

VI - ANNEXES

VI.1 - Patrimoine naturel

VI.2 - Plan des fuseaux envisagés

VI.4 - Comptes-rendus des réunions de concertation pour retenir le fuseau

Réunions du :

- Lundi 9 septembre 2002 ;
- Vendredi 10 janvier 2003 ;
- Vendredi 7 février 2003.



CONSEIL GENERAL DU CALVADOS

Itinéraire CAEN / FLERS

Etude de la section BOULON / FLERS

Réunion du lundi 9 septembre 2002

Compte – Rendu de concertation n°1 avec les élus

Participants

CONSEILLERS GENERAUX DU CALVADOS

Monsieur Michel GRANGER
Monsieur Jean-Léonce DUPONT, Sénateur
Monsieur Henri GIRARD
Monsieur Pascal ALLIZARD
Monsieur Paul CHANDELIER
Monsieur Jean-Claude CARABEUFS
Monsieur Claude HAMELIN

CONSEIL GENERAL DU CALVADOS

Monsieur Yves MOSSE
Monsieur Jean-Marie AGNES
Madame Jacqueline REVIL-BAUDARD
Monsieur Hervé MANGNAN
Monsieur Eric PARIS
Monsieur Xavier CLAUDE

CONSEILLER GENERAL DE L'ORNE

CONSEIL GENERAL DE L'ORNE

Monsieur COLIN, Conseiller Général de Flers Nord
Monsieur Jacques MUNIER

Communauté de Communes Suisse Normande

Monsieur PARIS

Communauté d'Agglomération du Grand Caen

Monsieur Philippe DURON

Communauté de Communes BRETTEVILLE/LAIZE

Monsieur Jean-Jacques LACOSTE, Conseiller Général

Communauté de Communes de VIRE

Monsieur Jean-Yves COUSIN, Député

C.C.I. Caen

Monsieur DELLA ROSA

OUEST INFRA

Mademoiselle Sylvie SEBIRE
Mademoiselle Géraldine LECHENAUT

Introduction

Monsieur GRANGER ouvre la réunion. Il précise que l'objectif des études en cours est la recherche d'un fuseau d'aménagement de l'itinéraire CAEN – FLERS, tout en limitant l'impact sur les zones traversées et en facilitant le développement du bassin d'emploi de THURY-HARCOURT. Il précise également que les contraintes sont nombreuses et qu'il faut trouver la solution la moins préjudiciable, il y a de nombreuses possibilités de tracés. Il note que le projet entre dans la phase de concertation : elle a débuté le matin même avec une réunion avec les administrations concernées.

Présentation des études

Monsieur MANGNAN et le bureau d'études OUEST INFRA présentent les études.

Remarques sur la diapositive n°11 :

Intervention de Monsieur ALLIZARD qui estime que les Sites d'Intérêts Communautaires sont seulement des contraintes potentielles. Ils ne sont pas encore effectifs.

Monsieur GRANGER précise qu'il vaut mieux envisager ces sites comme des contraintes car ils deviendront des contraintes réglementaires.

Remarques sur la diapositive n° 23 (synthèse des contraintes)

Intervention de Monsieur ALLIZARD au sujet de la carte pour préciser qu'il va être difficile de faire passer un fuseau en évitant toutes les contraintes recensées.

Monsieur MUNIER du Conseil Général de l'Orne précise que pour la section dans son département les aménagements feront l'objet d'une concertation à venir, les aménagements envisagés ne sont que des propositions.

Débat

Monsieur GRANGER précise que tous les tracés doivent être étudiés, même si l'assemblée présente ce jour en préfère certains, afin de répondre aux questions pouvant être posées. Il précise également que l'option Est permet la réalisation d'un morceau de tronçon CONDE / FALAISE, qui est inscrit dans le plan pluriannuel.

Monsieur CHANDELIER intervient : il considère que l'activité économique de la Suisse Normande est un point important. Il juge nécessaire d'irriguer la Suisse Normande. Il considère que la solution via l'A84 est négative car cette solution laisse de côté l'activité économique et ne résoud pas le problème du désenclavement de la Suisse Normande. Il note que cette solution ne résoud pas non plus les problèmes des traversées des bourgs actuellement dangereuses et très surchargées. Il considère qu'avec cette variante il y aura toujours des conditions de sécurité difficiles. Il juge que le cirque de Clécy est superbe mais il ne veut pas mettre la

Suisse Normande sous cloche ; il faut qu'elle soit irriguée. Sa préférence se porte sur les fuseaux passant par Thury-Harcourt.

*Monsieur CARABEUF*s intervient pour préciser qu'il faut respecter la finalité du projet c'est-à-dire aller vers la Suisse Normande et desservir THURY. Il ne pense pas que les gens ayant l'habitude d'aller en Suisse Normande vont faire un détour par l'A84. Il lui semble difficile de modifier les circuits. Il considère qu'il y a, à partir de BOULON jusqu'à CROISILLES, la possibilité de respecter l'environnement. Il propose que le fuseau passe la vallée de l'Orne par l'Ouest tout en valorisant les paysages par des points de vue, ainsi la route permettra de découvrir la Suisse Normande. Il juge que l'éviter en passant par l'A84 ne paraît pas être une bonne solution.

Monsieur LACOSTE regrette que cet axe, tout comme l'A 84 et l'A 88, va ramener tout le trafic sur CAEN. Il juge nécessaire de prendre en compte les relations autres que celles avec CAEN. Il précise que la plupart des communes de la zone d'étude n'ont aucun service et qu'il s'agit d'une région sinistrée. Selon lui, A84 signifie liaison vers CHERBOURG.

Monsieur GRANGER précise qu'il faut une bonne desserte locale pour ramener des habitants. Ainsi avec le projet, il y aurait juste 30 minutes entre CAEN et FLERS.

Monsieur DURON demande quelle est la destination des usagers sur Caen.

Monsieur MANGNAN informe que des enquêtes sont en cours pour connaître la destination des usagers, et des études d'affectations seront réalisées sur chaque fuseau. Il précise que ces éléments apporteront de la crédibilité à l'aménagement, et en fonction de la réponse, les entrées sur CAEN différeront et devront être aménagées en conséquence.

Monsieur GRANGER rappelle que les entrées sur l'agglomération caennaise posent déjà des problèmes. Il juge qu'il serait intéressant de regarder sur le long terme les intersections de la future voie avec le projet de grand contournement Sud de Caen.

Monsieur GIRARD intervient pour souligner que l'étude porte sur un axe important avec des coûts élevés, donc il juge nécessaire d'étudier le problème d'accès à l'agglomération caennaise. Il considère qu'il ne sera pas possible d'accepter éternellement que le trafic de l'A 84 et de l'A 13 soit uniquement ramené sur ce rond point. Il existe d'autres accès au centre ville sur lesquels peut être réparti le trafic. Il note que si le grand contournement de Caen se concrétisait, les échangeurs seraient difficilement réalisables en raison de l'urbanisation qui se fait à une très grande vitesse. Ainsi il considère que chaque année perdue implique une multiplication des coûts.

Monsieur GRANGER intervient pour préciser que le Conseil Général attend que l'Etat se positionne en matière routière au Sud comme au Nord de CAEN car il juge qu'il est grand temps de réserver les fuseaux et de geler des terrains en vue de la réalisation des projets routiers.

Monsieur DURON juge que c'est un point essentiel, car il considère qu'actuellement la RN 13 constitue un gros problème. Il pense qu'il faut régler le problème d'entrée en diffusant le trafic sur plusieurs axes comme la pénétrante des Pépinières.

*Monsieur CARABEUF*s note qu'il faut identifier la destination des véhicules de la RD 562. Il pense qu'il doit y avoir beaucoup de trajets domicile/travail. Il se demande où vont les poids lourds. Il pense qu'il faut réaliser l'axe routier au-delà de BOULON afin que les gens ne soient pas tentés de reprendre par ETERVILLE ou bien VILLERS BOCAGE. Il considère que la solution doit passer par le centre de la Suisse Normande.

