

**Dossier de concertation préalable**  
*Mise à 2x2 voies de la RN12 entre  
Mortagne-au-Perche et Tourouvre-au-Perche*





# SOMMAIRE

<b>1/ LA PRÉSENTATION DU PROJET</b>	<b>P 4</b>
1-1 Le contexte .....	p 5
1-2 Le projet .....	p 6
<b>2/ LA CONCERTATION PRÉALABLE : POURQUOI ? COMMENT ?</b>	<b>P 7</b>
2-1 Les acteurs du projet .....	p 8
2-2 Les objectifs de la concertation préalable .....	p 9
2-3 Les modalités de la concertation préalable.....	p 10
<b>3/ LE PORTRAIT DU TERRITOIRE</b>	<b>P 11</b>
3-1 L'accessibilité.....	p 12
3-2 Le milieu humain .....	p 14
3-3 Le milieu naturel et le paysage .....	p 17
<b>4/ LES OBJECTIFS ET ENJEUX DU PROJET</b>	<b>P 22</b>
4-1 Les objectifs du projet .....	p 23
4-2 Les enjeux du projet .....	p 24
<b>5/ LE PROJET ET LES FUSEAUX DE PASSAGE</b>	<b>P 26</b>
5-1 Les fonctionnalités et caractéristiques géométriques .....	p 27
5-2 Les fuseaux de passage étudiés .....	p 28
5-3 La comparaison multicritères des fuseaux .....	p 34
<b>6/ LES SUITES À DONNER</b>	<b>P 36</b>





7

# LA PRÉSENTATION DU PROJET



# 1-1 LE CONTEXTE

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 restent toutefois à aménager en 2x2 voies notamment dans les départements de l'Eure, de l'Orne et de la Mayenne. De nombreux travaux d'aménagement ont ainsi été engagés depuis plusieurs décennies dans les différentes régions traversées par la RN12 entre Paris et Alençon.

Les aménagements restant à réaliser sur les 170 km de RN12 entre Paris et Alençon sont répartis de la manière suivante :

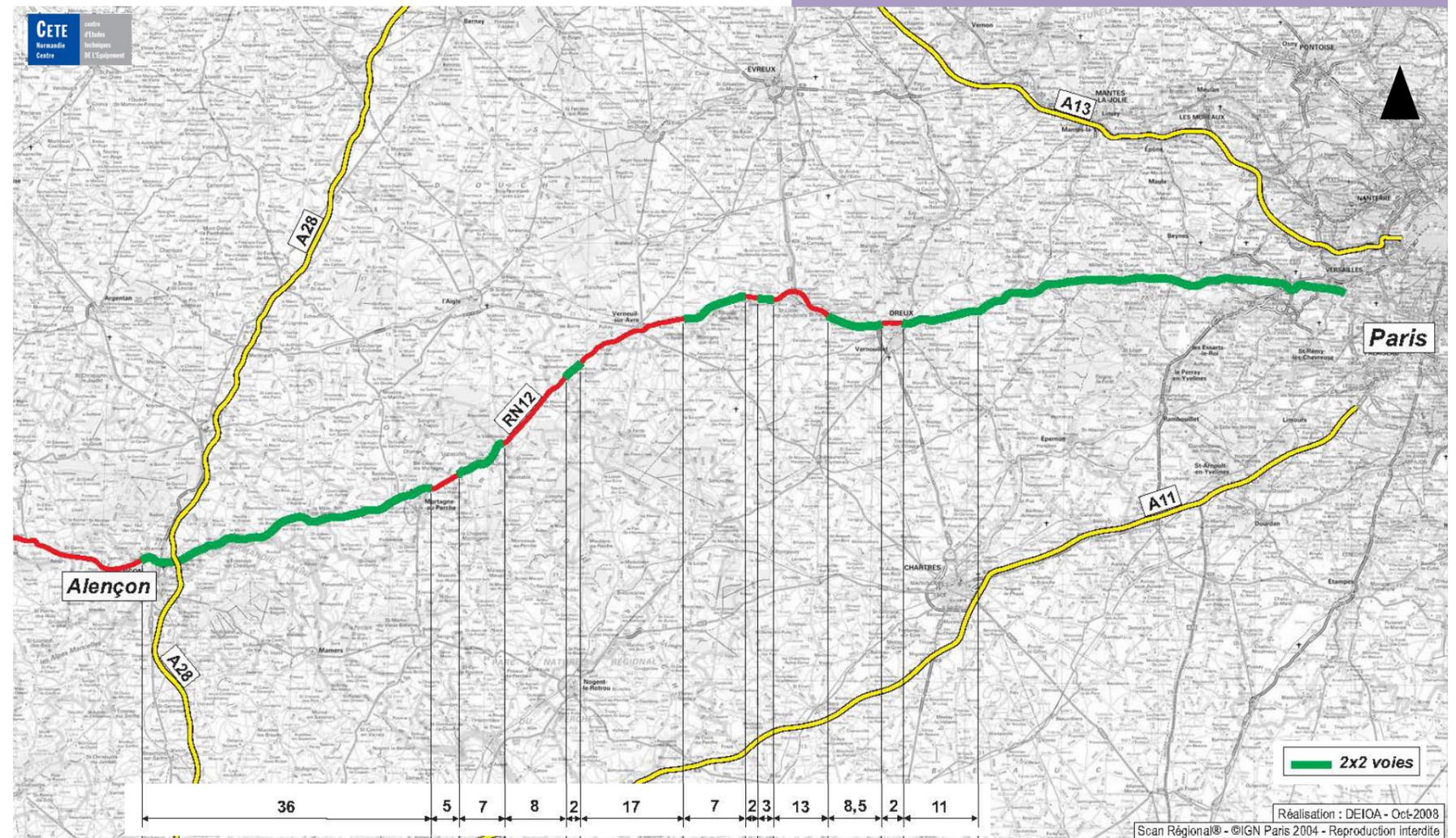
- > Déviation de Dreux (28) réalisée dans le cadre du projet A154 : 3 km ;
- > Déviation de Nonancourt et Saint-Rémy-sur-Avre (27) réalisée dans le cadre du projet A154 : 13 km ;
- > Traversée d'Acon (27) : 2 km ;
- > Section de Verneuil-sur-Avre à Armentières-sur-Avre (27) : 17 km ;
- > Section de Saint-Maurice-lès-Charencey à Tourouvre-au-Perche au lieu-dit Sainte-Anne (61) : 9 km ;
- > **Section de Tourouvre-au-Perche à Mortagne-au-Perche (61) : 5 km**

La section entre Mortagne-au-Perche et Tourouvre-au-Perche est à deux voies bidirectionnelles encadrée par deux sections à 2x2 voies.

La RN12 traverse dans ce secteur plusieurs hameaux et supporte de nombreux accès directs et carrefours avec des voiries locales.

La vitesse est limitée à 90km/h avec peu de possibilités de doubler, limitant ainsi le niveau de service et de confort de l'infrastructure.

## SECTIONS DE LA RN12 RESTANT À AMÉNAGER SUR L'AXE PARIS-ALENÇON



Source : Étude d'opportunité d'itinéraire Alençon-Nonancourt, CETE Normandie-Centre, 2008



# 1-2 LE PROJET

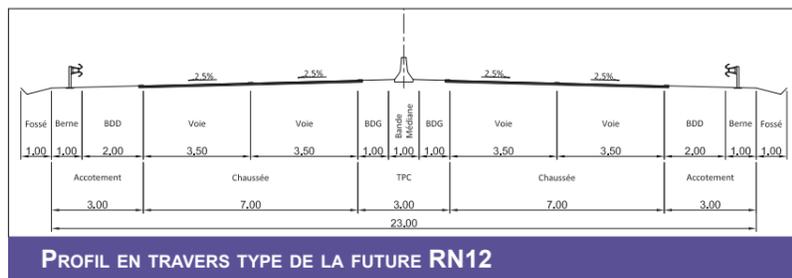
## PLAN DE SITUATION DE LA SECTION MORTAGNE-AUPERCHE / TOUROUVRE-AUPERCHE

La présente opération porte sur la réalisation d'un tracé neuf à 2x2 voies entre Mortagne-au-Perche et Tourouvre-au-Perche sur une longueur d'environ 5 km. Cette nouvelle route express limitée à 110 km/h sera notamment interdite aux engins agricoles, cycles et piétons.

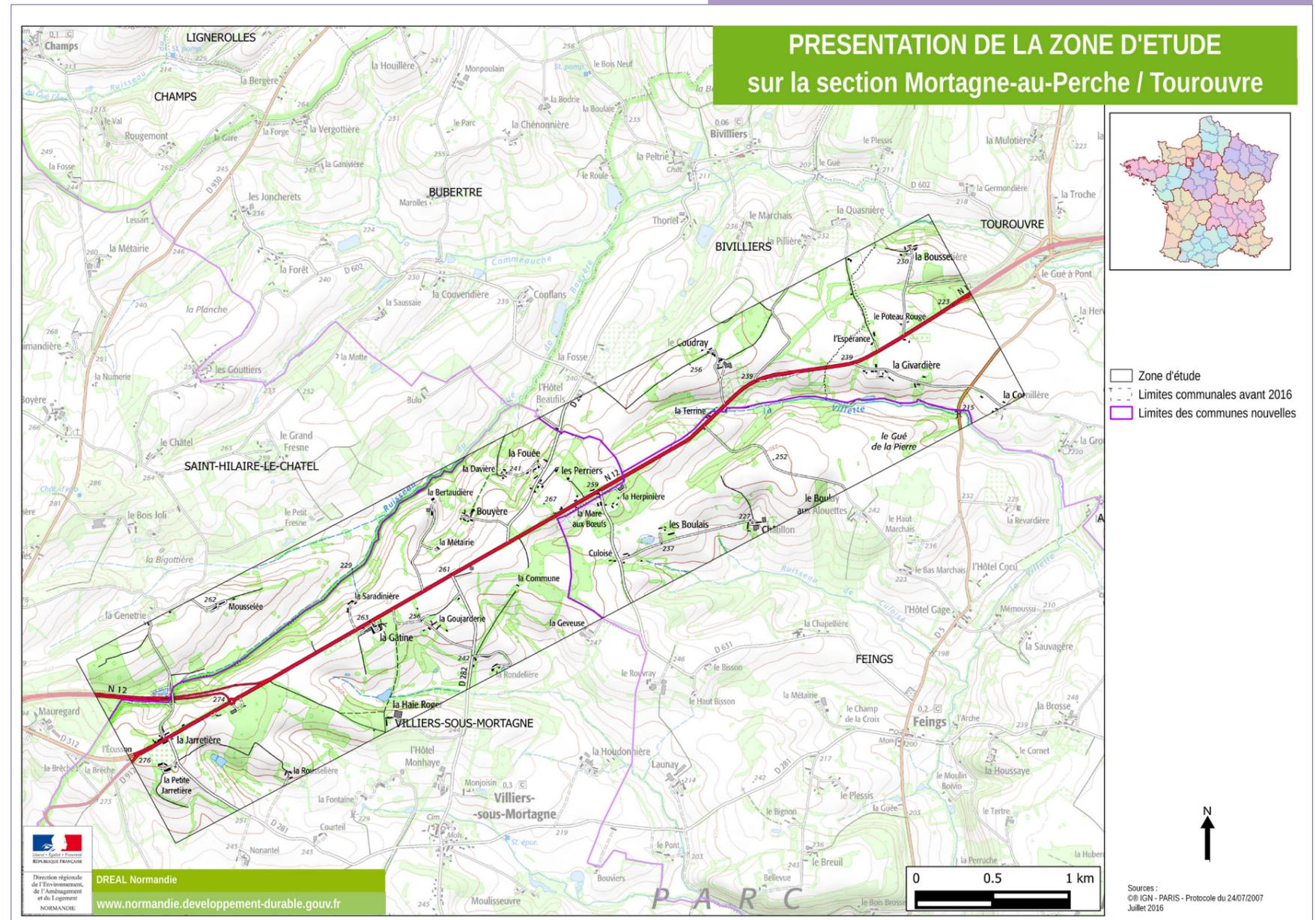
La RN 12 actuelle sera réutilisée majoritairement en tant qu'itinéraire de substitution pour les usagers qui seront interdits sur la nouvelle infrastructure routière.

En fonction des besoins, des rétablissements de voiries locales pourront être réalisés pour la desserte d'habitations ou d'exploitations agricoles.

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



PROFIL EN TRAVERS TYPE DE LA FUTURE RN12



Source : Segic Ingénierie

2

LA CONCERTATION :  
POURQUOI ?  
COMMENT ?



## 2-1 LES ACTEURS DU PROJET

---

### **L'Etat maitre d'ouvrage du projet**

En tant que propriétaire du réseau routier national, l'Etat est maitre d'ouvrage du projet de mise à 2x2 voies de la RN12 entre Mortagne-au-Perche et Tourouvre-au-Perche. Il est localement représenté par la Préfète de Région et, auprès d'elle, par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Normandie, service déconcentré du Ministère de l'Environnement de l'Energie et de la Mer, en charge des Transports.

