

Débat public Caen- Flers

Maison de quartier Sainte- Thérèse, Caen

Vendredi 30 avril 2004

M. Bernard Gaasch, président de la Commission du débat public

Mesdames, Messieurs, bonjour. Je suis heureux de vous accueillir ici. Je vais vous définir le rôle de la Commission du débat public qui va intervenir dans le cadre de l'aménagement projeté de l'itinéraire routier Caen/Flers.

La loi Barnier du 2 février 1995, relative au renforcement de la protection de l'environnement, est à l'origine de la création de la Commission nationale du débat public ; celle du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité transforme cette commission en autorité administrative indépendante.

C'est une autorité qui agit au nom de l'État, mais sans être subordonnée au gouvernement, et dont les règles d'organisation et de fonctionnement garantissent qu'elle agit en toute autonomie, cela dans des domaines qui touchent aux libertés publiques ou dans ceux pour lesquels l'idée d'une médiation sociale apparaît comme nécessaire.

Elle répond donc au besoin ressenti par notre société aujourd'hui «qu'il y ait un garant de l'honnêteté, de la neutralité et de la transparence, de la consultation du public».

Elle a pour mission de «veiller au respect de la participation du public, au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national de l'État, des collectivités territoriales, des établissements publics et des personnes privées relevant de catégories d'opérations dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socioéconomiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

Elle ne se prononce pas sur le fond des projets qui lui sont soumis, mais garantit la participation du public (du citoyen) depuis l'engagement des études préliminaires jusqu'à la clôture de l'enquête publique qui sera engagée ultérieurement.

La CNDP veille au respect des bonnes conditions d'information du public et a également pour mission d'émettre tous avis et recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et développer la concertation avec le public.

A l'issue de la saisine de la CNDP par les conseils généraux du Calvados et de l'Orne sur le projet de réalisation d'un axe routier à 2x2 voies entre Caen et Flers (saisine obligatoire pour un coût de projet supérieur à 300 M euros ou une longueur supérieure à 40 km), celle-ci a décidé qu'un débat public s'imposait. Elle en a confié l'organisation aux deux conseils généraux concernés et a entériné la

nomination de trois personnalités indépendantes pour constituer la Commission du débat public de l'itinéraire Caen/Flers :

- Bernard Gaasch, moi-même, je suis ingénieur conseil en retraite et j'en suis le président ;
- Antoine Bodenes, qui est ingénieur d'arrondissement honoraire et membre de la Commission ;
- Gérard Debout, qui est professeur et président du Groupe ornithologique normand, et également membre de la Commission.

Le débat public se déroulera du 30 avril au 2 juillet 2004 selon le calendrier suivant (vous avez sur les chaises le détail des réunions que nous ferons) :

- en avril, une conférence de presse, elle a eu lieu ce matin ; une réunion d'information avec des associations, c'est ce que nous faisons en ce moment même ;
- en mai, il y aura deux réunions générales, une à Caen et une à Flers ;
- en juin, il y aura trois réunions intermédiaires, trois réunions thématiques sur des problèmes plus particuliers. Nous avons imaginé une réunion qui traitera des différents fuseaux étudiés par le Conseil Général, une autre réunion qui traitera de l'environnement et une troisième qui pourrait traiter de l'impact économique.

La première audition publique, c'est-à-dire la semaine prochaine, commence par une présentation du projet retenu par les deux conseils généraux et des études et concertations préalables qui ont conduit à la détermination du fuseau proposé au débat.

Nous inviterons ensuite les «acteurs» (associations et autres), donc vous, puisque vous représentez les associations, à exposer leur point de vue sur le projet présenté.

Enfin le grand public sera ensuite appelé à s'exprimer, soit oralement en demandant la parole au président de la CDP et en utilisant les micros mis à sa disposition. A cet effet, je demanderai à chaque intervenant de bien vouloir décliner son nom et sa qualité, soit oralement ou par écrit en remplissant des formulaires, mis à disposition à l'entrée de la salle et rassemblés par des hôteses.

Les maîtres d'ouvrage, c'est-à-dire les représentants des services techniques du département du Calvados et de l'Orne, seront ensuite invités à répondre aux questions posées.

Le compte rendu intégral de cette réunion et de celles qui suivront seront disponibles dans nos bureaux et mis en ligne sur notre site Internet dans les jours suivants. Ce que nous disons aujourd'hui est intégralement enregistré par une vélotypiste, qui traduira la totalité de nos propos de ce jour.

A l'issue du débat, je remettrai un compte rendu de son déroulement au président de la CNDP qui le publiera avec le bilan qu'il aura établi dans un délai de deux mois.

Trois mois après la publication du bilan du débat public, les maîtres d'ouvrage, et donc les deux départements, décideront par une délibération qui

sera publiée et transmise à la CNDP du principe et des conditions de la poursuite du projet en précisant, le cas échéant, les principales modifications apportées à celui-ci.

Si la poursuite du projet est décidée, l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) devra se situer dans les cinq ans de la publication du bilan par le président de la CNDP.

Je terminerai en rappelant que le débat public n'est ni le temps, ni le lieu de la décision, qu'il est une première étape dans un processus d'élaboration de celle-ci, qu'il est le moyen permettant la pleine participation du public à l'élaboration des décisions qui l'intéressent afin d'éclairer les maîtres d'ouvrage de telle sorte que, *in fine*, la décision prise ne soit pas nécessairement acceptée par tout le monde, mais qu'elle soit au moins acceptable précisément parce qu'elle a été légitimée par cette phase de participation.

Si quelqu'un a déjà une question à me poser, c'est volontiers que j'y répondrai.

Je rappelle que nous avons fait parvenir, à vous sans doute puisque je suppose que vous êtes des présidents d'association, sans le savoir, mais tout au moins, vous représentez les associations ; nous vous avons donc déjà fait parvenir un imprimé dans lequel nous vous indiquons que vous pouvez nous remettre une contribution d'acteurs que nous ferons imprimer et qui suivra tout au long du débat public.

On peut demander maintenant aux représentants du Département de nous présenter le projet de fuseau qui est soumis au débat public.

M. Hervé Mangnan, directeur adjoint de l'aménagement

Tout d'abord étude signifie définir au préalable une zone d'étude. Nous avons balayé assez large cette zone d'étude, puisqu'elle s'étend de Caen au nord jusqu'à Flers au sud, Villers-Bocage à l'ouest, et pratiquement Falaise à l'est. Cela veut dire RN158 ou A88, A84 à l'autre extrémité. C'est un périmètre très important, c'est une surface très importante, c'est une zone d'étude très importante.

Nous sommes d'abord partis des constats actuels et besoins futurs.

La première étape est le trafic routier que l'on a sur cet itinéraire Caen/Flers.

On regardera ensuite les accidents qui ont eu lieu sur plusieurs années de façon à être suffisamment représentatifs, toujours sur cet axe Caen/Flers.

Ensuite, nous examinerons le contexte socioéconomique dans cette zone d'étude, puis l'aménagement du territoire régional qui est nécessaire à cet endroit.

Et pour terminer, en fonction de ces quatre éléments que l'on a vus précédemment, quel serait le trafic à une certaine échéance, d'ici 2020, sur cet axe Caen/Flers.

Entrons dans le vif du sujet : le trafic actuel. Entre le boulevard périphérique de Caen et Saint-André-sur-Orne, on a environ 18 360 véhicules. Ce sont des données que l'on a sur l'année 2001 et l'année 2002. Ces données sont des informations, c'est une moyenne du trafic sur toute l'année ramenée sur un jour.

Au nord de Laize-la-Ville, on est à 15 160 véhicules ; sur la traversée de Laize-la-Ville, à 12 860 véhicules ; sur Boulon, 9 560 véhicules ; sur la déviation de Saint-Laurent-de-Condé, 9 200 véhicules ; entre Saint-Laurent-de-Condé et Thury-Harcourt, 9 660 véhicules ; entre Saint-Rémy et Thury-Harcourt, 5 610 véhicules. C'est ici, avec les 5 610 véhicules, le plus faible de l'itinéraire.

On remonte ensuite, en termes de trafic, puisqu'on approche de Condé-sur-Noireau avec, entre Saint-Rémy et Clécy, 6 880, pour atteindre 9 240 véhicules au nord de Condé-sur-Noireau ; le sud de Condé à 9 500 et 8 700.

Globalement, on a un itinéraire qui est à 65 % supérieur à 9 000 véhicules sur l'ensemble de l'itinéraire, ce qui est quelque chose d'assez important.

En termes d'accidents, la période que nous avons étudiée part de 1997 et va jusqu'en 2002. Nous avons coupé en quatre sections cet itinéraire, trois dans le département du Calvados, une dans le département de l'Orne. Première section du nord de Laize-la-Ville jusqu'à Thury-Harcourt. Sur cette période 1997-2002, nous avons recensé 23 accidents qui ont causé la mort de 7 personnes, 17 blessés graves et 17 blessés légers.

Sur Thury-Harcourt/Clécy, toujours sur la même période, 36 accidents ont causé la mort de 2 personnes, 19 blessés graves et 30 blessés légers.

Sur la dernière section dans le Calvados, entre Clécy et Condé compris : 40 accidents, 8 tués, 29 blessés graves, 27 blessés légers.

Pour finir, dans le département de l'Orne : 13 accidents, 1 tué, 8 blessés graves, 13 blessés légers.

Tous ces éléments, il faut en fait les ramener, en termes de trafic et en termes de linéaire, à ces statistiques suivantes, nous avons rassemblé uniquement quelques-uns de ces chiffres représentatifs.

Le taux d'accidents, c'est quoi ? C'est en fait la multiplication du nombre de véhicules par le trajet, c'est-à-dire des millions de kilomètres, 100 millions de kilomètres parcourus. Sur la RD562-962, on a un taux de 19,2, taux très élevé comparé au réseau qu'on a à l'échelon national. Aujourd'hui, à l'échelon national, ce sont les routes nationales à deux voies. Sur toute la France, on a des taux de 16,5. Cela signifie que la RD562-962 cause plus d'accidents que la moyenne générale.

Pour mémoire, nous avons donné le chiffre d'une route nationale à 2x2 voies, 9,6 accidents pour 100 millions de kilomètres parcourus, on est à la moitié de ce que l'on a aujourd'hui sur la RD562/962.

Données économiques : la zone d'étude concentre près du quart des actifs du département du Calvados et de l'Orne avec les unités urbaines de Caen, Condé

et Flers. L'emploi, avec des données de 1999, représente 85 627 personnes sur 362 983. Un quart, c'est énorme, c'est vraiment très important.

L'unité urbaine de Flers correspond au deuxième pôle de l'Orne en termes de population active, juste derrière Alençon. Ce lien entre Caen et Flers, c'est non seulement quelque chose d'important pour ces deux pôles économiques de la région, mais c'est aussi très important en termes d'activité pour l'ensemble des communes du tracé.

Données démographiques : depuis 1975, la population calvadosienne a crû régulièrement avec en moyenne autour de 5 % de progression l'an sur ces trente ans.

Dans l'Orne, sur la même période, on a à peu près une stabilité. Si on doit regarder, non pas sur trente ans mais sur vingt ans, de 1982 à aujourd'hui, on pourrait constater par contre qu'il y a une légère diminution du nombre d'habitants. Par conséquent, une nouvelle infrastructure de qualité pourra amener, ou devra amener aussi un regain de dynamisme sur le territoire.

Maintenant, si on se concentre davantage sur la zone d'étude et non plus sur le département, la population hors Caen, puisque Caen aurait un poids trop important si l'on gardait la population brute sans la retirer, on voit qu'il y a une croissance régulière certaine depuis trente ans.

Les logements, depuis une dizaine d'années, ont explosé. Plus 7,6 % entre 1990 et 1999.

Aménagement du territoire régional : effectivement, quand on regarde la carte des infrastructures actuelles ou prévues à 2x2 voies, qu'elles soient A84 (Caen/Avranches/Rennes), A88 (Caen/Falaise/Sées), A28 (Rouen/Alençon), ou l'A13 (entre Caen et Cherbourg ou entre Paris et Caen), on voit bien qu'au niveau régional, pour reprendre une expression d'un précédent intervenant, il y a un trou dans la raquette. On voit bien une zone d'ombre ici qui représente l'ensemble des communes situées à plus de 25 kilomètres d'une 2x2 voies existante ou programmée.

Cependant, on peut aussi, et on doit aussi considérer que l'aménagement d'une 2x2 voies doit permettre de desservir finement l'ensemble des territoires traversés. Ce n'est pas qu'un tuyau qui en dehors de ses extrémités n'échange pas avec l'extérieur. Cela signifie qu'il faut imaginer de nombreuses portes d'entrée sur cette infrastructure.

En termes de prévisions de trafic, nous avons pris des références reconnues et connues, soit du DVA (dossier de voirie d'agglomérations caennaises), soit des données de la direction des routes du ministère de l'Équipement.

En d'autres termes, d'aujourd'hui jusqu'en 2012, sur les huit prochaines années, une croissance de 3,5 % du trafic (ça, c'est une donnée du DVA) et pour les huit années qui suivent, de 2012 à 2020, un taux de croissance de 2,5 % et on fait référence ici à la circulaire de 1998 de la Direction des routes.

Enfin, on a aussi pris en compte, pour les trafics à terme, la mise en service de la déviation Fleury/Boulon dont les travaux viennent de commencer.

On s'est quand même permis de reprendre certains dossiers qui ont été publiés, qui ont été mis en enquête publique pour vérifier ou s'assurer que les prévisions qui ont été données à une certaine époque ne sont pas complètement aberrantes. On recherche la véracité, on regarde les chiffres actuels.

Le premier exemple, c'est la déviation de Lisieux par la RN13, dont les caractéristiques s'apparentent à la RD562 aujourd'hui.

Dans le dossier d'enquête, ce dossier datant de mars 1991, il était indiqué qu'une petite dizaine d'années après, au moment de la mise en service, le trafic le plus important, le trafic à l'est de cette déviation, approcherait les 11 000 véhicules par jour, et pour être précis, les 10 700 véhicules par jour. Cette infrastructure a été inaugurée en octobre 1999. Aujourd'hui, ou du moins en 2003, nous avons 14 480 véhicules par jour qui corroborent tout à fait les prévisions qui ont pu être faites à un moment donné.

Autre exemple : nous avons regardé sur un itinéraire comparable à la RD562- 962. Cet exemple, c'est la RN158 entre Caen et Falaise à deux points, l'un à Grainville Langannerie, l'autre à La Jalousie. Entre 1994 et 2004, puisque, sur ces points, nous avons des stations de comptage automatique, donc sur les trois mois que l'on a en 2004, on a pu avoir les chiffres, on peut constater quand même une progression sur dix ans, à Grainville Langannerie, d'environ 3,45 % l'an pour le trafic, et à la Jalousie d'environ 2,75 %. Par conséquent, les chiffres de croissance que nous avons donnés précédemment de 3,5 % puis 2,5 % sont tout à fait raisonnables.

Pour mémoire, on peut s'arrêter un instant pour voir les trafics vraiment purement agglomération, c'est sur le viaduc de Calix, là sur pratiquement une quinzaine d'années, on voit, de 1987 à 1997, une progression de 4,1 % par an. 1997 marque l'ouverture du bouclage du périphérique, et donc un basculement de trafic du Nord vers le Sud. La chute, vous l'avez juste après en 1998. Et de 1998 à aujourd'hui, on a une progression de 3,1 % l'an.

Je mettrais quand même un bémol sur les trois dernières années car, en fait, 79 000 véhicules par jour ou 80 444, en fait, ce sont des taux de saturation, vous le savez bien, vous le constatez bien : le vendredi soir ou aux heures de pointe, le périphérique et le viaduc sont complètement saturés. Donc il n'y a plus de marge de manœuvre possible au-delà de ces 80 000 véhicules.

Une fois qu'on revient sur la RD562- 962, toutes choses égales par ailleurs, sans aucun aménagement important sur d'autres axes, on aurait, en 2020, plus de 25 000 véhicules par jour entre le périphérique et la RD235. Nous aurions 17 000 véhicules par jour à l'arrivée sur Boulon, 13 200 véhicules entre Boulon et Saint-Laurent- de- Condel, au sud de Thury- Harcourt, on serait à 12 500 véhicules, au niveau de Saint- Rémy à plus de 10 000, au sud de Condé- sur- Noireau à presque 14 000 véhicules, et après Montilly- sur- Noireau, à un peu plus de 14 000 véhicules. Ce sont des chiffres très importants.

Voilà les conclusions que nous avons tirées. D'ici 2020, la RD562- 962 aura atteint sa limite de capacité en rase campagne. Des problèmes de fluidité apparaîtront d'ici 2020, tant en rase campagne, et c'est surtout ça qui est à souligner, qu'en zone urbanisée, car quand vous faites de la plomberie, ce n'est pas en section courante qu'il y a des problèmes, c'est aux joints, c'est au robinet.

Si on parle de trafic, c'est aux croisements, c'est aux feux, c'est là qu'il y a des problèmes, c'est là que se créent les remontées de files. Donc, en zone urbanisée, avant 2020, il y aura des problèmes sur l'ensemble de l'itinéraire. Et le corollaire, c'est que la sécurité des usagers, mais aussi celle des riverains, se dégradera.

Voilà pourquoi nous avons imaginé qu'il était nécessaire de faire un aménagement entre Caen et Flers.

Maintenant quelle alternative ? Quelles possibilités ? Quelles propositions peut-on avoir en termes d'aménagement ? Je citerai quelques points. En date du 12 juin 2003, le ministre des Transports a décidé de la fermeture et du retranchement de la section ferrée Caen/Condé-sur-Noireau sur la base des différents rapports et études de RFF.

Le mode ferroviaire n'étant pas possible aujourd'hui, nous avons regardé quel autre type d'aménagement nous pouvions faire avec un autre mode. L'Orne n'est pas navigable, je ne pense pas franchement que l'avion soit une bonne chose, par conséquent, il ne reste plus que l'aménagement routier. Voilà pourquoi nous l'avons privilégié avec un aménagement à 2x2 voies vu les niveaux de trafic que l'on avait ou que l'on aurait en 2020.

Maintenant, cette plate-forme de la voie ferrée Caen/Condé, voire Caen/Flers, ne peut-on pas l'utiliser ou la réutiliser ? En fait, cette plate-forme a une largeur très faible qui n'est pas compatible avec la largeur d'une plate-forme autoroutière. Puisqu'on a un problème de place, cela signifie qu'à l'endroit où passe cette plate-forme de voie ferrée, il faudrait élargir celle-ci. Or, cette plate-forme, cette voie ferrée, serpente dans la vallée de l'Orne dans son lit mineur. Cela veut dire que tout élargissement de cette plate-forme se ferait dans le lit mineur de l'Orne, ce qui poserait problème.

Ce que nous proposons, c'est davantage de laisser cette infrastructure ferrée à un mode doux ou à un mode alternatif pour découvrir la Suisse Normande et de faire ailleurs, à l'extérieur, une 2x2 voies.

Alors, cet aménagement à 2x2 voies, nous l'avons imaginé en tracé neuf, mais aussi en aménagement sur place à chaque fois que cela était possible. Il y a quelques endroits dans le Calvados où nous pouvons le faire, notamment au tout début de la section, entre Boulon et Saint-Laurent-de-Condé, mais surtout, c'est ce qui a été retenu dans l'Orne, au virage de Montilly-sur-Noireau.

Maintenant que l'on a une 2x2 voies, avec une réutilisation de la RD562-962 partiellement, comment fait-on pour trouver des tracés neufs ? Voilà la méthodologie que nous avons imaginée. Recensement des contraintes dans un premier temps sur l'ensemble de la zone concernée, Caen d'un côté, Flers à l'autre extrémité, A84, A88 sur les côtés.

Une fois que l'ensemble des contraintes ont été recensées, nous les avons mises effectivement sur plan et nous avons recherché des familles de fuseaux, et je précise bien des fuseaux contrastés, des fuseaux qui avaient une largeur de 500 mètres, et ces fuseaux devaient avoir un moindre impact, pour faire en sorte que ces zones de contrainte soient évitées au maximum.

Suite à ces différentes familles de tracé, nous avons concerté de façon à pouvoir définir un premier fuseau de moindre impact. Aujourd'hui, le débat public va permettre de pouvoir échanger sur ce fuseau, proposer, et ensuite, nous allons avoir une deuxième phase de concertation de façon à optimiser ce fuseau. Est-ce une petite optimisation, est-ce une optimisation plus importante ? C'est le débat qui le déterminera, mais nous envisageons effectivement une discussion pour avoir un fuseau optimisé.

Quelles contraintes ? J'en ai listé quelques-unes. Vous avez le bâti, vous avez les monuments historiques, vous avez les captages d'alimentation en eau potable, vous avez les sites inscrits et classés, les sites d'intérêt communautaire, les massifs boisés remarquables, les zones inondables, les ZNIEFF de type 1 ou de type 2.

Sur la carte, voilà ce que nous avons matérialisé : une même couleur, le rouge. Plus vous avez de rouge, plus vous avez de contraintes qui se superposent. Grâce à une carte comme celle-ci, nous avons pu essayer de déterminer, de définir des fuseaux contrastés.

Le premier d'entre eux, le fuseau A84, c'est-à-dire celui qui fait Caen/Villers-Bocage par l'A84, Aunay-sur-Odon, rive gauche de l'Orne, contournement de Condé par l'est, et la reprise de la RD962 dans l'Orne. Mais ce tracé n'a pu être imaginé que parce que, derrière, nous avons ces contraintes. On voit bien que le fuseau A84 serpente, contourne, évite au maximum ces zones rouges, ces zones de contraintes.

Autre fuseau, contrasté, je le précise, celui passant par Évrecy, Caen, boulevard périphérique, Évrecy, descente vers Aunay qu'il contourne par l'est, et à partir de là, réutilisation du tracé que l'on vient de voir précédemment venant de l'A84, tracé qui, lui aussi, a dû serpenter à travers des zones de contraintes importantes, fortes.

M. Bernard Gaasch

A quoi correspondent les deux traits fluorescents sur l'image d'avant ?

M. Hervé Mangnan

C'est une carte qui permettra, par exemple lors des réunions thématiques, de pouvoir comparer secteur par secteur les différents tracés entre eux. Donc c'est une aide que l'on aura pour les prochaines réunions.

La troisième famille de fuseaux, celle passant par Thury, comporte trois fuseaux : le fuseau ouest en jaune, le fuseau centre en bleu, et le fuseau est en violet. Comme les précédents, ces fuseaux devaient s'inscrire dans une logique de moindre impact. On peut remarquer pour le fuseau ouest, le passage entre les deux massifs boisés, Grimbosq, Cinglais ; le contournement par l'ouest de Thury-Harcourt pour récupérer les fuseaux que l'on a vus précédemment qui venaient de l'A84 ; vous pouvez voir aussi ou constater qu'il y avait plusieurs variantes possibles pour contourner certaines contraintes ; contournement possible de Condé par l'ouest, ou contournement possible de Condé par l'est.

Deuxième fuseau, le fuseau centre. Lui aussi passe entre les deux massifs boisés que sont la forêt de Grimbosq et la forêt de Cinglais. Et là, au contraire, c'est un contournement par l'est de Thury- Harcourt qui a été proposé. Ensuite, on suit la RD562 actuelle à travers le site de Clécy. On peut constater quand même que cette variante traverse complètement une zone de contraintes fortes.

Contournement possible de Condé par l'ouest. Les variantes par l'est sont aussi faisables.

Enfin, dernier fuseau, à partir de Thury- Harcourt, qui est contourné par l'est, on va jusqu'à Pont- d'Ouilly pour permettre de s'affranchir complètement de cette grosse contrainte qu'était le site de Clécy. Une fois que Pont d'Ouilly est franchi, on rejoint Condé, comme les précédents, que l'on peut contourner par l'ouest ou par l'est.

En termes de trafic, nous avons testé l'ensemble de ces fuseaux avec ces prévisions de trafic, avec cette demande de trafic que vous avez vue précédemment, et on voit que, pour les fuseaux de l'A84, venant de l'A84 et de Villers- Bocage, le trafic est de 11 500 véhicules au niveau d'Aunay, 10 500 après le franchissement de la RD6, 11 400 sur Condé, et 18 000 sur le contournement est de Condé.

Fuseau d'Évrecy, un peu plus chargé : 15 800 à la sortie du périphérique, 14 400 après Évrecy, 12 300 après la RD6, 9 900 avant Condé. On le verra après, c'est le seul fuseau qui a moins de 10 000, ou pratiquement 10 000 véhicules par jour sur tous les fuseaux qu'on proposera.

Condé- sur- Noireau avec 12 500. Le binôme Condé/Flers fonctionne bien, on est entre 17 900 et 16 500 véhicules par jour.

Enfin, le tracé ouest. Je rappelle que les tracés prenant leur naissance à Boulon s'appuient sur la déviation Fleury/Boulon, et celle- ci est effectivement très chargée vu qu'elle est en proximité immédiate de Caen. 27 200 véhicules par jour à la sortie du périphérique, 21 100 au niveau de la RD235 en direction de Bretteville. 14 100 entre Boulon et Thury- Harcourt, voire un petit 13 200 au nord de Thury- Harcourt. En franchissant l'Orne, encore à 12 200 ou 13 600 véhicules entre Thury- Harcourt et Condé. Condé/Flers, entre 18 000 et un petit 17 000.

Fuseau centre : on a encore des trafics très élevés sur la section Fleury/Boulon avec des chiffres de 26 600 ou 21 800. Ce tracé centre est celui qui traverse le site de Clécy. En fait, il reprend pratiquement l'ensemble des trafics à l'intérieur de cette zone. Voilà pourquoi on a des trafics très élevés qui vont au nord de Thury- Harcourt à 23 300. C'est très important.

Au sud de Thury- Harcourt, entre 24 000 et 16 000 véhicules. Contournement de Condé à un petit 10 000. Entre Condé et Flers, le trafic varie de 16 700 à 18 200.

Enfin, le contournement par l'est du site de Clécy, c'est- à- dire le fuseau est, 27 000 à 23 000 véhicules par jour sur la section Fleury/Boulon. 16 614 véhicules par jour entre Boulon et Thury- Harcourt. Et 10 900 véhicules au niveau de Pont- d'Ouilly.

On remonte après avec un 11 900 véhicules à l'approche de Condé-sur-Noireau, et le binôme Condé et Flers toujours très fort avec des chiffres qui atteignent 18 300 véhicules par jour.

Par rapport à ces éléments, nous avons eu une concertation, et on peut très brièvement essayer de synthétiser ce que sont ces fuseaux. D'un point de vue environnemental, le fuseau A84 s'avère le moins perturbateur, c'est très clair. C'est aussi le moins coûteux. Cependant, il ne permet pas de desservir finement le sud de l'agglomération caennaise et les communes autour de Thury-Harcourt. Qui plus est, le report de trafic est très faible, c'est-à-dire qu'il est laissé pratiquement les deux tiers, ou pratiquement 70 % du trafic sur la RD562-962 actuelle. Un des objectifs de l'aménagement était aussi de faire en sorte que la Suisse Normande, avec la RD562, redevienne quelque chose d'attrayant, et on a encore énormément de trafic sur cette route.

Le fuseau Evrecy a un coût un peu plus élevé que le précédent et génère un peu plus de trafic et de report de trafic de la RD562-962 actuelle sur cette nouvelle 2x2 voies. Cependant, il ne permet pas de desservir finement les communes autour de Thury-Harcourt, puisqu'il le contourne très loin à l'ouest.

Enfin, les fuseaux de Thury-Harcourt autorisent un meilleur report de trafic de la RD actuelle. Cependant, et c'est quelque chose de très important à souligner, leur coût environnemental est élevé, voire très élevé pour certains.

Lors des premières concertations qui ont eu lieu en septembre 2002 et janvier 2003, il a été possible de mettre en avant un fuseau privilégié qui passait par Thury-Harcourt, mais qui essayait de contourner la zone de Clécy. Ce fuseau part de Boulon, va jusqu'à Thury-Harcourt, qu'il contourne par l'est, passe sur la rive gauche de l'Orne au sud de Thury-Harcourt, rejoint Condé-sur-Noireau qu'il dévie par l'est, et il continue ensuite vers Flers en restant sur la RD962, en rectifiant cependant les virages de Montilly-sur-Noireau.

D'un coût estimé à environ 280 millions d'euros, ce fuseau long de 41 kilomètres comporte plusieurs viaducs de plusieurs centaines de mètres chacun.

Sur ce fuseau retenu, à horizon 2020, le trafic pourrait être de 27 à 21 000 véhicules par jour entre Fleury et Boulon, 17 000 véhicules par jour entre Boulon et Thury-Harcourt, entre Thury-Harcourt et Condé entre 13 600 et 11 500. Entre Condé et Flers, entre 16 600 et 18 000 véhicules par jour, chiffres tout à fait compatibles et largement acceptables pour une 2x2 voies.

Une deuxième phase de concertation a ensuite débuté. Les maîtres d'ouvrage, en mai et juin 2003, ont présenté ce fuseau et ont aussi présenté la démarche engagée devant les différents conseils municipaux touchés par le fuseau proposé. Les conseils municipaux ont émis des variantes, ont fait des propositions de façon à optimiser ce fuseau. Ce sont donc ces variantes que vous avez dans le dossier qui vous a été remis. Cependant, ces variantes feront l'objet d'une concertation. Ce n'est pas encore aujourd'hui l'objet de cette concertation, c'est une simple présentation de ces variantes.

Voilà les variantes, on peut les lister.

Jusqu'à Thury- Harcourt, il y en a deux essentiellement : une intitulée Courmeron, qui passe un peu plus près de la forêt de Cinglais pour rejoindre ensuite Croisilles, pour contourner Croisilles, une deuxième variante dénommée Traspy- Espins qui, elle, part de Saint- Laurent- de- Condé pour aller directement sur la déviation, le contournement est de Thury- Harcourt.

Il nous a été aussi proposé de regarder, d'étudier d'autres variantes entre Thury- Harcourt et Condé. La première, Esson, consiste à rester sur la rive droite de l'Orne.

Autre variante, toujours entre Thury- Harcourt et Condé, mais cette fois- ci en rive gauche, la variante Clécy. En fait, c'est une variante qui ressemble assez à la variante du fuseau centre que l'on a vu précédemment.

Des contournements de Saint- Rémy par l'est, par l'ouest, voire encore des tracés au plus près, au plus court pour rejoindre la déviation de Condé par l'Ouest, des variantes comme Cantelou.

Il nous a été aussi proposé de se rapprocher davantage de la RD562 au niveau de Saint- Denis- de- Méré pour éviter, par exemple au niveau de Proussy, d'entourer le moins possible par des 2x2 voies la commune de Proussy.

Toutes ces variantes sont dans le dossier, elles sont présentées. Par contre, elles n'ont pas fait l'objet d'une décision, mais surtout d'une concertation. Cette concertation aura lieu ultérieurement, après le débat public.

Tout tracé à 2x2 voies aura bien évidemment des mesures compensatoires. Au niveau du bruit, des études acoustiques seront réalisées afin de proposer des protections acoustiques aux endroits où elles seront nécessaires.

Sur l'eau, bien évidemment, des dispositions seront prises pour protéger les eaux de surface comme les eaux souterraines.

Au niveau du milieu naturel, une étude faune/flore sera réalisée afin de déterminer la sensibilité du milieu traversé. Il est normal qu'on ne fasse pas aujourd'hui une étude faune/flore sur l'ensemble de la zone d'étude, on ne le fera qu'à partir du moment où on aura optimisé notre fuseau.

Au niveau du paysage, là aussi, clairement, un architecte paysager sera désigné le plus rapidement possible pour intégrer nos équipes de réflexion et inscrire au mieux cette infrastructure dans le paysage.

Au niveau du patrimoine historique, comme nous l'avons fait entre Fleury et Boulon, une reconnaissance préalable sera lancée sur l'ensemble du projet pour repérer d'éventuels sites archéologiques.

Enfin, le milieu humain : une procédure de réaménagement foncier pourra être mise en œuvre vu l'impact important du projet sur l'activité agricole. Nous proposerons, si nous allons jusqu'à l'enquête publique, que les communes ou que les commissions communales d'aménagement foncier puissent avoir la possibilité d'un remembrement.

Voilà les dispositions que l'on prendra à partir du moment où on aura affiné, optimisé le fuseau.

Voilà très brièvement l'état des études que nous avons réalisées jusqu'à présent, le dossier que vous avez est beaucoup plus dense en termes d'informations, ce n'est pas trente minutes qui peuvent résumer facilement un document comme ça.

M. Bernard Gaasch

Je vous remercie de ce que vous avez dit jusqu'à maintenant.

Je me posais une question sur le trafic, mais je crois que je vais m'arrêter là. Vous avez parlé de coefficient de pointe, je ne sais pas si c'est particulièrement un terme qu'il faut utiliser en ce qui concerne le trafic routier. J'ai beaucoup entendu parler, dans ma vie professionnelle, de coefficient de pointe en hydraulique. Je ne sais pas si on peut faire un rapport avec le trafic routier. En électricité, on parle de foisonnement. En route, on parle de quoi ?

M. Hervé Mangnan

On parle d'heures de pointe.

M. Bernard Gaasch

Vous n'en avez pas parlé, là. Vous parlez du trafic moyen journalier annuel ?

M. Hervé Mangnan

Tout a fait. Parce que nous dimensionnons toujours les routes sur une moyenne annuelle, et non pas sur des pointes. Les pointes peuvent aller parfois à 30, 40 %, ce que vous avez vu, lors des départs en week-end, lors de faits vraiment très importants, mais ce n'est pas par rapport à ces éléments de pointe ou d'hyper pointe que l'on dimensionne.

M. Bernard Gaasch

C'est dommage pour le viaduc de Caen. Je dis ça comme cela. C'est 80 000 véhicules et il est à saturation, comme vous dites.

M. Hervé Mangnan

Ce que l'on remarque, c'est l'hyper pointe qui peut, elle, amener des problèmes de qualité négative au niveau de l'utilisateur. En fait, quand on arrive à saturation, c'est cette hyper pointe qui devient une pointe, et en fait qui devient la norme.

M. Bernard Gaasch

J'ai en tête encore autre chose, mais on s'éloigne du débat public et de la route, je pense à la porte du Mont-Saint-Michel qui laisse passer 6 350 personnes à l'heure et qui n'en laisse pas passer 50 de plus. C'est une question de section de passage. La route, c'est quand même plus élastique, il me semble.

M. Hervé Mangnan

Tout à fait. Cela dépend aussi du comportement humain, ce n'est peut-être pas l'objet aujourd'hui d'en parler, mais on parle de nombre de véhicules par heure pour dimensionner éventuellement un projet, on parlait de 1 500 véhicules par heure sur une section courante, c'est-à-dire quand il n'y a pas de carrefour, on va même jusqu'à 1 800. Au niveau du viaduc de Calix, on est pratiquement arrivé à 2 000 et je sais qu'avant les radars, sur Paris, sur le boulevard périphérique, c'était à 2 200. Cela veut dire que les gens réduisent la distance de sécurité entre eux et vont beaucoup plus vite, ça permet de passer encore plus de monde. Est-ce un gain pour la sécurité ? Je vous laisse la réponse.

M. Bernard Gaasch

A l'issue du débat public, il y aura peut-être d'autres suggestions qui seront faites. Pour l'instant, vous avez tenu compte de celles qui ont été présentées par les élus, par les conseils municipaux, par les variantes, la solution du Conseil général. Bien sûr que peut-être les associations auront aussi d'autres idées dont il faudra tenir compte.

Maintenant, si vous le voulez bien, les gens qui veulent s'exprimer vont pouvoir le faire, si vous estimez que vous avez quelque chose à dire. Je souhaiterais que chacun se présente.

J'ai oublié de présenter Mme Belmonte, notre secrétaire générale, qui est avec nous depuis le début et qui est notre intendante.

M. François Bigot, Rivières et bocage de Basse-Normandie

J'aurais voulu savoir quels types d'accidents sont les plus fréquents actuellement sur la D562 et quel est le nombre de poids lourds par rapport aux véhicules qui circulent.

Vous parlez d'un taux de croissance de 3,5 % jusqu'à 2012 et de 2,5 % jusqu'à 2020. Je ne sais pas si ces taux-là seront exacts, mais à mon avis, on sera bien obligé de faire quelque chose pour limiter la circulation automobile, étant donné les problèmes que cela engendre au niveau de l'atmosphère. Donc ce n'est pas certain. Et au point de vue économique, ce n'est pas certain non plus qu'on atteigne ces taux-là.

J'aurais voulu savoir s'il y avait quelque chose de prévu pour la faune et la flore dans la somme totale, et s'il y aura par exemple des crapaudières ou des passages souterrains pour la faune dans certains secteurs ?

M. Hervé Mangnan

Le pourcentage poids lourds, c'est une bonne question. Nous avons, page 7 du document que vous avez, le pourcentage poids lourds qui va de 6,8 % jusqu'à 8,7 %. En fonction des endroits où nous sommes, vous pouvez même avoir 13,9 % de poids lourds entre Thury-Harcourt et Saint-Rémy.

Ensuite, vous avez fait une remarque sur les taux de croissance. Vous avez tout à fait raison d'estimer que le tout automobile peut ou doit arrêter. Nous

avons, par transparence, indiqué quels étaient les taux que nous avons utilisés, quelles étaient les références que nous avons prises, et pourquoi nous les avons prises. En l'occurrence, ce sont des éléments du ministère de l'Équipement, valides pour toute la France, pour les prochaines années. Et ces prévisions concernent des déviations, non pas de routes départementales, mais des routes nationales ou des autoroutes. Ces prévisions sont celles que nous avons prises.

Et pour avoir quelque chose d'encore plus précis, nous nous sommes rapprochés des données existantes en disant : aujourd'hui (j'entends le 30 avril 2004), y a-t-il un élément fort qui est donné pour arrêter cette croissance ? Non. Par conséquent, il est possible, ou il n'est pas improbable, de croire que cette croissance perdure encore pendant quelque temps... Est-ce deux, trois ou quatre ans ? Je suis incapable de vous le donner, mais c'est loin d'être aberrant de reprendre les taux constatés sur l'agglomération, les minorer un peu et de les projeter pour les huit prochaines années. Ensuite, nous avons baissé d'un point cette croissance de trafic, de 3,5 % à 2,5 %.

En ce qui concerne la faune type crapauds, mais aussi la grande faune ou la petite faune, comme les chevreuils ou les lièvres, on devra mettre en avant les besoins de passage lors de l'étude grande faune.

Ce que j'indiquais dans la présentation, c'est qu'une étude grande faune, ou une étude faune/flore, c'est une étude très lourde, très longue et minutieuse. On ne peut le faire qu'une fois qu'un fuseau aura été validé et retenu.

Vous comprenez qu'aujourd'hui, nous avons pratiquement 40 kilomètres de long sur une dizaine ou une quinzaine de kilomètres de large, une étude faune/flore sur une zone comme ça, c'est un travail titanesque. Donc, nous le ferons, mais uniquement quand le fuseau aura été optimisé et d'une certaine façon validé.

Pour finir, une fois que les besoins auront été mis en avant, il est clair que l'on trouvera les moyens pour avoir des mesures compensatrices pour ces crapauds ou cette faune au sens large, et bien sûr, c'est quelque chose qu'on a en tête.

M. Marc Le Rochais, Réseau Vert de Basse-Normandie

Très rapidement, quelques petites remarques, parce qu'on aura l'occasion d'y revenir et de développer cela à l'occasion des réunions publiques. Nous, au niveau du débat, il y a une question importante, c'est l'opportunité du projet avant même de parler de tracé. On vous parle d'expérience, et c'est vrai que parfois, il y a des justifications socioéconomiques ou en termes d'aménagement du territoire de projets routiers qui sont un peu légères, donc nous, on sera attentif à cela au niveau du débat.

On pense qu'il faut qu'il y ait une approche intermodale de ce dossier. Je vois que le Conseil général enterre un petit peu vite la ligne ferroviaire Caen/Flers. Il faut savoir que la procédure de retranchement à laquelle vous faisiez allusion fait l'objet de recours contentieux, il y a actuellement une jurisprudence qui est favorable. Il faut savoir également qu'au Conseil régional, autorité organisatrice du transport ferroviaire, il y a eu un changement de majorité, donc on va voir ce que le nouveau Conseil régional dit sur cette ligne ferroviaire.

On constate aussi, c'est marrant parce qu'on évoque un potentiel de trafic pour un projet routier, et pour la voie ferrée, c'est ce potentiel de trafic qui disparaîtrait.

Pour nous, il ne faut pas enterrer trop vite le rail, et notamment la LOTI (Loi d'orientation des transports intérieurs), qui demande qu'il y ait une comparaison justement inter modal.

On constate également, ça me choque un peu, c'est une lacune sur l'approche environnementale, c'est l'effet de serre et le changement climatique. Il y a un PNLCC, un plan de déplacements urbains à Caen également, il y a un PRQA, tous les outils par rapport à l'aspect pollution de l'air, changement climatique, il faut que ce soit abordé. Il y a des modélisations qui existent, par exemple les travaux du CERTU sur l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre en fonction des projets routiers, donc ce sera intéressant d'étudier tout ça.

Monsieur pose une question sur les perspectives de trafic, sur l'évolution, ce serait bien qu'il y ait par exemple un budget qui soit prévu pour mener des contre- expertises sur les perspectives de trafic parce que souvent, c'est basé sur les évaluations de la Direction des routes, des choses comme ça, ce serait important, je pense, un débat public. Dans le débat DUCSAI, sur le troisième aéroport, les associations avaient obtenu du financement pour faire des études sur les trafics et pour pouvoir répondre aux données du ministère des Transports.

Voilà *grosso modo*, on va bien étudier le dossier que vous nous avez remis, et on aura l'occasion de revenir développer tout ça lors des réunions à Caen, à Flers, etc. Je vous remercie.

M. Daniel Villeray, président de l'association pour la défense et la sauvegarde de l'environnement

Cette association est en liaison avec la forêt de Cinglais et la vallée du Traspy qui concerne une partie des communes des Moutiers- en- Cinglais, Espins, Croisilles et Placy.

Il y a quelque chose qui m'échappe dans les explications qui ont été données en ce qui concerne les variantes, puisque nous sommes concernés par la variante dite Courmeron et la variante Traspy- Espins.

Vous dites que ces variantes seront étudiées, que des concertations auront lieu après le débat public.

Je me demande si notre contribution en ce qui concerne ces variantes au débat public, sont utiles, puisqu'elles seront étudiées, et la concertation se fera après.

D'autre part, il faudrait savoir à quel moment ces différentes variantes proposées par les maires, par différentes communes, à quel moment va se faire le tri et la sélection. Je me demande à quel moment notre contribution, puisque nous avons quand même des éléments importants en ce qui concerne la défense de l'environnement, d'un site classé, de ZNIEFF doit s'articuler pour être pris en compte.

M. Hervé Mangnan

Je pense que le moment est opportun aujourd'hui de pouvoir apporter sa contribution, le pourquoi, pourquoi oui et pourquoi non. Ce que l'on dit simplement aujourd'hui, c'est que l'on n'est pas dans une phase où on pourra vous dire : on se met autour de la table et on essaie d'améliorer à gauche ou à droite ; ce n'est pas ça aujourd'hui. Pour moi, c'est ça, la concertation.

Aujourd'hui, on est sur une présentation : le pourquoi oui, le pourquoi non, effectivement, je suis un peu d'accord, vous avez le droit de m'accorder que je ne suis peut-être pas totalement d'accord avec vous, on l'est pratiquement sur un fond en disant : a-t-on besoin d'un aménagement 2x2 voies ou pas ? Ça, c'est effectivement une question du débat.

Maintenant, aujourd'hui, je ne serais pas capable de vous dire : on va effectivement valider Courmeron ou on va valider la variante Traspy- Espins, ou au contraire on maintient le fuseau actuel. On vous présente aujourd'hui les éléments que l'on a, et à vous quelque part de nous donner des éléments sur telle ou telle variante.

M. Daniel Villeray

Avant la concertation ?

M. Hervé Mangnan

Oui.

M. Bernard Gaasch

Oui, mais il va falloir que vous vous décidiez vite après.

M. Hervé Mangnan

Non. Attention, je pense qu'il y a un timing.

M. Bernard Gaasch

Il ne faut pas trois mois pour prendre une décision.

M. Hervé Mangnan

De mon point de vue, on est en train de mélanger quelques points. Il y a un bilan qui est fait du débat dans un délai de deux mois. Ensuite, par rapport à ce bilan, les maîtres d'ouvrage ont trois mois pour dire quelle est la suite donnée au dossier. Mais s'il y a des études très lourdes ou des modifications à faire, en trois mois, ce n'est pas évident qu'elles soient faites. Il n'y aura pas forcément la réponse à cet endroit- là, on sera peut-être obligé d'élargir le fuseau, mais on ne sera peut-être pas capable aujourd'hui de dire : on passe à Courmeron ou on passe à Espins.

M. Georges Mercadal, vice-président de la Commission nationale du débat public

Je peux peut-être apporter mon grain de sel, je n'ai pas voulu me mettre au bureau, parce que ce sont ces messieurs qui conduisent le débat, mais je suis là pour vous apporter quelques éclaircissements sur la façon dont on procède habituellement.

Par rapport à la question que vous posez, Monsieur, effectivement, comme M. Mangnan et comme le Président vient de le dire, c'est pendant le débat public qu'il faut apporter vos éléments puisque, comme l'a dit M. Mangnan, sur ces variantes, aucune décision n'est prise pour le moment.

Au bout de trois mois, le maître d'ouvrage devra dire s'il prend en compte ou pas les éléments qui ont été apportés dans le débat. S'il les prend en compte et qu'il peut décider, parce que, en trois mois, les études ont été faites, etc., bravo, mais il se peut que cela demande des études plus longues, et à ce moment-là, il dira : je prends en compte les remarques qui m'ont été faites sur telle ou telle variante, je les mets dans mes études, et quand les études seront finies, je dirai ce qu'il en est.

Mais le point clé est de dire : je prends en compte, ou non, je ne prends pas en compte, je considère que ce n'est pas suffisant ou je ne sais quoi.

Mme Josette Bénard, CREPAN

Le CREPAN est le Comité régional d'étude pour la protection et l'aménagement de la nature.

Je pense qu'il manque, comme toujours, dans un débat qui est déjà un débat routier, une vraie réflexion que l'on n'arrive toujours pas à avoir sur l'aménagement du territoire. Vous dites qu'il y a tant de voitures, mais ces gens, ils viennent d'où ? Ils vont où ? Et pourquoi ? C'est extrêmement important de savoir pourquoi, parce qu'on saura comment pouvoir dévier une partie de ce trafic en fonction des aménagements nouveaux des déplacements domicile/travail ou en fonction des loisirs. Il y a toute une réflexion globale que nous ne sentons pas.

Bien sûr, le ministère des Transports fait tourner ses logiciels. L'ancien logiciel DAVIS, c'était + 7 %, on a un petit peu baissé, on est à + 3,5 %, mais comme ça, on ferait une route dans le Gard, vous me diriez la même chose : le logiciel a dit que, on va faire tant.

Vous avez, à la sortie de Caen, un très fort trafic, mais qui n'est pas un trafic Caen/Flers, c'est un trafic de proximité. Et ce trafic de proximité, on pourrait très bien l'éclater autrement.

D'autre part, vous occulter complètement, dans les problèmes d'environnement, les problèmes de pollution de l'air. J'ai fait faire un calcul sur le transfert, ce qu'il pourrait y avoir sur la voie ferrée Caen/Flers. Je sais bien que le Conseil général pense qu'il ne faut pas revenir dessus, mais cette voie existe et elle pourrait être mise en route en particulier pour le trafic marchandises, pour le trafic fret, qui est le trafic dangereux, qui est le trafic qui pèse sur les routes à des coûts qui ne sont pas exagérés par rapport au coût d'une 2x2 voies.

S'il y avait seulement transfert de 5 % du trafic route sur un trafic fret, 5 %, ce n'est rien du tout, vous avez dit qu'à certains endroits, c'était beaucoup plus, on aurait par an à peu près 100 tonnes de dioxyde d'azote d'économisées, 2 000 tonnes de rejet de gaz à effet de serre. Il faut absolument que vous le preniez en compte, avec les problèmes de changement climatique que nous subissons actuellement.

M. Bernard Gaasch

Mais vous avez bien dit que c'était une réflexion d'ordre national, et c'est vrai.

Mme Josette Bénard

Monsieur le Président, les gaz à effet de serre ne sont pas localisés, et chacun économisant dans son secteur, c'est comme ça qu'on gagnera, pas autrement.

M. Jérôme Lépy, Touche pas à ma Suisse Normande

J'ai deux ou trois questions à poser. La première : comment calculez-vous le report des véhicules estimé sur différents fuseaux, sachant effectivement qu'on parle d'une augmentation de 3,5 % sur les premières années en diminution après, et il faut savoir que le fuseau que vous proposez, principalement entre Thury-Harcourt et Condé, augmente sensiblement les kilomètres. Vu que certaines personnes font la route régulièrement, elles prendront toujours la D562 parce que, quand on fait quand même sept à huit kilomètres de plus à l'aller et au retour, on préfère prendre la D562, donc le report, à mon avis, ne sera pas aussi bon. C'est ma première question.

Deuxième question : le fuseau A84, vous l'estimez à 180 millions d'euros, il y a un an, il était estimé à 140 millions d'euros, qu'est-ce qui explique ces 30 % d'augmentation ? Est-ce pour qu'il paraisse un peu moins avantageux au niveau coût que l'autre ?

Troisième question : l'impact de ce tracé sur les hameaux. Vous parlez du fuseau A84 qui est moins destructeur, combien de hameaux seront touchés par le fuseau A84 et combien de hameaux seront touchés à proximité ou carrément sous le tracé de 500 mètres par le fuseau que vous proposez ?

La dernière question : vous parlez de trou dans la raquette, alors qu'on parle déjà de relier Flers à l'A88. Comme le tracé, c'est Flers/Caen point, ce n'est pas Flers/Condé/Thury-Harcourt/Caen, on parle déjà de relier Flers à l'A88, cela fait déjà un axe Flers/Caen. Comment se fait-il qu'on estime plusieurs tracés actuellement ?

M. Hervé Mangnan

J'ai noté trois éléments. Pour répondre éventuellement à Madame, d'où vient le trafic de la Direction des routes, là, on est quand même sur des modèles macroéconomiques au niveau national, et je n'ai pas la compétence ni les qualités pour pouvoir répondre à cette question. C'est une remise en cause éventuellement d'une politique nationale et pas forcément d'une politique locale. C'est un premier

point. Je me sens totalement incompetent, au sens noble du terme, pour parler de cet élément.

Ensuite, vous avez parlé d'aménagement du territoire ou de report sur le fer. Je pense que c'est un point important, il existe une voie ferrée, ou du moins une trace de voie ferrée. Maintenant, comment peut-elle être valorisée, utilisée avec un panel très large ? C'est la question. Il ne s'agit pas forcément de dire : il y a du fer, il faut faire du fer, de mon point de vue.

J'avais un autre élément, ce n'est pas encore l'objet tout de suite de répondre à toutes ces questions, mais je crois qu'on va devoir être amené à l'aborder, dans le courant du débat, est-ce à Caen, est-ce à Flers ou est-ce au moment où on parlera des fuseaux alternatifs qu'on devra apporter des réponses : cette voie ferrée, ce n'est pas la panacée. C'est un positionnement totalement différent entre cette voie qui longe l'Orne et la voie ferrée qui fait Paris/Caen/Cherbourg. La voie Paris/Caen/Cherbourg dessert des zones d'activité, une partie importante de l'agglomération caennaise, et deux arrêts supplémentaire ont été proposés par le Conseil régional justement pour faire un équivalent d'un RER au niveau de l'agglomération caennaise. Parce que cette voie est bien située, il est facile de l'exploiter, d'en extirper énormément de potentiel. Et dès que c'est possible, cela a été fait.

Le point qui a été vu, mais là, c'est RFF qui a fait cette étude, il ressortirait que, vu que cette voie longe l'Orne, en fait, elle évite beaucoup de communes importantes et évite beaucoup l'agglomération caennaise. De ce fait, on a du mal à dégager son potentiel. C'est ce qui sortirait des différents rapports mais je ne suis pas spécialiste ferré en la matière.

Qui plus est, derrière, il y a eu des essais qui ont été lancés pendant une dizaine d'années pratiquement, et ils ont eu du mal à marcher. Peut-être que les moyens n'étaient pas suffisants, peut-être qu'il n'y avait pas suffisamment de battage d'informations, c'est tout à fait possible aussi. Mais j'ai cru comprendre qu'il y avait 1 h 10 de trajet entre Thury-Harcourt et Caen, c'était ce qui était donné par les éléments, or Thury-Harcourt/Caen, ça se fait en 20 minutes environ.

Mme Josette Bénard

Je ne vous ai pas parlé actuellement d'utilisation des particuliers. Il y a eu des demandes, il y a encore quelques années, de certains industriels carriers situés le long de la voie ferrée, qui auraient aimé pouvoir transporter ça par le rail, comme avant. Il y a de la demande alors qu'il n'y a pas de trafic.

M. Georges Mercadal

C'est un point d'ordre dans le même style que celui de tout à l'heure. Je crois que l'intérêt de la réunion d'aujourd'hui, qui est préparatoire au débat public, c'est que vous sentiez quelles sont les questions qui préoccupent les associations pour vous préparer à y répondre le mieux possible lors du débat public. Il ne faut pas essayer aujourd'hui de vider le débat public. Mais on sent bien, à travers au moins deux questions, que le problème de cette voie ferrée est posé. C'est donc à vous de voir comment, avec la SNCF, avec d'autres qui ont fait des études, vous vous mettez en mesure de répondre aussi bien que possible à

Madame, le jour où elle posera cette question en public à telle ou telle des réunions.

Je crois que la manière dont Monsieur s'est exprimé tout à l'heure est aussi très claire, il a annoncé que son point d'attaque ou son point d'entrée dans le système était effectivement les études de trafic, Madame a exactement la même question. Il faut que vous voyiez comment vous vous mettez en mesure de répondre à ces questions, et surtout que vous leur disiez par rapport aux diverses réunions que vous avez créées quelle est la réunion à laquelle vous allez répondre le plus à cette question. Cela les incitera donc à poser leur question lors de la réunion.

Vous êtes ici, aujourd'hui, dans une espèce de réunion de préparation et de programmation pour voir où il vaut mieux poser vos questions, et vous, où il vaut mieux y répondre.

M. Hervé Mangnan

Nous aurons quelque chose pour le trafic. Vous voyez, j'ai affiché à l'écran : « une modélisation, c'est quoi ? » On aura des éléments à vous donner immédiatement sur la manière dont l'étude a été faite.

M. Georges Mercadal

A quelle séance ?

M. Hervé Mangnan

Pour moi, ce sera plutôt au moment de l'économie, à Condé, puisque les deux précédentes sont les fuseaux alternatifs et l'environnement.

M. Georges Mercadal

Donc, c'est à Condé que vous considérez que vous parlerez études de trafic ?

M. Hervé Mangnan

Tout à fait.

M. Georges Mercadal

Et le débat voie ferrée, où le situez- vous ?

M. Bernard Gaasch

A ce moment- là aussi, je pense.

M. René Busson, Groupe environnement de la région de Flers

Une question qui rejoint le franchissement des quatre voies, on parlait du gibier, il y a aussi la faune humaine, les fameux pédestres qui, avec leurs itinéraires, sont coupés, et la question est mal résolue.

La question : peut- on vraiment ne pas traverser une quatre voies à pied ? Ou faut- il toujours marcher sur des centaines de mètres pour rejoindre le pont le plus proche ? C'est sûr qu'il y a un problème qu'il faudrait peut- être essayer de résoudre le mieux possible, c'est- à- dire éviter de couper totalement les chemins pour les détourner.

Ça ne me dérange pas de traverser une quatre voies, mais on va me rétorquer que les normes l'interdisent, etc.

M. Hervé Mangnan

Je pourrais vous dire que je répondrai à un autre moment, mais là, ça peut être rapide. D'une façon générale, on rétablit beaucoup de chemins, enfin de routes d'une part, et de chemins communaux aussi.

Un des exemples, quand les chemins sont vraiment de haute qualité en termes pédestres, je pense notamment au chemin Haussé que vous devez connaître, lors de l'enquête publique pour la déviation entre Fleury et Boulon, il n'y avait pas d'ouvrage qui était prévu sur pratiquement deux à trois kilomètres, on avait dit qu'on mettrait un ouvrage d'art, au final, on en a mis deux, et on a rétabli le chemin Haussé.

Si on avait écouté que les agriculteurs qui nous ont dit : « ça ne sert à rien votre truc ! »... Je pense que le chemin Haussé a quand même une haute valeur pédestre.

M. René Busson

Quel chemin ?

M. Hervé Mangnan

Le chemin Haussé.

M. Bernard Gaasch

La voie romaine, dans la plaine qui va de Vieux à Falaise.

M. René Busson

Je vois, par exemple, avec la rocade de Flers, on a coupé les chemins, effectivement, on pourra traverser, donc il faut rejoindre le pont le plus proche et on dit : vous ferez 400 mètres de goudron en plus, ce n'est pas grave. C'est comme cela que l'on résout la question vis- à- vis des pédestres. On fait peut- être attention au gibier, mais il faudrait peut- être s'occuper des pédestres, aussi.

M. Michel Caen, association Déraillleurs

L'association Déraillleurs se bat pour la promotion d'un moyen de déplacement qui est peu évoqué dans la présentation, c'est le vélo. Vous allez me dire : Caen/Flers, faut être sportif, 60 kilomètres ! Tout à fait, je suis d'accord avec vous.

Par contre, on est dans un cadre de prospective, on essaie d'imaginer ce que va être le déplacement, les déplacements entre Caen et Flers d'ici une bonne dizaine d'années, une quinzaine d'années.

J'ai l'impression de rajeunir, car l'approche qui nous est présentée est encore une approche de progression... alors 2, 3, 4, 5, à la limite, le chiffre, du moment qu'il n'est qu'à une unité, pour l'instant, on ne va pas se battre dessus, mais cette prospective est toujours basée, à mon avis, sur une approche d'un moyen de déplacement qui est la voiture, moyen de déplacement individuel motorisé.

Il y a eu quand même des signes divers et variés, depuis quelques années, que ce moyen était remis en question partiellement. Il y a quinze ans, dans d'autres réunions, par rapport aux infrastructures envisagées, les infrastructures routières, on avançait toujours cet objectif de mieux recevoir les usagers de la route. Je préférerais qu'on dise : mieux recevoir la voiture.

Faire une 2x2 voies, quand vous regardez l'A84 et que vous la prenez à des heures hors des heures de pointe, il y a largement l'espace pour les camions. On n'a pas encore, sur l'A84, des trains de camions. Donc, l'A84 est prévue, est calibrée effectivement, ce que vous avez dit, pour certaines heures globalement, c'est pour éviter qu'aux heures individuelles de déplacement motorisé, on n'ait pas des files et des files, à certains endroits, d'attente.

Ce qui m'aurait intéressé, c'est d'entendre d'autres perspectives, qu'on ait des choix éventuellement devant nous.

Par exemple, est évoqué le transport ferroviaire. Je pense que c'est une hypothèse qui pourrait être très fortement envisagée avec, parallèlement, et ça peut créer une synergie, le développement des transports en commun. M. Duncombe, le président de Caen-la-Mer, a évoqué, il y a encore très peu de temps, publiquement, qu'il aimerait bien que soit étudiée la possibilité par exemple de liaison performante, mais pour cela, peut-être qu'il faut envisager des voies réservées de bus : 50 personnes dans un bus, ça fait 50 voitures de moins, enfin 40 et quelques parce que, en général, il y a 1,... personne (je vous passe le dixième) en voiture, ce que les techniciens appellent l'intermodalité, or ça n'apparaît pas du tout dans la présentation.

Ensuite, l'effet de serre, les conséquences, bien sûr, tout le monde les a en tête. Mais il y a quelque chose qui n'a pas été évoqué, c'est le coût économique pour la collectivité, mais il y a aussi le coût individuel.

Certains experts aussi, par rapport aux ressources énergétiques, prévoient un choc pétrolier, pas dans quarante ans, mais dans dix ans, et encore, certains même l'annoncent pour 2010. Sauf qu'un choc pétrolier, ça amène un surcoût du déplacement individuel motorisé, donc à ce moment-là, on va se retrouver dans un choc pétrolier dans dix ans où le citoyen *lambda* se dira : mais ça me coûte trop cher d'aller à Caen en voiture, pour faire mes 15 kilomètres. A ce moment-là, il y aura une très forte demande sur les transports en commun quels qu'ils soient, ferroviaire, etc.

Pour la petite anecdote, on parlait tout à l'heure de couper les chemins pédestres. Je sais que les aménagements cyclables, quels qu'ils soient, étant

pratiquement inexistantes, on ne pourra pas les couper, mais il y a quand même l'obligation d'une loi qui oblige, lorsqu'il y a de nouvelles infrastructures routières, de penser aussi aux itinéraires vélo.

M. Hervé Mangnan

C'est prévu. En fait, les deux dossiers n'ont pas été présentés aujourd'hui, mais vous avez pu remarquer que, dans un de mes transparents, j'avais indiqué que, de notre point de vue, il était préférable de laisser la plate-forme ferroviaire Caen/Flers pour des modes doux. Cela veut bel et bien dire quelque part...

M. Michel Caen

Non, justement, je continue... Je ne rentre pas du tout dans le débat, mais c'est là aussi la limite de l'approche, parce que ce que vous allez proposer comme alternative à l'axe Caen/Flers pour les cyclistes, ça ne va être finalement que l'option loisirs, c'est-à-dire l'exemple du canal Caen/Ouistreham, point. Mais l'alternative dans le mode doux, cycliste, c'est aussi le déplacement de proximité.

Actuellement, il y a à peu près 40 % des déplacements qui font moins de 5 kilomètres, quel que soit l'endroit où vous faites la statistique. C'est-à-dire que, si on prend toutes les communes le long de cet axe-là, vous avez un réservoir de 20 % des déplacements qui s'effectuent actuellement en voiture, qui pourraient être transférés sur d'autres déplacements, et en particulier le vélo. Et ça, c'est intéressant, sauf que ce n'est pas étudié, c'est-à-dire qu'on ne considère le déplacement vélo que sur le domaine loisirs, c'est-à-dire Caen/Flers, par la vallée de l'Orne. Alors là, c'est très bien, on a la plate-forme, on s'en sert, point, terminé. Sauf qu'il y a tous les autres types de déplacement vélo : utilitaires, sportifs, etc.