Monsieur ALLIZARD précise qu'il faut rester sur l'objectif de base c'est-à-dire desservir CAEN / THURY / CONDE / FLERS. Tous les projets ne desservant pas ces quatre points posent problème ; par conséquent la proposition de l'A 84 est négative. Il faut prendre en considération, les problèmes d'entrées d'agglomération mais également de sorties et les quantifier par des enquêtes origine/destination. Il rappelle que FLERS constitue le 2^{ème} bassin d'emplois de la région.

Monsieur MANGNAN précise que les études de circulation sont en cours.

Monsieur GIRARD juge qu'il ne sert à rien de rouler vite pour perdre $\frac{3}{4}$ d'heures pour entrer dans CAEN. Ainsi il pense qu'un grand contournement Sud arrangerait ce problème et soulagerait l'entrée dans CAEN.

Monsieur SAINT ELLIER précise qu'il faut réserver les terrains pour le projet avant que l'urbanisation prenne tout.

Monsieur GRANGER rappelle que les élus n'auront pas la connaissance du fuseau du grand contournement de CAEN avant de faire le choix pour CAEN / FLERS, mais il note qu'il s'agit d'une question intéressante.

Monsieur COUSIN intervient pour rappeler que l'objectif essentiel de l'axe est de desservir THURY – CONDE – FLERS. Il considère qu'il ne faut pas, parce qu'il y a d'autres problématiques, que le projet soit retardé car il est vital pour CONDE, THURY et FLERS. Il note que le contournement souhaité de CONDE est un contournement Ouest.

Monsieur GRANGER précise que les services de l'Etat et les administrations ont maintenant connaissance du dossier et qu'ils ont des penchants pour un tracé très à l'Ouest, par l'A84. Il précise également que la prise de décision des élus sera importante. Ainsi, si le fuseau Centre était choisi par le Conseil Général, il serait nécessaire d'avoir des arguments pour justifier ce choix.

Monsieur ALLIZARD demande ce qui peut être diffusé à ce sujet.

Monsieur MANGNAN précise que les documents remis sont diffusables et que chaque élu peut les diffuser afin de recueillir les avis exprimés localement sur les différentes variantes.

Monsieur GRANGER note qu'il faut avoir des arguments très forts justifiant les choix.

Monsieur MANGNAN explique que la phase de concertation est commencée. Ainsi l'assemblée ici présente, lors de sa prochaine réunion où seront présentés les trafics sur chaque variante, va émettre un avis sur le fuseau de 500 mètres à retenir et le Conseil Général, sur la base de cet avis, fera le choix du fuseau de 500 mètres.

Monsieur MOSSE note que si un tracé passant par THURY était choisi, il est nécessaire d'avoir un accord de principe de l'Etat car il ne faut pas se retrouver dans la même situation que dans le cas du projet de Canapville.

Monsieur GRANGER intervient car il précise que les caractéristiques sont différentes de celles de Canapville. Mais il pense qu'il va falloir démontrer que notre solution d'aménagement est le meilleur choix possible. Il note que l'Etat privilégie l'A84 mais cela revient à ramener tout le trafic sur le raccordement déjà difficile avec le périphérique Sud.

Monsieur GIRARD précise qu'il faut prendre en considération le développement possible du réseau et pas seulement l'axe, ainsi une réflexion d'ensemble est à faire pour avoir une cohérence. Il juge qu'il ne faut pas retarder le projet mais pas non plus le précipiter. Il rappelle que les usagers n'acceptent plus d'attendre ¾ d'heures là où 3 ans avant ils attendaient ¼ d'heure. Il précise alors que de nombreuses personnes empruntent d'autres RD pour éviter le giratoire d'Eterville.

Monsieur GRANGER, constatant que toutes les réactions et observations sur la présente étude avaient été épuisées, remercie les participants et leur propose de se réunir à nouveau, dès que les études de trafics seraient connues, a priori vers la fin de l'année ou au début de l'année prochaine.

Conseil Général



Calvados

CONSEIL GENERAL DU CALVADOS

Itinéraire CAEN / FLERS

Etude de la section BOULON / FLERS

Réunion du lundi 9 septembre 2002

Compte – Rendu de concertation n°1 avec les Administrations

Septembre 2002

Participants

CONSEILLER GENERAL DU CALVADOS	Monsieur Michel GRANGER
CONSEIL REGIONAL de Basse-Normandie	Monsieur Franck FANGET Madame Marie-Laure MOUCHEL
DIREN	Monsieur Nicolas FORRAY
D.D.E.	Monsieur Jean-Michel MAURIN Monsieur Yann LERICHE
D.R.E. Basse Normandie	Monsieur Raymond DAUCHY
SDAP – AUE/ABF	Madame Camille ZVENIGORODSKY
Gendarmerie (EDSR)	Major GRATIAN
DRAC – Archéologie	Monsieur Cyrille BILLARD
D.D.A.F.	Monsieur Sébastien ETIENNE
CONSEIL GENERAL DU CALVADOS	Monsieur Jean-Marie AGNES Madame Jacqueline REVIL – BAUDARD Monsieur Hervé MANGNAN Monsieur Eric PARIS Monsieur Xavier CLAUDE Madame Nicola COULTHARD Monsieur François BLIN
OUEST INFRA	Mademoiselle Sylvie SEBIRE Mademoiselle Géraldine LECHENAUT

Introduction

Monsieur GRANGER ouvre la réunion en présentant le contexte économique et social de l'opération.

Pour Monsieur FORRAY, le projet doit pouvoir séparer le trafic de transit du trafic touristique, en créant une nouvelle voie pour le transit et en laissant la route actuelle aux touristes. L'aménagement projeté doit permettre aux riverains de l'axe actuel de les soulager des nuisances qu'ils subissent quotidiennement. Parallèlement à l'aménagement d'un axe neuf, il faut aussi se poser la question de la requalification de la RD 562 actuelle.

Monsieur MAURIN convient que la zone concernée par l'actuelle RD 562 est actuellement mal desservie. Aussi l'initiative de créer une nouvelle route se comprend complètement.

Le Major GRATIAN indique que depuis 2000, sur la route CAEN / BOULON, il a été recensé 25 accidents.

Présentation

Monsieur MANGNAN et le bureau d'études OUEST INFRA présentent les études.

Débat

Monsieur FORRAY précise que le fuseau passant par ETERVILLE est moins contraignant puisqu'il traverse un plateau. Cependant, il est plus destructurant pour l'agriculture.

Monsieur DAUCHY indique qu'il va falloir voir les différentes fonctions de cette voie. Il sera primordial de connaître les niveaux de trafic, notamment à l'approche de CAEN.

Monsieur MANGNAN répond que des enquêtes origine / destination et une étude de trafic sont en cours afin d'évaluer les trafics escomptés sur les fuseaux proposés. Des comptages ont été effectués cet été afin d'estimer l'influence du tourisme sur le trafic. Le lancement des enquêtes est prévu à l'automne. Les résultats de l'étude sont attendus pour la fin de l'année.

Monsieur LERICHE demande quelles sont les estimations des fuseaux ?

Monsieur MANGNAN répond que les estimations varient selon le nombre de kilomètres et les caractéristiques techniques (profil en long, viaducs,). Chaque fuseau est différent et plusieurs combinaisons sont envisageables entre les différents fuseaux. Cependant, il ressort que le moins cher est le fuseau A 84 ; le fuseau d'ETERVILLE arrive ensuite. Les plus élevés sont ceux passant par THURY HARCOURT.

