



15ème législature

Question N° : 982	De M. Joaquim Pueyo (Socialistes et apparentés - Orne)	Question orale sans débat
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique >aménagement du territoire	Tête d'analyse >Mise en 2x2 voies de la route nationale 12 entre Dreux et Alençon	Analyse > Mise en 2x2 voies de la route nationale 12 entre Dreux et Alençon.
Question publiée au JO le : 04/02/2020 Réponse publiée au JO le : 12/02/2020 page : 850 Date de changement d'attribution : 11/02/2020		

Texte de la question

M. Joaquim Pueyo appelle l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur la mise en 2x2 voies de la route nationale 12 (RN12) entre Dreux et Alençon et sur le contournement de la commune de Saint-Denis-sur-Sarthon, située à l'ouest d'Alençon. Une grande partie de cette infrastructure est aménagée en voie express mais de nombreuses sections nécessitent encore un passage en 2x2 voies. Des travaux d'aménagement entre les départements de l'Eure, de l'Eure-et-Loire et de l'Orne n'ont toujours pas été réalisés : c'est le cas pour le tronçon Dreux-Alençon. En tout il reste une soixantaine de kilomètres à transformer en 2x2 voies, avec les contournements de Dreux, Acon, Verneuil-sur-Avre, Armentières-sur-Avre et Saint-Rémy-sur-Avre notamment. La RN12 est une infrastructure indispensable à la mobilité au sein du territoire permettant des connections entre les bassins de vie et assurant un désenclavement d'un territoire mal desservi par le ferroviaire. Elle est également un élément central de l'attractivité économique facilitant les échanges avec les acteurs économiques de la région parisienne mais également des autres départements (Pays de la Loire, Normandie et Bretagne). Des milliers de poids lourds l'empruntent chaque jour, preuve de l'importance économique de cet axe. Dans la loi d'orientation des mobilités adoptée par le Parlement le 19 novembre 2019, il est précisé en annexe qu'un « effort particulier est effectué en faveur de l'aménagement et la sécurisation des routes nationales non concédées traversant tout département métropolitain dépourvu de desserte ferroviaire, autoroutière ou de route nationale non concédée à 2x2 voies ». Le tronçon Dreux-Alençon est donc éligible. Second point, le Gouvernement s'engage également dans ce rapport à consacrer 1 milliard d'euros sur 10 ans à des opérations très concrètes comme les déviations courtes. La commune de Saint-Denis-Sur-Sarthon qui est empruntée par plus de 10 000 véhicules chaque jour dont environ 3 500 poids lourds attend un projet de contournement depuis 1948. Malgré des engagements précédents prévoyant notamment le début des travaux en 2019, ce dossier n'avance guère depuis 2016. Qu'il s'agisse de l'aménagement en 2x2 voies entre Dreux et Alençon ou du contournement de Saint-Denis-sur-Sarthon, ces travaux s'inscrivent dans une logique d'équité. Ces aménagements sont indispensables pour accompagner les territoires qui ne bénéficient pas d'équipements ferroviaires ou routiers suffisants. Il s'agit également d'équité entre les différents tronçons de cet axe puisque la RN12 est entièrement en 2x2 voies en Bretagne. Il est donc urgent de s'engager concrètement et de ne plus repousser ces projets. Il lui demande s'il peut lui indiquer si le passage en 2x2 voies sur les portions de RN12 situées entre Dreux et Alençon et le contournement de Saint-Denis-sur-Sarthon seront inclus dans les projets évoqués dans la loi d'orientation sur les mobilités.

Texte de la réponse

AMÉNAGEMENT DE LA RN12 ENTRE DREUX ET ALENÇON

M. le président. La parole est à M. Joaquim Pueyo, pour exposer sa question, n° 982, relative à l'aménagement de la RN12 entre Dreux et Alençon.

M. Joaquim Pueyo. Une grande partie de la route nationale 12 – la RN12 – entre Dreux et Alençon est aménagée en voie express mais de nombreuses sections nécessitent encore un passage à deux fois deux voies. Certains travaux d'aménagement entre les départements de l'Eure, de l'Eure-et-Loir et de l'Orne n'ont toujours pas été réalisés, notamment sur une partie du tronçon reliant Dreux à Alençon. Au total, il reste une soixantaine de kilomètres à transformer.

La RN12 est une infrastructure indispensable à la mobilité, car elle permet de relier des bassins de vie et de désenclaver un territoire mal desservi par le train. Elle est également un facteur central d'attractivité économique : des milliers de poids lourds l'empruntent chaque jour, preuve de son importance économique. La loi d'orientation des mobilités que le Parlement a adoptée le 19 novembre dernier précise en annexe qu'un « effort particulier est effectué en faveur de l'aménagement et la sécurisation des routes nationales ». Le tronçon Dreux-Alençon semble relever de cette loi.

