

Itinéraire Caen-Flers



RD 562 - RD 962

Aménagement à 2x2 voies

Dossier du Débat Public - Document de synthèse

Un débat public

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a été saisie, conjointement par les Départements du Calvados et de l'Orne, maîtres d'ouvrages d'un projet d'infrastructure routière entre Caen et Flers, le 1^{er} août 2003. La CNDP a considéré, le 8 octobre 2003, que ce projet devait donner lieu à un débat public. Elle a mandaté les deux maîtres d'ouvrages pour l'organiser. Il se déroulera du 30 avril au 2 juillet 2004.

at sur la 2x2 voies

La route départementale N° 562 qui relie Caen à Condé-sur-Noireau puis Flers dans l'Orne, sous le N° 962, est un des axes routiers les plus importants de la région en terme d'aménagement du territoire. Elle relie en effet le premier et le troisième bassin d'emploi de Basse-Normandie. Les départements du Calvados et de l'Orne ont décidé de mener une étude commune pour l'aménagement de l'axe Caen-Flers. Elle donne lieu aujourd'hui à un débat public.

Un axe en devenir

Un trafic de plus en plus soutenu

Les prévisions de trafic sur cet itinéraire, entre Boulon et Flers, font apparaître une croissance soutenue du trafic pour les prochaines années (lire en encadré). Cette croissance s'appuie sur le dynamisme démographique et économique de cette partie de la région traversée par la RD 562/962. Cependant, une chaussée à 2 voies ne permettrait pas de recevoir les usagers de la route dans des conditions satisfaisantes.

1/4 des emplois concernés

La RD 562/962 irrigue, de Caen jusqu'à Flers, plus du quart des emplois actifs des départements du Calvados et de l'Orne. La population calvadosienne concernée par cette route départementale, entre Boulon et Condé-sur-Noireau, a progressé de 17 % depuis 1975, avec une croissance régulière. Dans cette zone, entre 1990 et 1999, le nombre de logements a augmenté de 8,8 %.

De nombreux accidents

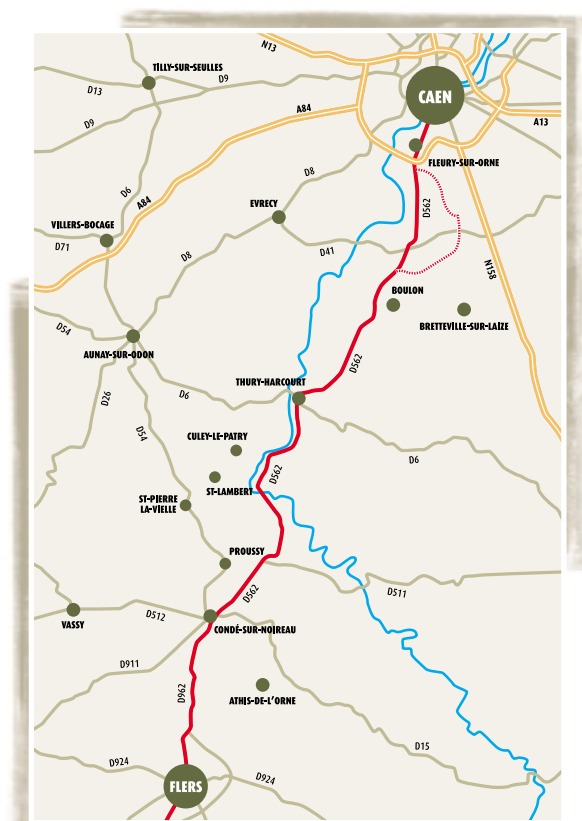
L'itinéraire actuel de la RD 562 entre Boulon et Condé-sur-Noireau compte un nombre d'accidents supérieur aux moyennes nationales. De plus, la gravité de ces acci-

dents dépasse également les moyennes nationales. Dans l'Orne, la RD 962 dénombre aussi beaucoup d'accidents.