Monsieur FORRAY indique qu'il a le sentiment qu'il existe un réel besoin d'aménagement mais qu'il n'est pas mis en avant dans l'exposé. Que va amener chaque variante pour les différentes agglomérations ? Quel est l'intérêt de sortir le trafic de transit du coeur Suisse Normande pour les habitants de CLECY ? Sortir le trafic de transit de la Suisse Normande est peut-être un atout pour THURY. Il faut voir l'intérêt interrégional en terme de trajet et de confort. Il faudrait évaluer le niveau d'incertitude dans l'évaluation des coûts de chaque variante. En effet, plus on s'écarte du terrain naturel plus on risque d'avoir recourt à un viaduc. Si des déblais importants sont nécessaires, ces terrassements devront se faire dans une roche dure, spécialement en Suisse Normande, ce qui engendrera des surcoûts. La Suisse Normande a une grande valeur paysagère et donc touristique. Il faut affiner la valeur paysagère des différents secteurs de la zone d'étude et relativiser les contraintes les unes par rapport aux autres. Il faut aussi compléter les informations sur le débit des captages avec le nombre d'habitants qu'ils desservent. La traversée de la vallée de la Druance, site d'intérêt communautaire, n'est pas impossible. Son classement est lié aux espèces de poissons et non à leurs habitats. Il ne faut pas durcir les contraintes. Le contournement Ouest de CONDE sur NOIREAU serait le meilleur compromis, avec un viaduc qui franchirait la Druance et qui ne détruirait pas les zones boisées ou agricoles. Le Site d'intérêt Communautaire de la Vallée de l'Orne est plus complexe à traverser car il n'y a pas seulement une rivière mais aussi divers habitats. Pour synthétiser, du point de vue de la DIREN, la variante de l'A 84 est préférable, la variante par ETERVILLE est intéressante, par contre les variantes Est sont spectaculaires voire potentiellement dangereuses pour les chauffeurs routiers (accidentogène pour les poids lourds).

Monsieur GRANGER rappelle que des projets ont déjà été réalisés dans des régions plus difficiles et ici les normes sont respectées.

Monsieur MAURIN précise qu'il découvre complètement ce dossier. Par conséquent, il faut prendre le temps d'analyser les différents documents. Les tableaux sont difficiles à lire, aussi il serait souhaitable d'en avoir une copie. Il serait intéressant de rappeler l'intérêt de l'itinéraire. Du point de vue de l'Équipement, au sujet du fuseau d'ETERVILLE, il faut regarder de façon précise si le raccordement sur le périphérique est réalisable car il y a beaucoup d'échangeurs à ce niveau.

Pour Monsieur FANGET, il faudrait analyser chaque variante en précisant son impact sur l'aménagement du territoire et sur le développement de THURY, CONDE et FLERS. Il est nécessaire d'affiner les études pour permettre de différencier les différents fuseaux proposés.

Pour Madame ZVENIGORODSKY, il est très intéressant de voir les différentes propositions de fuseaux. Le fait de passer par l'autoroute A84 peut permettre un passage plus simple et donner la possibilité d'aménager la traversée de la Suisse Normande. Le site inscrit de la Suisse Normande et les Monuments Historiques n'interdisent pas le passage de tracés. Certains fuseaux passant à moins de 500 mètres d'un monument historique peuvent engendrer des conséquences moins graves que celles d'un fuseau coupant une église de

son bourg tout en étant à plus de 500 mètres. Les tableaux comparatifs sont à modifier. En effet, il faudrait indiquer en quoi desservir THURY peut être positif ou négatif.

Monsieur ETIENNE regrette que les impacts sur les exploitations agricoles n'aient pas été prises en compte, notamment sur le fuseau d'ETERVILLE où ces espaces ont déjà fait l'objet d'un remembrement.

Monsieur GRANGER précise que le fuseau passant par l'A 84 offre à la Suisse Normande un accès vers BAYEUX.

Pour Monsieur FORRAY chaque variante aura des effets plus ou moins négatifs sur la Suisse Normande. Du point de vue agricole, la variante d'EVRECY a un impact très fort mais elle offre des potentialités pour la Suisse Normande. Ce fuseau présente moins d'enjeux environnementaux, moins de contraintes topographiques, techniques mais elle a un aspect négatif en terme d'impact agricole. Il faut prendre différentes échelles pour nuancer les avantages et les inconvénients. Il y a deux familles de fuseaux qui ont un aspect négatif fort pour la Suisse Normande. Ces deux familles ont été étudiées suite à une longue réflexion car les difficultés de la Suisse Normande ont été identifiées.

Monsieur GRANGER rappelle que les élus locaux et les riverains prendront une part importante dans la concertation et le choix du fuseau car cette zone doit être mieux desservie. Ces derniers auront, peut-être, un œil différent sur les différents fuseaux. Constatant que toutes les réactions et observations sur la présente étude avaient été épuisées, *Monsieur GRANGER* remercie les participants et leur propose de se réunir à nouveau, dès que les études de trafics seraient connues, a priori vers la fin de l'année ou au début de l'année prochaine.



CONSEIL GENERAL DU CALVADOS

Itinéraire CAEN / FLERS

Etude de la section BOULON / FLERS

Réunion du vendredi 10 janvier 2003

Compte – Rendu succinct de la réunion avec les élus et les administrations

Participants

Conseillers Généraux du Calvados

M. Michel GRANGER, vice-président du Conseil
Général, président de la Commission des Travaux Publics

M. Jean-Léonce DUPONT, sénateur, vice-Président du
Conseil Général

M. Ambroise DUPONT, sénateur, vice-président du
Conseil Général

M. Pascal ALLIZARD

M. Jean-Jacques CARABEUFS

M. Paul CHANDELIER

M. Olivier COLIN, vice-président du Conseil Général

M. Henri GIRARD, vice-président du Conseil Général

M. Claude HAMELIN

M. Jean-Claude LACOSTE

M. Xavier LEBRUN, vice-président du Conseil Général

M. Louis LELONG

M. Michel LEPARQUIER

M. Jean MOULIN

M. Maurice DURON

M. Philippe DURON

Conseiller Régional

Communauté d'Agglomération du Grand Caen

Communauté de Communes BRETTEVILLE/LAIZE

M. Jean-Jacques LACOSTE, conseiller général

Communauté de Communes EVRECY/ORNE/ODON

M. Roger ENTFELLNER

Communauté de Communes de VIRE

M. Jean-Yves COUSIN, député

D.D.E.

M. Yann LERICHE

Conseil Régional

M. Franck FANGET

DIREN

M. Nicolas FORRAY

M. Denis RUNGETTE

DRIRE

M. Alain SCHMITT

DRAC

M. François FICHET DE CLAIRFONTAINE

DDAF

M. Jean-Claude JACQUOT

CCI

M. Benoît LECACHEUX

M. Marcel HOSTE

Chambre d'Agriculture du Calvados

M. Jean SOULAS

Chambre des Métiers du Calvados

M. Serge TURPIN

CONSEIL GENERAL DE L'ORNE :

M. Jacques MUNIER,

CONSEIL GENERAL DU CALVADOS :

M. Yves MOSSE

M. Hervé MANGNAN

M. Eric PARIS

M. Denis PORET

QUEST INFRA :

Mme Véronique COUËRRE-LATOURE

M. Mickaël GIRET

Introduction

Monsieur GRANGER ouvre la réunion. Il précise que le projet routier de liaison Caen/Flers est porté par le département du Calvados conjointement avec le département de l'Orne. Il s'agit d'un projet visant à réaliser une liaison moderne et sûre entre l'agglomération caennaise et la région de FLERS. L'objectif étant d'avoir un axe routier de qualité permettant de relier dans les meilleures conditions les bassins d'emplois de FLERS, de CONDE sur NOIREAU et de THURY HARCOURT à CAEN. Il a aussi pour objectif d'améliorer fortement la sécurité routière dans les agglomérations qui sont aujourd'hui traversées et de permettre à ces villes, qui sont aussi des bassins d'emplois, de pouvoir utiliser dans les meilleures conditions ce futur axe. Les départements du Calvados et de l'Orne ont convenu d'engager ce projet en 2000. Le Conseil Général de l'Orne a confié à celui du Calvados le soin de réaliser les études.