M. Marc Le Rochais

Juste pour répondre à ce que disait M. Mangnan sur la voie ferrée, dans l'étude RFF dont vous faisiez état par exemple, sur les études de trafic, l'agglomération de Flers n'avait pas été prise en compte, parce que la voie s'embranchait à 3 kilomètres de Flers.

Donc, dans l'étude de trafic de RFF, il fallait prendre en compte l'agglomération de Flers, cela n'a pas été fait.

Vous évoquez les temps de parcours des années 70, maintenant, s'il y a ce qu'on appelle un RVB (renouvellement voie ballaste), mise en place de matériel 73-500, ce n'est plus des temps de parcours de 1 h 30, c'est 10 ou 15 minutes pour faire Caen/Thury-Harcourt.

Souvent aussi, un point à prendre en compte, le Conseil général objecte l'existence de service de Bus Verts, la ligne 34 des Bus Verts en disant : la voie ferrée ne se justifie pas parce qu'il y a ça. Ça, nous, on est association également de défense d'usagers des transports, c'est un service qui n'est pas du tout confortable, c'est des temps de plus de 25 minutes pour sortir de l'agglomération caennaise, c'est des horaires, il y a quatre aller-retour par jour, donc ce n'est pas un service confortable, attractif pour l'utilisateur.

Enfin, Mme Bénard parlait du fret, effectivement, il y a encore moins de six mois, il y a un carrier de Condé- sur- Noireau, la carrière Garcia, qui avait demandé à la SNCF d'expédier du fret au départ de la gare de Condé- sur- Noireau. Là encore, un report possible de trafic.

M. Jérôme Lépy

Au moins une réponse, si possible, par rapport au fameux trou dans la raquette, puisqu'on parle actuellement de Flers A88. On a Flers/Falaise, Falaise/Caen, pourquoi étudier Flers/Caen par un autre axe ?

M. Hervé Mangnan

J'ai aussi indiqué, à un moment donné, dans la présentation qu'il y avait un besoin d'aménagement du territoire aux extrémités de ce tuyau, mais aussi la nécessité de prendre en considération une perméabilité importante de ce tuyau. C'était avoir des échangeurs pour faire du développement aussi.

Par conséquent, faire simplement une entrée à Caen, une entrée à Flers, ce n'est pas uniquement cela le but recherché, c'est aussi faire en sorte que les communes le long de cet itinéraire, je n'ai pas dit chaque commune spécifiquement, mais les grosses entités, les grosses agglomérations puissent être capables aussi de se développer.

En fait, le sujet aurait pu être Caen/Thury/Condé, et voir comment on pouvait desservir finement le territoire traversé.

M. Jérôme Lépy

Dans ces cas- là, Thury- Harcourt, avec la déviation de Boulon, va se trouver à 7 minutes de la quatre voies, donc on peut dire que Thury- Harcourt sera déjà desservie par la déviation Boulon/Caen qui existe, et Condé est en train d'étudier le tracé Vire/Condé/Falaise. Donc actuellement, on est en train de commencer déjà un maillage.

Après, si on parle de Saint- Rémy/Clécy, avec le tracé que vous nous proposez, Saint- Rémy/Clécy, il faudra aller à Thury- Harcourt pour récupérer la quatre voies, comme Thury- Harcourt est à 7 minutes, à l'heure actuelle, de la quatre voies de Boulon, si on met une quatre voies entre Thury et Boulon, on gagnera entre 30 secondes et 1 minute. Cela ne donnera pas grand- chose car ce n'est actuellement quasiment que de la trois voies entre Thury- Harcourt et Boulon.

Les principales villes ou principales communes sont vraiment bien desservies déjà pour l'instant hors Condé/Flers sur lequel d'autres tracés sont déjà en étude, donc on fait un troisième tracé. Dans ces cas- là, peut- on vraiment parler d'études de report sur un tracé et un autre, alors que de nouveaux tracés vont déjà apparaître ?

M. Hervé Mangnan

Ce n'est pas l'objet de discuter de tout cela aujourd'hui. Mais pour information, Condé/Falaise, regardez la topographie. On a vu, au niveau du tracé Est en l'occurrence, le passage est très difficile.

M. Bernard Gaasch

C'est la vallée de Noireau ?

M. Hervé Mangnan

Tout à fait.

M. Jérôme Lépy

Et la vallée de l'Orne ? Ce n'est pas très simple non plus.

M. Hervé Mangnan

Il y a tout à la fois. On peut en discuter aujourd'hui, pourquoi pas, mais de mon point de vue, c'est à un autre moment qu'il faudrait en discuter.

M. Jérôme Lépy

Cela veut-il dire qu'il faut assister à toutes les réunions pour avoir toutes les réponses aux questions ?

M. Georges Mercadal

Il me semble quand même que vos questions se regroupent. Il n'y a quand même pas un nombre de réunions énorme, il y en a cinq au total. Cinq réunions pour traiter tout cet ensemble n'est pas absolument énorme.

Cela étant, les thèmes qui sont proposés vous permettent effectivement de voir les choses. On a vu tout à l'heure contestation des études de trafic, deuxièmement l'alternative ferroviaire, il a été répondu que tout ça se situait à Condé-sur-Noireau. Donc là, il y a effectivement un bloc important.

Il me semble que les questions que vous posez portent sur ce que vous avez appelé la séance thématique réservée aux fuseaux, aux variantes, aux diverses alternatives, puisque, au fond, votre argumentation est de dire qu'il y a une autre manière de voir les choses qui est de résoudre le problème point par point en rattachant chacun des points ailleurs, et non pas en faisant un axe.

Je voulais ajouter que, dans les séances thématiques, nous essayons d'organiser les choses sous forme de table ronde avec bien entendu quelqu'un qui est interpellé, qui est toujours le maître d'ouvrage, mais qui peut venir avec tel ou tel bureau d'études, dire qu'il a fait ceci ou cela, par exemple sur les trafics, il pourrait se faire accompagner, je ne sais pas... il y a le bureau d'études qui a fait vos études; et de l'autre côté, des interpellateurs.

Et il peut très bien y avoir parmi vous des gens qui se proposent pour être interpellateurs sur tel ou tel point, de manière à ce que vous ayez un temps de parole en début de séance qui vous permette d'interpeller le maître d'ouvrage, non plus seulement de vos bancs, mais carrément autour de la table ronde. Et on voit bien comment les uns et les autres, vous vous situez en interpellateurs à telle ou telle de ces séances.

De ce que j'en vois, il me semble qu'à la séance que vous avez appelée « fuseaux alternatifs », le 3 juin, salle des fêtes, rue de Condé, Aunay-sur-Odon, il me semble, Monsieur, que vous seriez un excellent interpellateur pour cette séance.

M. Jérôme Lépy

Mais il y a aussi l'ensemble des maires des communes de la Suisse Normande, dont la présidence se passe à Thury-Harcourt, qui a proposé de nombreux fuseaux différents, c'est dommage de ne pas parler à Thury-Harcourt de l'ensemble des fuseaux alternatifs.

M. Georges Mercadal

Ils peuvent venir de Thury-Harcourt à Aunay-sur-Odon.

M. Jérôme Lépy

Le particulier qui veut avoir des informations ne viendra pas aux six réunions différentes.

M. Georges Mercadal

On ne peut pas, sauf à faire une réunion qui dure de 18 h à 5 h du matin le lendemain, traiter tout dans une même réunion, si on veut tout traiter d'une façon approfondie. Bien entendu, si on veut faire des réponses...

M. Jérôme Lépy

Je pensais qu'il y avait éventuellement un ordre du jour, mais éventuellement aussi le global en plus.

M. Georges Mercadal

Le global, ce sont les deux réunions générales, le 10 et le 14 mai.

M. Bernard Gaasch

Les réponses du maître d'ouvrage seront sur le site Internet, et les questions posées par vous également.

M. Mercadal

Mais les approfondissements, ce sont les réunions thématiques.

M. Jérôme Lépy

Nous, association, nous sommes assez concernés, on va se tenir au courant, on va aller voir le site, on va venir aux réunions.

Quand on a fait la première réunion d'information à Thury- Harcourt, il y a un an, la salle était pleine parce que personne n'était au courant, tout le monde a découvert le projet. Et ça va être un peu pareil parce que les gens sont à la recherche d'informations, mais il faut aussi que l'information vienne. Donc, ils viendront peut- être à une réunion, mais ils ne viendront pas à cinq réunions, et ils découvriront un projet qui leur tombe dessus beaucoup trop tard.

Il y a un an, il a fallu qu'on crée le débat, parce que sinon, il n'y avait pas de débat. Il faut faire des choses très thématiques et des réunions générales aux deux extrêmes...

M. Georges Mercadal

Ce qui vous satisferait, c'est quoi ? Qu'il y ait une autre réunion générale quelque part au centre ?

M. Jérôme Lépy

A mi- chemin éventuellement.

M. Georges Mercadal

C'est quelque chose que vous pouvez regarder. La réunion d'aujourd'hui, dans notre esprit, et quand on vous a suggéré de la tenir, c'est pour essayer de voir comment vous organisez au mieux le débat. Là, il y a une demande claire d'une réunion générale au centre du dispositif, donc c'est à vous de voir.

M. Bernard Gaasch

C'est sûrement Thury- Harcourt, les problèmes sont là, c'est Thury- Harcourt/Condé, c'est entre les deux, c'est là que ça se situe.

M. Georges Mercadal

Vous voyez réciproquement, dans ces réunions générales, que les réponses ne peuvent pas aller au fond comme elles peuvent aller sur une réunion particulière.

M. Bernard Gaasch

La connaissance du projet, sa diffusion, sa vulgarisation, elle est faite quand même, puisqu'il y a un dossier dans chaque commune, ce qui permet au public de s'approcher quand même de la chose.

M. Jérôme Lépy

Le problème, c'est que les maires, actuellement, ont des discours différents, chacun sort son tracé.

M. Bernard Gaasch

Il y a un dossier, il faut le regarder.

Mme Lépy, Touche pas à ma Suisse Normande

Le problème aujourd'hui, c'est que vous nous dites que c'est dans chaque commune. J'ai rencontré une secrétaire de mairie à Saint-Denis-de-Méré, ils n'étaient même pas au courant des dates du débat public, et encore moins du dossier. Je suis un peu étonnée.

M. Bernard Gaasch

Demain, le dossier est partout.

Mme Lépy

Le problème après : les maires vont-ils tous faire la promotion et dire : venez ?