Le maitre d'ouvrage d'un projet est la personne qui passe commande pour la construction de l'ouvrage. Il lui appartient, après s'être assuré de l'opportunité et de la faisabilité de l'opération envisagée, d'en déterminer la localisation, d'en définir le programme, d'en arrêter l'enveloppe financière prévisionnelle, de rechercher le bouclage financier, de choisir le processus selon lequel l'ouvrage sera réalisé.

### **Le comité de pilotage**

Il est composé de la préfète de région, de la préfète de l'Orne, du Président du Conseil régional de Normandie, du Président du Conseil départemental de l'Orne et des parlementaires concernés. Le comité de pilotage est réuni aux étapes importantes du projet dans un objectif de prise de décision concertée.

### **Le comité de suivi**

Il réunit les représentants des communes et communautés de communes concernées, les conseillers départementaux, les services de la région, du département et de l'Etat concernés, les chambres consulaires, les associations. Il est réuni à l'avancement des études et procédures afin d'améliorer les productions et d'assurer une concertation régulière au plus près du territoire.



## 2-2 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

---

### LA PRÉSENTE CONCERTATION EST ORGANISÉE EN APPLICATION DES ARTICLES L121-15-1 ET L121-16 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

La participation du public à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement est mise en œuvre en vue :

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

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.

La phase d'étude et de définition du projet qui s'enclenche maintenant devra permettre in fine d'établir le dossier d'enquête publique en vue de la déclaration d'utilité publique du projet.

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

### La concertation préalable

L'évolution de la réglementation, la prise de conscience des enjeux du développement durable et de la protection de l'environnement, mais aussi la nécessité d'associer les acteurs de terrain aux grandes décisions ont modifié, ces dernières années, le cadre d'intervention des pouvoirs publics.

De ces nouvelles exigences de transparence et de responsabilité sont nées les procédures de concertation : avec pour objectif la participation de tous les acteurs du territoire à l'élaboration du projet, la concertation préalable, systématique sur les dossiers routiers d'envergure, permet à l'équipe projet d'enrichir sa connaissance et son évaluation des enjeux du territoire. Elle suppose la prise en compte de tous les points de vue et des intérêts divergents que tout nouvel aménagement peut susciter.

Ce dossier a vocation à donner à tous les moyens de s'informer, d'échanger et de débattre.



## 2-3 LES MODALITES DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

### Comment s'informer ?

#### > Le dossier de concertation

Il s'agit d'une synthèse des études d'opportunité de phase 2. Vous pouvez le consulter pendant toute la durée de la concertation :

> Dans les mairies de Mortagne-au-Perche, Villiers-sous-Mortagne, Saint-Hilaire-le-Châtel, Feings, Tourouvre-au-Perche ;

> En le téléchargeant sur les sites internet :

- de la DREAL Normandie :

<http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr>

- de la préfecture de région Normandie

<http://www.prefecture-regions.gouv.fr/normandie>

- de la préfecture de l'Orne

<http://www.orne.gouv.fr>

**La concertation se déroule du  
mardi 21 février 2017  
au mardi 21 mars 2017**

#### > Les réunions publiques

Le projet sera présenté par le maître d'ouvrage. Vous pourrez faire part de vos questions, avis et remarques en prenant la parole ou par le biais des questionnaires mis à disposition.

Les réunions publiques se tiendront le :

- Vendredi 3 Mars 2017 à Tourouvre-au-Perche à 19h en salle Georges Brassens,

- Mercredi 8 Mars 2017 à Mortagne-au-Perche à 19h dans la salle des fêtes,

### Et pour participer ?

#### > Le registre d'expression :

Mis à disposition dans les mairies de Mortagne-au-Perche, Villiers-sous-Mortagne, Saint-Hilaire-le-Châtel, Feings et Tourouvre-au-Perche aux heures habituelles d'ouvertures pendant la période de concertation, vous pouvez y inscrire librement avis, commentaires, suggestions ou questions.

#### > Le recueil des avis par courriel ou courrier :

Vous pouvez faire connaître votre opinion ou poser vos questions :

- par courriel à l'adresse :

[m12-mortagne-concertation@developpement-durable.gouv.fr](mailto:m12-mortagne-concertation@developpement-durable.gouv.fr)

- par courrier à l'adresse :

DREAL Normandie, 10 Bd du Général Vanier, 14006 Caen Cedex.

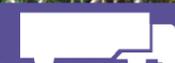


# 3

## LE PORTRAIT DU TERRITOIRE

La prise en compte des enjeux humains, environnementaux et patrimoniaux est essentielle à ce stade : de nombreuses études sont nécessaires afin de disposer d'une connaissance précise de l'état initial et d'effectuer les arbitrages en toute connaissance de causes et dans le respect des réglementations en vigueur.

Cette partie présente de manière synthétique l'ensemble des éléments que le maître d'ouvrage doit intégrer dans la conception du projet.



# 3-1 L'ACCESSIBILITÉ

## La desserte du territoire

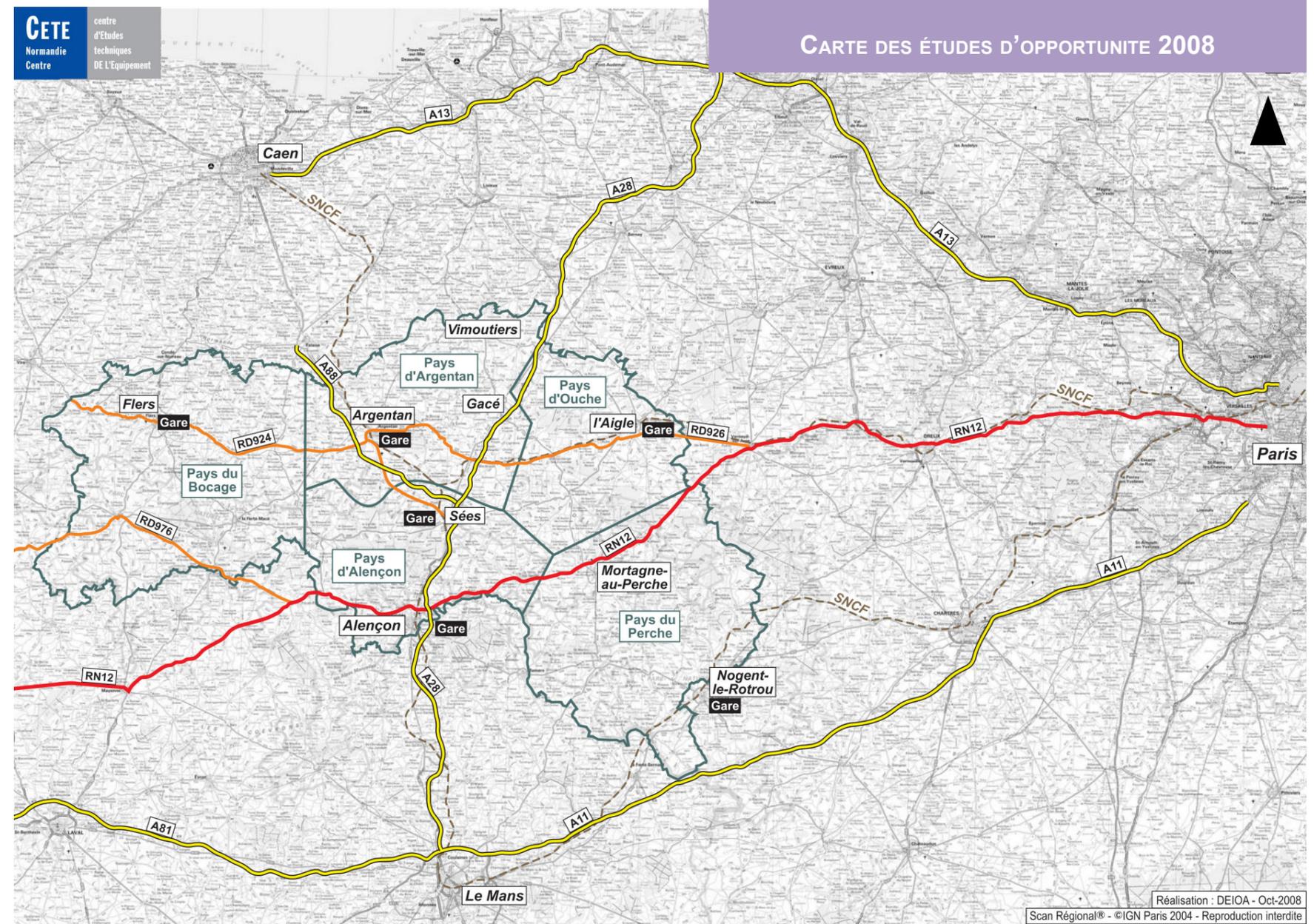
La desserte Est-Ouest du territoire traversé par la RN12 est faible. Contrairement aux territoires situés plus au Sud et plus au Nord irrigués respectivement par les autoroutes A13 (Caen-Rouen-Paris) et A11-A10 (Le Mans-Chartres-Paris), l'Orne n'est pas desservi par les grands axes autoroutiers depuis le Bassin Parisien.

Le territoire irrigué par la RN12 est dépourvu de voies d'eau et traversé par un réseau ferroviaire peu développé. La RN12 constitue donc un moyen de communication Est-Ouest indispensable pour le territoire qu'elle traverse, notamment pour relier la région parisienne.

La prépondérance de la route dans les déplacements nécessite une attention particulière concernant la qualité des infrastructures routières offertes pour la desserte du territoire.



LA RN12 EN 2x2 VOIES À PROXIMITÉ DE MORTAGNE-AU-PERCHE



Source : Etude d'opportunité 2008



## Le trafic actuel

Les données de la station de comptage permanente située sur la RN12 à hauteur de La Ventrouze présentent un Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) compris entre 7000 et 8000 Véhicules/jour, relativement constant sur les dernières années.

Dans la zone d'étude, sur la section entre Mortagne-au-Perche et Tourouvre-au-Perche, le trafic se répartit de la manière suivante :

### > Trafic « de transit » (l'origine et la destination du véhicule sont en dehors de la zone étudiée) :

Il représente 90% des circulations et correspond aux flux de longue ou moyenne distance sur la RN12.

### > Trafic « d'échange » (l'origine du véhicule est à l'intérieur de la zone étudiée et sa destination est à l'extérieur de la zone d'échange ou vice-versa) :

Il représente 10% des circulations et correspond aux déplacements vers et hors RN12 sur le secteur de la zone d'étude.

## Un itinéraire fréquenté par les poids-lourds

Les poids lourds représentent 20 à 25 % du trafic quotidien observé sur la RN12 dans le secteur de Mortagne-au-Perche, soit environ 1900 poids lourds par jour.

La fréquentation importante de poids lourds sur la RN12 nécessite de reconsidérer son aménagement.

Elle pose également la question du confort et de la sécurité des déplacements afin de mieux faire coexister chaque type de déplacement : véhicules légers, poids lourds, courtes, moyennes ou longues distances.



POIDS LOURDS EMPRUNTANT LA RN12

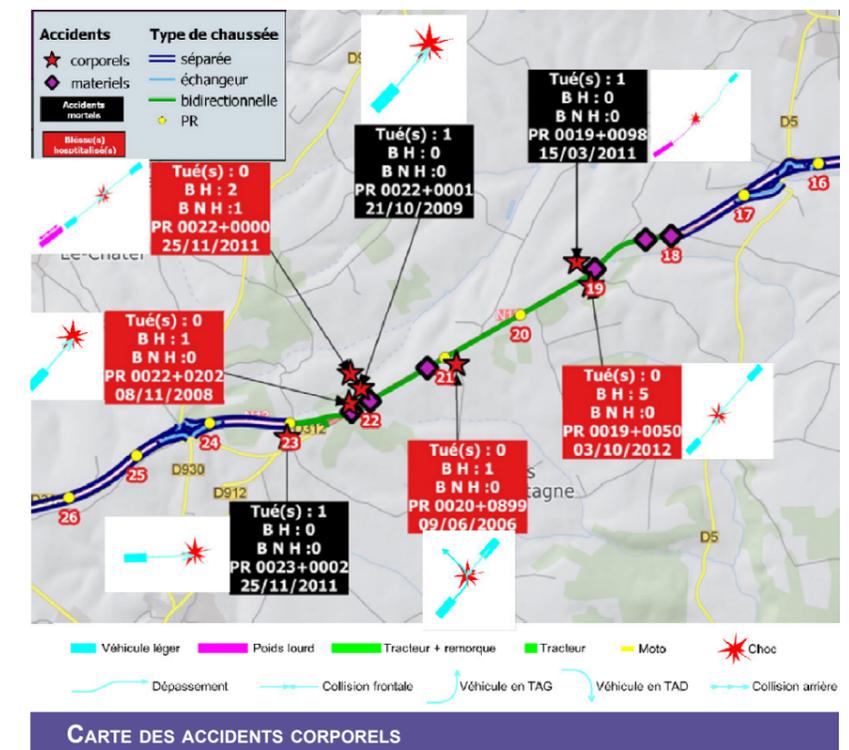
## EN RÉSUMÉ

> Par sa fonction de « trait d'union » entre Est et Ouest du département de l'Orne, la RN12 constitue un élément fort du maillage routier. Le trafic poids lourds y est important.