Un axe isolé

La RD 562/962 souffre aussi d'être isolée. Entre l'autoroute A 84 Caen-Rennes et la future A 88 Caen-Sées, il persiste une "zone d'ombre", centrée sur cet axe, où un nombre important de communes est situé à plus de 25 km d'une 2x2 voies. L'aménagement du territoire est en jeu.

Aussi, après une étude détaillée, le parti d'aménagement à long terme de cet axe a été envisagé à 2x2 voies.

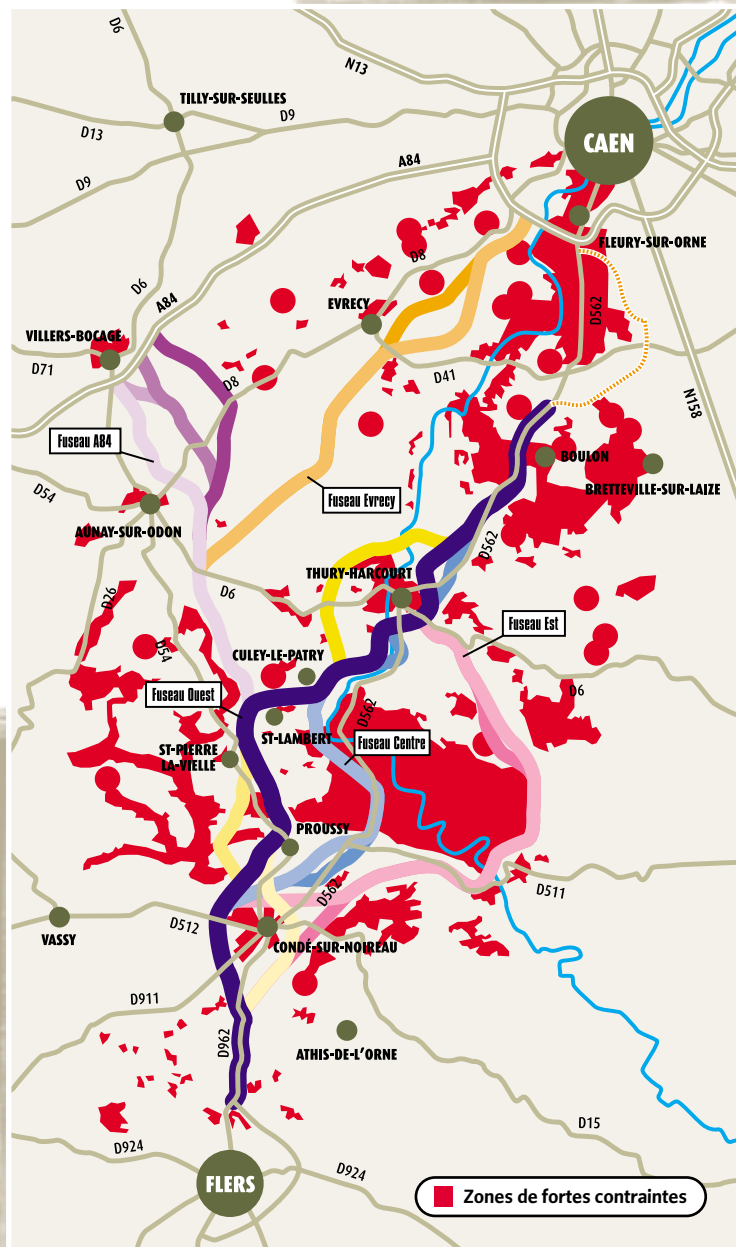


Les chiffres du trafic

L'axe Caen-Flers connaît aujourd'hui un trafic moyen d'environ 17 000 véhicules/jour (total 2 sens) à l'entrée Sud de Caen au niveau de Fleury-sur-Orne ; de 12 000 véhicules/jour à Laize-la-Ville ; de 8 000 véhicules/jour entre Thury-Harcourt et Condé-sur-Noireau ; de 8 700 véhicules/jour entre Condé-sur-Noireau et Flers. Les projections de trafics réalisés à l'horizon 2020 donnent les chiffres suivants :

- section Laize-la-Ville / Thury-Harcourt : 12 000 véhicules/jour ;
- section Thury-Harcourt / Condé-sur-Noireau : 11 500 véhicules/jour ;
- section Condé-sur-Noireau / Flers : 14 100 véhicules/jour.