Second point : le Gouvernement s'engage également dans ce rapport à consacrer 1 milliard d'euros sur dix ans à des opérations comme les déviations courtes. La commune de Saint-Denis-sur-Sarthon, traversée par un tronçon de la RN12 qu'empruntent chaque jour plus de 10 000 véhicules dont quelque 3 500 poids lourds, attend un projet de contournement depuis 1948. Malgré l'engagement pris d'entamer les travaux en 2019, ce dossier n'avance guère depuis 2016.

Qu'il s'agisse de l'aménagement à deux fois deux voies entre Dreux et Alençon ou du contournement de Saint-Denis-sur-Sarthon, ces travaux répondent à une logique d'équité ; d'ailleurs, la RN12 est entièrement aménagée à deux fois deux voies en Bretagne. Ces travaux sont indispensables pour accompagner les territoires. Pouvez-vous, madame la secrétaire d'État, nous assurer que les portions de la RN12 situées entre Dreux et Alençon et le contournement de Saint-Denis-sur-Sarthon seront inclus dans les projets évoqués dans la loi d'orientation sur les mobilités ?

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

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire. Le Gouvernement est pleinement conscient du rôle essentiel que joue la RN12 pour la desserte de l'Orne et je vous confirme que, à terme, l'axe a bien vocation à être aménagé à deux fois deux voies entre Dreux et Alençon. L'aménagement de la section entre Dreux et Nonancourt est prévu dans le cadre des travaux des RN154 et RN12 entre Nonancourt et Trancrainville. Ce projet a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en juillet 2018. Intégré au scénario 2 du Conseil d'orientation des infrastructures, retenu dans la LOM, il doit faire l'objet d'une concession autoroutière.

La mise à deux fois deux voies de la section Nonancourt-Alençon deviendra progressivement opérationnelle dans le cadre du contrat de plan État-Région – CPER – et de la prochaine contractualisation sur les mobilités. Des travaux de mise à deux fois deux voies des sections comprises entre, d'une part, Mortagne-au-Perche et Tourouvre, et d'autre part, Saint-Maurice-lès-Charencey et Sainte-Anne, dans le département de l'Orne, sont inscrits à l'actuel CPER pour un montant de 36 millions d'euros, dont 27 millions apportés par l'État. Pour ces deux sections, une concertation avec le public, tenue à la fin de l'année 2017, a permis de dégager une variante

préférentielle. Les études préalables à l'enquête publique sont en cours et l'enquête sera lancée en 2021.

Concernant la déviation de Saint-Denis-sur-Sarthon, à l'ouest d'Alençon, le Gouvernement a bien l'intention de faire avancer ce projet. Suite à la concertation avec le public, des surcoûts notables ont été identifiés, pouvant remettre en cause son opportunité. Des analyses supplémentaires ont été engagées et sont désormais en cours de finalisation afin d'adapter le coût et de faciliter la réalisation du projet. Les services du ministère chargé des transports ont demandé un phasage du projet d'ensemble pour que les études et procédures soient conduites en priorité sur les déviations de Saint-Denis-sur-Sarthon et de Pacé. Soyez assuré, monsieur le député, de la mobilisation de l'État pour que l'enquête publique soit conduite avant la fin de l'actuel CPER, en 2022.

Enfin, le projet de déviation de Saint-Denis-sur-Sarthon ne bénéficie à ce stade que de crédits pour la réalisation d'études. Compte tenu du coût de l'opération, une participation des collectivités aux côtés de l'État pour assurer le financement du projet constituera un atout essentiel en vue d'une possible inscription de la déviation de Saint-Denis-sur-Sarthon au prochain contrat sur les mobilités, qui prendra la suite du CPER à la fin 2022.

M. le président. La parole est à M. Joaquim Pueyo.

M. Joaquim Pueyo. Vous donnez, madame la secrétaire d'État, des garanties sur plusieurs tronçons entre Dreux et Alençon, et je vous ai écoutée avec beaucoup d'attention. La mobilisation en faveur du passage à deux fois deux voies ne date cependant pas de cette année ; elle a plus de dix ans. J'ai l'impression qu'il existe des freins au sein du ministère – j'ignore s'ils proviennent de la direction chargée des routes, mais le fait est qu'ils existent. Vous apportez certes des précisions, mais je souhaite une planification nettement plus concrète. Vous tenez en effet des propos que j'ai déjà entendus il y a plusieurs années – même si je vous crois naturellement, puisque vous disposez d'informations précises.

Il en va de même du contournement de Saint-Denis-sur-Sarthon : des études ont été financées. Dans l'intérêt des usagers et du territoire, le contournement de cette commune, demandé depuis plus de trente ans, est indispensable.