Les études réalisées jusqu'à ce jour ont permis d'envisager trois grandes catégories de fuseaux :

- une première catégorie d'itinéraires qui empruntent l'A 84 jusqu'à VILLERS-BOCAGE puis, vers CONDE-SUR-NOIREAU et FLERS ;
- une deuxième catégorie de fuseaux qui part du périphérique Sud de CAEN, passe par EVRECY, puis rejoint également CONDE-SUR-NOIREAU ;
- une troisième catégorie de fuseaux, avec plusieurs possibilités qui empruntent la vallée de l'Orne.

Suite à la réunion du 9 septembre 2002, qui avait notamment présenté les contraintes techniques (relief, voies existantes, raccordements possibles, etc,...), une étude de trafic a été réalisée afin notamment de voir quelle serait l'évolution du trafic sur ces différents tracés possibles.

Présentation des études

Monsieur MANGNAN et le bureau d'études OUEST INFRA présentent les études.

Débat

Monsieur ALLIZARD demande des précisions sur les trafics et note que les fuseaux Est et Centre ne donnent pas des chiffres satisfaisants.

Monsieur MANGNAN répond en précisant que si on éloigne trop la deux fois deux voies des zones d'habitations, une part importante de la population n'ira pas la prendre ce qui ne réduira pas le nombre d'accidents.

Monsieur CHANDELIER confirme la nécessité de préparer l'avenir et de prendre la meilleure décision pour sauvegarder le deuxième plus important bassin économique du Calvados et de Basse-Normandie.

Sur le plan financier, par rapport à la réunion de septembre 2002, il constate que les coûts ont augmenté. Sur le plan technique, la Suisse normande est un secteur très accidenté mais il existe des solutions qui

préservent l'environnement. La proposition de passer par CULEY-LE-PATRY et à partir de là de redescendre vers CONDE-SUR-NOIREAU, protège le secteur de CLECY. Cette solution a l'inconvénient de s'écarter de SAINT REMY, bassin industriel important, de CLECY et la zone touristique et ensuite de SAINT DENIS DE MERE qui se trouvera à l'écart de l'aménagement ; ce sont là d'importants inconvénients. Comment y remédier ?

Monsieur MANGNAN répond en rappelant que le relief entre THURY-HARCOURT et SAINT REMY est effectivement très accidenté et que passer dans cette zone est vraiment très difficile sur le plan technique. Les pentes sont très prononcées. A cet endroit, et en l'espace de quelques mètres, on peut avoir des déclivités de 20 à 30 mètres.

Néanmoins, toutes les solutions ont été étudiées car pour une prise de décision correcte et satisfaisante, il faut donner le plus large choix possible de solutions.

Monsieur GIRARD demande si les fuseaux de 500 mètres sont simplement indicatifs et s'ils sont flexibles. A certains endroits les tracés peuvent-ils être étudiés de façon plus fine ? Il semble en effet que dans certains secteurs le passage des tracés induit la destruction de plusieurs habitations, voire de hameaux.

La question est de savoir s'il est possible d'avoir plus de latitude au sein de ces fuseaux de 500 mètres, voire au-delà.

Monsieur MANGNAN constate qu'il est parfois préférable de passer sur une ou plusieurs maisons plutôt que de les éviter et de créer ainsi des nuisances et des dommages difficilement compensables et réparables.

Monsieur GIRARD demande où en est l'étude du Grand Contournement Sud de CAEN ; ce projet a-t-il été pris en compte ?

Monsieur MANGNAN précise que ce projet a été pris en compte et renvoie notamment aux cartes de prévision de trafics à horizon 2015 (trait rouge entre la fin de la déviation au droit de BOULON jusqu'à l'A 84).

Monsieur LERICHE estime que le fuseau utilisant l'A 84 à l'Ouest a été trop vite éliminé. Il précise que si on s'attache aux critères environnementaux ou techniques, ce fuseau est préférable aux autres. Cependant, l'aspect négatif est le faible niveau de trafic. Il pose la question de savoir si l'objectif est de faire une deux fois deux voies ou bien d'aménager le territoire. En outre, ne faut-il pas prendre en compte le projet de Grand Contournement Sud de CAEN, ainsi que le projet de liaison BAYEUX – A 84 ?

Monsieur MANGNAN répond que la liaison BAYEUX - A 84 fait actuellement l'objet d'une étude. Des enquêtes origines - destinations sur la RN 13 et la RD 6 ont été réalisées. Elles n'ont pas permis de conclure de façon significative sur une demande forte d'une liaison directe BAYEUX - FLERS.

Concernant le futur Grand Contournement Sud de CAEN, il peut répondre à l'objectif de relier l'A 13 à l'A 84 en s'éloignant de CAEN mais ne répond pas à l'objectif de relier CHERBOURG.

Monsieur FORRAY précise qu'à son sens, et concernant le projet, il y a deux options dans la notion d'aménagement du territoire : la première est de justifier la réalisation d'une deux fois deux voies en s'appuyant notamment sur les trafics ; la deuxième auquel il se rattache, est de répondre à l'attente des habitants de la Suisse Normande en terme d'itinéraire rapide et de qualité de vie améliorée. A ce titre Monsieur FORRAY pose la question de savoir quel est le trafic qui va rester sur l'actuelle RD 562 après les différentes hypothèses d'aménagement.

Monsieur MANGNAN reprend les chiffres qui ont été présentés dans le diaporama.

Monsieur FORRAY précise qu'un des objectifs devra être de faire de l'ancienne route une desserte locale agréable et touristique ce qui va éventuellement nécessiter des aménagements. Concernant le trafic résiduel, il observe que plus le fuseau se situe à proximité de l'actuelle RD 562, plus ce trafic résiduel est faible sur cette dernière, améliorant la qualité de vie des riverains et l'attrait de cet itinéraire touristique. Inversement, avec les fuseaux EVRECY et A 84 le trafic diminue seulement d'un tiers ce qui justifie difficilement la réalisation d'une deux fois deux voies. Néanmoins, il estime que l'appréciation présentée est très centrée sur les seuls habitants de la Vallée de l'Orne ce qui a tendance à pénaliser les autres variantes. Il faudrait nuancer le bilan qui a été fait en démontrant par exemple l'intérêt d'un fuseau qui desservirait les régions d'EVRECY et d'AUNAY-SUR-ODON.

Monsieur GRANGER intervient pour souligner que le souhait des habitants de la Vallée de l'Orne, et en particulier de ceux qui sont concernés par la route directement, est de retrouver demain une certaine tranquillité. L'objectif est donc de faire diminuer sur cet axe le trafic d'une façon importante et dans le même temps, de mieux desservir les bassins économiques importants, afin d'avoir une véritable voie d'avenir.

Le souhait des habitants est l'amélioration des temps de parcours ainsi que la sécurité sur la route. Le développement industriel, et par la même la création d'emplois à proximité, sont également une priorité majeure.

Monsieur MANGNAN ajoute que, sur la section qui va de LAIZE-LA-VILLE à THURY-HARCOURT, après aménagement, il reste 2 900 véhicules/jour sur la RD 562 quand on prend le fuseau Centre ou Est de THURY-HARCOURT. Sur la section entre THURY-HARCOURT et CONDE-SUR-NOIREAU, il reste 4 100 véhicules/jour.

Avec un fuseau EVRECY – SAINT PIERRE LA VIEILLE, il reste 8 000 véhicules/jour sur la route touristique, (RD 562).

Monsieur FORRAY reconnaît l'utilité de l'étude trafic pour différencier les différents fuseaux étudiés. Il indique que les fuseaux par l'A84 et par Evrecy avaient sa préférence. Cependant, vu les faibles reports de trafics sur ces deux fuseaux, il admet que le fuseau passant par THURY HARCOURT, puis sur la rive gauche de l'Orne au sud de cette ville, correspond à une proposition acceptable puisqu'elle évite le site de Clécy. Il fait remarquer que c'est un des fuseaux que la DIREN avait proposé au Conseil Général. Il indique également que le contournement de CONDE SUR NOIREAU par l'Ouest, avec franchissement de la DRUANCE, lui semble bien meilleur qu'un contournement par l'Est.