Après avoir analysé les avantages et les inconvénients de chaque le fuseau proposé est celui qui totalise le moindre impact. Ces anal



Les fuseaux étudiés

Les études ont permis de recenser l'ensemble des contraintes connues dans une large zone comprenant Caen, Villers-Bocage, Thury-Harcourt, Condé-sur-Noireau et Flers. L'objectif de ce recensement était de pouvoir déterminer les fuseaux de moindre impact d'une largeur de 500 m à l'intérieur de cette zone d'étude, de les comparer entre eux pour n'en retenir qu'un seul. L'étendue de la zone d'étude est justifiée par la recherche d'un moindre impact sur le site classé de la Suisse Normande tout en réalisant un aménagement à 2x2 voies.

Avec de faibles reports de trafic, les familles de fuseaux A 84 et Evrechy ainsi que le tracé Est des fuseaux Caen/Thury/Condé/Flers ont été écartés.

L'aménagement sur place étudié

L'aménagement sur place de la RD 562/962 a été étudié. Dans le Calvados, le secteur traversé est relativement sensible. Il présente de très nombreuses contraintes sur les plans topographiques et hydrographiques et possède de multiples mesures de protection du patrimoine naturel (sites d'intérêt communautaire, sites inscrits et classés, zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristiques), ce qui fait que l'aménagement sur place de la route y est très difficile et n'a pas été retenu. Par contre, dans l'Orne, les moindres contraintes autorisent cette solution. Le transport ferroviaire ne peut être envisagé comme alternative à un aménagement routier. Si Réseau Ferré de France (RFF) a estimé, suite à ses études, de la non viabilité d'un projet ferroviaire entre Caen et Flers, il semble déplacé de vouloir refaire les mêmes études pour le présent dossier. La réutilisation de cette plate-forme a été abandonnée pour des raisons environnementales (présence de l'Orne). En revanche, sa transformation en voie cyclable a été retenue.

Les fuseaux étudiés correspondent à trois familles très typées :

- une famille de fuseaux partant de Caen, empruntant l'A 84 pour desservir Anay-sur-Odon puis Condé-sur-Noireau et enfin Flers ;
- un fuseau partant de Caen pour se diriger vers Evrechy, Anay-sur-Odon, Condé-sur-Noireau et enfin Flers ;
- une famille de fuseaux partant de Caen, empruntant la déviation Fleury-sur-Orne/Boulon (en construction actuellement), pour se diriger vers Thury-Harcourt puis Condé-sur-Noireau et enfin Flers.

du fuseau

fuseau et à la lumière des conclusions résultant de la concertation, les axes proposés apparaissent de manière détaillée dans le dossier du débat public.

Le fuseau proposé

Pour retenir un fuseau, plusieurs réunions de concertation ont eu lieu, entre les élus, les administrations et les maîtres d'ouvrage :

- le lundi 9 septembre 2002, à Caen ;
- le vendredi 10 janvier 2003, à Caen ;
- le vendredi 7 février 2003, à Flers.

Le fuseau proposé reste relativement proche des communes desservies par la voie actuelle mais s'en éloigne à proximité du cirque de Clécy. Ceci permet d'obtenir de bons taux de report de trafic et de délester nettement la voie existante. Les baisses de trafic exprimées en pourcentage sur la RD 562 sont les suivantes :

- 68 % entre Boulon et Thury-Harcourt ;
- 50 % entre Thury-Harcourt et Condé-sur-Noireau.

