

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ROUTIER

DE L'ITINÉRAIRE CAEN – FLERS

Du 30 AVRIL AU 2 JUILLET 2004

COMPTE RENDU

de la Commission du Débat Public

SOMMAIRE

1 INTRODUCTION.....	4
1.1 MOT DU PRÉSIDENT.....	4
2 DEBAT.....	6
2.1 PRÉPARATION.....	6
2.1.1 Genèse du débat.....	6
2.1.2 Constitution de la commission.....	7
2.1.3 Les données.....	8
2.1.4 Le public.....	8
2.1.5 Les outils (dossier principal et dossiers de synthèse).....	9
2.2 DÉROULEMENT.....	9
2.2.1 Le fonctionnement de la commission.....	9
2.2.2 Les rendez-vous programmés.....	11
2.2.3 Les visites au siège de la commission	12
2.2.4 Réunion publiques	12
2.2.5 Site Internet	13
2.2.6 Information via les journaux des Conseils Généraux.....	14
2.2.7 La presse	14
2.2.8 Les questions orales	16
2.2.9 Les questions écrites.....	17
2.2.10 Les contributions	18
3 PROJET CAEN/FLERS : LA PROPOSITION DES CONSEILS GÉNÉRAUX DU CALVADOS ET DE L'ORNE	19
4.1 LES RAISONS ET LES OBJECTIFS.....	19
3.7 LE CHOIX D'UNE 2x2 VOIES.....	20
3.7.1 Les contraintes.....	21
3.7.2 La zone d'étude, les fuseaux et les variantes.....	21
3.7.3 La proposition des élus.....	22
4 LES REACTIONS DU PUBLIC ET DES ASSOCIATIONS.....	23
5.1 NÉCESSITÉ D'UNE AMÉLIORATION DE LA LIAISON CAEN – FLERS ?.....	23
4.7 L'OPTION 2x2 VOIES N'EST PAS LA SEULE MODALITÉ D'AMÉLIORATION DES RELATIONS ENTRE CAEN ET FLERS. LE REFUS DE LA 2x2 VOIES ET/OU LES AUTRES PROPOSITIONS SONT ÉTAYÉES PAR :.....	23
4.7.1 Des arguments d'ordre économique.....	23
4.7.2 Des arguments d'ordre général environnemental ou global : pollution, effet de serre, problèmes liés à l'alimentation en pétrole et à l'augmentation du coût, ...)......	24
4.7.3 Des réflexions liées.....	25
5 LES SUGGESTIONS DU PUBLIC ET DES ASSOCIATIONS.....	27
5.1 ACCEPTATION DES PROJETS ROUTIERS ETUDIÉS.....	27
5.1.1 Celui retenu par les Conseils Généraux.....	27
5.1.2 Autres options.....	28

5.2 AUTRES PROPOSITIONS DE LIAISON CAEN / FLERS.....	29
6 SYNTHESE POSSIBLE DES PROPOSITIONS DU PUBLIC	31
6.1 LE CONSTAT.....	31
6.2 LES PROPOSITIONS.....	32
7 LES EXPERTISES OU ETUDES SOUHAITEES.....	33
8 CONCLUSION.....	34

1 INTRODUCTION

1.1 MOT DU PRÉSIDENT

La loi du 2 février 1995, relative à la protection de l'environnement, dite loi "Barnier" est à l'origine de la création de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Celle du 27 février 2002, traitant de la Démocratie de proximité a transformé cette commission en autorité administrative indépendante chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration de grands projets, dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

Le projet d'aménagement d'une 2x2 voies entre CAEN et FLERS entrant dans les critères retenus par les textes, la CNDP a décidé que ce projet devait donner lieu à débat.

Lorsque la CNDP estime qu'un débat est nécessaire, elle peut :

- Soit l'organiser elle-même et, dans ce cas, elle en confie l'animation à une Commission Particulière du Débat Public (CPDP) composée de 3 à 7 membres. C'était le cas jusqu'à présent ;
- Soit en confier l'organisation au Maître d'ouvrage qui nomme une instance locale pour organiser et animer le dossier. C'est cette dernière option qui a été retenue pour le projet d'aménagement de l'axe CAEN-FLERS.

Lorsque le Maître d'ouvrage de ce projet, en l'occurrence les Conseils Généraux du Calvados et de l'Orne, m'a pressenti pour présider une commission locale, j'avoue avoir hésité avant de répondre car je n'avais aucune expérience en ce domaine.

Ici, la commission composée seulement de trois membres, devait conduire le débat de manière indépendante, en respectant néanmoins le cadre des directives formulées par la CNDP.


J'ai constaté tout au long de ce débat l'utilité et la nécessité d'une telle procédure. Le nombre de participants à chaque réunion publique et l'intérêt suscité par notre site internet en sont la preuve.

Avec mes deux collègues, tout aussi inexpérimentés que moi mais qui se sont fortement impliqués dans la tâche qui nous était confiée, nous avons pu, je crois, mener à bien les différentes phases de la procédure.

Le débat a montré la volonté et la motivation des intervenants dont certains ont suivi avec pugnacité son déroulement.

A son terme, je souhaite vivement que les propositions recueillies, soient examinées avec sérénité et bon sens, afin qu'un consensus d'aménagement durable, acceptable par tous, puisse voir le jour.

Je tiens à remercier, tous ceux qui se sont impliqués dans ce débat, habitants de la région concernée, élus, membres des instances socio-économiques ou des associations, mes collègues et notre secrétaire générale. Chacun dans son domaine a démontré que l'on pouvait œuvrer dans l'intérêt de tous, lorsque l'on voulait entendre et respecter les autres dans leurs opinions et leur diversité.

A handwritten signature in black ink, reading "Bernard Gaasch". The signature is fluid and cursive, with the first name "Bernard" written in a larger, more prominent script than the last name "Gaasch".

Bernard GAASCH

**Président de la Commission du Débat Public
de l'axe CAEN - FLERS**

2DEBAT

2.1 PRÉPARATION

2.1.1 Genèse du débat

C'est le premier débat public confié à un maître d'ouvrage.

Il commence par une lettre datée du 1^{er} Août 2003 des départements du Calvados et de l'Orne à la Commission Nationale du Débat Public la saisissant sur l'opportunité d'organiser un débat public sur le projet d'aménagement de la route départementale n° 562 dans le Calvados et n° 962 dans l'Orne, qui relie Caen à Flers par Condé-sur-Noireau.

Cette route est un des axes les plus importants, en terme d'aménagement du territoire, puisqu'elle dessert les premier et troisième bassins d'emploi de Basse-Normandie. Le trafic routier, notamment de poids lourds, est très important et ne cesse de croître. La sécurité des usagers est de moins en moins assurée. Les nuisances pour les riverains sont importantes. L'objectif est de réaliser un aménagement à deux fois deux voies entre Caen et Flers.

Le 8 octobre 2003, la Commission Nationale du Débat Public décide que le projet d'aménagement routier de l'itinéraire Caen-Flers (section Boulon-Flers) doit donner lieu à un débat public qui sera organisé par les Conseils Généraux du Calvados et de l'Orne, maîtres d'ouvrage conjoints, selon les modalités suivantes :

1- après une éventuelle phase complémentaire de concertation préalable, un dossier qui servira de base au débat dans toute la zone d'étude sera proposé à la Commission Nationale ; ce dossier comportera une analyse affinée des perspectives d'évolution du trafic et des enjeux économiques et sociaux, une présentation des diverses familles de tracés possibles avec leurs avantages et inconvénients, les options retenues et leurs raisons, la description précise des impacts sur le territoire et l'environnement ;

1- les maîtres d'ouvrage soumettront à la Commission Nationale du Débat Public des propositions quant au calendrier et aux modalités d'organisation de ce débat.