M. Bernard Gaasch

J'y crois, je l'espère. On a envoyé des affiches pour que chaque maire le mette dans sa commune. Bien sûr, je n'ai pas pouvoir de faire mettre des affiches, je ne suis pas le préfet, mais on leur a demandé, je pense qu'on aura leur coopération.

M. Georges Mercadal

Vous avez un placard dans la presse.

M. Bernard Gaasch

Oui. Dans les journaux du Calvados et de l'Orne que vous recevrez bientôt dans vos boîtes aux lettres, il y aura aussi l'information sur le débat public, sur ce qui va se passer, sur les séances, etc. Donc les gens, dans chaque boîte aux lettres, ça va être distribué, donc le public sera informé à condition qu'il regarde ce qu'il reçoit, et bien sûr, on n'est pas maître de ça.

M. Georges Mercadal

Dans cette presse, le placard est en bonne position ?

M. Hervé Mangnan

Il n'est pas en première de couverture, mais il est à l'intérieur de toute évidence.

Pour le Calvados, c'est tout un journal sur le 60^e anniversaire, par conséquent ce sera après les articles relatifs au 60^e anniversaire. Donc, il va être lu obligatoirement.

M. Michel Caen

Pour essayer de comprendre un peu la méthodologie de cette consultation, par rapport à ce projet, on nous présente un projet, il y a eu différentes remarques sur un manque d'informations par exemple sur les besoins de déplacement, quels sont les besoins de la population concernée. Il s'agit d'un élément très important. A un moment donné, ou bien malheureusement, il n'y a pas le temps, ces informations- là, on ne pourra pas les disposer, c'est-à-dire que l'habitant, le citoyen quel qu'il soit, entre Caen et Flers, il ne pourra pas avoir la réponse à ce questionnement, parce qu'il n'y aura pas le temps.

Par rapport à ce que j'évoquais tout à l'heure, éventuellement l'hypothèse d'un développement d'un réseau de transports en commun sur cet axe, ça peut être intéressant par rapport au débat sur ce dossier. Aura-t-on le temps que ce soit étudié pour que, effectivement, l'ensemble des habitants concernés puisse se faire une opinion et pas uniquement par rapport à l'approche autoroutière ?

Ma demande est par rapport à la prise en compte des déplacements à vélo, qui est un dossier très complexe, puisque Mme Lebreton s'est penchée dessus depuis quelques mois et s'est aperçu effectivement, lorsqu'on pense vélo, et pas que vélo loisir, on en arrive à des notions d'urbanisme, d'intermodalité, de conception de l'habitat, de conception de zonages, de spécificités économiques. Est-ce qu'on fait toujours une approche avec des zonages très spécifiques, et puis il y a ce qui implique des développements de déplacements individuels, etc.

Or, c'est des questions lourdes pour les habitants, puisque ça peut avoir des conséquences très graves qui ont déjà été évoquées.

Je veux bien qu'on nous dise qu'il n'y a pas le temps, à ce moment- là, on le dit rapidement dans les semaines à venir que toutes ces questions ne pourront pas être étudiées et à ce moment- là, il n'y aura pas le temps, et le débat se résumera (mais ce n'est pas négatif quand je le dis) simplement à telle et telle hypothèse d'infrastructure routière : est-ce que je fais passer la quatre voies à tel endroit ou à tel autre ?

M. Bernard Gaasch

Je pense que votre question doit être prise en compte. Nous nous reverrons sans doute le 10 au Centre de congrès à Caen, et peut-être que M. Mangnan, le Département, pourra nous apporter une réponse ou un début de réponse à votre question.

M. Hervé Mangnan

Je pense que l'on peut déjà donner un élément de réponse. La voiture, c'est quoi ? On se déplace pour faire quelque chose : est-ce pour aller de son domicile au travail, ou est-ce pour aller déposer les enfants quelque part ? Est-ce pour aller au cinéma ? Est-ce pour avoir du loisir ? C'est ça les questions derrière.

M. Michel Caen

Il y a toujours le problème du développement économique du territoire. Ce que je disais tout à l'heure, il y a quinze ans, j'ai déjà assisté à X propositions

d'aménagement autoroutier etc., c'était toujours : on va faciliter l'accès en voiture, améliorer la fluidité. Mais derrière ça, vous avez un certain type de développement économique.

M. Hervé Mangnan

Tout à fait, je vous rejoins complètement. Aujourd'hui, à mon avis, il y a deux approches. Soit on suit ce qui est fait, et c'est un peu la politique du pompier, non pas que je critique les pompiers, surtout pas, mais dans ce cas on a un ou deux trains de retard. Et cela coûte souvent trop cher et ce sont de mauvaises réponses à de très bonnes questions.

Ou alors on essaie d'anticiper, de se dire : attention, il y a des outils, et par rapport à ces outils, on essaie de faire quelque chose avec.

Effectivement, quand on a des idées du type « infrastructure », qu'elle soit transports en commun, qu'elle soit routière, qu'elle soit ferroviaire, peu importe, c'est un outil et on peut faire quelque chose avec, mais ce n'est pas la finalité d'avoir ce moyen de transport.

Ça, c'est faire partager cette vision, c'est faire en sorte que l'on puisse travailler avec d'autres personnes pour essayer de faire quelque chose de cet outil.

De mon point de vue, le débat risque, tout en ayant bien sûr cela en trame de fond, d'être plutôt : nous avons cette voie ferrée, que peut-on en faire ? C'est une question à mon avis importante. L'effet de serre, aujourd'hui, effectivement, est à prendre en considération, comment peut-on le traiter ? Point important. Les fuseaux alternatifs, qu'est-ce qu'on peut faire avec ces fuseaux ? C'est ça le cœur du débat, à mon avis.

M. Bernard Gaasch

Je vais regarder quelque chose en rentrant, il me semble avoir vu un journal du Calvados qui parle du déplacement vélo, 700 kilomètres dans le département avec un T, un axe nord/sud et un axe est/ouest.

M. Michel Caen

Je ne vais pas rentrer sur le fond, mais ce n'est que du loisir. Là, on approche un élément qui est l'autoroutier, et finalement, plus on va débattre entre nous, plus on va s'apercevoir qu'il faudrait peut-être d'abord plutôt se mettre sur ce qu'on veut comme situation de déplacement de gestion économique, etc., dans quinze ans ? Après, à ce moment-là, ça va impliquer différents moyens de déplacement.

M. Georges Mercadal

Sur le vélo, je ne sais pas, mais y a-t-il une étude transports en commun sur cet axe quelconque qui ait été faite ? Vous sentez bien que la demande qui est là, c'est avant d'entrer dans le débat routier, peut-on imaginer les autres choses ? Il y a le problème du fer, mais là, il y a une autre idée qui est émise, c'est celle tout simplement du transport en commun sur voie réservée sur cette route à 2x2 voies. Y a-t-il des études de ce genre qui ont été faites dans le département ?

M. Hervé Mangnan

A ma connaissance, non, c'est clair.

J'ai noté aussi, comme vous, qu'il y avait le Bus Vert qui était là, est-ce suffisant ou pas ? Les horaires ? Je ne sais pas.

M. Georges Mercadal

Je pense que là, vous avez, y compris dans les réunions générales, un élément d'information ou de prise en compte à apporter. Là, la question est élargie, ce n'est pas seulement le fer, c'est un transport collectif.

Le vélo sur ces distances, même si c'est, j'ai bien entendu ce que vous disiez, les 4 kilomètres etc., mais enfin sortie de la zone périphérique de Caen, je ne suis pas sûr que la question se pose. Par contre, elle se pose pour l'autobus, surtout s'il était sur voie réservée.

M. Michel Caen

Pour illustrer, à Thury-Harcourt, imaginons par rapport à l'idée de l'intermodalité des différents types de déplacement, imaginons qu'il y ait effectivement un réseau de transports en commun Thury-Harcourt/Caen pertinent qui répond à une demande de besoins de déplacement, c'est-à-dire qu'on a un certain volume de personnes qui se déplacent de Thury-Harcourt à Caen tous les jours, et on est capable de déterminer maintenant à peu près quelle tranche horaire, etc.

Thury-Harcourt, il y a une population, vous faites des aménagements pour les vélos, pour les cyclistes, vous pouvez rabattre sur un rayon de 3 kilomètres autour de Thury-Harcourt une population qui peut y venir à vélo, ils prennent un transport en commun pertinent.

Donc, la question cycliste paraît anecdotique, mais finalement, quand on la restitue dans une complexité des transports à l'intermodalité, finalement on s'aperçoit que ça mériterait d'être étudié, parce que ce n'est pas qu'à Caen le problème du vélo, il est dans toutes les communes de notre département, et bien sûr des départements voisins.

M. Bernard Gaasch

Monsieur Lépy a suggéré quelque chose dans le centre du tracé, on pourrait peut-être envisager une réunion supplémentaire à Thury-Harcourt. Nous en avons une le 8 juin, on avait envie de parler d'environnement, on pourrait en faire une en suivant un peu plus tard le soir, par exemple à 21 heures, qui pourrait être une réunion plus générale. Qu'en pensez-vous ?

M. Jérôme Lépy

On a fait une réunion à 20 h 30, on avait 500 personnes. Donc je pense que vous aurez du monde.

M. Georges Mercadal

Vous pensez que vous pouvez faire deux réunions comme ça à la suite ?

M. Bernard Gaasch

Je ne sais pas, c'est peut-être beaucoup, oui. On va réfléchir au problème, on va voir avec la disponibilité, ce qui est possible. C'est noté, Monsieur.

M. Georges Mercadal

Vous avez du temps entre le 14 mai et le 3 juin.

M. Bernard Gaasch

Exact. Avez-vous d'autres questions ?

Je suppose et j'espère que les questions qu'on a vues aujourd'hui, vous les poserez en assemblée générale de façon à ce qu'elles puissent être relayées. Monsieur le Directeur aura sans doute étudié un peu et affiné quelques réponses qui pourront sans doute vous être apportées.

Vous avez, dans la petite plaquette qui vous a été remise, l'endroit où nous nous trouvons, la Commission de débat public, le bureau est mentionné rue de la Délivrande à Caen, vous avez le téléphone, le fax, l'e-mail, il y a tout ce qu'il faut, nous sommes à votre disposition pour vous rencontrer, si vous le souhaitez, et prêts à recevoir vos observations et les contributions d'acteurs, si vous le souhaitez également. On vous a envoyé, dans les associations, la façon de rédiger une fiche de contribution, si vous le voulez, vous nous la renvoyez, on l'éditera.

Si cela vous semble suffisant, je vous remercie tous d'être venus, d'avoir participé, et j'espère qu'on va progresser petit à petit. Je remercie aussi le maître d'ouvrage qui a présenté son dossier et répondu aux questions.