Monsieur ALLIZARD confirme que le contournement de CONDE-SUR-NOIREAU par l'Ouest semble répondre aux différents objectifs que l'on s'est fixé et paraît sur le plan environnemental le mieux adapté. Si on choisit une arrivée par le Nord, le contournement par l'Ouest permet en effet de récupérer l'ensemble des dessertes et d'optimiser la desserte de l'agglomération de Condé sur Noireau.

Monsieur Maurice DURON insiste sur le poids industriel de la région de FLERS et l'urgence à réaliser cet axe. Actuellement beaucoup de Flériens, pour aller à CAEN, passent par FALAÏSE, ATHIS-DE-L'ORNE, PONT-D'OUILLY. Pour des questions financières, l'opération sera réalisée par tronçons. Aussi suggère-t-il de commencer par CAEN - THURY-HARCOURT. Concernant la déviation de CONDE-SUR-NOIREAU, Monsieur Maurice DURON estime que le passage à l'Ouest est préférable.

Monsieur GRANGER précise effectivement que la réalisation de la deux fois deux voies, fondamentale pour FLERS, se fera par tronçons. Il s'agit d'un axe majeur pour toute la région.

Il se propose de synthétiser les observations de chacun afin de parvenir au choix du fuseau. Il propose de retenir le fuseau passant par THURY HARCOURT, qu'il contourne par l'Est, puis franchit l'Orne pour passer sur la rive gauche à SAINT MARTIN DE SALLEN. Le fuseau continue sur CULEY LE PATRY et SAINT PIERRE LA VIELLE qu'il contourne par l'Est pour rejoindre l'Ouest de CONDE SUR NOIREAU. Il pense que cette synthèse représente les différentes remarques de chacun et demande si cette dernière reflète bien le point de vue général.

Constatant qu'aucune personne ne désire prendre la parole, M. GRANGER clôt la réunion sur ce fuseau retenu et remercie les participants.

Michel GRANGER

Président de la Commission des Travaux Publics



DEPARTEMENT DE L'ORNE**Réunions du 7 février 2003
sur les études en cours
pour la RD 962 FLERS – CONDE/NOIREAU - CAEN****COMPTE-RENDU****ETAIENT PRESENTS :**

- M Gérard BUREL, Président du Conseil Général,
- M Guy MONHEE, Président de la deuxième Commission du Conseil Général,
- Mme Sylvia BASSOT, Député de l'Orne, Conseiller Général,
- M Gérard COLIN, Conseiller Général de FLERS-nord,
- M Pascal ALLIZARD, Conseiller Général Maire de CONDE-SUR-NOIREAU,

- Mme Anna GERBET, Maire de SAINT-GEORGES-DES-GROSEILLERS,
- M Guy LANGE, Maire adjoint de SAINT-GEORGES-DES-GROSEILLERS,
- Mme Michèle GICHETEAU, Maire de SAINT-PIERRE-DU-REGARD et représentant la CDC du bocage d'ATHIS,
- M Jean GOUJON, Maire de MONTILLY-SUR-NOIREAU,
- M Pierre SALLES, Maire d'AUBUSSON

Participaient également à la réunion :

- M Hervé MANGNAN, Directeur adjoint de l'Aménagement du Conseil Général du Calvados,
- M Jacques MUNIER, Adjoint au Directeur des Services de l'Aménagement du Conseil Général de l'ORNE
- Melle Véronique COUËRRE-LATOUR, M Mickaël GIRET, du bureau d'études OUEST INFRA

ACCUEIL- BUT DE LA REUNION

Après l'accueil des participants par M le Président du Conseil Général, MUNIER expose le but de la réunion, qui est de présenter aux élus locaux les conclusions des études préliminaires réalisées par le bureau d'études OUEST-INFRA pour l'aménagement de la route CAEN-FLERS (RD 562 dans le Calvados, RD 962 dans l'Orne), des propositions de fuseaux de 500m de largeur à retenir pour la suite des études, et de recueillir leur avis sur cette affaire.

CONCLUSIONS DES ETUDES PRELIMINAIRES – PROPOSITIONS DE FUSEAUX

Ces conclusions et propositions sont résumées ci-après et illustrées par un diaporama dont copie est jointe au présent compte-rendu.

Les Départements de l'Orne et du Calvados envisagent la mise à 2 x 2 voies de la RD 962 entre CAEN et FLERS, et réalisent, dans le cadre d'un marché piloté par le Calvados, les études préliminaires, d'avant projet sommaire et celles préalables à la Déclaration d'Utilité Publique.

Le secteur d'études a été décomposé en trois sections :

1 – BOULON – THURY HARCOURT (14)

2 – THURY – CONDE/NOIREAU (14)

3 – CONDE – FLERS (61)

Dans le Calvados, le secteur central de la Suisse Normande pose d'énormes problèmes de topographie et d'environnement. Les solutions étudiées sont contrastées (évitement par l'Ouest et l'A84, évitement par l'est, passage au centre). La concertation a débuté dans ce département, et le Conseil Général du Calvados a délibéré sur le fuseau à retenir le 27 janvier 2003. Dans le cas de CONDE-SUR-NOIREAU, une déviation ouest est retenue.

Dans l'Orne, la RD 962 semble pouvoir être aménagée sur place, avec rectification des virages vers MONTILLY-SUR-NOIREAU. C'est l'option proposée pour la suite des études, et le fuseau de 500 mètres proposé par OUEST INFRA dans l'Orne est "centré" sur la RD 962 actuelle, et ce quel que soit le fuseau retenu dans le Calvados.

DISCUSSION - DEBAT

Les conclusions et propositions des études préliminaires recueillent un avis favorable de tous les participants, qui soulignent la cohérence des propositions. Cependant, les observations suivantes sont faites :

SAINT-PIERRE-DU-REGARD

Mme le Maire attire l'attention sur la desserte des zones d'activités de la commune. La position des échangeurs est évoquée.

Les études préliminaires envisagent la création de 2 points d'échanges forts : le premier vers la RD 17, le deuxième au sud de CONDE-SUR-NOIREAU. Il est indiqué que ce sont les études d'Avant-Projet Sommaire qui permettront de préciser certains points et plus particulièrement la localisation et le type de dispositif d'échanges, les ouvrages de franchissement de la 2x2 voies, les voies latérales, les principales caractéristiques du projet et de ses annexes.

MONTILLY-SUR-NOIREAU

M le Maire attire lui aussi l'attention sur la desserte de MONTILLY à partir de la future 2x2 voies, et le cas particulier de la foire de la Saint-Denis, pendant laquelle 15 à 20 000 véhicules viennent à MONTILLY.

La position exacte de l'échangeur sud de CONDE-SUR-NOIREAU ses caractéristiques et les accès à MONTILLY devront être bien appréhendés lors de l'APS, en fonction de ces éléments, mais aussi des autres liaisons à assurer, et notamment celle avec la RD 911-route de TINCHEBRAY. Une possible réutilisation de la voie ferrée comme accès est évoquée.

AUBUSSON

Sous réserve des études détaillées, les aménagements envisagés n'appellent pas d'observations particulières.

La complexité du site envisagé pour l'échangeur sud, vers la RD 17, est toutefois signalée.

SAINT-GEORGES-DES-GROSEILLERS

Sous réserve des études détaillées, les aménagements envisagés n'appellent pas d'observations particulières.

Il est précisé que l'aménagement à 2x2 voies aura bien son origine au giratoire de l'actuelle déviation de FLERS, sur lequel viendra aussi se brancher le prolongement ouest de cette déviation, actuellement à l'étude.

SUITES A VENIR

Le Conseil Général de l'ORNE va prochainement délibérer sur le fuseau de 500 mètres, et proposer de poursuivre dans les mois à venir les études par l'Avant-Projet Sommaire de la section ornaise de l'aménagement, entre FLERS et CONDE-SUR-NOIREAU.

Cet APS permettra d'étudier et de préciser, en concertation avec les communes, un certain nombre d'éléments techniques, et notamment les dispositifs d'échange. Il pourrait être achevé vers fin 2003.