M. Georges MERCADAL, Vice-Président de la Commission Nationale du Débat Public est chargé de suivre la préparation puis le déroulement de ce débat.

2.1.2 Constitution de la commission

Pour ce projet, les Conseils Généraux ont désigné, en accord avec la Commission Nationale du Débat Public, un Président :



- M. Bernard GAASCH, Ingénieur conseil en retraite.

et deux membres



- M. Antoine BODENES, Ingénieur d'Arrondissement honoraire ;



- M. Gérard DEBOUT, Président du Groupe Ornithologique Normand, et Professeur de sciences naturelles, en exercice.

Le secrétariat général est assuré par



- Mme Marie Christine BELMONTE.

2.1.3 Les données

L'organisation du débat public a été pensée en considérant d'une part les missions de la commission, d'autre part les publics cibles.

Les trois missions de la commission sont rappelées ici :

- fournir les possibilités d'une large information sur le projet ;
- permettre le débat et l'expression des opinions ;
- rendre compte des questions et des opinions qui se sont exprimées.

Ces missions qui sont celles traditionnelles d'une Commission Particulière du Débat Public n'appellent pas de remarques particulières. Leur réalisation est évidemment fonction des spécificités du projet faisant l'objet du débat et des circonstances locales.

La volonté de donner au débat la portée la plus large et d'en informer au mieux les publics concernés a justifié l'adoption d'une stratégie diversifiée.

La forme du débat a permis à tous ceux qui le souhaitent de poser des questions, de recevoir des réponses des maîtres d'ouvrage autant qu'il a été possible de leur en donner et enfin d'exprimer leur point de vue et leurs propositions sur le projet, tant sur ses fondements que sur ses modalités.

Le débat a permis enfin de recenser les principales questions qui devront ultérieurement faire l'objet d'études complémentaires et de prises de positions par les maîtres d'ouvrage en vue des suites qu'ils voudraient donner au projet.

Aux termes de la loi, les maîtres d'ouvrage supportent les charges matérielles de l'organisation du débat et, notamment, de fonctionnement de la commission.

2.1.4 Le public

Le débat public sur le projet d'aménagement routier de l'itinéraire d'une 2x2 voies Caen/Flers a permis l'information des personnes concernées à divers titres, privé et professionnel. Quatre publics ont été ainsi visés par la commission :

- les citoyens ; la commission s'est interrogée, puis a retenu une palette de moyens d'information de manière à toucher un maximum de personnes, celles qui voulaient bien se déplacer et argumenter au cours de réunions publiques mais aussi celles qui voulaient l'information chez elles et pouvoir réagir seulement par écrit ou via Internet ;
- les instances socio-économiques et associatives, relais et acteurs spécifiques : relais parce qu'elles touchent un public spécialisé, acteurs

parce que lieux de débats complémentaires ; elles peuvent délibérer et émettre des avis ;

- les instances politiques, également relais et acteurs particuliers ; elles disposent en outre d'une légitimité électorale que le débat public n'a pas pour objectif de contourner mais au contraire d'associer au processus de consultation et de décision ;
- la presse dans son rôle de relais d'information auprès de tous les publics.

2.1.5 Les outils (dossier principal et dossiers de synthèse)

Le dossier principal – classeur blanc – « RD 562 – RD 962 – Itinéraire Caen/Flers – Aménagement à 2x2 voies » d'une centaine de pages, contenant en annexe 2 plans au 25.000^{ème}, 1 plan au 40.000^{ème} et des comptes rendus des réunions de concertation avec les élus des Conseils Généraux et de présentation aux élus locaux, a été tiré en 200 exemplaires.

Il a été remis aux associations et déposé dans toutes les mairies de l'aire d'étude, et laissé à la disposition du public lors des réunions.

Un dossier de synthèse (dossier du débat public – document de synthèse) de 8 pages, tiré en 5000 exemplaires a été adressé à tous ceux qui en faisait la demande, mis à la disposition des participants aux réunions et adressé en mairie.

La commission a, quant à elle, produit un document de 4 pages (format à l'italienne) en 5000 exemplaires, présentant les modalités d'organisation du débat public et diffusé selon les mêmes modalités que le document précédent.

2.2 DÉROULEMENT

2.2.1 Le fonctionnement de la commission

La Commission du Débat Public s'est réunie au moins une fois par semaine pendant les 4 mois de fonctionnement.

Les réunions de travail ont eu lieu selon le calendrier ci-après :

DATE	LIEU	Objet
17 février 2004	Caen Flers	Réunion de terrain
5 mars 2004	Caen	Réunion de travail
12 mars 2004	Caen	Réunion de travail
19 mars 2004	Caen	Réunion de travail – Organisation logistique des réunions – Dossier du débat
24 mars 2004	Caen	Réunion de travail – Dossier de synthèse
26 mars 2004	Caen	Réunion de travail – Fiche de contribution – Dossier conférence de presse
2 avril 2004	Caen	Réunion de travail – Liste des associations
9 avril 2004	Caen	Réunion de travail – Rédaction des différents courriers : Envoi du dossier, invitation conférence presse, invitation associations
16 avril 2004	Caen	Réunion de travail – Site Internet – Présentation « powerPoint »
7 mai 2004	Caen	Réunion de travail – Bilan réunions – Préparation des autres réunions générales
28 mai 2004	Caen	Réunion de travail – Bilan et analyse des réunions des 10 et 14 mai – Quid des questions posées – Mise en forme des fiches de contribution
4 juin 2004	Caen	Réunion de travail – Bilan et analyse réunion du 3 juin – répartition des questions
25 juin 2004	Caen	Réunion de travail – Analyse et bilan des réunions des 8 et 11 juin – Préparation réunion de clôture – Réflexions sur le compte rendu final
28 juin 2004	Caen	Réunion de travail – Compte rendu final
29 juin 2004	Caen	Réunion de travail – Compte rendu final
30 juin 2004	Caen	Réunion de travail – Compte rendu final

La commission a organisé le débat. Sa démarche s'est caractérisée par plusieurs décisions :

- 5 000 dossiers de synthèse sur le déroulement de la Commission du Débat Public (déjà cités) ;
- 300 affiches ont été tirées et distribuées – « Participer au débat public sur le projet d'aménagement routier de l'itinéraire Caen/Flers » date et lieu des réunions ainsi que la liste des communes ayant le dossier des maîtres d'ouvrages ;
- la commission n'a pas souhaité se tenir dans les réunions publiques à côté du maître d'ouvrage pour bien marquer la distinction des fonctions ;
- les membres de la commission ont décidé d'assurer eux-mêmes l'animation des réunions publiques, sans faire appel à des spécialistes, faisant passer les micros par des hôtesses, signifiant par là leur rôle

d'animateur ;

- les membres de la commission n'ont pas souhaité privilégier des publics particuliers, notamment au niveau des questions, qu'elles soient orales ou écrites. Par ailleurs, cette décision s'est traduite très concrètement par l'absence de personnalités à la tribune des réunions publiques hormis les maîtres d'ouvrage ;
- le choix du logo ;
- enfin, la commission a demandé qu'une vélotypiste retranscrive le « verbatim » de toutes les réunions.