> Favorisant les échanges, elle est une liaison essentielle à l'intégration territoriale des communes du Haut-Perche et du Pays de Longny-au-Perche au sein du département de l'Orne et, au-delà, de la région Normandie.

## Accidentologie

De janvier 2005 à décembre 2014, 7 accidents corporels ont été enregistrés, entraînant 3 décès et 9 blessés hospitalisés. Le nombre et la gravité des accidents est dans la moyenne nationale pour ce type de route. Aucune zone d'accumulation d'accident n'a été identifiée.



## 3-2 LE MILIEU HUMAIN

### La démographie

Le territoire étudié est caractérisé par des densités de population faibles, au sein d'un espace rural. De nombreuses zones d'habitat sont disséminées dans la campagne. Certains hameaux sont situés en bordure immédiate de la RN12 : la Gâtine, les Perriers, la Terrine.

Les évolutions démographiques des dernières années mettent en évidence un territoire peu dynamique et une stagnation de la population malgré un solde migratoire positif sur les communautés de communes du Pays de Longny-au-Perche et du Haut-Perche.

La part de la population âgée est supérieure aux moyennes nationale et départementale et s'est accrue ces dernières années, se traduisant par un indicateur de dépendance économique élevé.

### L'économie locale

Les plus fortes concentrations d'emplois sont situées sur les communes de Mortagne-au-Perche, et dans une moindre mesure Saint-Langis-lès-Mortagne, Saint-Hilaire-le-Châtel, Longny-au-Perche et Tourouvre-au-Perche, mettant en exergue le rôle résidentiel des communautés de communes de Longny-au-Perche et du Haut-Perche et la fonction de pôle local d'emplois de la communauté de communes du Bassin de Mortagne-au-Perche.

Le nombre d'emplois est en diminution, avec notamment un déclin du secteur de la construction.

Les évolutions de la population active reproduisent globalement les tendances de la population totale et des emplois : baisse et vieillissement de la population, augmentation du nombre de chômeurs (mais un taux inférieur aux moyennes départementale et nationale).

Les actifs travaillent de plus en plus loin de leur lieu de résidence, se traduisant par un accroissement des distances de déplacement et une intensification des trafics, la voiture étant le principal mode de déplacement utilisé par les actifs.

### L'activité économique du secteur est par conséquent très liée à la performance du réseau routier.



### Les activités par secteurs

#### L'agriculture

L'agriculture est un élément important du paysage et de l'économie locale. Malgré un secteur fragilisé, le territoire a réussi à maintenir son activité agricole par une croissance de la taille des exploitations.

La RN12 traverse un territoire à dominante rurale où l'agriculture tient une place prépondérante, sur la zone constituée des communautés de communes du bassin de Mortagne-au-Perche, du Pays de Longny-au-Perche et du Haut-Perche. On compte 38 exploitations agricoles pour une surface agricole utile totale de 992 ha.

Elevage bovin et ovin, majoritaire, coexiste avec des cultures de type céréalières et de colza. Des sols de bonne qualité et recherchés favorisent le dynamisme de l'activité agricole.

De nombreuses exploitations possèdent des terres réparties de part et d'autre de la RN12 ce qui nécessite actuellement la circulation d'engins agricoles sur cette voie.

Les problématiques suivantes ressortent :

- > l'éclatement du parcellaire ;
- > la multiplication des accès aux parcelles, source d'insécurité routière.



#### Le tourisme

Le tourisme et les loisirs occupent également une place importante dans l'économie locale grâce notamment à la proximité de l'Île-de-France. Les activités du territoire sont portées par son patrimoine naturel et paysager.

Les résidences secondaires sont donc nombreuses et représentent de 16% à 30% des logements.

La capacité en hébergement touristique marchand est également notable avec environ 1000 lits sur le territoire des 3 communautés de communes (Haut-Perche, Bassin de Mortagne-au-Perche et Pays de Longny-au-Perche).

## Le commerce et l'industrie

En termes d'industrie, services et armature commerciale, Mortagne-au-Perche et Saint-Langis-les-Mortagne forment un pôle économique intermédiaire assurant un équilibre entre Alençon et Dreux sur un axe Est-Ouest, l'Aigle et Nogent-le-Rotrou sur un axe Nord-Sud. En revanche, l'offre commerciale sur les communautés de communes du Haut-Perche et du Pays de Longny-au-Perche est plus limitée.

L'éloignement des équipements, pôles de services, de résidences et d'emplois dans cet espace rural induit un recours important aux déplacements motorisés. Les déplacements routiers vers ces pôles urbains s'inscrivent comme éléments de la vie quotidienne des habitants du secteur.

La situation actuelle de la RN12 (accès riverains directs, carrefours, multiplicité des natures de circulation) est susceptible de générer des conditions d'inconfort que pourrait améliorer le projet.

La RN12 constitue l'épine dorsale du territoire pour ses activités économiques et son développement (agriculture, tourisme, échanges...). Toutefois, ce secteur reste en position d'enclavement.

## L'air et la santé

Le trafic routier génère des polluants qui se diffusent dans l'atmosphère. Ces polluants proviennent de l'usure des véhicules, de la chaussée et des équipements de sécurité et de signalisation, ainsi que des gaz d'échappement.

Conformément aux préconisations de la circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n°2005-273 du 25 février 2005, les études d'impact des infrastructures routières doivent désormais comprendre un volet air et santé relatif à la prise en compte des effets du projet sur la qualité de l'air et la santé humaine.

Une étude air et santé relative au projet d'aménagement de la RN12 entre Mortagne-au-Perche et Tourouvre-au-Perche a donc été réalisée avec notamment une campagne de mesures in-situ.

Le secteur résidentiel et tertiaire ainsi que les secteurs industriel et agricole sont les principaux secteurs émetteurs de polluants sur le département de l'Orne.

Au regard des statistiques de l'INSEE, les communes présentes dans la bande d'étude, à savoir : Villiers-sous-Mortagne, Feings et Tourouvre-au-Perche, comptent 36,6 % de leur population parmi les tranches d'âge les plus sensibles à la pollution atmosphérique (c'est-à-dire les 'moins de 15 ans' et les 'plus de 60 ans').

Cette étude confirme que le seuil sanitaire n'est atteint pour aucune habitation.

## La ressource en eau

La zone d'étude se situe en tête du bassin versant de l'Huisne. Elle est couverte par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Loire-Bretagne et par le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de l'Huisne.

La zone est parcourue par plusieurs cours d'eau :

- Le ruisseau du Gué de Bouyère, affluent de la Commeauche,
- Les ruisseaux de la Houdonnière (identifié comme propice à l'alimentation et à la croissance des écrevisses à pieds blancs) et de Culoisé affluents de La Villette qui prend sa source au lieu-dit La Terrine, à proximité de la RN12.

Trois masses d'eau souterraines sont identifiées dans le secteur d'étude. Deux sont en bon état qualitatif et quantitatif et une est en mauvais état chimique du fait d'une pollution d'origine agricole aux nitrates et pesticides.



## EN RÉSUMÉ

La RN12 joue un rôle moteur pour la dynamique sociale et économique du territoire étudié :

- > La RN12 actuelle est source de nuisances sonores pour ses riverains,
- > Les cours d'eau et masses d'eau souterraines font l'objet de mesures de préservation.



## Le bruit

Une étude spécifique a été réalisée avec une campagne de mesures in situ puis une modélisation informatique afin d'identifier les niveaux sonores pré-existants sur la zone d'étude.

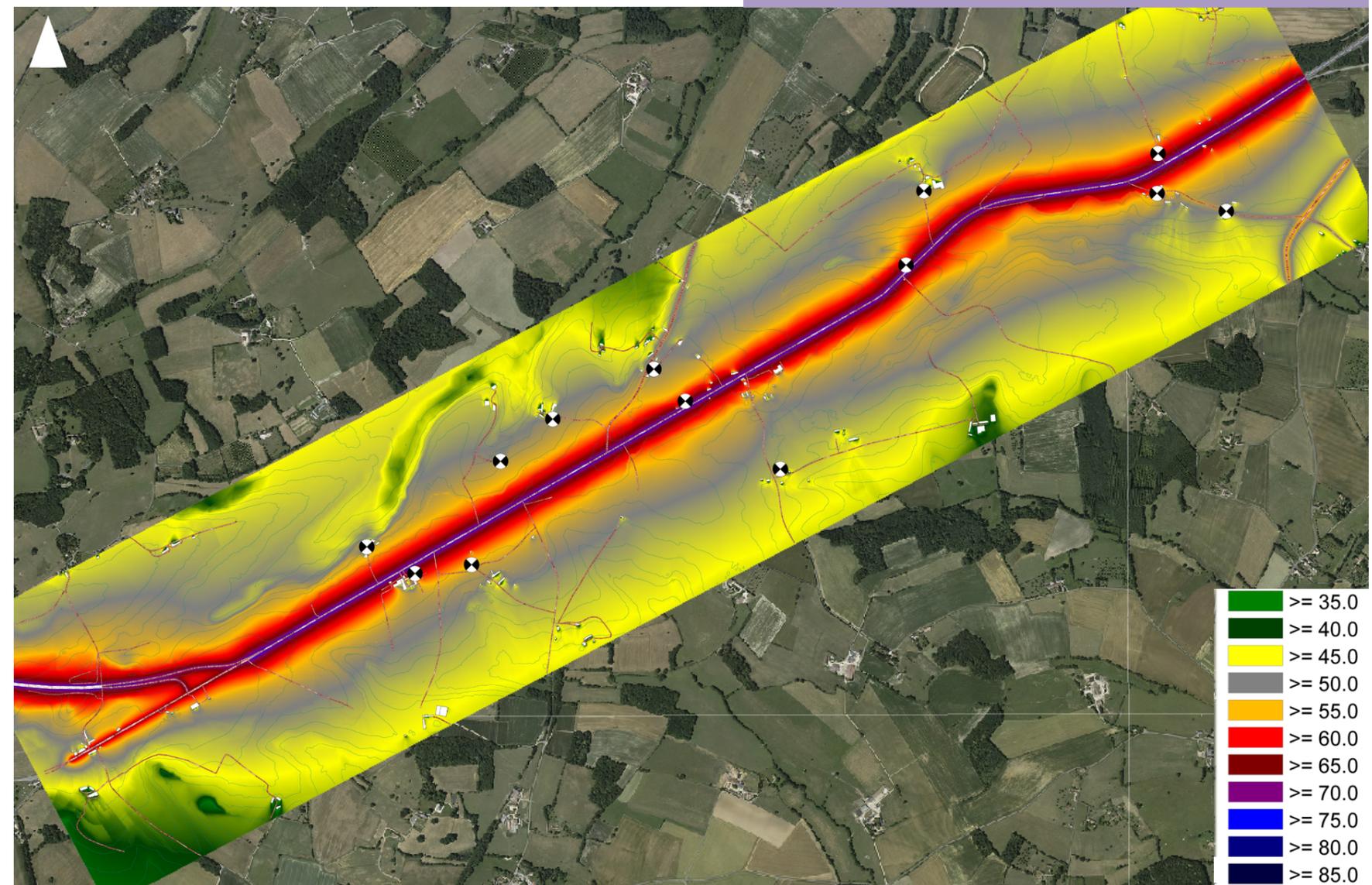
13 habitations situées le long de la RN12 existante sont exposées à des niveaux sonores dépassant les seuils réglementaires dont 2 points noirs bruit.

Les zones plus éloignées de la RN12 sont qualifiées de « zone pré-existante d'ambiance modérée », c'est-à-dire avec des niveaux de bruit inférieurs à 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit.

### POINT NOIR BRUIT :

Un point noir bruit est un bâtiment d'habitation, de santé, de soins, d'enseignement ou d'action sociale, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites, soit 70 dB(A) en période diurne (LAeq (6h-22h)) et 65 dB(A) en période nocturne (LAeq (22h-6h)) et dont la date d'autorisation de construire répond à des critères d'antériorité par rapport à la décision légale de réalisation de l'infrastructure.

CARTE ISOPHONIQUE - PÉRIODE DIURNE - ETAT INITIAL



Source : Segic Ingénierie



# 3-3 LE MILIEU NATUREL ET LE PAYSAGE

La thématique environnementale occupe une place importante dans l'élaboration d'un projet d'aménagement.