La recherche du moindre impact [■]

Une analyse des richesses environnementales existantes au sein du territoire étudié a été réalisée afin de proposer un fuseau qui évite au maximum les secteurs les plus sensibles (zones en rouge sur les cartes). Ont ainsi été recensés :

- le réseau hydrographique (cours d'eau, zones inondables...);
- les captages d'alimentation en eau potable (et leurs périmètres de protection);
- le patrimoine naturel : massifs boisés, sites d'intérêt communautaire, sites classés et inscrits, ZNIEFF...;
- le patrimoine historique : sites archéologiques, monuments historiques protégés;
- les différentes unités paysagères ;
- les éléments du milieu humain pouvant influencer sur le choix d'un tracé routier : activités (industrielles, touristiques, agricoles...); les documents d'urbanisme, le bâti...

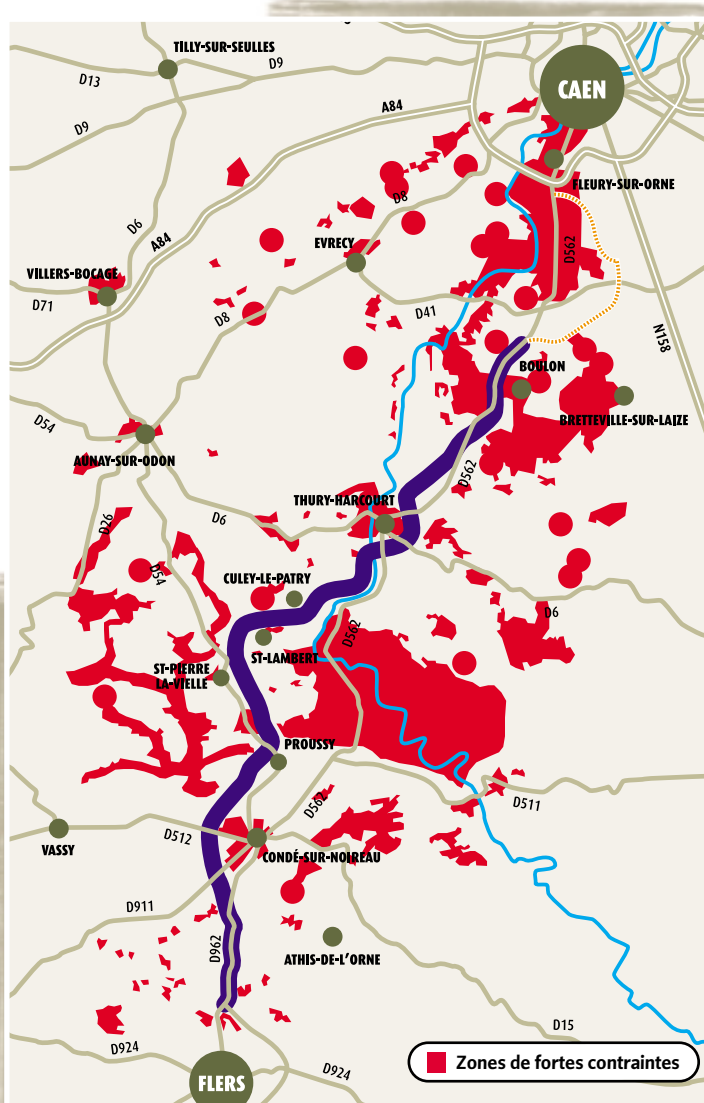
Quel tracé ?

Le fuseau proposé part donc de Caen, emprunte la déviation Feury-sur-Orne/Boulon (mise en service en 2006), pour se diriger vers Thury-Harcourt puis Condé-sur-Noireau et enfin Flers.

- Il s'inscrit donc dans le prolongement de la déviation de May-sur-Orne qui arrive à Boulon. Il se dirige vers Thury-Harcourt qu'il contourne par l'Est, desservant ainsi la zone d'activités.
- Puis, il franchit l'Orne au Sud de Thury-Harcourt pour emprunter la rive gauche et contourner Saint-Lambert par l'Ouest.
- Il se poursuit en direction de Condé-sur-Noireau en passant à l'Ouest de Proussy.
- Il franchit la Druance au Nord-Ouest de Condé-sur-Noireau puis continue par l'Ouest pour sortir du département du Calvados et retrouver la RD 962 dans le département de l'Orne.
- Dans l'Orne, la RD 962 sera réaménagée sur place jusqu'au giratoire de la déviation Est de Flers.

