE	DREAL Normandie – Chef du Service Mobilités et Infrastructures	jean-yves.peigne@developpement-durable.gouv.fr 02.35.58.52.93	☒
Bertrand PERRIER	DREAL Normandie – Responsable de l'opération	bertrand.perrier@developpement-durable.gouv.fr 02.35.58.55.35	☒

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	☒
Doriane MOISAN	SEGIC Ingénierie – Chargée d'étude	dmoisane@segic-ingenierie.fr	☒

Nombre de participants : 21 personnes

1



DREAL NORMANDIE

RN12 – AMÉNAGEMENT DE LA SECTION SAINTE-ANNE / SAINT-MAURICE-LES-CHARENCEY

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

La réunion de concertation du 28 février 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 Saint Anne – Saint Maurice-Lès-Charencey.

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 NORMANDIE

RN12 – AMÉNAGEMENT DE LA SECTION 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 28 février 2017

Q1 : Est-il possible de resserrer les délais et les temps de travaux pour la mise en œuvre du projet ? (Monsieur le Maire de Tourouvre-au-Perche)

R1 : Il n'est pas possible d'avancer les travaux. La DREAL précise que ces délais sont ceux imposés par la réglementation et la législation de l'Etat. Le projet doit répondre aux exigences de l'Etat afin de ne pas courir le risque d'un recours judiciaire lors de l'enquête publique.

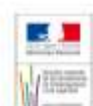
Q2 : L'élaboration du PLUi de la nouvelle communauté de communes des Hauts-du-Perche est aujourd'hui en cours. Le projet pourrait-il y être intégré ? (Monsieur le maire de Tourouvre-au-Perche)

R2 : Une fois que le fuseau d'étude sera choisi et que les emprises du projet seront définies, ce dernier pourra être intégré dans le PLUi. Le choix d'un fuseau et son inscription au document d'urbanisme permettra aux communes de planifier l'évolution du territoire de leur commune en intégrant le projet.

Q3 : Est-ce que la décision concernant le fuseau retenu sera arrêtée après la concertation ? Est-ce que le passage à 2x2 voies de la RN12 ne peut pas se faire en l'état, sur la RN12 actuelle, au lieu de créer une nouvelle infrastructure ? (Monsieur XXXX / Habitant de Saint-Maurice-lès-Charencey)

R3 : La décision concernant le fuseau retenu appartient au ministère des transports. S'il juge que le fuseau choisi à l'issue de la concertation et que les raisons de ce choix sont explicites, il pourra le valider. Cette décision pourrait alors être prise courant de l'été 2017.

Le passage à 2x2 voies de la RN12 sur l'itinéraire actuel n'est pas envisageable. En effet, des habitations sont recensées à quelques mètres au bord de la chaussée de la RN12 (traversée de Saint-Maurice-lès-Charencey notamment). De plus, des réseaux sont localisés dans les emprises de la RN12 et seraient à dévier. Les caractéristiques actuelles de la RN12 (pente de la chaussée, rayon de courbure, ...) ne correspondent pas aux exigences d'une infrastructure à 110 km/h. Le passage à 2x2 voies sur la RN12 nécessiterait donc de se conformer à ces exigences et par conséquent de réaliser des travaux complémentaires.



DREAL NORMANDIE

RN12 – AMÉNAGEMENT DE LA SECTION SAINTE-ANNE / SAINT-MAURICE-LES-CHARENCEY

Il est donc plus rapide de mettre en œuvre ce projet en créant une nouvelle infrastructure à 2x2 voies dans la mesure où la circulation sera maintenue sur la RN12 actuelle. Par ailleurs, avec une nouvelle infrastructure, il est possible de réutiliser l'itinéraire actuel comme itinéraire de substitution.

Concernant les nuisances sonores, elles seront réduites le long de la RN12 actuelle. Si cette dernière faisait l'objet d'un passage à 2x2voies sur les emprises actuelles, alors les nuisances sonores seraient maintenues voir amplifiées.

Cet habitant de Saint-Maurice-lès-Charencey précise que les nuisances ne sont pas gênantes par rapport aux nuisances sonores sur la région parisienne.

La DREAL précise que des habitations sont quand même impactées actuellement, avec existence de Point Noir Bruit.