VI.5 - Comptes-rendus des réunions de présentation du fuseau proposé

Réunions du :

- Jeudi 22 mai 2003 ;
- Vendredi 23 mai 2003 ;
- Mercredi 28 mai 2003 ;
- Lundi 2 juin 2003 ;
- Jeudi 5 juin 2003 ;



Compte-rendu de la réunion du 22 mai 2003

DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT en mairie de SAINT-LAURENT-DE-CONDEL

Tél : 02 31 57 15 14

Fax : 02 31 57 15 94

Etaients présents :

M. Michel GRANGER	Conseiller Général Président de la Commission des Travaux Publics
M. Jean-Jacques LACOSTE	Conseiller Général
M. Paul CHANDELIER	Conseiller Général Vice-Président de la Communauté de Communes de la Suisse Normande
M. Claude DUBOIS	Communauté de Commune de la Suisse Normande
M. Gérard VALENTIN	Maire de Mutrécy
M. Daniel MADELAINE	Maire-adjoint de Mutrécy
M. Serge WITTEWER	Conseiller Municipal de Mutrécy
M. Robert de FORMIGNY	“ “ “
M. THOMAS	“ “ “
M. Roger TANCÉ	Maire des Moutiers-en-Cinglais
M. Claude WEBRE	Maire-adjoint des Moutiers-en-Cinglais
M. Michel ROUJOLLE	“ “ “ “
Mme Brigitte LANGLOIS	Conseillère Municipal des Moutiers-en-Cinglais
M. Samuel GLORIA	Conseiller Municipal des Moutiers-en-Cinglais
M. Marc BOCAGE	“ “ “ “ “
M. Gaston MOTTAY	“ “ “ “ “
M. Jean FOUREY	Maire-adjoint de Croisilles
Mme LECOUSIN Annick	Maire-adjoint de Croisilles
Mme Marie-Thérèse LETERTRE	Conseillère Municipal de Croisilles
M. Séverin LEVEEL	Conseiller Municipal de Croisilles
M. Yves MONTAJAULT	“ “ “
M. André JEAN	“ “ “
M. Jean-Paul VAUTIER	“ “ “
M. Hubert PICARD	Maire de Clinchamps-sur-Orne
Mme Christiane AZE	Maire de Boulon
M. Régis COTENTIN	Maire-adjoint de Boulon
M. Claude HARDY	Maire de Saint-Laurent-de-Condé
M. Louis CORBIERE	Maire-adjoint de Saint-Laurent-de-Condé
M. André AUBIN	“ “ “ “
M. Maurice ERNAULT	Conseiller Municipal de Saint-Laurent-de-Condé
M. Hervé MANGNAN	Conseil Général – Direction de l'Aménagement
M. Eric PARIS	“ “ “ “ “
M. Samuel AUDRAIN	“ “ “ “ “

M. GRANGER rappelle l'objet de la réunion et fait la présentation du projet d'aménagement de la R.D. 562 entre BOULON et FLERS se terminant à CONDE-SUR-NOIREAU pour la section dans le Calvados. Cet aménagement est rendu nécessaire du fait de l'augmentation du trafic sur la route départementale n° 562, des problèmes de sécurité qui se posent de manière permanente mais aussi de la volonté de desservir les bassins d'emplois de THURY-HARCOURT et FLERS.

M. GRANGER précise la procédure qui a été suivie : définition dans un premier temps des contraintes administratives et environnementales sur une grande zone d'études puis, dans un deuxième temps, établissement des différents fuseaux en fonction de ces contraintes. Ainsi, trois familles de fuseaux ont été examinées :

- fuseau « A84 »,
- fuseau « Evrecy »,
- fuseau proche de la R.D. 562 avec variante à l'est ou à l'ouest du site de la Suisse-Normande.

Au final, après une concertation avec les administrations de l'Etat, les sénateurs, les députés, les présidents des communautés de communes et les conseillers généraux concernés, le Conseil Général a retenu le fuseau proche de la R.D. 562. En effet, les fuseaux « A84 » et « Evrecy » généraient un mauvais report de trafic de la route actuelle et desservaient mal THURY-HARCOURT. Ainsi, un fuseau de 500 m de large a été approuvé par délibération du Conseil Général le 28 janvier 2003. Cependant, M. GRANGER souligne que l'étude n'est pas figée pour autant. Il pourra être recherché d'autres solutions à proximité du fuseau dans le cadre de l'étude de la bande de 100 m.

M. MANGNAN précise qu'il s'agit d'une première présentation officielle du fuseau retenu aux conseils municipaux des communes concernées et que le but de la réunion est également d'obtenir leurs réactions.

M. MANGNAN fait une présentation du fuseau retenu ainsi que des différentes contraintes ayant conduit à la définition du tracé.

Mme AZE demande s'il est prévu de modifier le giratoire de BOULON au raccordement de la déviation de FLEURY-SUR-ORNE – BOULON avec la future section BOULON – FLERS.

M. MANGNAN répond que les études de ce point d'échange, qui sera la jonction entre les sections nord et sud de l'aménagement de la R.D. 562, sont en cours. La réalisation de ce giratoire doit être compatible avec la poursuite de l'aménagement de la R.D. 562.

Mme LECOUSIN décrit la modification de tracé qu'elle juge nécessaire dans le cadre de la bande de 100 m : au droit de la forêt de Cinglais, passer à l'est de la R.D. 562 actuelle de manière à rester sur le plateau de la commune d'ESPINS. Le tracé se poursuit ensuite par le contournement de CROISILLES par l'est en empruntant la vallée du Traspy.

M. TANCÉ rappelle que la commune des MOUTIERS-EN-CINGLAIS a pris une délibération en ce sens.

M. HARDY intervient pour préciser que le souhait de modification de tracé émis par la commune des MOUTIERS-EN-CINGLAIS doit être pris en compte et que ce souhait est appuyé par la commune de SAINT-LAURENT-DE-CONDEL.

M. GRANGER répond que ce tracé a pour effet de déboiser une petite partie de la forêt de Cinglais. Le Conseil Général, dans le cadre du respect des contraintes, ne pouvait pas proposer ce tracé. Cependant, le Conseil Général n'est pas opposé à la proposition de la commune des MOUTIERS-EN-CINGLAIS, mais ne pourra le faire que dans le respect de la réglementation et d'une parfaite transparence avec l'ensemble des acteurs de ce projet. Il assure que, d'une manière générale, le Conseil Général est ouvert à toutes les propositions des communes mais celles-ci devront être mises en balance avec les contraintes réglementaires définies par les Services de l'Etat et devront obligatoirement faire l'objet d'une concertation avec ces Services.

M. HARDY revient sur la section au droit de SAINT-LAURENT-DE-CONDEL à l'extrémité nord de la déviation actuelle. Le projet doit passer entre deux habitations. M. HARDY signale que la propriété à l'est de la R.D. 562 est actuellement à vendre.

M. GRANGER répond que le Conseil Général examinera cette opportunité dans le cadre des procédures réglementaires.

M. MANGNAN précise qu'une estimation établie par le Service des Domaines sera demandée. Il demande à M. HARDY que le propriétaire prenne contact avec le Conseil Général.

M. LACOSTE intervient pour soutenir les vœux qui viennent d'être formulés par les élus. Il se porte garant de l'entière transparence des études qui sont et seront menées par le Conseil Général. Il rappelle son courrier adressé à M. GRANGER demandant d'étudier les variantes passant dans le massif boisé. Comme compensation possible de l'impact. M. LACOSTE propose une reconstitution d'une surface boisée qui serait libérée dans le cadre du remembrement. D'autre part, en tant que Président de Communes du Singal, M. LACOSTE pense que le passage à l'est de CROISILLES permettrait de diminuer le trafic sur les R.D. 131 et 23 en direction de BRETTEVILLE-SUR-LAIZE.