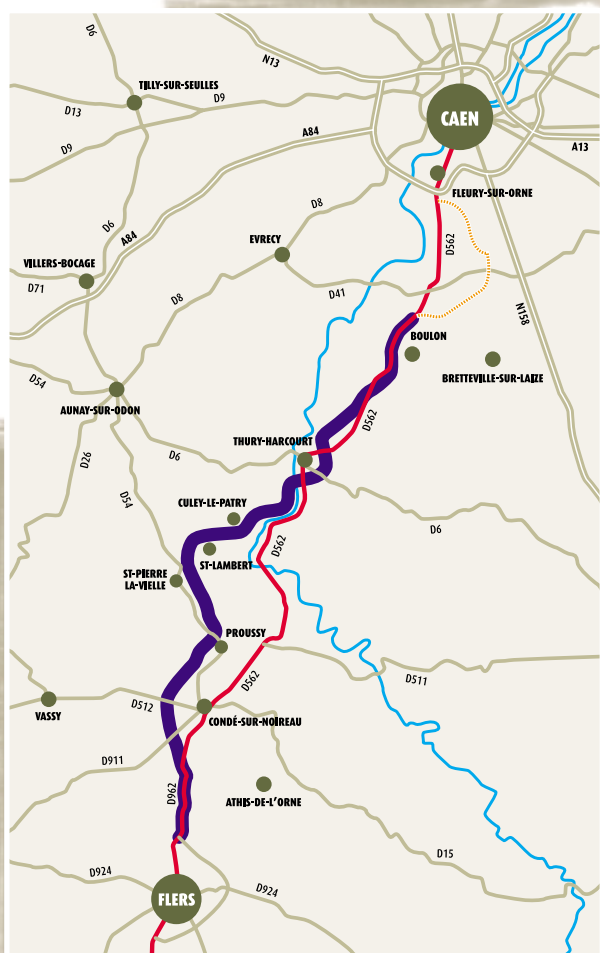
La future 2x2 voies

Le futur axe Boulon-Flers totalisera environ 41 km. Il comportera 2x2 voies, la vitesse y sera limitée à 110 km/h. Il s'inscrit dans la continuité de la section Fleury-sur-Orne/Boulon prévue elle aussi à 2x2 voies et mise en service en 2006. La future 2x2 voies Boulon-Flers est obtenue par un aménagement sur place de la RD 562 en extrémité Nord du projet sur 3,3 km et par un aménagement sur place de la RD 962 en extrémité Sud du projet sur 4,2 km ; soit 7,5 km réaménagés. En dehors de ces deux zones, le projet est réalisé en tracé neuf.



Les impacts du fuseau proposé et

Des mesures compensatoires
De plus, 7 variantes loc



Les impacts positifs

Sur l'aménagement du territoire

Les conséquences de la mise à 2x2 voies des RD 562 et RD 962 sur l'aménagement du territoire sont nombreuses puisque l'amélioration des circulations permettra le maintien sur place des populations qui travaillent dans des pôles d'activités plus ou moins éloignées.

Le handicap de l'éloignement sera ainsi compensé par la réduction des temps de trajet induit par l'augmentation de la vitesse maximale autorisée (110 km/h), l'amélioration des caractéristiques géométriques de la voie, la suppression des traversées de bourgs et l'amélioration des possibilités de dépassement.

La diminution des temps de parcours et l'arrivée de population dans les secteurs ruraux dynamiseront et revitaliseront ces zones. Le projet constitue donc à ce titre un outil fort d'aménagement du territoire.

Sur le développement économique

L'itinéraire proposé doit favoriser l'implantation d'activités, notamment dans les bassins d'emploi de l'agglomération caennaise, de Thury-Harcourt, de Condé-sur-Noireau et de Flers. Ce qui devrait permettre au territoire de bénéficier de la dynamique des agglomérations tout en inversant la tendance à la désertification des zones rurales.

Sur la sécurité des automobilistes et des riverains

L'amélioration de la sécurité routière, notamment dans les traversées d'agglomérations, est un enjeu essentiel du projet. Les déviations des bourgs réduisent considérablement les risques pour les habitants des communes traversées et assurent une meilleure qualité de vie dans les villages.

Sur l'environnement et le cadre de vie

Le projet proposé s'est attaché à éviter au maximum les secteurs les plus sensibles ; il participera en outre de manière significative à l'amélioration du cadre de vie, de la sécurité et du confort des usagers et à la préservation et à la mise en valeur du patrimoine naturel. Les impacts négatifs qui pourraient apparaître seront atténués, voire supprimés, par la mise en place de mesures compensatoires.

Combien ça coûte ?

Le coût de la solution proposée est aujourd'hui estimé à 281,30 millions d'euros. Il se décompose de la façon suivante :

- études et acquisitions foncières : _____ 13,4 M€
- réalisation de la section courante et des rétablissements (hors échangeurs) : _____ 81,9 M€
 - 28,5 km de 2x2 voies en tracé neuf à 2,4 M€ du km
 - 7,5 km de 2x2 voies en aménagement de la voie actuelle à 1,8 M€ du km
- réalisation de 9 échangeurs : _____ 27 M€
- réalisation de 4,5 km de viaduc : _____ 159 M€

ses variantes

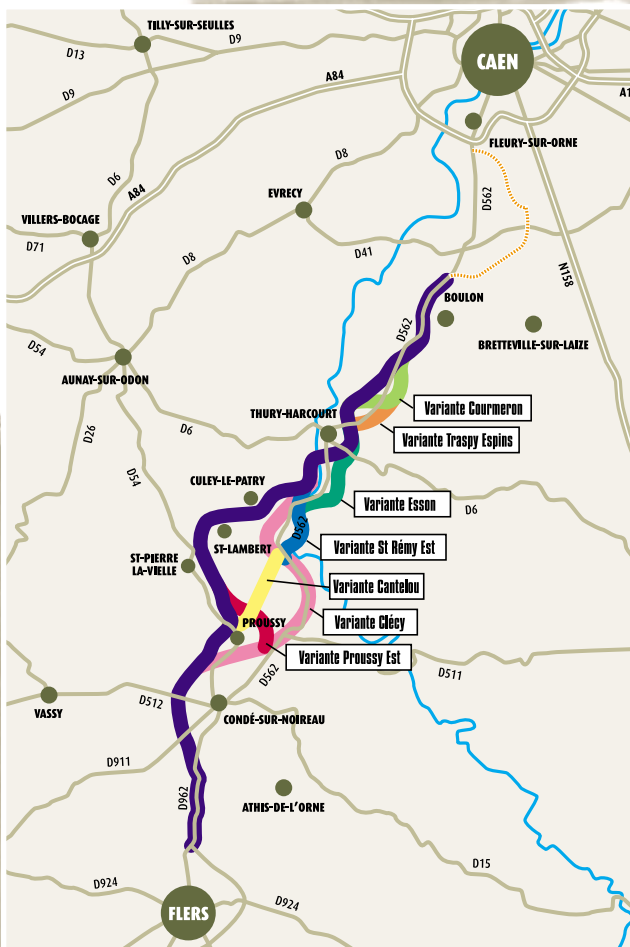
au fuseau proposé vont être étudiées.
alisées sont versées au débat.

Des variantes en débat

Des réunions de présentation du fuseau retenu par les maîtres d'ouvrage ont eu lieu en 2003 avec les élus des zones géographiques directement concernés par ce fuseau. Chaque commune a pu assister à l'une des réunions suivantes :

- le 22 mai 2003 en mairie de Saint-Laurent-de-Condé ;
- le 23 mai 2003 en mairie de Thury-Harcourt ;
- le 28 mai 2003 en mairie de Culey-le-Patry ;
- le 2 et le 5 juin 2003 en mairie de Proussy.