Q4 : Le passage de la future RN12 est prévu à Saint-Maurice-lès-Charencey, est-ce que d'autres aménagements sont prévus pour mettre en avant les commerces toujours présents ? (Monsieur Leduc, habitant de Saint-Maurice-lès-Charencey)

R4 : Il ne s'agit pas de la même compétence. Ici, l'intérêt général du projet de mise à 2x2voies de la RN12 est expertisé.

La commune de Saint-Maurice-lès-Charencey suite à la déviation du trafic de transit pourra profiter la pacification de la traversée du village pour requalifier le centre-ville et l'accès aux commerces.

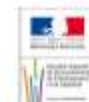
Q5 : Les éoliennes de Moussonvilliers sont évoquées, mais qu'en est-il des marnières présentes sur Saint-Maurice-lès-Charencey ? N'est-il pas possible de créer une déviation exclusivement réservée aux poids-lourds ? (Habitant de Saint-Maurice-lès-Charencey)

R5 : Les éoliennes ont été identifiées. Les marnières ont également été recensées et sont identifiées comme un risque naturel.

En droit français, il n'y a pas de possibilité d'affecter un itinéraire réservé exclusivement aux poids-lourds à des infrastructures routières. L'autorité de police compétente pourra à la rigueur interdire le passage des poids-lourds sur la RN12 actuelle, futur itinéraire de substitution.

Q6 : La briqueterie des Chauffetières est présente le long de la RN12. Il s'agit d'un bâtiment inscrit aux monuments historiques et donc protégé. De plus, afin de faire fonctionner ce commerce, les exploitants ont besoin des argiles des carrières du bois des Chauffetières et au vu du fuseau l'accès à ces carrières semble être rasé. (Exploitant de la briqueterie)

R6 : La briqueterie ne sera pas rasée quel que soit le fuseau étudié. La DREAL précise que tous les accès des riverains et usagers aux routes départementales, aux chemins agricoles, aux sentiers forestiers ou autres etc... seront maintenus mais avec parfois des



DREAL NORMANDIE

RN12 – AMÉNAGEMENT DE LA SECTION SAINTE-ANNE / SAINT-MAURICE-LES-CHARENCEY

allongements de parcours. Cette remarque est importante afin de ne pas oublier l'accès à ces carrières dans le projet. En effet un des fuseaux peut potentiellement séparer la briqueterie de la carrière d'argile.

La DREAL invite l'exploitante à faire parvenir à partir des différents moyens de communication mis en place pour la concertation les plans localisant la carrière d'argile ainsi que les accès pour prise en compte dans le projet.

Q7 : L'association des collines du Perche promeut l'élaboration d'un sentier de randonnée qui sera inscrit au PDIPR. Ce circuit suit le circuit VTT qui débouche sur le circuit du Billot. Il est aujourd'hui lié aux chemins ruraux et longe la RN12. Le projet n'empêchera-t-il pas de longer la RN12 dans la mise en œuvre de ce circuit ? La RN12 qui sera créée en passage à 2x2 voies coupera ce sentier ? (Jean Noël Malherbe, représentant de l'association des collines du Perche)

R7 : La RN12 actuelle sera conservée, il sera toujours possible de l'utiliser pour les itinéraires cyclables. De plus, le trafic de transit sera renvoyé sur la nouvelle infrastructure à 2x2 voies ce qui pacifiera la circulation des modes doux (trafic fortement diminué, plus de poids lourds,...) sur la RN12. En ce qui concerne la future infrastructure, comme déjà précisé, les accès à ce sentier seront rétablis, soit en passage direct à l'aide d'un ouvrage, soit en passage indirect en rabattant l'accès au sentier vers un franchissement.

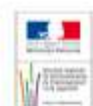
Q8 : Aujourd'hui 43 habitations sont impactées en termes de niveau sonore le long de la RN12. Après mise en œuvre du projet, elles ne seront plus qu'au nombre de 14. Où sont-elles ? Elles ne seront plus qu'au nombre de 14 après travaux, de quels travaux s'agit-il ? (Habitante de Saint-Maurice-lès-Charencey)

R8 : Les habitations impactées ne sont pas localisées que dans la traversée de Saint-Maurice-lès-Charencey. Il s'agit d'habitations dans les hameaux le long de la RN12 affectées par des niveaux sonores qui dépassent la réglementation sonore. Après les travaux et la réalisation de la RN12 à 2x2 voies, le trafic sera allégé sur la RN12 actuelle et par conséquent le niveau sonore sera fortement diminué sur ces habitations aujourd'hui impactées.