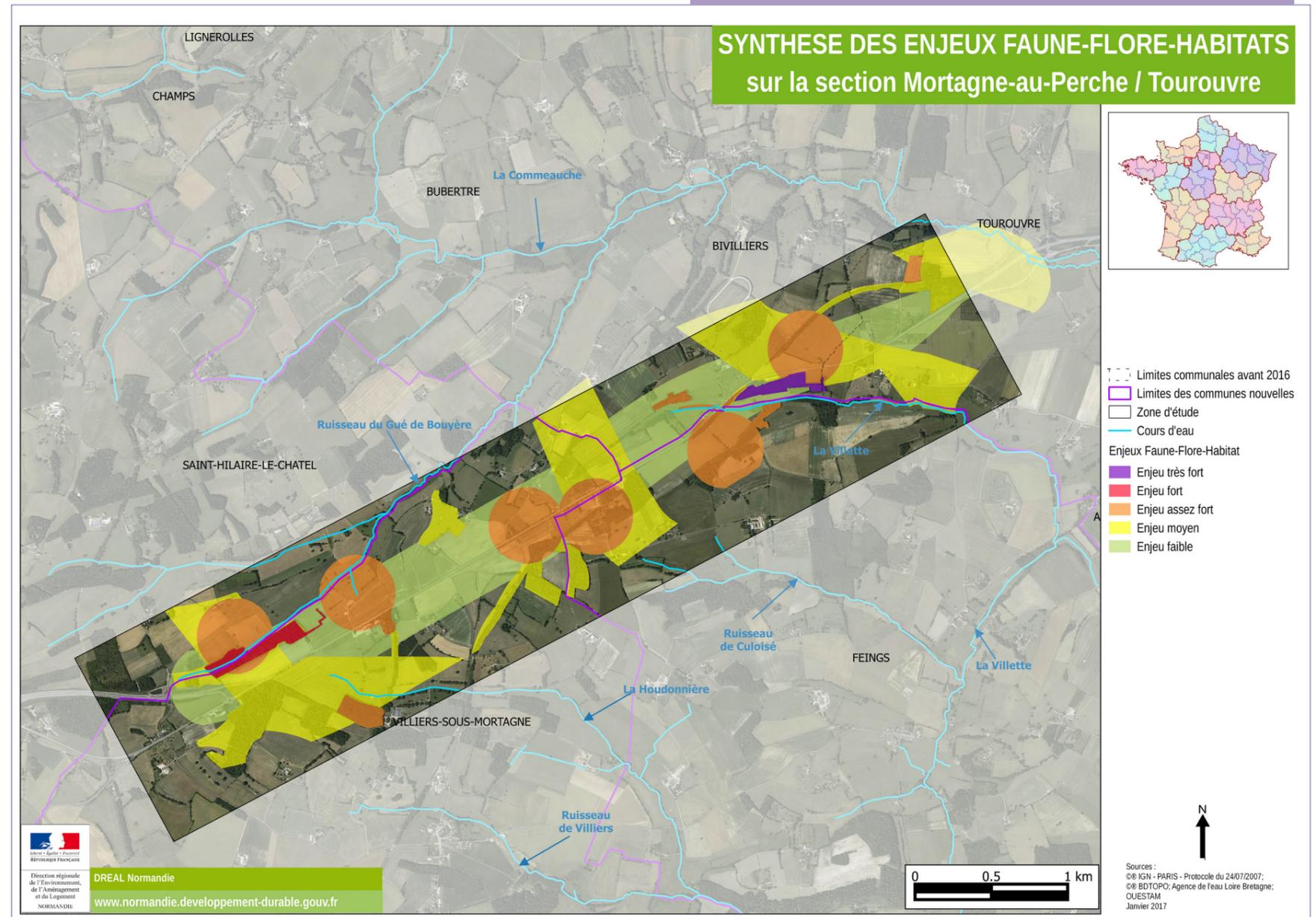
Préserver la richesse du patrimoine naturel du secteur et conserver la structure et l'identité du paysage font partie des impératifs, même si le secteur ici étudié n'intercepte aucune zone naturelle protégée comme des zones Natura 2000.

**Le projet doit s'attacher à préserver les continuités écologiques et prendre en compte, le plus en amont possible, les habitats et espèces d'intérêt communautaire et/ou protégés, zones humides et bois classés.**

## Faune - Flore - Habitats

L'étude a consisté à réaliser des inventaires sur un cycle biologique complet d'une année sur l'ensemble du secteur d'étude afin de dégager les grands enjeux environnementaux.

Les enjeux moyens sont dans la plupart des cas liés aux axes de déplacement de grande faune, pour une large part issus des délimitations de la Trame Verte et Bleue (TVB) et confortés par les observations de terrain 2016. Ces axes de déplacement se prolongent bien au-delà, de part et d'autre de l'aire d'étude.



Source : Segic Ingénierie



Les zones d'enjeu assez fort découlent des zones de dispersion d'amphibiens et des zones d'intérêt pour chauve-souris. Ces dernières sont le plus souvent liées à des lisières ou des bandes boisées.

Un seul enjeu très fort découle de la présence d'une station d'espèce végétale exceptionnelle (*Myosurus minimus*), dont la position peut cependant varier d'une année sur l'autre au sein de l'habitat concerné.

La *Myosurus minimus* est une renonculacée très rare.



## Zones humides : un enjeu à part

### ARTICLE L211-1 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

On entend par zone humide les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre, de façon permanente ou temporaire. La végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles (organismes qui aiment l'humidité) pendant au moins une partie de l'année.

#### Au service de la dépollution, de la biodiversité et de l'équilibre hydrologique

Les zones humides assurent des fonctions essentielles d'interception des pollutions diffuses, plus particulièrement sur les têtes de bassin versant où elles contribuent de manière déterminante à la dénitrification des eaux.

Dans de nombreux secteurs, la conservation d'un maillage suffisamment serré de zones humides détermine le maintien ou l'atteinte de l'objectif de bon état des masses d'eau fixé pour 2015 par la directive cadre sur l'eau édictée par la Communauté Européenne.

Les zones humides constituent également un enjeu majeur pour la conservation de la biodiversité ; elles contribuent par ailleurs à réguler les débits des cours d'eau et des nappes souterraines et à améliorer les caractéristiques morphologiques des cours d'eau.



ZONE HUMIDE À L'ARRIÈRE DU LIEU-DIT «LA TERRINE»

Le territoire du projet est parsemé de plusieurs zones humides principalement associées aux vallées des ruisseaux.

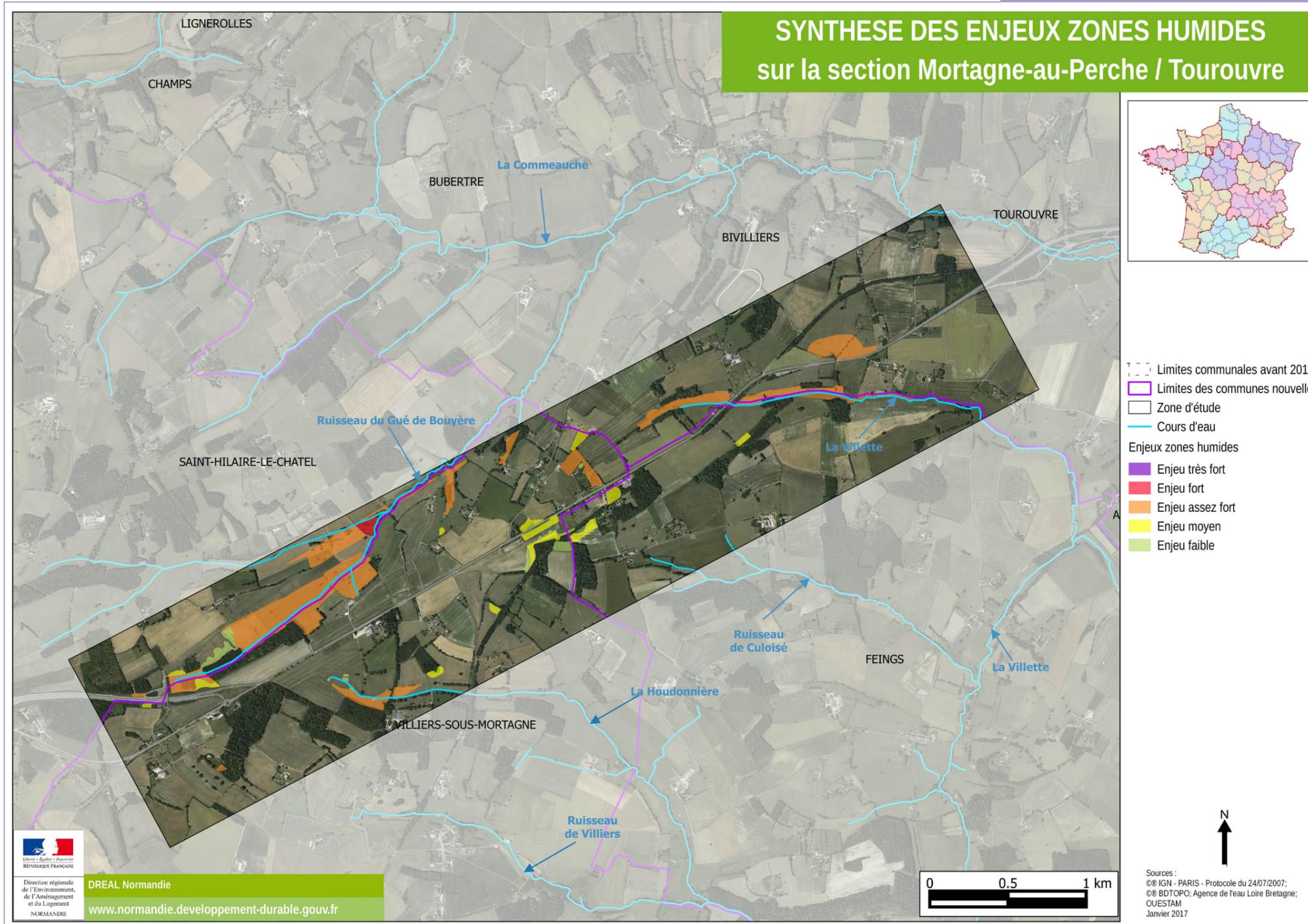
Les zones humides de l'aire d'étude prospectée sont très localisées. Il s'agit le plus souvent de zones adjacentes à un cours d'eau (cas du secteur de la Mousselée, de La Terrine...) et sont des zones à fort enjeu.

On relève dans le secteur de La Herpinière, qui correspond à des zones humides de plateau, un enjeu fonctionnel moyen. Il s'agit essentiellement de boisements et de prairies humides.

Compte tenu du rôle fondamental que ces zones jouent, à différents niveaux du bassin versant, il convient d'assurer leur préservation.



**SYNTHÈSE DES ENJEUX ZONES HUMIDES**  
sur la section Mortagne-au-Perche / Tourouvre



Source : Segic Ingénierie

## Un paysage vallonné et un bocage dense

La structure végétale apparaît comme un élément essentiel dans le paysage du Perche. En effet, elle permet de donner une identité à ce territoire en le distinguant des régions voisines par ce que l'on appelle le « Bocage ». On retrouve des collines couronnées par des forêts, des bosquets venant rythmer les Gâtines, des cours d'eau parcourant les vallées accompagnées de leur ripisylve, des vergers adossés aux corps de ferme et des haies dessinant des limites naturelles aux prairies et aux parcelles agricoles.