M. CHANDELIER intervient pour rappeler que les tracés passant par VILLERS ou EVRECY sont maintenant écartés définitivement et que c'est bien sur le fuseau passant par THURY-HARCOURT que l'on doit travailler. Dans ce cadre, les élus doivent avoir la parole. L'ensemble des conseils municipaux concernés soutiendront le passage dans la forêt auprès des services de l'Etat. M. CHANDELIER soutient aussi les propositions de CROISILLES et des MOUTIERS-EN-CINGLAIS qu'il considère pleine de bon sens. Il faut maintenant les étudier et les analyser.

M. VALENTIN demande quelles seront les dessertes qui seront réalisées depuis l'infrastructure une fois le tracé arrêté et si le Conseil Général a été consulté dans le cadre des études pour le projet d'implantation d'une carrière à MUTRECY.

M. MANGNAN répond qu'il conviendra de résoudre les problèmes au fur et à mesure. Pour les dessertes, il faut d'abord positionner la route précisément. Ce n'est qu'après que les dessertes seront arrêtées. En règle générale, il y a un franchissement d'infrastructure à 2 x 2 voies tous les kilomètres, correspondant au rétablissement de toutes les routes départementales et la majeure partie des voies communales. Quant aux échangeurs, ils sont positionnés tous les 7 à 10 km de manière à ne pas multiplier les échanges pour des raisons de sécurité. Pour le projet de carrière, le Conseil Général n'a pas été saisi, ni d'ailleurs la Commission Départementale des Carrières. Le pétitionnaire sera obligé de faire toutes les procédures et si une demande officielle est déposée, le Conseil Général sera alors saisi et se prononcera sur ces accès.

M. GLORIA revient sur l'impact du projet sur la commune des MOUTIERS-EN-CINGLAIS. L'essentiel de son activité est une exploitation laitière. Le projet aura un impact qui sera très difficile de compenser, même dans le cadre d'un remembrement.

M. GRANGER précise que des solutions peuvent toujours être trouvées, pouvant aller jusqu'à la reconstruction d'un bâtiment d'exploitation.

Mme AZE demande comment se fera la desserte des communes depuis les points d'échange.

M. MANGNAN répond que des voies de substitution seront mises en place dans le cadre du projet. Il s'agira, en grande partie, de la R.D. 562 actuelle qui continuera à jouer son rôle de desserte.

M. BOCAGE remet en cause le ratio d'un ouvrage par kilomètre. M. MANGNAN répond que l'A 84 en est le meilleur exemple.

Mme AZE et M. HARDY demandent à ce que l'infrastructure tienne compte du rejet des eaux pluviales.

M. MANGNAN répond que tous les rejets des eaux de l'infrastructure seront étudiés quantitativement et qualitativement. Les rejets devront d'ailleurs être autorisés dans le cadre de la procédure liée à la loi sur l'eau.

M. PICARD pose la question du calendrier prévisionnel de l'opération et souhaite connaître le fonctionnement du giratoire de BOULON durant la phase transitoire.

M. MANGNAN précise que le planning est difficile à établir aujourd'hui. Pour la première section allant jusqu'à THURY-HARCOURT, on peut estimer à sept ans le délai pour obtenir la déclaration d'utilité publique. L'objectif pour l'ensemble du projet étant d'avoir trois ou quatre sections soumises à enquête publique. Les études qui vont être menées sur le giratoire de BOULON feront en sorte que les deux projets au nord et au sud de BOULON soient compatibles.

M. MOTTAY et Mme LECOUSIN reviennent sur le tracé prévu à l'ouest de CROISILLES dans le fuseau voté par le Conseil Général.

M. MANGNAN répond en décrivant à nouveau les contraintes réglementaires (périmètre, monuments historiques, zone bâtie, Z.N.I.E.F.F., etc...). C'est la prise de ces contraintes qui a entraîné le tracé à l'ouest de CROISILLES. M. MANGNAN précise qu'il faudra rester crédible durant toutes les études. Il ne suffit pas de positionner la route sur la commune voisine pour solutionner un problème. Si un changement de tracé avait lieu, les nouvelles communes concernées seront bien évidemment associées à la concertation.

M. TANCÉ demande le planning des études. Il lui est répondu qu'une réunion aura lieu aux environs du mois d'octobre.

M. CHANDELIER précise, d'une manière générale, que les élus ne devront pas hésiter à écrire afin de formaliser leurs questions.

Mme AZE demande à ce que les plans affichés à la présente réunion lui soient envoyés. Ces plans seront joints au compte-rendu de la réunion.

M. VAUTIER demande à ce que soit étudié le projet à l'est de la R.D. 562 actuelle au niveau des MOUTIERS-EN-CINGLAIS et CROISILLES et demande que la carte des contraintes soit jointe avec la carte du fuseau.

Après avoir constaté que l'ensemble des participants n'avait plus de question à poser, M. GRANGER conclut la réunion et donne rendez-vous à l'automne.

P.J. : plans

Copie : Denis P. - chrono



Compte-rendu de la réunion du 23 mai 2003
en mairie de THURY-HARCOURT

DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT

Tél : 02 31 57 15 14

Fax : 02 31 57 15 94

Etaient présents :

M. Michel GRANGER	Conseiller Général Président de la Commission des Travaux Publics
M. Paul CHANDELIER	Conseiller Général Maire de Thury-Harcourt Président de la Communauté de Communes de la Suisse Normande
M. Guy BIZET	Maire-Adjoint de Thury-Harcourt
M. Pierre MOREL	« «
M. Daniel GANDON	« «
M. Bernard SAUVAGE	« «
Mme Jeannine PRISER	Secrétaire-Générale de Thury-Harcourt
Mme Yvette AUBERT	Conseillère-Municipale de Thury-Harcourt
Mme Jacqueline BAR	« «
M. Franck COSSERON	Conseiller-Municipal de Thury-Harcourt
M. France HEBERT	« «
M. Daniel LELANDAIS	« «
M. Pierre OPDERBECK	« «
M. Jean-Pierre POSTEL	« «
M. Gérard GEHANNE	« «
M. Léon MARIE	Maire de Esson
Mme Annie BAILLIEUL	Maire-adjoint de Esson
M. Serge BEAUNIEUX	Conseiller Municipal de Esson
M. Jean PITEL	« « «
M. Gilles PITEL	« « «
M. Roger MARIE	« « «
M. Aimé SAMASSA	« « «
M. Claude DUBOIS	Communauté de communes de la Suisse-Normandie
M. Hervé MANGNAN	Conseil Général – Direction de l'Aménagement
M. Eric PARIS	« « « « «

.../...

M. CHANDELIER introduit la réunion en remerciant M. GRANGER et les représentants du Conseil Général d'avoir organisé cette réunion.

M. GRANGER rappelle l'objet de la réunion et fait la présentation du projet d'aménagement de la R.D. 562 entre BOULON et FLERS se terminant à CONDE-SUR-NOIREAU pour la section dans le Calvados. Cet aménagement est rendu nécessaire du fait de l'augmentation du trafic sur la route départementale n° 562, des problèmes de sécurité qui se posent de manière permanente mais aussi de la volonté de desservir les bassins d'emplois de THURY-HARCOURT et FLERS.

M. GRANGER précise la procédure qui a été suivie : définition dans un premier temps des contraintes administratives et environnementales sur une grande zone d'études puis, dans un deuxième temps, établissement des différents fuseaux en fonction de ces contraintes. Ainsi, trois familles de fuseaux ont été examinées :

- fuseau « A84 »,
- fuseau « Evrecy »,
- fuseau proche de la R.D. 562 avec variante à l'est ou à l'ouest du site de la Suisse-Normande.

Au final, après une concertation avec les administrations de l'Etat, les sénateurs, les députés, les présidents des communautés de communes et les conseillers généraux concernés, le Conseil Général a retenu le fuseau proche de la R.D. 562. En effet, les fuseaux « A84 » et « Evrecy » génèrent un mauvais report de trafic de la route actuelle et desservent mal THURY-HARCOURT. Ainsi, un fuseau de 500 m de large a été approuvé par délibération du Conseil Général le 28 janvier 2003. Cependant, M. GRANGER souligne que l'étude n'est pas figée pour autant. Il pourra être recherché d'autres solutions à proximité du fuseau dans le cadre de l'étude de la bande de 100 m.

