

 <p>Présent pour l'avenir</p> <p>Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Basse-Normandie</p> <p>Service Aménagement des Territoires Infrastructures et Habitat</p> <p>Division Maîtrise d'Ouvrage Routière</p>	COMPTE RENDU DE REUNION	
	Objet : RN 12 – Déviation de Saint-Denis-sur-Sarthon et Pacé, aménagement du créneau de Gandelain – Comité technique	
	Date : 15 octobre 2014 Version :	Lieu : préfecture de l'Orne
	Participants : voir ci-dessous	
	Date de rédaction : 16 octobre 2014	Rédacteur du CR : E. Bogaert
	Diffusion : membres du comité technique	
Chemin d'accès informatique : Dbn-sbl-data01\dossiers\SERVICES\SATIH\DIMOA\3_Production\RN12\Fougères-Alençon\Alençon-Gandelain\A partir de 2011\1. Pilotage\Comité technique\Cotech n°3		

Nom	Titre	Présent	Absent excusé	Diffusion
M. Venant	Secrétaire Général de la Préfecture de l'Orne	x		x
Mme Lepifre-Meyer	Conseil Régional de Basse-Normandie/ Chef du pôle infrastructure exploitation			x
M. Leherissier Georges	Conseil Régional de Basse-Normandie		x	x
M. Munier	Conseil Général de l'Orne/ Chef du service grands projets			x
M. Julien	Maire de Saint-Denis sur Sarthon	x		x
M. Richard	Maire de Gandelain	x		x
M. Bernard	Maire de Pacé	x		x
M. Guy Jean	1er adjoint mairie de Pacé	x		x
M. Pueyo	Président Communauté Urbaine d'Alençon		x	
M. Lurçon	Vice-président Communauté Urbaine d'Alençon	x		x
Mme Lurson	Responsable service planification/Communauté Urbaine d'Alençon	x		x
M. Rogue	Communauté Urbaine d'Alençon			x
M. Delignat	Chambre de métiers et de l'artisanat de Basse-Normandie			x
M. Pottier	Chambre de commerce et d'industrie d'Alençon	x		x
Mme Duclos	Chambre d'agriculture de l'Orne			x
Mme Guerchais	Association Faune et Flore de l'Orne			x
M. L'Honoré	Fédération départementale des chasseurs de l'Orne			x
M. Brault	Fédération départementale des chasseurs de l'Orne/Technicien	x		x
M. Soulard	Parc naturel régional Normandie Maine/Chargé de mission aménagement du territoire	x		x
M. Saintgenest	CETE NC/responsable groupe environnement			x
M. Duval	CETE NC/chef de projet			x

M. Guillet	CETE NC/chargé d'études	x		x
M. Grillot	CETE NC/chargé d'études	x		x
M. Le Coz	Direction Interdépartementale des Routes Nord Ouest/ chef du SIR de Caen	x		x
M. Plomion	Direction Interdépartementale des Routes Nord Ouest/ SIR de Caen / chef de projet	x		x
M. Vitti	Direction Départementale des Territoires de l'Orne/ Service Urbanisme, circulation, risques			x
M. Le Moing	Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement des Pays de Loire / Chef de la division maîtrise d'ouvrage routière			x
M. Puchalski	Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement de Basse-Normandie / Chef de la division maîtrise d'ouvrage routière			x
M. Bogaert	Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement de Basse-Normandie/ responsable d'opération à la division maîtrise d'ouvrage routière	x		x
M. Vanrullen	Bureau d'étude Verdi/chef de projet	x		x

Introduction de la réunion par Monsieur le secrétaire général.

Le compte rendu de la précédente réunion du comité technique n'a pas fait l'objet de remarques. Celui-ci est donc validé.

Présentation des résultats du recueil de données de trafic :

- Monsieur le maire de Saint-Denis sur Sarthon s'interroge sur la différence entre les chiffres recueillis lors de la présente étude (12 000 véh/j) et ceux recueillis lors des comptages réalisés par la commune (15 000 véh/j). Monsieur le maire conteste notamment le chiffre de 2000 PL/ jour et en annonce 4000. Monsieur le Maire indique qu'il réalisera de nouveaux comptages.
- Monsieur Pottier met l'accent sur le cumul, sur la RN12, d'un trafic de transit et d'un trafic local qui ont des besoins différents (nombre de points d'entrée importants pour le trafic local, capacité de la voie pour le trafic de transit). Monsieur Pottier demande que le projet ne favorise pas l'un au détriment de l'autre. Monsieur le secrétaire général indique qu'il faut effectivement tenir compte de la préservation de la tranquillité des riverains sans repousser trop loin le trafic local ou de transit.