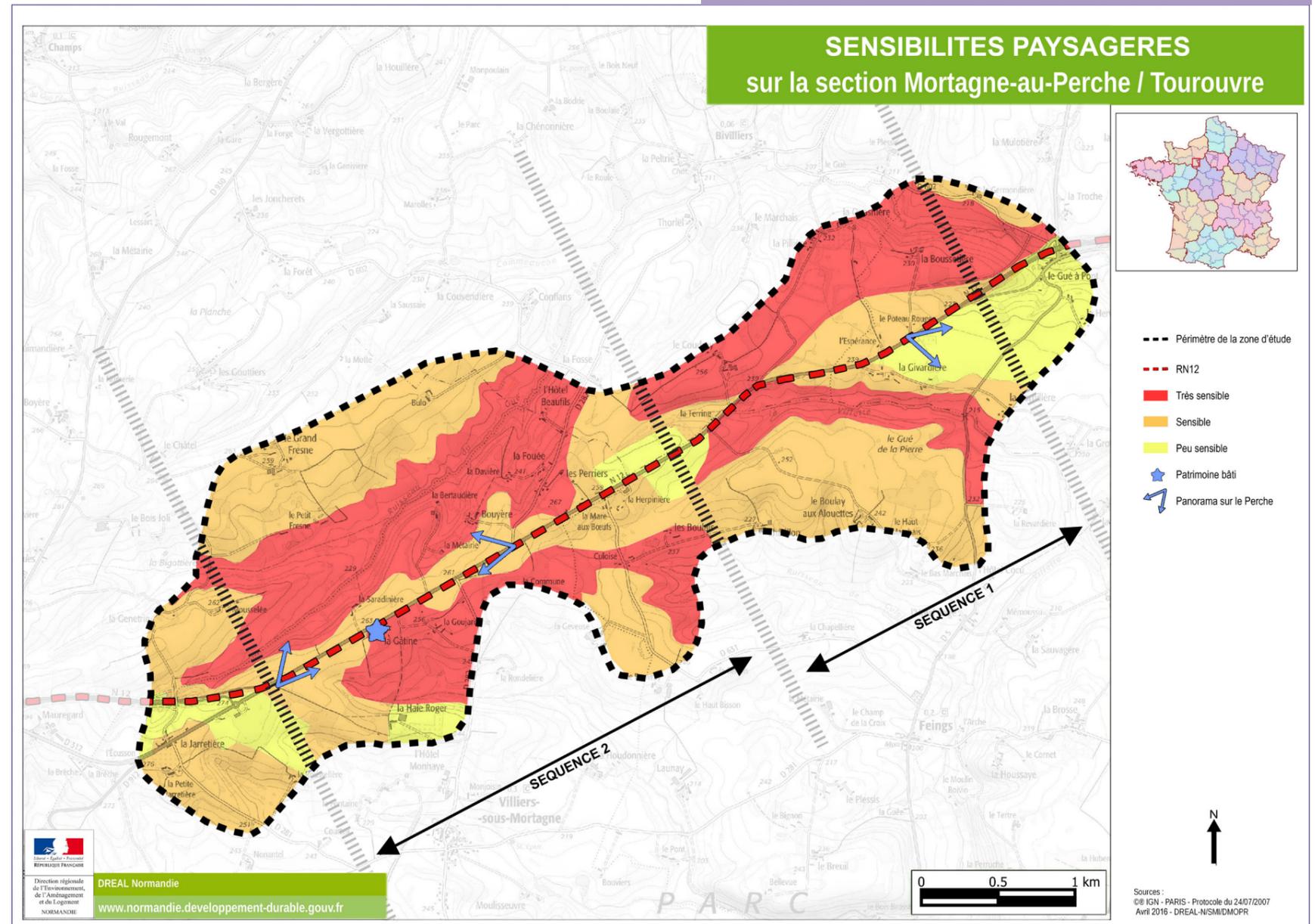
Entre Tourouvre-au-Perche et Mortagne-au-Perche, le tracé actuel de la RN12 peut être découpé en 2 séquences aux sensibilités paysagères bien distinctes :

- **Une première séquence** qui se caractérise par le passage de l'infrastructure routière en fond de vallée et sur des coteaux. Cette situation en contrebas ne permet pas d'avoir des vues lointaines sur le territoire du Perche et l'intègre dans son environnement. La ripisylve qui accompagne le fond de vallée ne permet pas d'avoir de vastes perspectives sur le territoire et forme des ambiances intimistes. Les perspectives sont également bloquées par les vallonnements et les boisements qui viennent couronner les collines.

=> **Le caractère sauvage et intimiste des fonds de vallées, engendré par la présence de cours d'eau, est à préserver.**



PAYSAGE AU RELIEF VALLONNÉ ET LA RIPISYLVE DE LA COMMEAUCHE (SÉQUENCE 1)



Source : Segic Ingénierie

- **Une seconde séquence** qui se distingue de la précédente par la situation de la RN12 sur une ligne de crête. Cette disposition permet d'offrir des co-visibilités entre les vallées et l'infrastructure routière. Cette portion de route constituée de vallonements offre des vues plus ou moins lointaines.

Les perspectives sont cadrées par les haies, les vergers, les bosquets et les hameaux parcourant les vallées, les coteaux et la ligne de crête.

La situation du tronçon routier sur un point haut et la discontinuité de la structure végétale permet de limiter l'impact visuel du trafic routier.

=> **Les dualités sur cette portion du territoire (ambiances ouvertes et fermées, champs cultivés et prairies bocagères, perceptions cadrées et perceptions ouvertes, percées visuelles courtes et profondes) sont à préserver et à valoriser.**

Ces éléments participent au maintien de la richesse et de la diversité des paysages du Perche en ayant un rôle : **structurel, écologique et patrimonial.**



POINT DE VUE DEPUIS LA LIGNE DE CRÊTE VERS LE TERRITOIRE DU PERCHE (SÉQUENCE 2)

## LES PRÉCAUTIONS À PRENDRE

Les enjeux paysagers et l'appréciation de leur sensibilité par rapport au type de projet à l'étude dictent les contraintes successives auxquelles le projet doit s'astreindre pour viser une bonne insertion paysagère. Ils peuvent influencer sur la mise en forme des ouvrages et le choix de leurs caractéristiques (architecture, matériaux utilisés, couleur).

## Les risques naturels

### Le risque de mouvement de terrain

Les mouvements de terrain dans de la zone d'étude sont principalement liés aux phénomènes de retrait-gonflement des argiles et au risque d'effondrement lié à la présence de cavités souterraines.

La zone d'étude est concernée par un aléa retrait-gonflement des argiles qualifié de moyen.

D'après l'inventaire des cavités souterraines et des mouvements de terrain de l'Orne réalisé par le BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières) en 2004 et consultable sur Géorisques :

- 93 cavités souterraines ont été recensées sur le territoire des communes de la zone d'étude, dont la moitié se situe à Tourouvre-au-Perche.
- 30 phénomènes d'effondrement de cavités souterraines sont enregistrés.

## Le risque d'inondation

Le risque d'inondation par remontée de nappe dans de la zone d'étude est jugé faible à très faible.

D'après l'atlas des zones inondables (AZI) de l'Orne et le Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRi) du bassin de l'Huisne, aucune zone soumise au risque d'inondation par débordement de cours d'eau n'est identifiée au sein de la zone d'étude.

## EN RÉSUMÉ

- > Le secteur d'étude n'intercepte aucune zone naturelle protégée. Cependant, certaines zones revêtent des enjeux forts dont il faudra tenir compte dans la définition du projet.
- > Les caractéristiques paysagères du secteur d'étude devront être prises en compte pour favoriser l'intégration paysagère de l'infrastructure routière.
- > Le projet devra tenir compte des cavités souterraines identifiées au sein de la zone d'étude. Les études géotechniques qui seront menées au stade des études préalables préciseront les risques géotechniques auxquels le projet pourrait être soumis et les dispositions constructives à prendre afin de s'en prémunir.
- > Le franchissement éventuel de cours d'eau devra être conçu de manière à ne pas aggraver le risque inondation et à préserver les zones d'expansion de crue.





# 4

## OBJECTIFS ET ENJEUX DU PROJET



## 4-1 LES OBJECTIFS DU PROJET

### LE DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE A PERMIS DE METTRE EN AVANT QUE :

- > Le réseau routier est le principal accès du territoire,
- > La RN12 actuelle supporte majoritairement un trafic de transit et présente des niveaux de services à l'usager et de confort (possibilités de dépassement, temps de parcours,...) insuffisants,
- > La RN12 concentre la majorité des déplacements domicile-travail ou domicile-services de la population,
- > La RN12 est source de nuisances sonores pour les populations riveraines.

Les objectifs auxquels doit répondre le projet de création d'une route à 2x2 voies entre Mortagne-au-Perche et Tourouvre-au-Perche sont les suivants :

#### **Mieux répondre à la fonction de transit de l'axe**

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

#### **Améliorer la desserte du territoire**

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

#### **Améliorer le cadre de vie des riverains de l'actuelle RN12**

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

#### **Améliorer la sécurité routière**

La sécurité routière sera améliorée par :

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



## 4-2 LES ENJEUX DU PROJET

### LE DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE A PERMIS D'IDENTIFIER LES CARACTÉRISTIQUES QUI DOIVENT ÊTRE PRISES EN COMPTE DANS LA DÉFINITION DU PROJET :

- Un cadre de vie préservé dès que l'on s'éloigne de la RN12 ;
- Une activité agricole très importante pour l'économie et le maintien d'un environnement équilibré ;
- Un paysage contrasté et extrêmement riche ;
- Une biodiversité remarquable, avec des espèces protégées ou à enjeu de conservation, favorisée par un réseau hydraulique de grande qualité.

Le projet devra donc être défini de manière à prendre en compte les enjeux du territoire suivant :

### Préserver le cadre de vie des riverains de la future RN12

Le projet devra permettre d'améliorer le cadre de vie des riverains de l'actuelle RN12 tout en préservant celui des riverains de la future infrastructure. Le fuseau sera choisi afin de s'éloigner au maximum des habitations existantes.

Le cas échéant le projet intégrera des dispositions techniques permettant d'abaisser au maximum les niveaux sonores aux abords de la voie, dans le respect de la réglementation existante.

La réglementation nationale en vigueur concernant le bruit le long des infrastructures de transport limite la contribution sonore de la nouvelle route à des niveaux d'exposition que le maître d'ouvrage sera tenu de respecter, sans limitation de durée. Les seuils réglementaires dépendent de la nature des locaux et du niveau sonore ambiant initial de la zone.

Les mesures pouvant être mises en œuvre pour réduire l'impact sonore de l'infrastructure peuvent se traduire par des buttes ou des écrans antibruit dont les dimensions seront définies dans l'étude d'impact.

### Préserver les activités agricoles

La préservation de l'activité agricole, notamment par une gestion foncière adaptée, est une préoccupation majeure. Ainsi, en cas d'impact du projet sur le bon fonctionnement des exploitations, une réorganisation foncière pourrait être réalisée dans le cadre d'un aménagement foncier agricole et forestier (autrefois appelé remembrement agricole) lancé par décision d'une commission locale après la déclaration d'utilité publique.

Pour des raisons de sécurité, la circulation des engins agricole ne sera pas autorisée sur la 2x2 voies. Les circulations seront rétablies par les voiries secondaires, éventuellement adaptées, ou par des voies nouvelles à créer. Le franchissement de la 2x2 voies sera assuré par des ouvrages d'art.

### Préserver la ressource en eau

Le projet devra être défini dans le respect de la loi sur l'eau et de manière à être compatible avec les SAGE et SDAGE qui couvrent le secteur de projet et qui visent à la protection qualitative et quantitative de la ressource en eau. Les impacts potentiels du projet (imperméabilisation des sols, création de remblais en zone inondable, rejets d'eaux pluviales provenant de la plateforme) feront l'objet d'une première évaluation dans le cadre de l'étude d'impact du projet soumis à déclaration d'utilité publique.

### Prendre en compte la fonctionnalité écologique des milieux naturels remarquables

Compte tenu de la richesse écologique et des milieux exceptionnels du territoire, la mise à 2x2 voies de la RN12 s'attachera à prendre en compte leurs enjeux environnementaux et à réduire les impacts de sa réalisation.

La préservation, la restauration et la re-création de milieux naturels, notamment des zones humides, constituent un enjeu majeur.

Il conviendra par conséquent d'être attentif aux risques de fragmentation de ces habitats fragiles, de rupture des continuités écologiques, de modification du fonctionnement hydrologique et de pollution chronique ou accidentelle. Prendre en compte le plus en amont possible l'existence des zones humides s'avère donc essentiel dans l'élaboration du projet.

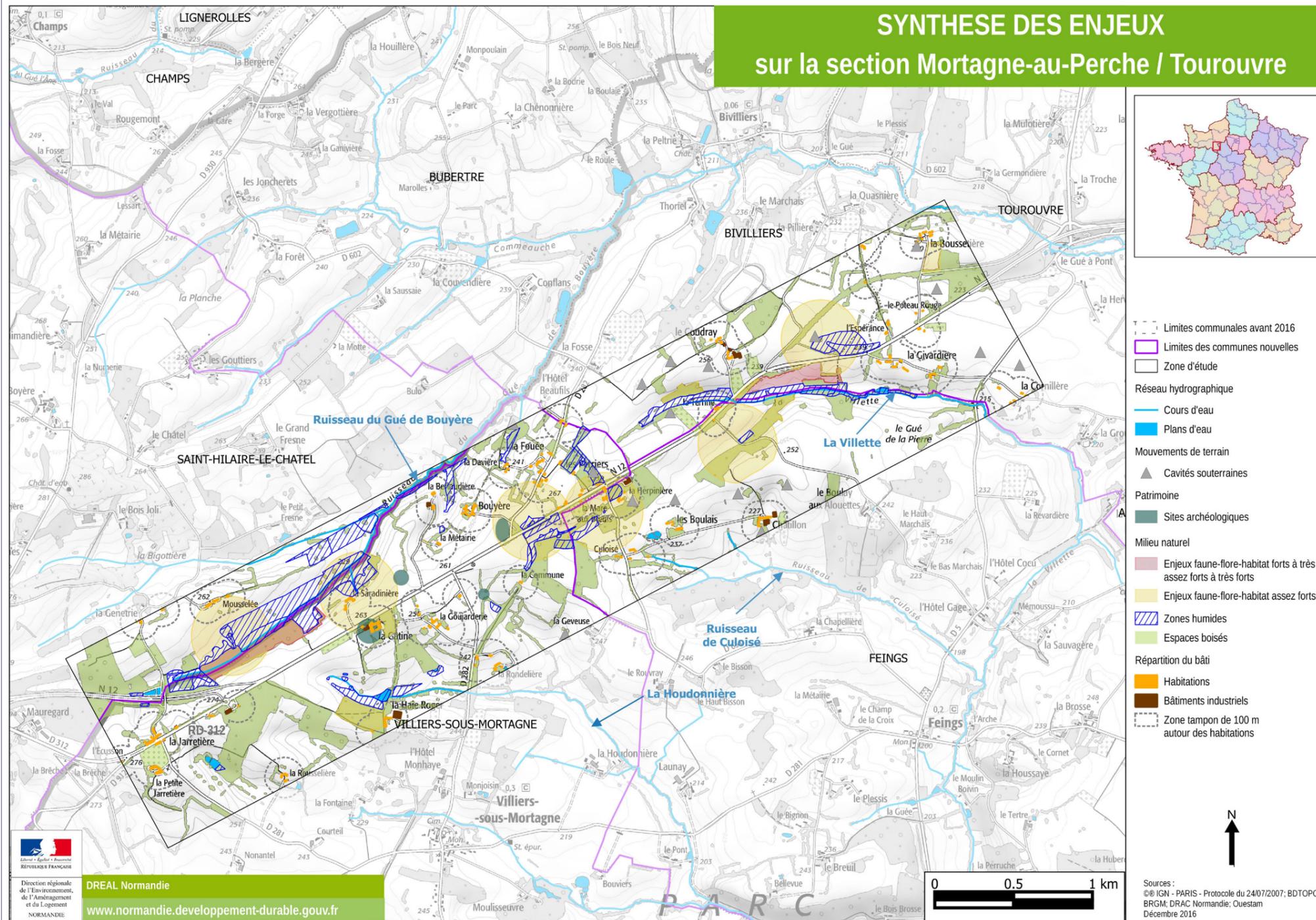
### Intégrer l'infrastructure routière dans le paysage

La section comprise entre Mortagne-au-Perche et Tourouvre-au-Perche s'inscrit dans un territoire agricole où s'alternent grandes cultures, prairies bocagères, bois, ruisseaux et vallonnements. Ce maillage permet de décomposer ce secteur en 2 séquences paysagères.

La mise en 2x2 voies de la RN12 devra prendre en compte les caractéristiques paysagères de chaque séquence pour permettre l'intégration paysagère de l'infrastructure routière en respectant sur l'ensemble du linéaire :

- L'alternance d'ambiances ouvertes et fermées au travers du relief et de la végétation,
- Le renforcement de la trame végétale (haie, ripisylve, bois) pour conserver l'identité du territoire,
- La dualité entre les prairies et les parcelles cultivées,

## SYNTHÈSE DES ENJEUX sur la section Mortagne-au-Perche / Tourouvre



Source : Segic Ingénierie



# 5

## LE PROJET ET LES FUSEAUX DE PASSAGE



# 5-1 LES FONCTIONNALITÉS ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

## 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'Intrusion sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison (ICTAAL).

Comme l'indique le schéma ci-dessous, le profil en travers de ce type de route comporte les éléments suivants :

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

## Le rétablissement des communications

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

Les solutions techniques de rétablissements sont diverses :

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

## Les terrassements

Selon la topographie, la plate-forme routière sera à niveau, en hauteur (en remblai) ou encaissée (en déblai) par rapport au terrain naturel, voire éventuellement en profil mixte (déblai d'un côté, remblai de l'autre).

Lorsque la qualité des matériaux du site le permet, les matériaux issus des déblais sont réutilisés pour les remblais, en définissant les conditions de réemploi (extraction, traitement, humidité, etc.).

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

## Les échangeurs dénivelés

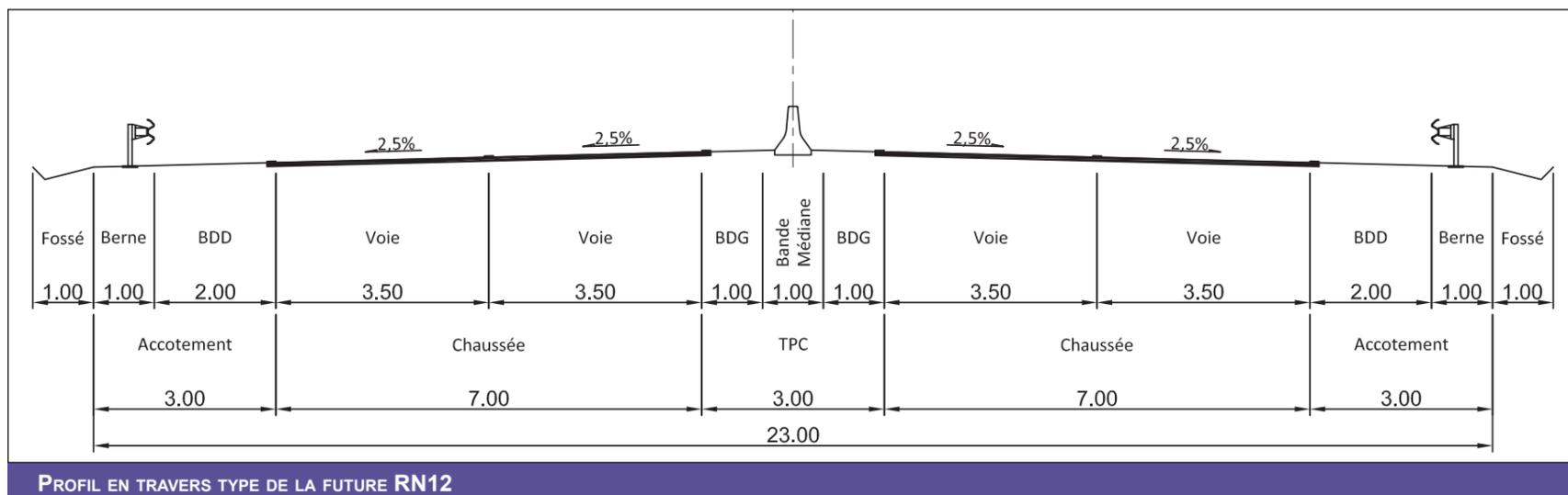
Les points d'échanges existants de part et d'autre de la section Mortagne-au-Perche/Tourouvre-au-Perche sont suffisamment proches et permettent un très bon accès au réseau secondaire.

Aucun échangeur supplémentaire ne sera créé dans le cadre du projet.

## Le tracé des itinéraires de substitution

L'aménagement à 2x2 voies de la RN 12 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.



PROFIL EN TRAVERS TYPE DE LA FUTURE RN12



## 5-2 LES FUSEAUX DE PASSAGE ÉTUDIÉS

### LA DOCTRINE ERC

Éviter, réduire, compenser : les incontournables de tout projet d'aménagement

La doctrine «Éviter, Réduire, Compenser» concerne l'ensemble des thématiques de l'Environnement (humain, naturel, physique) et s'applique de manière proportionnée à tout programme plan ou projet pouvant avoir un impact sur l'environnement.

Dans la conception et la mise en œuvre de leurs projets, les maîtres d'ouvrage définissent donc les mesures adaptées pour éviter, réduire et, lorsque c'est nécessaire et possible, compenser les impacts négatifs significatifs que leurs projets génèrent sur l'environnement.

L'évitement, qui est la seule solution qui permette de s'assurer de la non dégradation du milieu par le projet, concerne en priorité les habitations et les zones naturelles sensibles.

La réduction intervient dans un second temps, dès lors que les impacts négatifs sur l'environnement n'ont pu être pleinement évités. Cela peut entraîner la réalisation de murs anti-bruit, d'aménagements paysagers ou de passages protégés pour la faune.

La compensation intervient, enfin, si des impacts significatifs demeurent : il s'agit alors d'envisager la façon la plus appropriée d'assurer leur compensation. C'est notamment le cas lorsqu'il s'agit de recréer des zones humides en remplacement de celles détruites.

Éviter, réduire, compenser, cette doctrine conduit les maîtres d'ouvrage, lors de la conception de leurs projets, à prendre en compte l'Environnement le plus en amont possible. C'est dans cet esprit qu'a été conduite, pour le projet ici présenté, la démarche du maître d'ouvrage : à partir d'un diagnostic suffisamment étayé permettant de bien identifier les enjeux, les tracés les moins impactants ont été recherchés.

La concertation préalable doit permettre de trouver le meilleur compromis et ainsi d'orienter la décision que devra prendre la DREAL Normandie en vue de la poursuite des études.

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

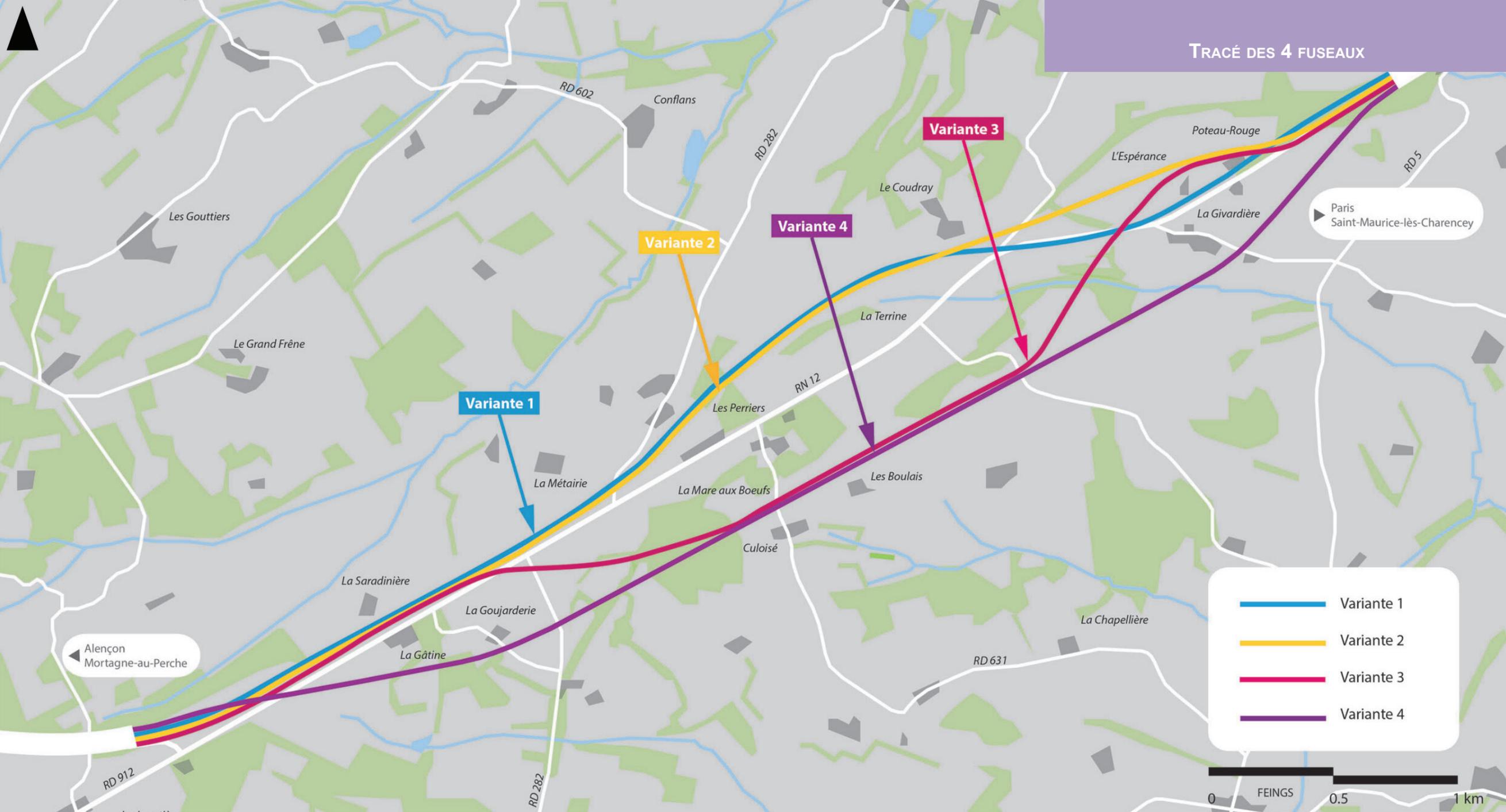
Il s'agit des quatre fuseaux qui, au terme d'une première analyse, présentent le meilleur bilan « avantages / inconvénients ».

Les 4 fuseaux étudiés peuvent être répartis en 2 catégories :

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



TRACÉ DES 4 FUSEAUX



Source : Segic Ingénierie



## Fuseau 1

Entre le giratoire de la RD 912 et « La Métairie », le fuseau 1 longe l'actuelle RN12 au Nord de celle-ci.

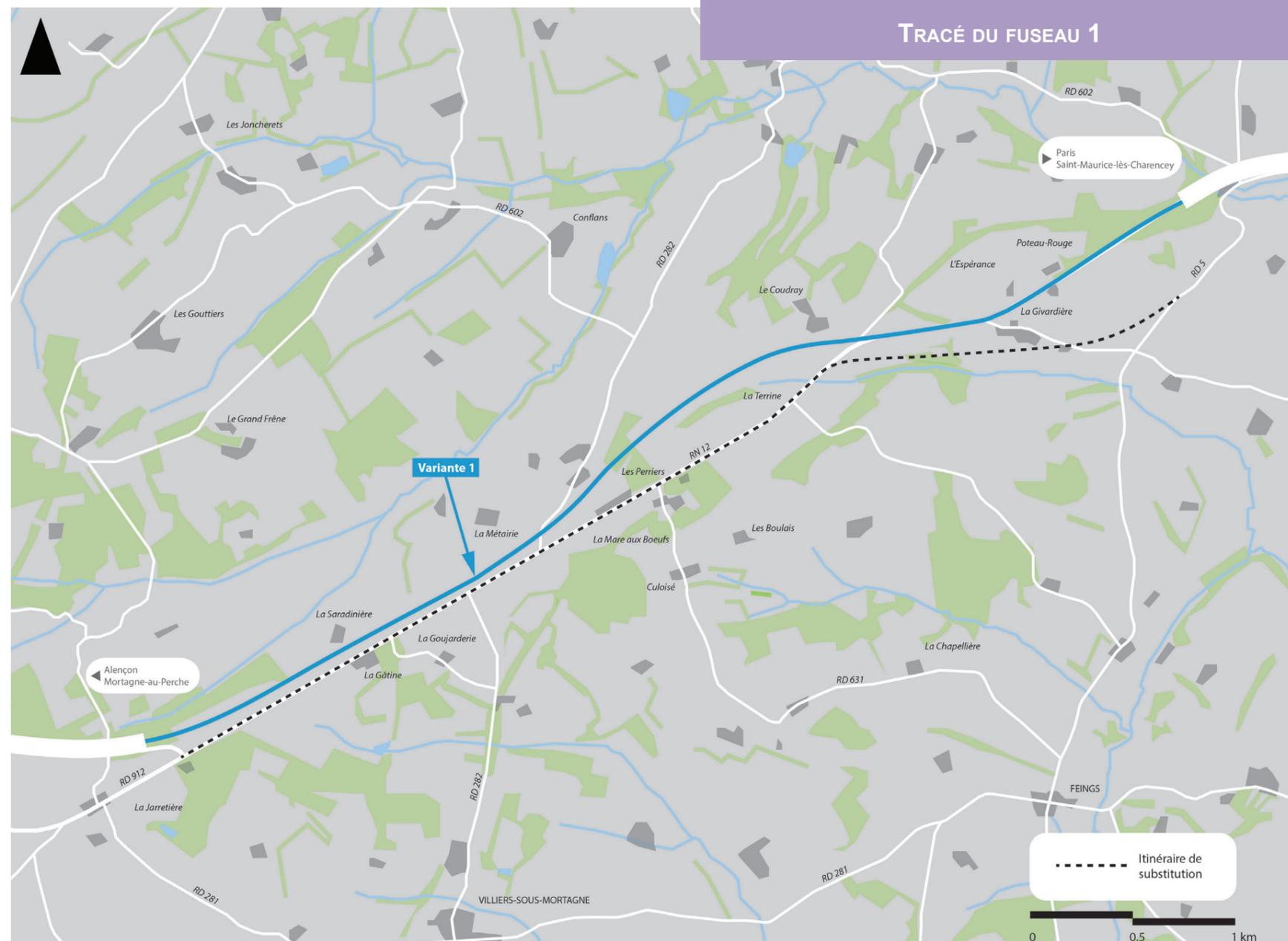
Il contourne par le Nord les lieux-dits «Les Perriers» et «La Terrine». Il traverse ensuite l'actuelle RN12 au droit du lieu-dit «Le Coudray» afin de longer l'actuelle RN12 au Sud de celle-ci.

Le tracé de la future RN12 à 2\*2 voies utilise l'emprise de l'actuelle RN12 à partir du lieu-dit «La Givardière».

L'itinéraire de substitution correspond en grande partie au tracé de l'actuelle RN12. Il est néanmoins nécessaire de réaliser une voie entre le lieu dit « Le Coudray » et la RD5 afin de libérer l'actuelle emprise de la RN12 pour le futur projet.

### LE FUSEAU 1 EN QUELQUES CHIFFRES

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



Source : Segis Ingénierie

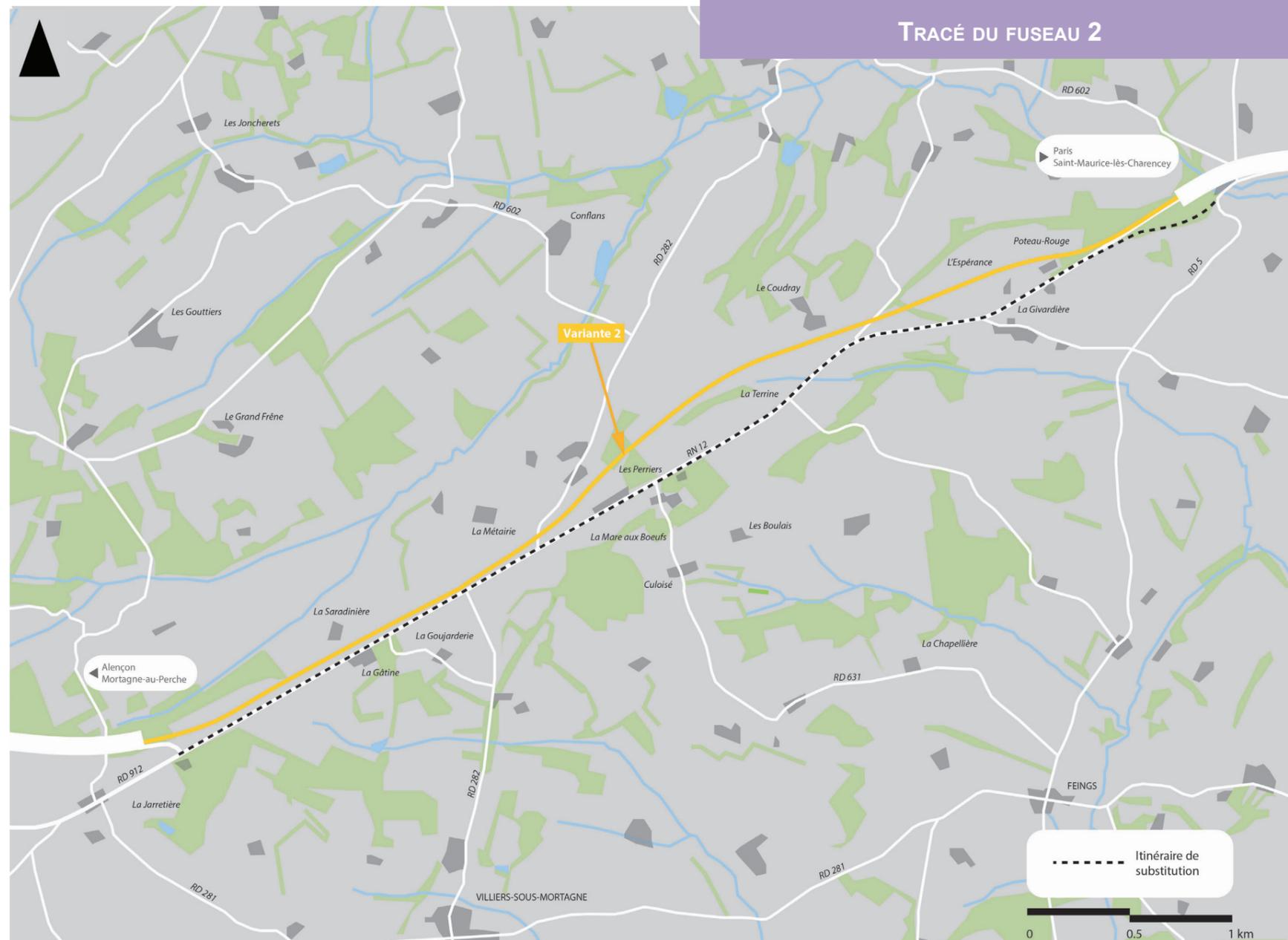
## Fuseau 2

Entre le giratoire de la RD 912 et « La Métairie », le fuseau 2 longe l'actuelle RN12 au Nord de celle-ci. Il contourne par le Nord les lieux-dits « Les Perriers », « La Terrine », mais aussi « l'Espérance » et « Poteau Rouge ».

L'itinéraire de substitution correspond en grande partie au tracé de l'actuelle RN12. Néanmoins, la création d'une nouvelle voie est nécessaire pour permettre la jonction entre l'actuelle RN12 et la RD5 pour assurer la continuité de l'itinéraire de substitution.

### LE FUSEAU 2 EN QUELQUES CHIFFRES

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



Source : Segic Ingénierie



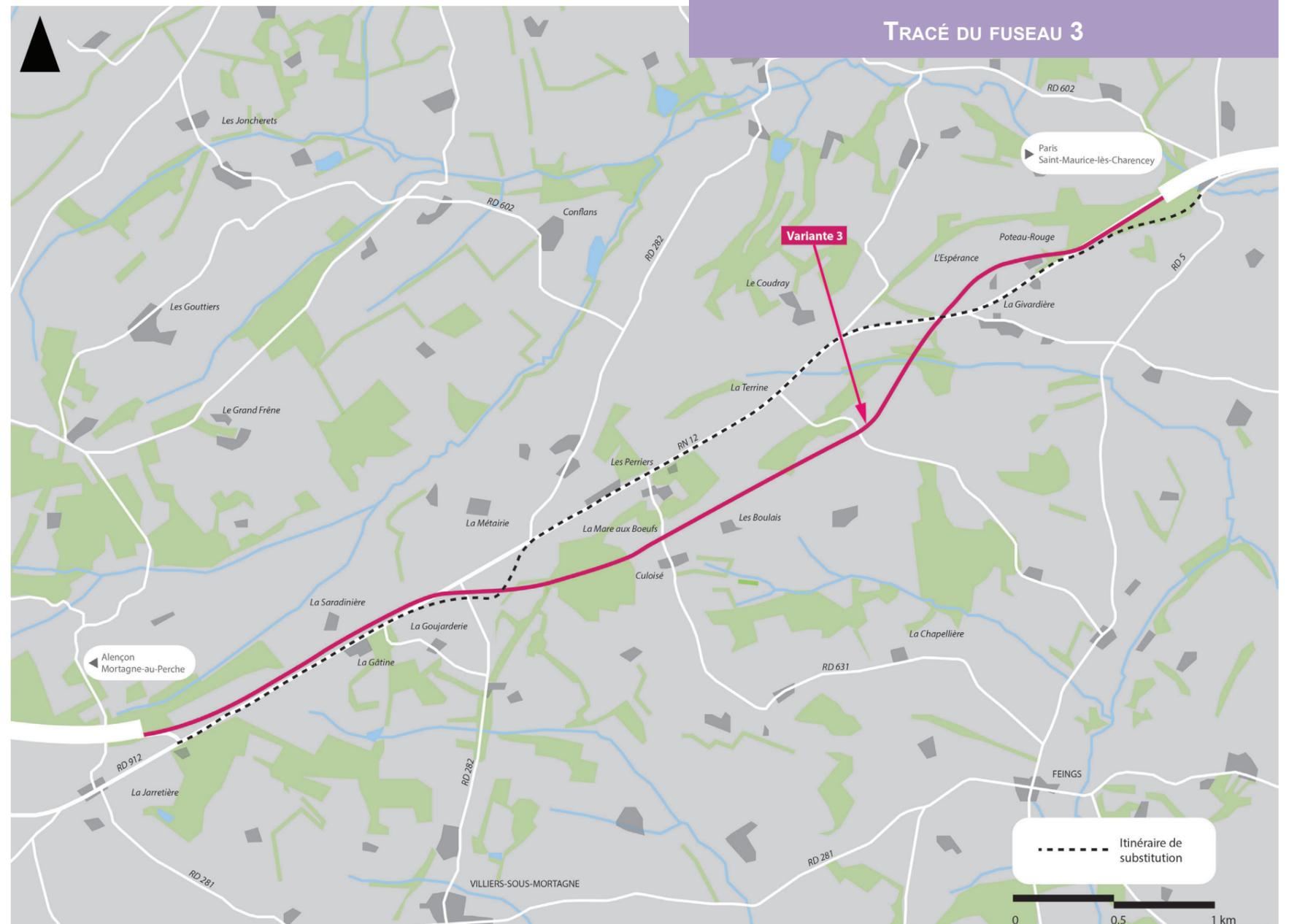
## Fuseau 3

Le fuseau 3 longe la RN12 actuelle au Nord de celle-ci jusqu'à la RD282. Il contourne ensuite par le Sud les lieux-dits «La Mare aux Bœufs» et «La Herpinière» et par le Nord les lieux-dits «L'Espérance» et «Le Poteau Rouge».