M. MANGNAN précise qu'il s'agit d'une première présentation officielle du fuseau retenu aux conseils municipaux des communes concernées et que le but de la réunion est également d'obtenir leurs réactions. Il fait ensuite la présentation du fuseau retenu et des différentes contraintes ayant conduit à la définition du tracé.

M. MARIE fait part de l'opposition de la commune d'Esson au tracé ouest de la commune de Croisilles. Concernant le tracé sur la commune d'Esson, il émet un avis favorable.

M. GRANGER rappelle les raisons pour lesquelles le fuseau passant à l'ouest de Croisilles a été retenu. Il s'agit du respect des contraintes administratives et environnementales. La concertation que mène maintenant le Conseil Général a pour objet de recueillir les avis des différentes communes afin d'étudier les modifications éventuelles. M. GRANGER assure que, d'une manière générale, le Conseil Général est ouvert à toutes les propositions des communes mais celles-ci devront être mises en balance avec les contraintes réglementaires définies par les services de l'Etat et devront obligatoirement faire l'objet d'une concertation avec ces services.

M. MOREL demande qu'elle est la position de la commune de Croisilles. Il lui est répondu que Croisilles souhaite également un contournement par l'est de sa commune.

M. CHANDELIER confirme qu'une cohérence de tracé entre Croisilles, Esson et Thury-Harcourt est nécessaire. Ce nouveau tracé est demandé par plusieurs communes. M. CHANDELIER demande également quel pourra être le développement de l'activité de la commune lié à la mise en place de l'échangeur de Thury-Harcourt ainsi que la façon dont seront traitées les eaux pluviales.

Pour le premier point, M. MANGNAN répond que le principe est d'avoir un point d'échange entre la nouvelle infrastructure et la R.D. 6, afin de desservir la zone d'activités existantes. Concernant l'hydraulique, M. MANGNAN précise quels sont les deux grands types de rejet possibles des eaux pluviales dans le milieu naturel : soit de manière gravitaire dans les cours d'eau, soit par infiltration dans la nappe phréatique. La priorité sera donnée au rejet dans les cours d'eau après traitement et régulation des eaux pluviales de rejet.

M. CHANDELIER insiste sur la qualité piscicole du Traspy.

M. GEHANNE demande si de tels rejets ne posent pas de soucis pour l'environnement.

M. MANGNAN précise que l'ensemble du projet est soumis à la loi sur l'eau, qu'il y a lieu à établissement d'un dossier spécifique prenant en compte l'aspect hydraulique du projet.

M. PIERRE demande si la route sera enterrée.

M. MANGNAN répond que ces éléments ne sont pas encore précisément déterminés, mais que le projet fera en sorte qu'il y ait un équilibre entre les volumes des déblais et des remblais.

M. LELANDAIS demande si le terre plein central de la chaussée à 2 x 2 voies sera arboré.

M. MANGNAN répond que le projet sera accompagné d'une étude paysagère. M. GRANGER précise que le Conseil Général attachera un grand soin à l'insertion paysagère de la voie nouvelle dans le site.

M. GEHANNE demande comment rendre la route la plus transparente possible dans le paysage.

M. MANGNAN répond que différentes techniques existent comme les chaussées décalées, le travail sur la pente des talus. Pour cela, il convient d'avoir un architecte paysager en continu sur le projet.

M. CHANDELIER propose, le tracé étant connu entre la R.D. 255 et la R.D. 562, de retenir ce secteur comme exemple pour étudier l'intégration paysagère et la position de l'échangeur.

M. PITEL demande quelle sera l'emprise de la voie nouvelle.

M. MANGNAN répond que pour la section courante, celle-ci sera en moyenne de 80 m.

M. POSTEL demande où sont placés les autres échangeurs en dehors de celui de Thury-Harcourt.

M. MANGNAN répond que le positionnement de ces échangeurs n'est pas encore arrêté. L'état actuel des études montre qu'un échangeur sera situé au nord de Thury-Harcourt et un autre au droit de Culey-le-Patry au sud de Thury-Harcourt.

M. MOREL précise que la vallée du Traspy nécessite un passage supérieur. Le tracé à l'est de Croisilles permet également de diminuer la longueur de l'ouvrage.

M. MANGNAN précise que dans le cadre d'un tracé à l'est de Croisilles, les autres communes concernées devront être associées à la concertation.

Mme BAILLIEUL demande quelles sont les contraintes que pose le tracé est à part la traversée de la forêt de Cinglais.

M. MANGNAN répond qu'il existe un monument classé à Espins.

Mme BAILLIEUL constate que le tracé ouest concerne d'autres châteaux, mais que ceux-ci ne sont effectivement pas classés.

M. GRANGER répond que le Conseil Général portera la parole des élus au sujet de la modification du tracé et que cette modification devra être négociée avec les services de l'Etat.

M. SAUVAGE demande s'il est possible d'accompagner la mise en place des infrastructures par un observatoire étudiant les flux supportés par la route et l'évolution économique qu'elle génère, comme cela a été fait pour l'A 84.

M. GRANGER répond qu'il s'agit d'une bonne suggestion.

M. MOREL demande si la voie projetée sera une autoroute à 2 x 2 voies.

M. MANGNAN répond qu'il s'agira d'une route à 2 x 2 voies dont la vitesse sera limitée à 110 km/h. La circulation des véhicules lents ne sera pas autorisée. Des itinéraires de substitution seront donc prévus réutilisant majoritairement la route actuelle. La nouvelle route à 2 x 2 voies ne recevra cependant pas le statut d'autoroute.

M. CHANDELIER précise que la route actuelle doit subir des aménagements sécuritaires. En particulier, il convient de résoudre le problème des virages de Croisilles.

M. OPPERBECK s'interroge sur l'évolution des commerces après la mise en service de la voie nouvelle.

M. GRANGER répond que des exemples similaires, telle que la déviation de Villers-Bocage, ont permis de requalifier l'environnement urbain et de redynamiser l'activité commerciale en déviant le trafic de transit.

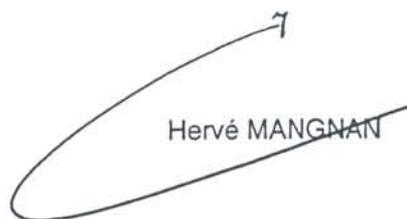
M. MARIE demande quand sera connue la bande de 100 m.

M. MANGNAN répond qu'une première ébauche pourra être déterminée pour l'automne prochain.

Après avoir constaté que l'ensemble des participants n'avait plus de question à poser, M. GRANGER conclut la réunion et donne rendez-vous à l'automne.

M. MANGNAN précise qu'un compte-rendu accompagné des plans exposés à la réunion seront envoyés à chacun.

Le Directeur Adjoint,

A large, stylized handwritten signature in black ink, starting from the left and curving upwards and to the right, ending in a small arrowhead pointing towards the text 'Le Directeur Adjoint'.

Hervé MANGNAN



Route départementale n° 562 entre BOULON et FLERS

DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT **Compte-rendu de la réunion du 28 mai 2003**
 en mairie de CULEY-LE-PATRY

Tél : 02 31 57 15 14

Fax : 02 31 57 15 94

Etaient présents :

M. Michel GRANGER	Conseiller Général Président de la Commission des Travaux Publics
M. Paul CHANDELIER	Conseiller Général Maire de Thury-Harcourt Président de la Communauté de Communes de la Suisse Normande
M. Henri GIRARD	Conseiller Général du canton d'Evrecy
M. Jean SUARD	Maire de Cauville
M. Fabrice GOBÉ	Maire Adjoint de Cauville
M. Patrick GOUPIL	Conseiller Municipal de Cauville
Mme Martine ROSAY	Conseillère Municipal de Cauville
M. Claude HERGAULT	Maire de Clécy
M. Michel BAR	Conseiller Municipal de Clécy
M. Paul AUMONT	Maire de Culey-le-Patry
M. Marcel EUDES	Maire Adjoint de Culey-le-Patry
M. