



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Désengorgement de l'Orne - RN 12

Question orale n° 203

Texte de la question

Mme Véronique Louwagie interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la route nationale 12 qui est une voie qui relie la région parisienne à la Bretagne. Cette route permet notamment un accès à l'Orne *via* Paris. Beaucoup d'Ornais *via* Alençon, le Perche et le Pays d'Ouche utilisent cette route pour se rendre en région parisienne. Cette voie est presque en deux fois deux voies venant de Paris jusqu'à Verneuil-sur-Avre, mais il manque les portions : déviation de Dreux et déviation d'Acon. Entre Verneuil-sur-Avre, il manque la connexion entre la future déviation de Verneuil-sur-Avre, la liaison entre Saint-Maurice-les-Charencey ou Charencey maintenant et la Ventrouze, la liaison entre Autheuil et Mortagne-au-Perche. Cet axe routier qui unit la région, la Normandie à l'Île-de-France est stratégique et indispensable au développement du territoire régional. L'aménagement de la RN 12 pour une mise en deux fois deux voies de ce tracé est crucial pour cet axe structurant. Un projet intitulé AXE 12, à l'initiative des élus locaux et de chambres consulaires proposait en 2013 un dispositif public-privé dans le cadre d'un contrat de partenariat avec l'État incluant un droit de perception de péage et permettait une mise en deux fois deux voies de la RN12 entre Alençon (A28) et Nonancourt (A54). L'État n'a pas apporté son soutien à ce projet. À un moment où la mobilité est essentielle pour les territoires ruraux et permet de mettre en mouvement des énergies nouvelles, le développement de ce réseau routier ornais est vital et essentiel pour l'Orne. Par ailleurs, l'amélioration des conditions favorisant la sécurité routière et le bien-être des habitants est un argument supplémentaire à prendre en compte. En effet, la traversée de villages par une route nationale où le trafic de poids lourds est conséquent n'est pas une situation optimale. Elle lui demande quelles sont les intentions de l'État sur l'aménagement de la RN12, sur le contournement de Saint-Rémy-sur-Avre, mais surtout, sur la partie entre Verneuil-sur-Avre et Alençon, pour une mise en deux fois deux voies sur tout le tracé.

Texte de la réponse

TRONÇON DE LA ROUTE NATIONALE 12 ENTRE VERNEUIL-SUR-AVRE ET ALENÇON

M. le président. La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour exposer sa question, n° 203, relative au tronçon de la route nationale 12 entre Verneuil-sur-Avre et Alençon.

Mme Véronique Louwagie. Ma question, qui était destinée à Mme la ministre chargée des transports, concerne la route nationale 12, voie reliant la région parisienne à la Bretagne. Cette route permet notamment un accès à l'Orne *via* Paris. Cet axe offre deux fois deux voies entre Paris et Verneuil-sur-Avre, hormis sur quelques portions, notamment les déviations de Dreux et d'Acon. Après Verneuil-sur-Avre, il manque la connexion en deux fois deux voies entre la future déviation de Verneuil-sur-Avre, la liaison entre Saint-Maurice-lès-Charencey – à présent Charencey, commune nouvelle – et La Ventrouze, et la liaison entre Autheuil et Mortagne-au-Perche.

Cet axe routier, qui unit notre région – la Normandie – à l'Île-de-France, est stratégique et indispensable au développement du territoire régional. L'aménagement de la RN12 pour une mise en deux fois deux voies de ce

tracé est crucial pour cet axe structurant. Un projet intitulé « AXE 12 », à l'instigation des élus locaux et des chambres consulaires, proposait en 2013 un dispositif public-privé dans le cadre d'un contrat de partenariat avec l'État ; il visait à mettre en place deux fois deux voies sur la RN12 entre Alençon et Nonancourt. L'État n'a pas soutenu ce projet.

À un moment où la mobilité est essentielle pour nos territoires ruraux et permet de mettre en œuvre des énergies nouvelles, le développement de ce réseau routier en son sein est vital et essentiel pour l'Orne. Par ailleurs, l'amélioration des conditions favorise la sécurité routière – enjeu cher au Gouvernement – et le bien-être des habitants, ce qui est un argument supplémentaire à prendre en compte. En effet, la traversée de villages par une route nationale où le trafic de poids lourds est conséquent n'est pas une solution optimale.