L'itinéraire de substitution correspond en grande partie au tracé de l'actuelle RN12. Néanmoins, la création d'une nouvelle voie est nécessaire pour permettre la jonction entre l'actuelle RN12 et la RD5 pour assurer la continuité de l'itinéraire de substitution.

### LE FUSEAU 3 EN QUELQUES CHIFFRES

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



TRACÉ DU FUSEAU 3

Source : Segic Ingénierie



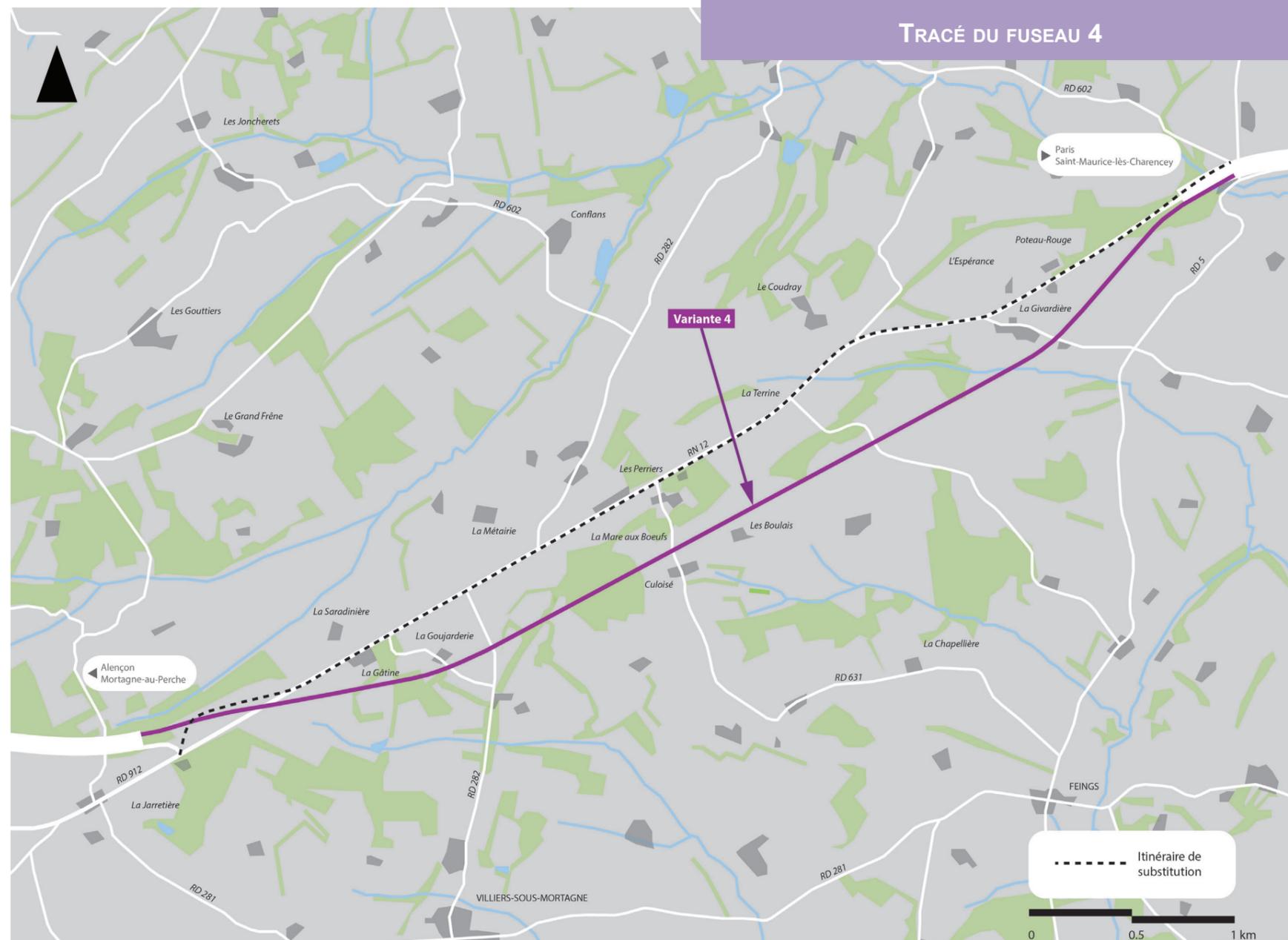
## Fuseau 4

Le fuseau 4 passe au Nord de la RN12 à mi-chemin entre les lieux-dits «La Jarretière» et «La Gâtine». Il contourne «La Mare aux Boeufs» par le Sud et reste en intégralité au Sud de la RN12. Il permet de contourner par le Sud les lieux-dits « la Gâtine », « l'Espérance » et « le Poteau Rouge ».

L'itinéraire de substitution correspond en grande partie au tracé de l'actuelle RN12. Néanmoins, la création de plusieurs voies nouvelles est nécessaire pour permettre la jonction entre l'actuelle RN12 et les autres infrastructures routières (RD 5, RD 912 et RD 602) pour assurer la continuité de l'itinéraire de substitution.

### LE FUSEAU 4 EN QUELQUES CHIFFRES

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



Source : Segic Ingénierie

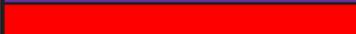


## 5-3 LA COMPARAISON MULTICRITÈRES DES FUSEAUX

---

Chacune des variantes est analysée à partir d'une grille multicritères afin d'établir une comparaison objective.

Cette grille permet, selon de nombreux critères et avec des indicateurs de couleur, d'illustrer l'impact potentiel de chaque variante.

	Impact très fort
	Impact fort
	Impact moyen
	Impact faible
	Impact nul

Les critères qui guideront la décision, suite à la concertation, sont les suivants :

- Impacts sur **le cadre de vie** : bâtis concernés par des dépassements des niveaux sonores (avant mesures de réduction),
- Impacts sur **les activités agricoles** : exploitations impactées, îlots impactés, superficie impactée,
- Impacts sur **les zones humides** : superficie, fonctionnalité, nature du sol,
- Impacts sur **le milieu naturel** : cumul des enjeux (avifaune, chiroptères, herpétofaune, corridors grande faune, invertébrés, flore patrimoniale, habitats),
- Contraintes **techniques** : linéaires en tracé neuf et des rétablissements de voiries, nombres d'ouvrages d'art, géométrie, équilibre remblais/déblais, exploitation sous chantier,
- Impacts sur **le paysage** : sensibilité, co-visibilité,
- **Coûts** : estimations.

La conception d'une route est un exercice long, qui résulte de diverses phases de concertation et de procédures réglementaires.

Les fuseaux présentés ici ne sont pas des solutions d'aménagement définitives. La conception et le coût de la solution retenue s'affineront :

- En fonction des enseignements de la concertation ;
- Dans les études de détail à venir.



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





# 6

## LES SUITES À DONNER



Le chantier lié à l'aménagement de la RN12 entre Mortagne-au-Perche et Tourouvre-au-Perche sera mis en oeuvre au terme d'un processus réglementaire de plusieurs années, alternant des phases d'études et des temps de concertation et d'échange.

## Le bilan de la concertation

A l'issue de la concertation, le maître d'ouvrage établira un bilan qui dressera une synthèse des avis et des observations. Celui-ci sera soumis à l'avis des communes concernées, puis rendu public.

Au terme de la concertation, le maître d'ouvrage retiendra un fuseau qui fera l'objet d'études plus poussées dites études préalables.

## Les études préalables

C'est la prochaine étape d'étude, elle permettra de préciser les caractéristiques de l'aménagement : géométrie du tracé, mesures pour les traitements des impacts, etc.

## L'étude d'impact

Les études préalables comprennent une étude d'impact qui détermine les impacts environnementaux, paysagers ou sur le milieu humain liés au projet, tout en précisant les mesures et les solutions envisagées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts. L'étude d'impact est soumise à l'appréciation de l'Autorité Environnementale, puis présentée au public lors de l'enquête publique.

## L'enquête publique

La procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est menée par un commissaire enquêteur, indépendant du maître d'ouvrage. Le dossier est exposé au public qui peut alors s'exprimer sur l'utilité du projet et ses caractéristiques.

## la déclaration d'utilité publique (DUP)

Au terme du processus, le Préfet représentant l'État peut alors, si l'ensemble des éléments est favorable, déclarer le projet d'utilité publique. Il s'agit d'un acte officiel qui marque le départ de la phase opérationnelle de réalisation.

La DUP donne compétences à la personne publique pour acquérir à l'amiable ou par voie d'expropriation les terrains nécessaires à l'aménagement. Les études de détail peuvent aussi démarrer dans la perspective de la réalisation des travaux.

## LES MESURES COMPENSATOIRES

Dans le cadre d'impacts significatifs sur le milieu humain ou naturel, des mesures compensatoires seront mises en oeuvre pour atténuer ou équilibrer les effets négatifs du projet, quand il n'a pas été possible de les supprimer en totalité ou de les réduire suffisamment.

Parmi ces mesures compensatoires, il peut s'agir de travaux de restauration de milieux ou d'opérations de protection comme la mise en place de murs anti-bruit.



## Les acquisitions foncières

La DUP délimitera une bande de terrain dans laquelle le projet pourra s'inscrire.

Une enquête parcellaire sera ensuite réalisée afin de déterminer les parcelles à acquérir et leurs propriétaires.

Par la suite, le maître d'ouvrage entamera les discussions avec ces propriétaires pour rechercher un accord à l'amiable sur le prix et les conditions d'acquisition de leurs biens.

Le maître d'ouvrage disposera également, le cas échéant, de la possibilité d'engager une procédure d'expropriation, sous la houlette du juge de l'expropriation : cette procédure est jalonnée de différentes étapes qui visent à garantir la juste prise en compte des intérêts collectifs et individuels.

## L'aménagement foncier agricole et forestier

Des impacts sur le fonctionnement des exploitations agricoles seront générés par le projet d'aménagement : prélèvement de surfaces, allongement de temps de parcours, pertes de fonctionnalités, pertes de surfaces d'épandage, etc.

Pour faire suite au choix de la variante retenue, une étude plus détaillée permettra de mesurer plus précisément ces impacts et d'apporter des réponses adaptées.

Une procédure d'aménagement foncier ou d'échanges amiables pourra être mise en oeuvre conformément aux dispositions du code rural et de la pêche maritime. Les commissions départementales et intercommunales d'aménagement foncier décideront de l'intérêt de mettre en oeuvre ce type de procédure. Elle pourra permettre le renforcement et la pérennisation des exploitations agricoles en améliorant la cohésion du parcellaire et la desserte des parcelles.

## La démarche «espèces protégées» et le dossier loi sur l'eau

Face aux enjeux écologiques, un dossier pourra être présenté si nécessaire au Conseil national de protection de la nature (CNP). Le «dossier CNPN» est une procédure prévue par le Code de l'environnement (articles L411-1 et L411-2). Il s'agit d'une demande de dérogation liée au déplacement ou à l'atteinte d'espèces protégées. Elle est évaluée au regard de la pertinence des mesures envisagées pour annuler l'impact provoqué par l'aménagement.

En prolongement des dispositions prévues dans l'étude d'impact, le maître d'ouvrage déposera une demande d'autorisation de son projet au titre de la loi sur l'eau. Le dossier, qui fera l'objet d'une enquête publique, présentera dans le détail les mesures prises pour la préservation de la ressource en eau (modalité de recueil et de traitement des eaux de chaussées) et des milieux aquatiques (prise en compte des zones humides en particulier).

Conformément à l'évolution en cours de la réglementation, ces deux procédures feront l'objet d'une seule démarche administrative dite autorisation unique.

**2016 à 2019**

**Etudes et concertations nécessaires à la DUP**

Bilan de la concertation, études de la variante retenue, recueil des avis obligatoires, enquête publique.

**2019 à 2021**

**Phases avant travaux**

Acquisitions foncières, aménagement foncier éventuel, autres procédures (loi sur l'eau, archéologie, etc), études de projet, travaux préparatoires

**2021 à 2024**

**Phases travaux**



Direction régionale de l'environnement et de  
l'aménagement et du logement (DREAL) Normandie

10 Boulevard du Général Vanier  
14006 CAEN CEDEX  
Tel : 0250018391

Courriel :

[rn12-mortagne-concertation@developpement.durable.gouv.fr](mailto:rn12-mortagne-concertation@developpement.durable.gouv.fr)

Site internet :

<http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/>