2.2.2 Les rendez-vous programmés

DATE	LIEU	PERSONNES RENCONTREES
23 mars 2004	Caen	Monsieur Michel GRANGER Vice Président du Conseil Général
21 avril 2004	Alençon	Monsieur Hugues PARANT Préfet de l'Orne
21 avril 2004	Alençon	Monsieur Gérard BUREL Président du Conseil Général de l'Orne
26 avril 2004	Caen	Monsieur Didier CULTIAUX Préfet de la Région Basse Normandie – Préfet du Calvados
26 avril 2004	Caen	Madame Anne d'ORNANO Président du Conseil Général du Calvados
5 mai 2004	Caen	Monsieur Marcel HOSTE Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen
10 mai 2004	Caen	Monsieur Patrick MOREL Directeur des Transports et de l'Aménagement du Territoire - Conseil Régional
11 mai 2004	Caen	Monsieur Richard ROUSSEAU Directeur Régional de RFF
13 mai 2004	Flers	Monsieur Pierre LEVERRIER Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Flers
24 mai 2004	Falaise	Docteur Claude LETEURTRE Maire de Falaise
24 mai 2004	Caen	Monsieur Michel GOUDIER Dirigeant de Société d'Aménagement FONCIM et Promoteur immobilier
26 mai 2004	Caen	Monsieur Bernard BEC Délégué Régional de Gaz de France
9 juin 2004	Caen	Monsieur Daniel VILLERAY Président Association Pour la Sauvegarde et la Défense de l'Environnement des Communes des Moutiers en Cinglais, Espins, Croisilles et Placy, en liaison avec la forêt de Cinglais et la vallée du Moulin de Traspy – accompagné de deux membres
11 juin 2004	Condé-sur-Noireau	Monsieur René BUSSON Président du Groupe Environnement de Flers

2.2.3 Les visites au siège de la commission

Mme RIVIERRE-NATIVEL – M. et Mme PUJOL-REY – M. TENCÉ – M. et Mme LE ROY LADURIE et M. TENCÉ – M. et Mme BUET – M. LEROY – M. GOUDIER – M. BUSSON – M. FERREY – M. DESVAUX – M. LEBRUN – M. et Mme DEPIERRE – M. LEROY – M. et Mme HIRAM – M. RUYTER.

2.2.4 Réunion publiques

Le débat a commencé le 30 avril 2004, avec la mise à disposition pour le public du « dossier complet du débat » et ceux de « synthèse » des maîtres d'ouvrage et de la commission.

Une conférence de presse ainsi qu'une réunion d'information pour les associations (35 associations ont été invitées – 17 étaient représentées par 19 personnes) ont eu lieu ce même jour à Caen.

Le 10 mai, ont commencé les « Réunions publiques » au cours desquelles ceux qui le souhaitent ont pu faire entendre leurs arguments concernant le projet. Les deux premières ont été organisées à Caen (Calvados) et à Flers (Orne).

Courant juin, la commission a tenu des réunions thématiques au cours desquelles le public et les maîtres d'ouvrage ont confronté leurs arguments sur des thèmes précis : Fuseaux alternatifs, Aspects environnementaux et paysage, Enjeux économiques.

Dans la dernière phase du débat, une réunion publique de clôture a eu lieu le 1er juillet 2004 à Caen.

Le calendrier relatif à ces réunions publiques a été le suivant :

Type de réunion	date	Heure	Participation du public	Ville
Réunion générale	10/05/04	18 h 30	95	Caen
	14/05/04	18 h 30	110	Flers
Réunion thématique « Fuseaux alternatifs »	3/06/04	18 h 30	201	Aunay-sur-Odon
Réunion thématique « Aspects environnementaux et paysage »	8/06/04	18 h 30	297	Thury-Harcourt
Réunion thématique « Enjeux économiques »	11/06/04	18 h 30	250	Condé-sur-Noireau
Réunion de clôture	1/07/04	18 h 30	152	Caen

2.2.5 Site Internet

La CNDP a commandé un site Internet à la Sté ALEAUR.

La commission est chargée d'en gérer le contenu par une mise à jour du site (comptes rendus, contributions, articles de presse, etc.) et de répondre aux questions des internautes. Il sera consultable jusqu'au 31 mars 2005.

Statistique du site au 2 juillet 2004 :

Nombre de visites : Total : 1 971

Répartition des visites :

avril : 16

mai : 783

juin : 1 153

juillet : 19

Nombres de pages vues : Total : 11 416

Répartition du nombre de pages vues :

avril : 342

mai : 5 368

juin : 5 632

juillet : 74

2.2.6 Information via les journaux des Conseils Généraux

Pour assurer une information la plus large possible, la Commission du Débat Public a demandé aux deux Conseils Généraux (Calvados et Orne) de publier dans chacun des deux journaux spécifiques « l'Orne Magazine » et « le Journal du Calvados », un texte annonçant les modalités du débat.

Dans chacun de ces départements, ces journaux ont été distribués dans tous les foyers.

2.2.7 La presse

La presse est un acteur du débat. Dès l'origine, des contacts ont été pris. Une conférence de presse a été organisée le vendredi 30 avril 2004 à Caen pour lancer le débat s'adressant principalement aux journalistes locaux de la Basse Normandie.

La presse écrite a publié de nombreux articles.

Les radios ont diffusé de nombreuses informations.

Malgré nos demandes, nous déplorons que la télévision FR3 ne se soit pas manifestée durant ce débat (60^{ème} anniversaire commémoratif du débarquement du 6 juin 1944 ?).

Avant chaque réunion, 35 communiqués de presse ont été faxés aux médias.

Les articles parus dans la presse écrite et dont nous avons eu connaissance sont listés ci-après :¹

DATES	JOURNAL	ARTICLES
12/12/2002	Ouest-France Vire	Cinq faisceaux en lice à 2x2 voies pour 2012 Caen-Flers : le tracé choisi en janvier
14- 15/12/2002	Ouest-France	Inaugurée hier, la déviation entrera en service la semaine prochaine - Bayeux n'aura plus goût de bouchon
	Ouest-France	Le Conseil Général s'est prononcé à l'unanimité pour ce tracé. La 2x2 voies Caen-Flers traverserait la Suisse Normande
13/01/2003	Ouest-France	L'association "Touche pas à ma Suisse Normande" créée à Thury-Harcourt - Caen-Flers: des voies contre la 4 voies
27/01/2003	Ouest-France Vire	L'association "Touche pas à ma Suisse Normande" vient de se créer - Le projet de 4 voies mobilise les foules
29/01/2003	Ouest-France Vire	Les élus départementaux unanimes sur l'itinéraire de la future 2x2 voies - On ira de Caen à Flers par Thury
	Ouest-France	Le Conseil Général veut la supprimer, ses défenseurs la ranimer - Caen-Flers: la voie ferrée en question
	Ouest-France Vire	Un fuseau de 500 mètres déterminé par les services du Conseil Général - Route CAEN-FLERS : le tracé se précise
	Ouest-France	La 1ère journée portes ouvertes de "touche pas à ma Suisse Normande" La mobilisation contre la 4 voies CAEN-FLERS démarre fort !
	Ouest-France	2x2 voies Caen-Flers: un viaduc de 330 m, enjambera la Laize
21/02/2003	Ouest-France	Ses défenseurs retrouvent espoir, malgré la coupure annoncée à Louvigny - Caen-Flers, voie ferrée pas "fermée"
	Ouest-France	L'historien Emmanuel Leroy Ladurie s'inquiète du projet routier CAEN-FLERS - Plaidoyer pour la Suisse Normande
27/03/2003	Ouest-France Vire	Échanges, raccordements : le projet de route se précise - Caen-Flers: place à la concertation
09/04/2004	Les Nouvelles de Falaise	L'Association de Défense de l'Environnement réagit - "2x2 voies Caen-Flers, oui, mais pas à n'importe quel prix ..."
15/04/2004	Ouest-France	Deux fois deux voies Caen-Flers : le débat public supervisé par la Commission Nationale Voie rapide Caen-Flers : une nouvelle association de défense de l'environnement
03/05/2004	Ouest-France	Calvados et Orne : une première dans l'information destinée au public 2X2 voies Caen-Flers : le grand débat
04/05/2004	Ouest-France	Opposition à l'implantation d'une carrière de granulats
04/05/2004	Les Nouvelles de Falaise	Distribution de tracts, samedi sur le giratoire de la RD 562 - Première manifestation contre l'extension de la carrière
04/05/2004	Les Nouvelles de Falaise	DEBATS PUBLICS SUR LE PROJET D'AXE ROUTIER CAEN-FLERS - Exprimez-vous ! Ouverture du débat sur le projet à quatre voies Caen-Flers : à vous de parler
07/05/2004	Les Nouvelles de Falaise	Le viaduc de la Laize, Portion phare du nouvel axe Caen-Boulon - Encore deux ans de patience avant la mise en circulation
08/05/2004	Ouest-France	Débat public sur la 2x2 voies Caen-Flers : première réunion lundi à Caen
12/05/2004	Ouest-France	Des associations et des habitants préfèrent cette solution à une 2x2 voies - La future route Caen-Flers ... en train ?
17/05/2004	Ouest-France	La discussion autour de l'axe Caen-Flers prend plusieurs directions - Le débat 2x2 voies poursuit sa route
21/05/2004	Les Nouvelles de Falaise	Défense et sauvegarde de l'environnement - L'ADSE ne veut pas d'une Suisse Normande bradée
24/05/2004	Ouest-France	Une association d'Espins se bat pour le premier tracé - La route Caen-Flers toujours en question