M. Jean-Luc Reitzer. Très juste !

Mme Véronique Louwagie. Quelles sont les intentions de l'État quant à l'aménagement de la route nationale 12, le contournement de Saint-Rémy-sur-Avre, et surtout – c'est le principal objet de ma question – la partie entre Verneuil-sur-Avre et Alençon, pour une mise en deux fois deux voies sur tout le tracé ?

M. Jean-Luc Reitzer. Excellente question !

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Madame la députée, vous avez bien voulu interroger Élisabeth Borne, ministre chargée des transports qui, ne pouvant être présente, m'a chargée de vous répondre. La route nationale 12 est particulièrement importante pour la desserte du département de l'Orne ; elle constitue le lien direct entre sa préfecture, Alençon, ses bassins industriels et l'Île-de-France. Je ne décrirai pas davantage son importance, puisque vous venez de le faire.

La section comprise entre Dreux et Nonancourt a vocation à être mise à deux fois deux voies dans le cadre du projet de mise en concession autoroutière de ce tronç commun entre la RN154 et la RN12. L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique s'est achevée au début de l'année 2017. La commission d'enquête a rendu un avis favorable, assorti de deux réserves, dont l'une porte sur le parti d'aménagement au droit de Chartres. L'objectif est d'obtenir la signature du décret d'utilité publique avant juillet 2018, afin qu'un concessionnaire soit choisi et que l'aménagement soit réalisé dans le cadre du calendrier qui découlera du volet de programmation du projet de loi d'orientation sur les mobilités, qui sera prochainement présenté au Parlement, et que vous aurez l'occasion de discuter.

L'aménagement de la section de la RN12 comprise entre Nonancourt et Alençon a, quant à lui, vocation à être mis en œuvre de manière progressive dans le cadre des contrats de plans État-région. Pour ces deux sections, une concertation avec le public s'est tenue à la fin de l'année 2017 pour dégager des variantes préférentielles. L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique devrait se tenir en 2019. Pour les sections euroises à l'ouest de Nonancourt, les études disponibles sont malheureusement trop anciennes. Les études et les concertations devront être reprises afin de permettre leur réalisation dans le cadre du prochain exercice de programmation pluriannuelle avec la région Normandie.

D'autres modalités de réalisation des aménagements de la section comprise entre Nonancourt et Alençon ont pu être envisagées. Vous évoquez ainsi l'initiative « AXE 12 », qui proposait la mise à deux fois deux voies de la section de la RN12 en question dans le cadre d'un marché de partenariat prévoyant la mise en place d'un péage sur l'itinéraire. Comme vous l'avez dit, l'État a décidé de ne pas donner suite à ce projet. En effet, la robustesse financière du montage proposé n'était pas garantie. Les hypothèses de trafic prises en compte étaient visiblement trop optimistes et n'étaient pas cohérentes avec la circulation relevée sur le secteur au cours des années précédentes. Dans ce contexte, les modalités de portage actuellement privilégiées par les services du ministère des transports pour aménager la RN12 semblent à l'heure actuelle les plus adaptées pour répondre

aux besoins de mobilité du territoire que vous représentez, madame la députée.

M. Jean-Luc Reitzer. Fort bien d'ailleurs !

M. le président. La parole est à Mme Véronique Louwagie.

Mme Véronique Louwagie. Merci, madame la secrétaire d'État. Je me félicite que vous nous ayez fourni un calendrier concernant plusieurs engagements. Vous avez évoqué différents tronçons de cet axe routier, qui font l'objet d'une prise en compte distincte. J'ai bien noté que le choix du concessionnaire, s'agissant de la partie de Saint-Rémy-sur-Avre, devait être fait avant juillet 2018, et que, s'agissant du tronçon voisin de l'Orne, la situation allait évoluer progressivement à partir de 2019. Vous avez également évoqué le contrat de plan État-région ; je serai très attentive au respect de la parole de l'État. Vous avez par ailleurs mentionné l'existence d'études trop anciennes concernant l'Eure : le maire de Tourouvre-au-Perche m'indiquait que ce dossier était dans les tuyaux depuis trente ans.

M. le président. Veuillez conclure, ma chère collègue !

Mme Véronique Louwagie. Je serai très attentive au respect par l'État de ses engagements et à l'avancement de ce dossier.

M. Jean-Luc Reitzer. Très bien !

Données clés

Auteur : [Mme Véronique Louwagie](#)

Circonscription : Orne (2^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 203

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [20 mars 2018](#)

Réponse publiée le : 28 mars 2018, page 2121

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [20 mars 2018](#)