La DREAL précise que les 14 habitations impactées après travaux par des niveaux sonores dépassant le seuil réglementaire bénéficieront de protections acoustiques (remblais, écrans,...) qui permettront de rabaisser les niveaux sonores en dessous des ceux-ci. In fine, aucune habitation ne sera soumise à des niveaux sonores supérieurs aux seuils réglementaires.

La même personne interpelle la DREAL sur l'avenir du tronçon eurois de la RN12 qui trouve dommage qu'il reste un iatus de 35km non aménagé.

Si aucun crédit n'est aujourd'hui prévu au CPER, la probabilité que l'aménagement dans l'Eure se fasse augmente avec l'avancement des travaux dans l'Orne. 2 communes de l'Eure sont d'ailleurs associées à cette concertation



DREAL NORMANDIE

RN12 – AMÉNAGEMENT DE LA SECTION SAINTE-ANNE / SAINT-MAURICE-LES-CHARENCEY

Q9 : A Saint-Maurice-les-Charencey, il y aura une éolienne de type b3. Quelle distance faut-il respecter entre la route et l'éolienne ? Dans la réglementation nationale, la route doit être distante d'une éolienne selon la norme suivante : hauteur de l'éolienne + 20m. L'éolienne prévue ayant une hauteur de 150m, la route devra donc être distante de 170 m de cette dernière. Donc y a-t-il de la place pour la route ? (Habitante de Saint-Maurice-les-Charencey)

R9 : Il n'existe pas de norme de proximité des infrastructures avec une éolienne. Le risque est évalué via une étude spécifique dite « étude de danger ».

Pour la projection de tout ou partie de pale, la zone d'effet est prise de façon très conservatrice à 500 m de rayon, alors que l'analyse de l'accidentologie française indique que la distance maximale relevée est de 380 m.

A noter qu'une partie de la RN12 actuelle se situe déjà dans le périmètre de 500 m autour des éoliennes E1 et E2. Le périmètre de 500m n'interdit pas la création d'aménagement routier, il permet de signaler la possibilité de projection de tout ou partie de la pale.

Une réponse plus précise pourra être envoyée ultérieurement. Il s'agit aujourd'hui d'un fuseau d'étude, le projet sera affiné par la suite. Le projet respectera la réglementation, cette problématique fera l'objet d'une validation avec ErDF.

Q10 : Il n'y a qu'une vingtaine de personnes ce soir, c'est peu. Lors de la concertation qui se déroulera à Saint-Maurice-les-Charencey la semaine prochaine, il y aura plus de monde, ce n'est pas très constructif comme processus. (Habitante de Saint-Maurice-les-Charencey).

R10 : La possibilité de venir aux réunions de concertation est offerte à tout le monde. Il n'est pas possible de forcer les gens à venir.

Q11 : Est-il possible de connaître le nombre d'habitants impactés par le projet, qui vivent en bordure de la RN12 ? Aujourd'hui il y a beaucoup d'habitations qui ne sont pas habitées le long de la RN12. (Habitant vivant le long de la RN12)

R11 : Seul le nombre d'habitations est connu le long de la RN12 aujourd'hui, pas le nombre d'habitants. A ce stade des études amonts, il n'est pas vérifié bâtiment par bâtiment, l'occupation de chaque bâti.



DREAL NORMANDIE

RN12 – AMÉNAGEMENT DE LA SECTION SAINTE-ANNE / SAINT-MAURICE-LES-CHARENCEY

Q12 : A proximité de la caserne de pompiers de Saint-Maurice-les-Charencey ont été construits des pavillons récents qui ne sont déjà pas loin des futurs éoliennes. A quelle distance de ces maisons passera la déviation ?

R12 : Pour l'instant, la réponse ne peut pas être apportée, le projet n'étant pas arrêté. Il s'agit pour l'instant d'une étude de fuseau.

Q13 : Les gens ne viennent pas aux réunions de concertation car le projet a un historique trop important.

R13 : Les riverains se font entendre en général le jour où les travaux commencent. Ils doivent s'exprimer clairement maintenant et venir aux réunions de concertation.