¹ Tous les documents (press book, questions orales, écrites, compte rendu de réunion, contributions d'acteurs, etc..) sont donnés en annexe

25/05/2004	Ouest-France	Espins - Les variantes du tracé de la 2x2 voies posent problème
28/05/2004	La Voix le Bocage	Plusieurs tracés possibles 2x2 voies Caen/Flers : le débat est ouvert
28/05/2004	La Voix le Bocage	ESPER : "une réflexion sur les causes du trafic doit être engagée"
27/05/2004	L'Orne Combattante	Défense et sauvegarde de l'environnement - 2x2 voies : l'association refuse les modifications du tracé
11/06/2004	Les Nouvelles de Falaise	Débat public sur la 2x2 voies Caen-Flers : " Sans projet, la Suisse Normande reste une zone d'ombre "
21/06/2004	Ouest-France	Proussy - Au conseil, le tracé de la 2x2 voies en question
22/06/2004	Les Nouvelles de Falaise	« Touche pas à ma Suisse Normande » réaffirme sa position : « L'environnement, c'est notre plus grande richesse »
22/06/2004	Ouest-France	Touche pas à ma Suisse Normande refuse la 2x2 voies – « L'environnement est aussi un atout »
Juillet-Août 2004	Caen Magazine	La voie Caen – Flers encore et toujours la route !
3-4/07/2004	Ouest-France	Le débat public s'est terminé à Caen – Caen/Flers : une quatre voies, un train ?
6/07/2004	Les Nouvelles de Falaise	Le débat public sur la Caen-Flers s'est achevé vendredi – Faut-il vraiment une 4 voies entre Thury-Harcourt et Condé-sur-Noireau ?

2.2.8 Les questions orales

Le tableau ci-dessous présente les statistiques concernant les questions posées lors des réunions publiques.

DATE	LIEUX	THEMES	Nbre de personnes	Nombre de questions posées par :							TOTAL
				Associations	Particuliers	Elus	Intervenants extérieurs	Organismes consulaires	Administrations	Entreprises	
30/4/04	Caen	Associations	19	8							8
10/5/04	Caen	Réunion Générale	95	5	5	2			1		13
14/5/04	Flers	Réunion Générale	110	3	4	4					11
3/6/04	Aunay-sur-Odon	Fuseaux alternatifs	201	6	9	5					20
8/6/04	Thury-Harcourt	Environnement	297	12	8	5	3		2		30
11/6/04	Condé-sur-Noireau	Economie	250	10	7	3	1	1		6	28
1/7/04	Caen	Clôture	152	10	2	2	1	2			17
TOTAL			1124	54	25	21	5	3	3	6	127

2.2.9 Les questions écrites

Nous avons enregistré 340 documents (lettre, fax, bordereau d'envoi, e.mail, questions écrites lors des réunions, contributions, etc...)

Lors de la réunion de travail du 28 mai 2004, la commission a décidé de répartir les questions en trois rubriques :

- A) Route – Tracés – Fuseaux alternatifs
- B) Comptages – Prévion de trafic – Environnement
- C) Economie – Accidents – Urbanisme – Divers

Ces catégories ont été attribuées à chacun des membres de la commission :

- | | | |
|----|------------|---------|
| A) | M. Antoine | Bodenes |
| B) | M. Gérard | Debout |
| C) | M. Bernard | Gaasch |

A ce jour nous avons comptabilisé 230 questions

A) 65

B) 52

C) 94

A + B

6

A + C

5

A + B + C

3

B + C

5

Questions posées lors des réunions publiques

127

Lettres

27

Contributions

16

E.mail

36

Fax

9

Questions internet

4

Délibération

4

Pétition pour un total de 548 signatures

7 (envois de la même

association)

2.2.10 Les contributions

Un cahier des charges a été défini par la commission. Nous avons reçu les contributions suivantes :

- Contribution de l'Association Réseau vert de Basse Normandie
- Contribution du Syndicat C.G.T. des Cheminots de Caen
 - Contribution de France Nature Environnement et Réseau Action Climat – France
 - Contribution de l'Association Déraillleurs
 - Contribution du Groupe Environnement – Région de Flers
 - Contribution Les Verts
 - Contribution de l'Association pour la Défense et la Sauvegarde de l'Environnement des Communes des Moutiers en Cinglais, Espins, Croisilles et Placy en liaison avec la forêt de Cinglais et la Vallée du Moulin de Traspy
 - Contribution de l'Association « Touche pas à ma Suisse Normande »
 - Contribution de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Flers-Argentan
 - Contribution de l'Union à Clécy contre le tracé centre et toutes variantes
 - Contribution de l'Association E.S.P.E.R.
 - Contribution de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen
 - Contribution du GRAPE
 - Contribution de l'ACF (Amicale pour la mise en valeur de la voie ferrée de Caen à Flers)
 - Contribution de l'Association Nationale pour la Protection des Eaux et Rivières

Autres contributions (dont la présentation ne correspond pas au cahier des charges)

- Contribution de : L'association Réseau Vert de Basse-Normandie
- Contribution de : M. Michel Goudier
- Contribution de : M. et Mme Emmanuel Le Roy Ladurie
- Contribution de : Madame Fauroux et de M. Emmanuel Le Roy Ladurie
- Contribution de : M. Claude Pareyn
- Contribution de : M. Bessac
- Contribution sur la forêt relative au débat public sur la 2x2 voies Caen-Flers sur la section Saint-Laurent-de-Condé / Thury-Harcourt
- Contribution de Jean-Pierre Jolimaître correspondant local de l'Association locale Paysage de France

3 PROJET CAEN/FLERS : La proposition des Conseils Généraux du Calvados et de l'Orne

4.1 LES RAISONS ET LES OBJECTIFS

Deux éléments essentiels aux yeux des élus ont conduit les départements du Calvados et de l'Orne à envisager une liaison rapide entre Caen et Flers.