Plusieurs propositions de variantes locales au fuseau proposé ont été mises en avant par les élus lors de ces réunions. Celles-ci ont fait l'objet d'études approfondies et figurent dans le dossier mis à disposition du public en mairie ou sur le site www.debatpublic-caen-flers.org



Des mesures compensatoires

Les principaux impacts négatifs dont pourrait être à l'origine le projet de mise à 2x2 voies des RD 562 et RD 962 concernent les points suivants :

Le bruit

Le projet sera susceptible d'être à l'origine de nuisances sonores nouvelles pour de nombreuses habitations qu'il est, à ce stade d'avancement des études, difficile de définir précisément.

Aussi, une étude acoustique sera réalisée permettant de caractériser l'ambiance sonore actuelle et future. Des mesures compensatoires seront préconisées pour les habitations pour lesquelles le niveau sonore après mise en service serait supérieur au seuil admissible : merlons ou écrans anti-bruit, isolation de façade...

L'eau

Le projet de mise à 2x2 voies s'inscrit dans un réseau hydrographique relativement dense, dont le fleuve Orne est la principale composante. Ce cours d'eau est franchi par l'aménagement, à hauteur de Thury-Harcourt, de même que certains de ses affluents, dont le Noireau et la Druance au niveau notamment de Condé-sur-Noireau.

Dans le cadre du projet, plusieurs ouvrages hydrauliques, rétablissant les différents écoulements naturels franchis par la 2x2 voies, ainsi que des remblais sont prévus.

Le milieu naturel

Le secteur traversé est relativement sensible et riche en terme de patrimoine naturel : aussi, une étude faune-flore spécifique sera réalisée afin de déterminer précisément la sensibilité du milieu traversé par rapport à la réalisation de l'infrastructure routière.

Le paysage

Situé au cœur de la Suisse Normande, le projet s'inscrit dans un contexte paysager particulier. Des études paysagères seront à ce titre réalisées afin d'intégrer au mieux le projet routier dans son environnement naturel.

Le patrimoine historique

Concernant les sites archéologiques, plusieurs d'entre eux seront probablement concernés. Une reconnaissance archéologique sera donc menée, sous la forme de sondages de diagnostic archéologique afin de repérer d'éventuels sites.

Le milieu humain

La principale activité économique touchée par le projet de mise à 2x2 voies sera l'activité agricole, notamment dans ses parties en tracé neuf. D'une manière générale, le prélèvement foncier donnera lieu à l'indemnisation selon la réglementation en vigueur, tant pour le propriétaire que pour l'exploitant. Néanmoins, une procédure d'aménagement foncier pourra être mise en œuvre si nécessaire. Ce type de procédure pourra permettre le renforcement et la pérennisation des exploitations agricoles en améliorant la cohésion du parcellaire et la desserte des parcelles.

Débat public

> **Vendredi 30 avril**

Lancement du Débat Public
Conférence de presse
réunion avec les associations

Le calendrier des réunions

-  **Lundi 10 mai**
à 18h30, Caen / Centre des congrès, 13 avenue Albert Sorel :
réunion générale
-  **Vendredi 14 mai**
à 18h30, Flers / Centre Madelaine Louaintier, square Delaunay :
réunion générale
-  **Jeudi 3 juin**
à 18h30, à Aunay-sur-Odon / Salle des fêtes, rue de Condé :
réunion thématique "fuseaux alternatifs"
-  **Mardi 8 juin**
à 18h30, à Thury-Harcourt / Salle des fêtes, Place du G^{al} de Gaulle :
réunion thématique "environnement"
-  **Vendredi 11 juin**
à 18h30, à Condé-sur-Noireau / Cinéma Le Royal, quai des Challouets :
réunion thématique "économie"
-  **Jeudi 1^{er} juillet**
à 18h30, Caen / Centre des congrès, 13 avenue Albert Sorel :
réunion de clôture

> **Vendredi 2 juillet**

Clôture du débat public

Ce document a été rédigé sous la responsabilité des Conseils Généraux du Calvados et de l'Orne. Il est le résumé d'un document complet consultable sur le site internet de la Commission du Débat Public -

www.debatpublic-caen-flers.org

ou sous forme papier dans toutes les mairies du secteur concerné.