Q14 : Le projet n'aura-t-il pas un impact commercial sur la briqueterie ? Celle-ci est en effet visible actuellement depuis la RN12, prévoyez-vous la mise en place de panneaux ou autres moyens d'indications permettant de signaler la présence de la briqueterie ? (exploitante de la briqueterie)

R14 : La briqueterie sera toujours visible depuis la nouvelle RN12 à 2x2 voies. De plus la RN12 actuelle sera conservée. Les échangeurs prévus permettront toujours l'accès à la briqueterie. Aujourd'hui, il y a des problèmes de sécurité le long de la RN12 au niveau des carrefours d'accès aux riverains. Le projet permettra d'améliorer ces conditions de sécurité pour l'accès à la briqueterie notamment.

Q15 : Où seront situés les échangeurs ? Leur emplacement a déjà dû être réfléchi ?

R15 : Cette analyse n'a pas été menée à ce stade des études mais fait partie des suites de l'étude. La question sera regardée globalement en y intégrant les possibilités d'échanges au niveau du crèneau de Saint-Maurice-lès-Charencey – Armentières. La question de l'impact du point d'échanges doit aussi être prise en compte.

Q16 : Aujourd'hui, beaucoup d'accidents ont lieu à cause du passage des gibiers. Est-ce que vous prévoyez des passages appropriés pour le gibier lors de la traversée de la RN12 ? (Exploitante de la briqueterie)

R16 : Le passage pour la grande faune pour la traversée de la RN12 sera prévu et réfléchi selon le fuseau conservé pour la suite des études. Des expertises viendront préciser le besoin.



DREAL NORMANDIE

RN12 – AMÉNAGEMENT DE LA SECTION SAINTE-ANNE / SAINT-MAURICE-LES-CHARENCEY

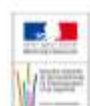
Q17 : Il n'y a pas beaucoup d'accidents à Saint-Maurice-les-Charencey. (Monsieur Leduc, habitant de Saint-Maurice-les-Charencey).

R17 : La DREAL confirme qu'il n'y a pas plus d'accidents que la moyenne nationale sur les infrastructures routières comparables sur l'ensemble du tronçon étudié.

Q18 : Au niveau de Saint-Maurice-les-Charencey, une zone industrielle est présente mais il n'y a aucune activité. Est-ce que le projet permettrait de développer cette zone ?

R18 : Le maire de Tourouvre-au-Perche intervient pour apporter une réponse : la future RN12 à 2x2 voies tangentera ce terrain ce qui pourrait amener une attraction à ce territoire.

La DREAL précise que le principe de réflexion d'un échangeur prendra en compte l'objectif de développement du territoire et notamment d'une zone d'activités à proximité.



DREAL NORMANDIE

RN12 – AMÉNAGEMENT DE LA SECTION SAINTE-ANNE / SAINT-MAURICE-LÈS-CHARENCEY

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

10 MARS 2017 A 20H30

Objet	Reunion publique n°2 – Concertation en application des articles L121-15-1 et L121-16 du code de l'environnement sur la section Saint-Anne / Saint-Maurice-lès-Charencey
Lieu de la réunion :	Salle communale de Saint-Maurice-Lès-Charencey
Compte-rendu établi par :	Doriane 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	☒
Jean-Yves PEIGNE	DREAL Normandie – Chef du Service Mobilités et Infrastructures	jean-yves.peigne@developpement-durable.gouv.fr 02.35.58.52.93	☒
Bertrand PERRIER	DREAL Normandie – Responsable de l'opération	bertrand.perrier@developpement-durable.gouv.fr 02.35.58.55.35	☒

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	☒
Doriane MOISAN	SEGIC Ingénierie – Chargée d'étude	dmoisane@segic-ingenierie.fr	☐

Nombre de participants : 60 personnes

DREAL Normandie – Aménagement de la RN12 sur la section Sainte-Anne / Saint-Maurice-lès-Charencey

1



DREAL NORMANDIE

RN12 – AMÉNAGEMENT DE LA SECTION SAINTE-ANNE / SAINT-MAURICE-LÈS-CHARENCEY

2. ORDRE DU JOUR DE LA REUNION DE CONCERTATION N°4

La réunion de concertation du 10 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 Saint Anne – Saint Maurice-Lès-Charencey.

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. 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 Ségio 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 – Aménagement de la RN12 sur la section Sainte-Anne / Saint-Maurice-lès-Charencey

2



DREAL NORMANDIE

RN12 – AMÉNAGEMENT DE LA SECTION SAINTE-ANNE / SAINT-MAURICE-LÈS-CHARENCEY

4. DEBAT-ÉCHANGES

Questions posées lors de la concertation publique du 10 mars 2017

Q1 : Les différents fuseaux présentés sont miscibles les uns avec les autres, est-il possible de travailler sur une partie d'un fuseau, une partie d'un deuxième, etc ? (Monsieur Franck Michaud, habitant de Saint-Maurice-lès-Charencey, lieu-dit La Heunière)

R1 : Cela n'a pas été présenté à ce stade pour rester synthétique mais le projet a été étudié avec plusieurs tronçons et il est possible de composer les différents fuseaux entre eux. Il est difficile de présenter 4 à 5 variantes sur chaque tronçon. Toutes les combinaisons sont envisageables.

Q2 : Est-ce que le financement du projet est prévu ? (Monsieur Guy Lambert, habitant de Saint-Maurice-lès-Charencey)

R2 : L'aménagement du tronçon entre Sainte-Anne et Saint-Maurice-lès-Charencey est prévu au contrat de plan Etat-Région 2015-2020. Il y a un certain nombre d'études et de procédures à mener, d'où l'échéance des travaux à 2020. La question du financement n'est pas immédiate.

Q3 : Dans l'estimation sur les habitations concernées par les nuisances sonores actuelles ou futures, la question a été posée à la première réunion de concertation à Tourouvre-au-Perche de savoir si les habitations le long de la RN12 à Saint-Maurice-lès-Charencey étaient habitées ou non. On parle de 43 habitations impactées avec le fuseau 1 concernant les nuisances sonores et de 14 habitations après mise en œuvre du projet. Si la déviation passe par le sud de Saint-Maurice, il y a beaucoup de nouveaux pavillons. Ces habitations vont être concernées par des nuisances sonores qu'il n'y avait pas avant ? (Monsieur Franck Michaud, habitant de Saint-Maurice-lès-Charencey, lieu-dit La Heunière)

R3 : Il a été réalisé un état initial du bruit. Pour ce faire, des mesures sonores ont été réalisées sur le secteur. Il a été identifié que sur la RN12 actuelle, des niveaux sonores pouvant dépasser les seuils réglementaires. 43 habitations sont concernées. A ce stade des études, nous n'avons pas vérifié si ces habitations sont habitées. Cela a également permis de définir l'état initial sonore plus éloigné de la RN12, qui montre un environnement sonore relativement calme. Une modélisation a été effectuée ensuite afin de déterminer quels seraient les niveaux sonores approximatifs aux abords de la future infrastructure avant de mettre en œuvre des dispositifs de réduction des nuisances sonores. Avant de réaliser le moindre merlon ou écran anti bruit, 14 habitations pourraient être concernées par des dépassements des niveaux sonores réglementaires. Le maître d'ouvrage se doit de respecter les seuils réglementaires. Dans ce cadre, il y aura donc des aménagements à réaliser pour qu'aucune habitation ne soit concernée par des dépassements des seuils de niveaux sonores réglementaires. Cela ne veut pas dire que les habitations auront un environnement exactement comparable à ce qu'elles ont actuellement. Tout en restant sous les seuils réglementaires certains riverains pourraient être concernés par une augmentation du niveau sonore.



DREAL NORMANDIE

RN12 – AMÉNAGEMENT DE LA SECTION SAINTE-ANNE / SAINT-MAURICE-LÈS-CHARENCEY

Il faut également préciser qu'une habitation peut comporter plusieurs logements ou être inoccupée. On ne sait pas encore quelle est la population précise qui occupe ces logements. Ce sont donc les bâtiments impactés qui sont comptés pas les habitants. A ce stade il s'agit de comparer les effets des fuseaux et non d'un tracé dans les fuseaux. Les fuseaux larges de 200 m sont représentés sur les cartes graphiquement par un unique trait. L'infrastructure qui s'inscrira dans le fuseau aura une emprise de 23 m minimum. Ce qui a servi à la modélisation est un tracé sur l'axe du fuseau d'étude, relativement proche du terrain naturel, sans optimisation poussée de l'insertion de l'infrastructure à ce stade des études.

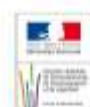
Q4 : Les flux de touristes de Saint-Maurice-lès-Charencey sont déplacés et cela semble signer la mort du village. En effet, il y a des gens qui en provenance de Paris s'arrêtent à Saint-Maurice-lès-Charencey. Alors quel est l'intérêt de ce projet ? Sur les 43 habitations impactées actuellement, les habitants ont acheté en connaissance de cause, ils savaient qu'ils allaient habiter aux abords de la RN12 alors que les 14 personnes qui ont acheté en pleine campagne ne s'attendaient pas à avoir une déviation de Saint-Maurice-lès-Charencey.

R4 : Localement, en termes de nuisances sonores, il y a actuellement 43 habitations impactées aux abords de la RN12 pour lesquelles il n'existe pas de solutions techniques d'atténuation. L'intérêt général de réduire globalement l'exposition au bruit des riverains ce qui peut se traduire par quelques hausses de bruit mais un plus grand nombre de baisses. L'intérêt du projet est également de faciliter le transit, fonction prépondérante de la RN12, d'améliorer la desserte du territoire et le cadre de vie. Ce sont plusieurs objectifs qui sont assignés au projet.

Il y aura une enquête publique où chacun pourra s'exprimer. La commission d'enquête donnera un avis et une décision sera prise sur cette base. L'utilité publique est la traduction de l'intérêt général. L'intérêt général n'est pas la sommation des intérêts particuliers. Aujourd'hui on cherche à réaliser un aménagement à 2 x 2 voies dans la continuité de ce qui a été réalisé depuis l'ouest d'Alençon et qui a vocation à se poursuivre. Aujourd'hui on essaie d'identifier un projet qui répond le mieux à l'intérêt général. La décision de le mettre en œuvre ou non sera ultérieure.

Q5 : Un échangeur est prévu à proximité de Saint-Maurice-lès-Charencey. Sera-t-il prévu à l'Est ou à l'Ouest de Saint-Maurice-lès-Charencey ? (Monsieur Jean-Etienne Morel, maire d'Armentières-sur-Avre)

R5 : La réflexion est pleinement ouverte puisqu'aujourd'hui il faut analyser quel sera le fuseau retenu et à ce moment la meilleure position de cet échangeur sera étudiée. Il faut également préciser qu'à l'Est de Saint-Maurice-lès-Charencey jusqu'à la limite de l'Eure, il y a un crénneau à 2 x 2 voies qui est aménagé où les échanges ne sont pas forcément optimaux. Il y a donc une réflexion plus globale intégrant Saint-Maurice-lès-Charencey et ce crénneau. Il faut un échangeur complet. Lorsqu'un fuseau sera retenu, la meilleure solution concernant cet échangeur sera recherchée. Si le contournement de Saint-Maurice-lès-Charencey doit exister, il viendra se raccorder à ce crénneau existant à la limite du département de l'Eure.



DREAL NORMANDIE

RN12 – AMÉNAGEMENT DE LA SECTION SAINTE-ANNE / SAINT-MAURICE-LES-CHARENCEY

Q6 : Quels seront les impacts hydrauliques ? Les terres agricoles du secteur sont toutes drainées avec présence de busages. Est-ce que ces éléments ont été pris en compte ? Le remembrement paraît indispensable. (Jean-Pierre Prévot, agriculteur de Normandie)

R6 : La décision de déclarer le projet d'utilité publique, si elle existe, ouvrira potentiellement la porte à la réalisation d'un réaménagement foncier, agricole et forestier. Aujourd'hui la décision pour faire ce type d'aménagement relève de décisions de commissions locales, communales ou intercommunales. La procédure d'aménagement foncier, agricole ou forestier est menée sous l'égide du conseil départemental. Il y a aussi des études qui seront réalisées lorsque le projet sera plus avancé, et qui prendront en compte cette problématique concernant les busages et les enjeux hydrauliques. Il faut juger si le projet a des effets sur l'organisation des exploitations agricoles.

Q7 : Qui fait partie des commissions locales ?

R7 : Il y a des représentants des propriétaires, des exploitants, des communes, des syndicats, de bassins versants. C'est un large panel qui est intégré dans ces commissions locales.

Q8 : Aujourd'hui le projet s'insère sur un bassin versant des eaux de Paris, qui va prendre ça en charge, est-ce qu'il y aura des primes ?

R8 : Cette problématique fait aussi partie de l'aménagement foncier agricole.

Q9 : Il faudrait que le futur échangeur de Saint-Maurice-lès-Charencey facilite l'entrée des voitures et non des camions venant de Paris dans Saint-Maurice-lès-Charencey, afin que les usagers de la RN12 y aient accès facilement, ce qui permettrait de maintenir les commerces locaux. (Bérard Lebeaube, précédent maire de Saint-Maurice-lès-Charencey)

R9 : Ce sera une préoccupation à prendre en compte dans la définition du point d'échanges. La déviation ne peut pas être affectée spécifiquement aux poids-lourds. Les usagers qui utilisent des véhicules légers ont le droit de prendre la déviation. La proportion du trafic de transit qui s'arrête dans Saint-Maurice-lès-Charencey est relativement faible. La proportion de Poids-Lourds qui traversent Saint-Maurice-lès-Charencey et qui ne s'arrête pas dans les commerces est importante et il faut mieux que ces usagers empruntent la déviation.

Si le trafic est allégé dans Saint-Maurice-lès-Charencey, cela permet aux usagers qui veulent s'arrêter dans la commune de le faire dans de meilleures conditions. Aujourd'hui rien est arrêté dans le positionnement de l'échangeur, cela sera réfléchi au stade ultérieur des études. La concertation se poursuivra avec les élus et la population sur ce sujet.



DREAL NORMANDIE

RN12 – AMÉNAGEMENT DE LA SECTION SAINTE-ANNE / SAINT-MAURICE-LES-CHARENCEY

Q10 : Est-ce que la concertation a pour objectif de demander à chaque participant de se prononcer sur l'un des fuseaux ou est-ce que cela reste un avis général ? A qui appartient la décision dans le choix du fuseau retenu ?

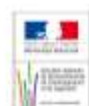
R10 : La décision tient compte de ce qui est entendu durant la concertation. Le choix sera peut-être fait sur un mix des différents fuseaux étudiés. Il y a des possibilités de s'exprimer sur les registres en mairie, la possibilité d'écrire à la DREAL. Une concertation n'est pas un référendum, l'avis de chaque participant ne sera pas recueilli.

Q11 : Dans les projets éoliens prévus, rien n'a été signalé sur les changements d'orientation de la RN 12 ? Est-ce que les études sur les projets éoliens ont bien été actualisées avec ce projet de mise à 2 x 2 voies de la RN12 ? (Monsieur le Maire de Chennebrun)

R11 : Lorsqu'il y a eu des prémices d'étude sur ces projets éoliens, il y a eu des échanges où il a été fait état des différents fuseaux envisagés pour la mise à 2 x 2 voies de la RN12. Les plans des différents fuseaux définis à la fin des années 1990 ont été transmis. Il ne s'agit pas forcément de tous les fuseaux étudiés aujourd'hui. A l'époque, aucun fuseau n'a fait l'objet de mesures de préservation des emprises au titre des procédures d'urbanisme. Les projets d'éoliennes ont pris en compte une partie des fuseaux potentiels. Un ancien fuseau se retrouve très proche des éoliennes a été abandonné et n'a donc pas été proposé aujourd'hui. Les études pour les projets éoliens n'ont pas l'obligation de prendre en compte un potentiel projet routier pour lequel il n'y a pas encore de périmètre d'étude d'intérêt général. Le projet d'éoliennes tel qu'il existe n'empêche pas le passage de la future RN12. Un projet ne peut être pris en compte que s'il y a eu une prise de décision sur le fondement de laquelle il est possible de prendre des mesures de protection de la faisabilité du projet. A l'issue de cette démarche de concertation et si une solution se dégage, cela sera traduit et pris en compte dans les documents d'urbanisme. Un périmètre d'étude pourra alors être créé.

Q12 : Trois éoliennes sont positionnées sur les plans projet, mais il n'y a pas le positionnement du second projet de 4 éoliennes supplémentaires. (Monsieur Claude Elcote, habitant de Saint-Maurice-lès-Charencey)

R12 : Le projet des 4 nouvelles éoliennes n'est aujourd'hui pas acté. Elles n'impactent pas le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN12 et ne sont pas en lien avec les fuseaux étudiés.