- a) L'axe reliant actuellement Flers à Caen est constitué de 2 tronçons bien distincts : la route départementale (RD) n° 962 dans l'Orne et la route départementale (RD) n° 562 dans le Calvados. Dans cet axe la RD 962 est raccordée au Sud à la déviation de Flers, sur la commune de Saint-Georges-des-Groseilliers, et au Nord à la RD 562, en limite du département du Calvados, sur la commune de Condé-sur-Noireau.

La RD 562 permet la continuité de l'itinéraire, de Condé-sur-Noireau à Caen.

La RD 962 bien que relativement confortable, n'assure que difficilement la fluidité du trafic actuel, notamment au niveau des poids lourds.

Dans le département du Calvados, la RD 562 traverse la Suisse Normande, d'une part, et plusieurs agglomérations dont Condé-sur-Noireau et Thury-Harcourt, d'autre part, provoquant ainsi d'importantes nuisances aux riverains.

Par ailleurs, et malgré quelques tronçons à trois voies, cette route relativement accidentogène, manque véritablement de fluidité.

- b) Les bassins d'emploi de Flers, Condé-sur-Noireau, Thury-Harcourt souffrent actuellement d'une régression économique et souhaitent évidemment inverser cette tendance en accentuant le développement de leur activité. Pour cela les capacités des voies de communication constituent un élément de première importance.

L'aménagement rationnel du territoire national passe par la création d'un développement équilibré. En effet, on ne peut pas imaginer un développement harmonieux sur un territoire où seuls quelques grands bassins bénéficieraient de conditions favorables de développement.

Si donc les entreprises locales ont l'intention de maintenir, voire d'accroître leurs activités, il est normal qu'elles se posent la question de savoir si les conditions de développement se trouvent sur place ou ailleurs.

A partir de ces éléments, les Conseils Généraux du Calvados et de l'Orne, en partenariat avec le Conseil Régional de Basse-Normandie, ont décidé de réaliser un axe fonctionnel à 2x2 voies entre Caen et Flers.

3.7 LE CHOIX D'UNE 2X2 VOIES

Le Conseil Général du Calvados a déjà lancé les travaux de la déviation de Fleury-sur-Orne/Boulon, dont la mise en service est prévue pour 2006. A cet horizon, une section à 2x2 voies reliera Boulon à Caen.

De Boulon à Flers, les prévisions du trafic font apparaître une croissance non négligeable au cours des prochaines années. En effet, la RD 562/962 distribuera, de Caen à Flers, plus du quart des emplois actifs des départements du Calvados et de l'Orne et l'on sait que depuis 1975, la population calvadosienne située entre Boulon et Flers, et concentrée sur cet axe, a progressé de 17 %.

De plus, l'itinéraire de la RD 562 actuelle entre Boulon et Condé-sur-Noireau comptabilise un nombre d'accidents supérieur aux moyennes nationales.

Sur la RD 962 dans l'Orne on dénombre également beaucoup d'accidents.

Enfin, entre Boulon et Flers un nombre conséquent de communes se situe à plus de 25 km d'une voie importante et rapide.

Aussi, après mûre réflexion et étude détaillée, les élus concernés ont décidé que le tracé d'aménagement à long terme de cet axe, serait une 2x2 voies.

3.7.1 Les contraintes

Dès lors que la destination de toute partie du territoire français doit être modifiée pour quelque cause que ce soit, cela provoque inévitablement l'émergence d'un certain nombre de contraintes.

Il n'en demeure pas moins également que toute contrainte peut être modulée, en respectant les limites légales, si les impératifs de modification des lieux dépassent les intérêts privés.

C'est ainsi que dans les zones concernées par des études routières, une des premières préoccupations consiste toujours à répertorier les secteurs les plus sensibles.

Dans le cas de la RD 962/562, les contraintes qui ont été recensées intéressent le réseau hydrographique, les captages d'alimentation en eau potable, le patrimoine naturel, le patrimoine historique, les différentes unités paysagères, les éléments du milieu humain (industriels, touristiques, agricoles), les documents d'urbanisme et le bâti.

3.7.2 La zone d'étude, les fuseaux et les variantes

Une zone délimitée par une ligne fictive joignant Caen, Pont-d'Ouille, Flers, Pontécoulant, Grimoult, Villers-Bocage et Caen, a été retenue comme zone d'étude.

A l'intérieur de cette zone, les fuseaux étudiés correspondent à trois familles bien distinctes :

- une famille partant de Caen, empruntant l'A 84 pour desservir Aunay-sur-Odon puis Condé-sur-Noireau et enfin Flers : dénommée fuseau A 84 ;
- un fuseau partant de Caen pour se diriger vers Evrecy, Aunay-sur-Odon, Condé-sur-Noireau et enfin Flers : dénommé fuseau Evrecy ;
- une famille 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 : dénommée fuseau Ouest, fuseau Centre et fuseau Est.

3.7.3 La proposition des élus

Pour permettre le choix d'un tracé parmi les propositions tendant à retenir un fuseau de moindre impact, des réunions de concertation ont eu lieu, entre les élus, les administrations et les maîtres d'ouvrage selon le calendrier ci-dessous :

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

Il en a résulté que le fuseau retenu par les maîtres d'ouvrage part de Caen, emprunte la déviation Fleury-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 celle-ci et 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.

Des réunions de présentation de ce fuseau ont eu lieu en 2003 avec les élus des zones géographiques concernées. 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.

A l'issue de ces réunions, plusieurs propositions nouvelles de variantes locales ont été mises en avant par les élus.

Celles-ci s'intitulent : variante Courmeron, variante Traspy / Espins, variante Esson, variante Saint-Rémy Est, variante Cantelou, variante Clécy, variante Proussy Est.

Elles figurent dans le dossier mis à disposition du public en mairie ou sur le site www.debatpublic-caen-flers.org

4 LES REACTIONS DU PUBLIC ET DES ASSOCIATIONS

5.1 NÉCESSITÉ D'UNE AMÉLIORATION DE LA LIAISON CAEN – FLERS ?

Il ressort des remarques des intervenants, qu'il est nécessaire qu'un désenclavement de la Suisse Normande soit réalisé à partir d'une voie rapide desservant les bassins de Thury-Harcourt, Condé sur Noireau et Flers.

La demande est surtout très forte de la part des milieux professionnels (automobile, agro alimentaire, transports, imprimerie, etc...) dont la plupart travaille maintenant en flux tendu.

Il n'en demeure pas moins que le projet de fuseau servant de support au débat ne fait pas l'unanimité ainsi que le montre la suite de ce rapport, et pas forcément avec une 2x2 voies.

4.7 L'OPTION 2x2 VOIES N'EST PAS LA SEULE MODALITÉ D'AMÉLIORATION DES RELATIONS ENTRE CAEN ET FLERS. LE REFUS DE LA 2x2 VOIES ET/OU LES AUTRES PROPOSITIONS SONT ÉTAYÉES PAR :

4.7.1 Des arguments d'ordre économique

Certains nient l'argument qui lie le désenclavement routier au développement économique, citant l'exemple de la RN 158 Caen/Falaise qui, bien que passée à 2x2 voies, semblerait n'avoir pas permis le développement commercial, industriel attendu.

Pour d'autres, le tourisme qui représenterait une part importante de l'économie du secteur, (part non estimée) mais que l'on nous dit être la première dans la zone, serait affecté par les nuisances engendrées par la réalisation d'une voie rapide à 2x2 voies (impact visuel, sonore, pollution par les eaux pluviales de la surface bitumée, pollution de l'atmosphère).

Une variante, sur un secteur si elle était retenue, mettrait en péril l'activité d'une base de plein air (300 stagiaires en 2003 – 18 000 nuitées).

A contrario, le fuseau proposé dans le même secteur éventrerait la commune et serait dommageable pour plusieurs exploitations agricoles, plantations forestières, parcs de loisirs, ...

Il en est de même, d'une manière générale, pour les variantes au fuseau de moindre impact, qui, pour certains apparaissent comme « suspects » dans quelques cas.

Des craintes sont exprimées aussi au sujet des gîtes ruraux réhabilités avec beaucoup de soin et l'aide de subventions du Conseil Général qui pourraient voir leur fréquentation périlclitée, le charme de la Suisse Normande n'étant pas conciliable avec la présence d'une 2x2 voies.

Le bouleversement de l'économie des exploitations agricoles traversées par un fuseau est un sujet d'inquiétude plusieurs fois cité. Cette constatation vaut aussi pour les exploitations forestières.

4.7.2 Des arguments d'ordre général environnemental ou global : pollution, effet de serre, problèmes liés à l'alimentation en pétrole et à l'augmentation du coût, ...)

Ceux qui s'opposent à une 2x2 voies entre Caen et Flers, option strictement routière, estiment que ce type d'infrastructures, loin de résoudre les problèmes induits par l'augmentation du trafic, renforce et développe le trafic routier... sans limite prévisible.

S'inscrivant dans le cadre de la notion de « développement durable », ils souhaitent que soient pris en compte des problèmes environnementaux globaux (ayant des conséquences sur un espace bien plus vaste que celui de la zone d'étude et sur un temps bien plus long).

Ils souhaitent y intégrer des données très générales et prospectives comme la diminution des réserves pétrolières, l'augmentation prévisible de leur coût : ceci entraînerait un nouveau choc pétrolier qui rendrait caduc le cadre socio-économique dans lequel le projet s'inscrit.

Ils précisent que les prévisions présentées par les Conseils Généraux s'appuient sur un modèle qui n'est pas relativisé : prendre le fonctionnement socio-économique actuel tel qu'il est, y appliquer un taux de croissance même modeste, semble irréaliste pour ces opposants. Ils estiment que de nouvelles modalités doivent être intégrées, choc pétrolier inéluctable, par exemple, mais aussi, dans le cadre du développement durable, nouvelles modalités de transport, avec accroissement relatif de l'utilisation des transports collectifs (rail, lignes de bus réservées,...)

Compte tenu de ces considérations, le choix d'une solution non routière (liaison ferroviaire Caen/Flers) ou non strictement routière (intermodalité affirmée) aurait l'avantage :

- de réduire la pollution locale et de diminuer les risques de pollution accidentelle de la rivière Orne ;
- de réduire le trafic routier donc de diminuer les rejets de gaz à effet de serre, ce qui contribuera (même modestement) à lutter contre le réchauffement planétaire ;

- de garder des espaces boisés qui piègent le dioxyde de carbone, ce qui renforcera la lutte contre le réchauffement.

Les économies d'énergie induites par les transports collectifs aideraient à la lutte globale contre le réchauffement planétaire.

4.7.3 Des réflexions liées

4.2.3.1 À la protection des paysages (point essentiellement lié à la « saignée » que créerait la 2x2 voies dans un paysage jugé comme remarquable par tous)

Les paysages de la Suisse Normande sont, de l'avis de tous, considérés comme remarquables.

Les maîtres d'ouvrage les ont d'ailleurs pris en compte dans leurs projets ce qui motive les tracés de certaines variantes qui éviteraient le cœur de la Suisse Normande, entre Thury-Harcourt et Condé-sur-Noireau.

Pour les tenants de la remise en circulation de trains entre Caen et Flers, l'intérêt de cette option ferroviaire est qu'il n'y a pas de consommation nouvelle d'espaces, puisque l'emprise existe d'ores et déjà. Il n'y a donc pas d'atteintes aux paysages.

Pour ceux qui s'opposent au projet routier, les atteintes paysagères sont graves et irréversibles. L'accent est mis sur les atteintes visuelles et irréparables (cicatrices, verrues, saignées, ponts, remblais visibles de loin).

La destruction partielle du bocage, des forêts, des parcs est prévue dans certains projets de fuseaux qui traversent les zones de contraintes paysagères.

Enfin, plusieurs opposants estiment que ces projets sont en contradiction avec la « charte paysagère de la Suisse Normande », élaborée sous l'égide du Conseil Régional et de la DIREN de Basse-Normandie en 1998.

4.2.3.2 À la protection des milieux (bocage, haies, espèces, ...) : argument assez peu mis en avant

Pour certains intervenants, la liaison 2x2 voies Caen/Flers détruira la faune et la flore. Cela pose le problème des mesures compensatoires coûteuses et à efficacité non assurée.

Quelque uns ont évoqué les problèmes posés au passage de la faune par cette route très large:

- grands animaux ;
- batraciens ;
- poissons migrateurs.

La destruction de ZNIEFF, donc de milieux intéressants pour la faune et la flore, est regrettée (bois humides, par exemple).

D'autres ont posé les problèmes que créeraient les remembrements rendus nécessaires par les nouvelles emprises routières. Ces remembrements auraient, selon eux, des conséquences sur le ruissellement et la circulation des eaux et entraîneraient une augmentation des crues de l'Orne et une dégradation de ses qualités.

4.2.3.3 À la protection du milieu humain (bruit, tranquillité, ...)

Les problèmes de qualité de vie et de protection de l'environnement humain sont très fréquemment abordés.

Certains mettent en avant, pour la déplorer, la destruction de terres agricoles, support d'une activité essentielle dans le « paysage » de la Suisse Normande.

Plus généralement, la diminution de la qualité de la vie que provoquerait la 2x2 voies aurait, selon plusieurs intervenants des conséquences sur la santé. Les facteurs qui sont identifiés comme les plus perturbateurs sont :

- le bruit (élément prépondérant, en particulier dans les secteurs réservés à la détente) ;
- la pollution de l'air ;
- la mortalité routière (les transports en commun ayant, a contrario, l'avantage d'être beaucoup moins meurtris).

Enfin, il est dénoncé un autre point : la fragmentation de l'habitat qui conduit à la scission des « réseaux », qu'ils soient naturels (rivières) ou construits par l'homme, soit récemment (chemins de randonnées) soit historiquement (relations de voisinages entre hameaux, relations entre siège d'exploitation et terrains agricoles).

Les obstacles mis à ces diverses circulations, donc relations, sont ressentis très négativement.

4.2.3.4 À la sauvegarde de son environnement immédiat (« Not In My Back Yard / Pas chez moi »), assez fréquente, suggérant souvent de faire passer la 2x2 voies un peu plus loin, chez les autres

Pour beaucoup des participants qui ont posé soit des questions écrites, soit des questions orales, et plus particulièrement pour les personnes s'exprimant en leur nom propre, ce sont des craintes qui sont exposées.

L'incertitude quant au choix définitif, la peur de voir son environnement immédiat transformé, voire détruit, ou même simplement altéré, conduisent ces personnes à demander :

- parfois, l'abandon du projet lui-même ;
- beaucoup plus souvent, son déplacement plus loin, à quelques centaines de mètres ou bien plus loin encore (tenants de l'hypothèse « A 84 », par exemple).

5 LES SUGGESTIONS DU PUBLIC ET DES ASSOCIATIONS

5.1 ACCEPTATION DES PROJETS ROUTIERS ETUDIÉS

5.1.1 Celui retenu par les Conseils Généraux

Les questions posées, aussi bien orales qu'écrites, ainsi que les contributions d'acteurs sont dans la majorité des cas, défavorables au tracé retenu par les élus, du moins dans sa conception actuelle.

Seuls, quelques acteurs économiques et quelques industriels se sont déplacés ou ont écrit pour défendre l'intérêt du choix des élus, eu égard aux activités qu'ils pratiquent en arguant principalement du fait que les dites activités sont en régression et qu'il leur sera difficile de les maintenir et, a fortiori, de les accroître en l'absence de moyens rapides de communication vers les grandes villes, notamment Paris.

En revanche, parmi les opposants, beaucoup seraient favorables à la réalisation d'un axe rapide y compris à 2x2 voies, là où cela est envisageable, mais en privilégiant le tracé actuel et, surtout, en préservant au maximum le caractère exceptionnel de la Suisse Normande.

5.1.2 Autres options

D'autres options ont été mises en avant telle que l'intermodalité en intégrant par exemple une route sécurisée, comprenant le contournement d'agglomération, et dont la capacité d'écoulement serait complétée par la remise en état de l'ancienne voie ferrée pour le transport en commun et le fret.

Une demande récurrente par excellence est la nécessité de préserver la Suisse Normande, sans pour autant créer à proximité, des variantes de contournement de la zone sensible ; variantes qui conduiraient à défigurer le paysage quelques kilomètres plus loin.

Si les caractéristiques du tracé actuel entre Condé-sur-Noireau et Thury-Harcourt étaient maintenues, l'écoulement du trafic en provenance des tronçons à 2x2 voies serait limité. Conscients de ce problème, les opposants à la 2x2 voies proposent de répartir les flux entre les axes rapides existants.

5.1.2.1 Via A 84

Bon nombre de propositions tendent vers une solution qui conduirait à reporter le trafic en provenance de Flers et Condé-sur-Noireau vers l'A 84, en s'inspirant de la proposition étudiée par les maîtres d'ouvrage et baptisée : fuseau A 84.

A contrario, dans ce choix, certains soulignent les difficultés actuelles d'accès au périphérique de Caen ; difficultés qui ne manqueraient pas de s'accroître sous le coup d'un nouvel apport de trafic.

Ils soulignent également que pour se rendre en région parisienne via l'A 13, le détour par l'A 84 n'est pas le chemin le plus court.

5.1.2.2 Via A 88

Cette option qui reçoit la préférence des milieux économiques et politiques de Flers et de Condé-sur-Noireau, implique l'aménagement d'une voie rapide entre Condé-sur-Noireau et Falaise, soit par un aménagement conséquent des RD 1 et 511, soit par la création d'une nouvelle voie entre ces deux agglomérations, étant entendu que la traversée du secteur de Pont-d'Ouilly conduirait à générer des nuisances quasiment identiques à celles rencontrées par un passage dans le cœur de la Suisse Normande.

Par contre, le Président d'une association a souligné verbalement à l'un des membres de la commission que l'aménagement à 2x2 voies de la RD 924 dans l'Orne, entre Flers et Argentan, était en préparation dans ce département.

Si cela se confirmait, les demandeurs d'un axe rapide vers Paris pourraient emprunter la RD 924 jusqu'à Argentan puis l'A 88 jusqu'à Sées et ensuite l'A 28, pour rejoindre l'A 13 à hauteur de Bourg Achard, au Sud de Rouen.

5.1.2.3 Délai de réalisation

A noter également la suggestion fréquente d'une amélioration des voies de communication à plus brève échéance que 2020. Il importe effectivement que les personnes directement touchées par le ou les projets en soient informées au plus tôt, et de manière précise, pour pouvoir prendre les dispositions nécessaires au rétablissement de leurs conditions de vie actuelles.

5.2 AUTRES PROPOSITIONS DE LIAISON CAEN / FLERS

Compte tenu des nombreux arguments opposés à une liaison strictement routière entre Caen et Flers, par une 2x2 voies, plusieurs propositions ont été exposées afin que soient développés plus particulièrement les transports en commun, mais pas seulement eux.

L'idée d'une combinaison de modes de transport divers, complémentaires les uns des autres est souvent mise en avant.

Les inconvénients du « tout routier » (outre ceux présentés dans le paragraphe 4) sont :

- les délais très longs, trop longs en particulier pour le monde économique ;
- les problèmes posés par la route actuelle qui, quelle que soit l'option choisie, doit être réaménagée afin d'y fluidifier le trafic et diminuer les accidents ;
- l'emplacement des échangeurs qui conditionne l'effet structurant de la liaison 2x2 voies.

Aussi, ces personnes ou organismes ont-elles présenté les propositions suivantes :

- réouverture de la ligne SNCF Caen/Flers permettant le transport d'une fraction des particuliers qui doivent effectuer presque quotidiennement le trajet et selon eux, d'une part importante du transport des marchandises. Des plates-formes adaptées pour le ferroutage à Caen et à Flers, seraient, selon les promoteurs de cette solution, le moyen de renforcer l'utilisation de cette ligne ferroviaire. Le ferroutage, pour le fret, leur semble une solution adaptée comme nous l'avons déjà évoqué. La liaison ferroviaire aurait aussi l'avantage de ne pas consommer d'espaces nouveaux et de

réduire la pollution par rapport à l'option routière. Toutefois, selon le représentant de la SNCF, les TER bas-normands actuels ne s'autofinancent qu'à hauteur de 30%, le restant relevant de l'impôt régional ;

- développement de l'utilisation, bien cadencée et sur voie réservée, de lignes de bus. Certains estiment que ces bus pourraient même emprunter en tout ou partie, l'emprise de la ligne de chemin de fer (qui dans ce cas serait abandonnée). Cependant, d'autres opposent à cette option « bus », les problèmes de sortie et d'entrée dans Caen (embouteillages que ne subirait pas le train) ;
- développement et incitation du covoiturage ;
- établissement de voies cyclables tout au long de :
 - l'axe routier actuel ;
 - la voie SNCF réservée au train ou au bus.

Ces voies cyclables auraient :

- pour certains, un intérêt purement touristique, d'où son cantonnement à la portion Thury-Harcourt/Condé-sur-Noireau ;
- pour d'autres, un réel intérêt de déplacements utilitaires, en permettant sur quelques kilomètres, de se rendre à une gare routière ou SNCF.

6 SYNTHÈSE POSSIBLE DES PROPOSITIONS DU PUBLIC

La synthèse ci-dessous a été rédigée à partir, uniquement, des interventions entendues et des questions posées lors du débat.

Le contenu intégral de ces questions est joint au présent compte rendu.

Les maîtres d'ouvrage pourront s'y reporter pour la finalisation des études en fonction du choix qu'ils feront, de même le public pour le suivi du projet.

6.1 LE CONSTAT

Au Nord de l'axe projeté Caen-Flers, le département du Calvados réalise en ce moment la déviation de Fleury-sur-Orne qui aboutira à Boulon fin 2006.

Au Sud, la RD 962 entre Flers et Condé-sur-Noireau fera l'objet d'un aménagement sur place.

Apparemment dans un délai relativement court, les sections restant à réaliser seront comprises entre Condé-sur-Noireau et Boulon.

6.2 LES PROPOSITIONS

La section comprise en Boulon et Thury-Harcourt (déviation de Thury-Harcourt comprise) bien que contestée, notamment dans ses variantes, semble pouvoir être acceptée en 2x2 voies sous réserve que les études fassent l'objet d'une participation active des propriétaires, des ayants-droit et des communes concernées, de manière à obtenir une élaboration consensuelle du projet définitif, d'autant que la largeur de cette 2x2 voies ne devrait pas dépasser 80 mètres de large, soit nettement moins que les 500 mètres figurant sur les plans du dossier soumis à débat public.

Resterait donc le tronçon compris entre Thury-Harcourt et Condé-sur-Noireau. Comme indiqué précédemment la plus forte demande consiste en la préservation de la Suisse Normande et en le maintien du tracé actuel de la RD 562 avec, si possible, la déviation des agglomérations et, certainement, l'amélioration des points dangereux.

En remontant ce tronçon du Sud au Nord, c'est-à-dire en partant de la RD 962, la déviation de Condé paraît évidente. Mais là aussi, une demande, appuyée par un dossier conséquent, tend à démontrer que le tracé projeté gagnerait à être déplacé légèrement vers l'Ouest, sur le plateau, plutôt qu'au fond de la Vallée de la Druance. Cette déviation pourrait rejoindre la RD 562 à hauteur du hameau du Fresne sans pour autant grever les possibilités de raccordements ultérieurs vers l'Est et l'Ouest.

La dernière section partirait donc de ce hameau pour rejoindre le Sud de la déviation de Thury-Harcourt, soit une distance d'environ 10 kilomètres.

Intervient ici la demande évoquée à plusieurs reprises lors du débat public, à savoir le maintien du tracé actuel et de ses caractéristiques avec les améliorations préconisées et déjà citées.

Le goulet d'étranglement existant dans la situation actuelle ne pourrait qu'être aggravé et nécessiterait en conséquence une répartition préalable du trafic.

La solution offerte par l'aménagement de la RD 924 (Flers / Argentan) dans l'Orne constitue une des possibilités de répartition de la circulation.

Une deuxième solution, réclamée à différentes reprises, serait l'aménagement des RD 36 et 54 en direction de Villers-Bocage selon des caractéristiques économiques, avec créneaux de dépassement et éventuellement échangeurs dénivelés aux carrefours les plus sollicités.

Une variante à cette solution consisterait à privilégier le fuseau Evrecy en réalisant un axe rapide à 2x1 voie, séparée physiquement, avec création d'une 3^{ème} voie pour véhicules lents sur les fortes pentes. Là aussi, cet axe pourrait être sécurisé par l'aménagement de carrefours dénivelés.

Pour parfaire la solution de répartition des flux, l'intermodalité devrait également être prise en compte comme le public la réclame et comme nous l'avons

déjà évoquée.

Pourquoi pas à titre expérimental sur cette même section de la ligne SNCF, soit en trafic ferroviaire soit en transport en commun par utilisation de la plateforme existante sur laquelle une piste cyclable paraît souhaitable.

EN RÉSUMÉ

L'option que la Commission du Débat Public voit se dégager des débats, serait une 2x2 voies entre Boulon et Thury-Harcourt, une 2x2 voies entre Flers et le Nord de Condé-sur-Noireau. Entre les deux, aménagement sur place de la route actuelle, avec répartition de la circulation vers Caen / Falaise et vers A 84, plus réhabilitation et réutilisation de la voie ferrée en tant que telle entre Caen et Flers ou même, installation d'une ligne de bus sur voie réservée en utilisant au mieux les infrastructures existantes et en y adjoignant une piste réservée pour le vélo.

7 LES EXPERTISES OU ETUDES SOUHAITEES

Les expertises ou études listées ci-après sont demandées par plusieurs intervenants.

- viabilité économique d'une ligne SNCF Caen-Flers permettant d'apprécier les potentialités du ferroviaire ;
- étude technique et financière de l'option présentée ci-dessus ;
- intérêt d'une 2 x 1 voie éventuellement en site propre intégrant de bonnes conditions de sécurité avec des carrefours dénivelés, sans accès directs aux parcelles riveraines (fuseaux A 84 et Evrecy) ;
- étude économique de la part du tourisme et impact d'une 2 x2 voies sur le tourisme et en particulier sur l'économie de la Suisse Normande.

AUTRES ETUDES SOUHAITEES

- étude économique sur les retombées à attendre au niveau touristique, industriel, urbanistique et social ;
- étude origine – destination véhicules légers – poids lourds sur l'axe Caen/Flers avec identification du transit et quantification des poids lourds ;
- études pollution atmosphérique, bruit, incidence de l'évacuation des eaux pluviales de la plateforme sur l'hydrographie ;
- impact sur l'économie agricole ;

- impact sur le patrimoine architectural de la Suisse Normande.

8 CONCLUSION

Le présent compte rendu du débat clôt deux mois d'information, d'échanges et de discussions. Il a été élaboré par la Commission du Débat Public et sera adressé à la Commission Nationale du Débat Public qui en établira le bilan.

Dans les trois mois qui suivront cette publication, les maîtres d'ouvrage auront à prendre des décisions sur le principe de l'aménagement et sur les conditions de poursuite du projet ou son abandon.

Aux termes de la loi, les maîtres d'ouvrage, dans le document qu'ils adresseront à la Commission Nationale du Débat Public, devront présenter le cas échéant les modifications apportées au projet pour tenir compte des suggestions, des réserves découlant du débat.

Notre acceptation de la proposition de participer à la Commission du Débat Public avait pour but de favoriser l'information et la discussion. L'innovation de la procédure est qu'un maximum de citoyens puisse s'exprimer et que ces prises de parole ou ces prises de position ne soient pas un exercice sans conséquences, un simple débat de façade. C'est à ce titre que nous sommes là, parce que nous estimons qu'il y a une vraie nouveauté dans l'expression des citoyens et des associations. En intervenant très en amont du projet, les participants au débat public ont apporté des idées qui, si elles sont suffisamment argumentées, pourront être prises en compte et pourront changer l'état du projet. Toutes les contributions feront partie du dossier et pourront même constituer une base à d'éventuels recours juridiques.

Les deux Conseils Généraux auront donc à dire ce qu'ils ont retenu et pourquoi, ou ce qu'ils ne peuvent pas retenir et pourquoi aussi, avant d'élaborer leur projet définitif. Nous y croyons, sinon nous n'aurions accepté de participer à ce débat.

De nombreux citoyens ou leurs représentants sont intervenus, on ne doit pas les décevoir. Notre espoir est que les approbations, les critiques et les suggestions présentées au cours de ce débat, tant par les citoyens, que par les associations, les représentants du monde économique, comme les élus, soient étudiées scrupuleusement. Une revue raisonnée de ces prises en compte ou de ces refus doit permettre aux Conseils Généraux de présenter une décision qui encourage le fonctionnement démocratique et la participation citoyenne responsable.

Suivant les recommandations de la Commission Nationale du Débat Public, les membres de la CDP espèrent des maîtres d'ouvrage des informations sur la suite qu'ils envisagent de donner à ce débat et selon quelles modalités elle pourra être mise en œuvre en y associant les principaux acteurs de ce débat.

◦ ◦
◦

Lors de la séance de clôture, le 1^{er} juillet 2004, ce compte rendu a été exposé intégralement au public.

A l'issue de quelques échanges, celui-ci a pu vérifier que la présente synthèse découlait bien de ses observations.

Après des remerciements chaleureux, le Président a clos la séance et le débat sous les applaudissements des participants.

Bernard GAASCH

Antoine BODENES

Gérard DEBOUT

Président de la CDP

Membre de la CDP

Membre de la CDP