Définition du scénario de référence et de l'option de référence

- Monsieur le maire de Gandelain informe qu'il n'y a pas de projet de ZAC sur Gandelain : *Post réunion : cette information est issue du PADD du PLU intercommunal. Si cette information est erronée, le bureau d'étude en tiendra compte et actualisera le dossier (diagnostic notamment).*
- Monsieur Brault s'étonne que le transport collectif soit considéré comme n'ayant pas d'impact significatif alors que les politiques publiques ambitionnent justement de le développer. Il est répondu que les projets de transports collectifs existant dans la zone d'étude ne permettent pas d'envisager un éventuel report modal important qui limiterait le recours au transport routier en voitures particulières ou en camion pour les marchandises.
- Monsieur Brault demande pourquoi prendre un scénario d'évolution des trafics basé sur une augmentation du produit intérieur brut à 1,9%. Il est répondu que cette hypothèse, conforme à l'instruction relative aux méthodes d'évaluation socio-économique des investissements routiers interurbains de mai 2007, a été retenue afin de prendre une hypothèse volontariste de développement du trafic (en contradiction avec l'évolution passée) et également afin d'être cohérent avec les hypothèses prises dans le cadre de l'étude menée par la DREAL des Pays de la Loire sur le tronçon de la RN12 entre Lalacelle et Fougères.

Présentation et analyse des familles de solutions

- Monsieur le Maire de Saint-Denis sur Sarthon considère que les aménagements sur place sont impossibles. Il est répondu qu'effectivement compte tenu notamment des différents gabarits de véhicules qui empruntent la RN12 (poids lourds et transports exceptionnels) de tels aménagements seraient difficiles à mettre en œuvre. Toutefois, la nécessaire exploration des différents aménagements envisageables nous oblige à traiter également l'aménagement sur place, qui ne sera pas retenu par la suite.
- Monsieur Brault demande si la solution retenue, à savoir une déviation à 2 voies bidirectionnelles, permettra un aménagement futur à 2x2 voies et s'il est possible d'acquérir les emprises nécessaires. Il est répondu que les projections de trafic montrent qu'une déviation à 2 voies bidirectionnelles permet d'écouler le trafic dans de bonnes conditions de circulation, même à long terme. Le projet de déviation à 2 voies bidirectionnelles tel qu'il est proposé aujourd'hui ne serait pas créé dans une perspective d'élargissement futur. En effet une telle disposition impliquerait des contraintes supplémentaires (géométriques, ouvrages d'art, emprises, dispositifs d'assainissement,...) qui augmenteraient de façon importante le coût du projet mais également l'impact sur l'environnement.
- Monsieur Pottier soutient qu'il serait souhaitable de garder la capacité d'élargissement futur au moins jusqu'à Pré en Pail compte tenu de l'impact sur le développement économique d'une section de route suffisamment longue aménagée à 2x2 voies. Monsieur Pottier indique également que l'hétérogénéité des profils en travers sur la RN12 entre Paris et Fougères est également un élément rendant difficile la circulation sur cette route. Il est répondu qu'en termes d'homogénéité des aménagements, ceux envisagés sur la section Lalacelle / Fougères consistent à créer des créneaux de dépassement à 2x2 voies et à dévier certaines agglomérations en 2 voies bidirectionnelles. Le parti d'aménagement proposé pour la déviation de Saint-Denis sur Sarthon et Pacé reste cohérent avec les aménagements sur l'itinéraire entre Alençon Ouest et Fougères. Monsieur le Secrétaire Général précise que la préoccupation majeure, partagée par tous, est d'assurer la sécurité et d'améliorer le cadre de vie des riverains de la RN12. Cet objectif doit se réaliser en assurant la préservation de la faune et de la flore, en limitant les impacts sur les espaces agricoles et en tenant compte des moyens financiers disponibles.
- Monsieur Soulard demande si les coûts présentés incluent les aménagements urbains avant déclassement de la RN12. Il est répondu que les coûts présentés sont basés, à ce stade des études, sur des ratios nationaux et restent donc à considérer comme des ordres de grandeur. Toutefois les chiffres présentés n'incluent pas la remise en état de l'actuelle RN12. Monsieur le Secrétaire Général indique que l'État, à travers différents dispositifs, participe de façon importante aux aménagements de voiries avant leur déclassement.
- Concernant la circulation des engins agricoles, elle pourrait être autorisée ou interdite sur la déviation selon les besoins et contraintes identifiées localement. Cette disposition d'exploitation sera à étudier dans la suite des études.
- M. Pottier demande si la circulation des convois exceptionnels est prise en compte. Il est répondu que la déviation devra être conçue de manière à permettre la circulation de ces convois. Les contraintes géométriques qui en découlent seront prises en compte.
- Monsieur Richard demande si les moyens financiers nécessaires seront alloués le moment venu. Il est répondu qu'avoir un projet au coût raisonnable, qui plus est réalisable par phases successives et dont la rentabilité socio-économique est démontrée, optimise les chances d'obtenir les financements nécessaires.

Conclusion : La proposition de réalisation d'une déviation reçoit un accueil favorable, que cette déviation soit à 2 voies bidirectionnelles est également accepté. Le fait que cette infrastructure ne soit pas prévue pour être mise à 2x2 voies ultérieurement est un point qui ne fait pas consensus.

Prochaine réunion du comité technique en décembre 2014 ou janvier 2015 afin de présenter les différents fuseaux de passage envisageables et qui pourraient être étudiés dans le cadre des études préalables à l'enquête publique.