DREAL NORMANDIE

RN12 – AMÉNAGEMENT DE LA SECTION SAINTE-ANNE / SAINT-MAURICE-LES-CHARENCEY

Q13 : Au niveau du fuseau 5, il ne semble pas y avoir 100 m entre l'étang et les anciennes constructions de la Grande Vermoe. Il semble compliqué d'insérer la voirie dans cette emprise. (Agriculteur de Saint-Maurice-lès-Charencey)

R13 : les fuseaux étudiés sont d'une largeur de 200 m mais peuvent être réduits s'ils sont contraints de part et d'autre. La largeur de la future infrastructure sera de 23 m plus les talus éventuels. Dans la mesure du possible il est respecté une distance de 100 m, mais ce n'est pas systématique.

Q14 : Certaines personnes s'interrogent sur les coûts du projet. Le coût est-il prioritaire dans le choix d'un fuseau ?

R14 : L'élément de coût sera pris en considération. Il y a un écart de 10 % environ entre des fuseaux. Il sera pris en compte comme l'ensemble des autres critères mais à ce stade les critères ne sont pas pondérés. Il est nécessaire d'étudier l'ensemble des possibilités et de les comparer. Il y a une évolution du contexte et des réglementations, d'où la nécessité d'étudier différents fuseaux sur l'ensemble des critères.

Q15 : Le projet permettra-t-il de relier les autres tronçons routiers étudiés à l'époque sur le territoire ?

R15 : Les études futures le montreront. Le contexte a changé par rapport à ce qui s'était dégagé à l'époque. Aujourd'hui les études sur les autres projets ne sont plus en cours.

Q16 : Ce projet s'insère dans un plan global entre Paris et Brest. Si la RN12 à 2 x 2 voies s'arrête à Armentières et qu'il faut ensuite passer d'autres communes avant de retrouver un autre tronçon de RN12 à 2 x 2 voies, pourquoi se précipiter sur ce projet ici si la jonction depuis Paris ne se fait pas.

R16 : L'itinéraire de la RN 12 est aujourd'hui aménagé à 2 x 2 voies entre Rennes et Brest, ce n'est pas pour autant qu'il le sera jusqu'à Paris. A l'Ouest d'Alençon il n'y a plus de projet d'aménagement à 2 x 2 voies. Entre Alençon et Dreux, il s'agit de poursuivre la réflexion afin d'évaluer la pertinence d'une continuité de l'aménagement à 2X2 voies qui, a priori, pourrait être de bon sens.

Q17 : Est-ce qu'il y a des délais à communiquer ? Des gens veulent s'installer, d'autres veulent vendre, il est compliqué de les conseiller et les orienter. Le projet peut être un frein à l'activité et aux mutations, il y a une impression de paralysie autour de Saint-Maurice-lès-Charencey (Notaire de Saint-Maurice-lès-Charencey).

R17 : Si une orientation se dégage sur un fuseau, un arrêté de périmètre d'étude pourra être pris. Sa mise en œuvre s'imposera aux collectivités compétentes en matière d'urbanisme. L'objectif est d'arriver à cela en fin d'année 2017.



DREAL NORMANDIE

RN12 – AMÉNAGEMENT DE LA SECTION SAINTE-ANNE / SAINT-MAURICE-LES-CHARENCEY

Q18 : Les commerces sont en train de se perdre, est-ce que le projet permettra d'y pallier ?

R18 : La RN12 actuelle sera conservée, les commerces seront toujours accessibles. Par ailleurs une déviation n'entraîne pas nécessairement la fermeture des commerces préexistants.

Q19 : Avec l'arrivée d'un échangeur, il faudrait peut-être revoir le mode d'implantation des commerces de Saint-Maurice-lès-Charencey ? (Monsieur Houille Pascal, Maire de Moussonvilliers)

R19 : Il faut plusieurs conditions réunies pour attirer des visiteurs. S'il y a un échangeur cela peut être une opportunité pour attirer des usagers de la RN12.

Q20 : Une des solutions serait peut-être de réduire la vitesse autour du bourg de Saint-Maurice-lès-Charencey afin que les usagers prennent le temps de voir les panneaux en direction du bourg. (Monsieur Gaillard Fabrice, habitant de Saint-Maurice-lès-Charencey)

R20 : L'itinéraire sera aménagé afin d'avoir un niveau de confort et d'homogénéité pour une vitesse de 110km/h. Baisser la vitesse rendra cet itinéraire moins attractif et moins justifiable.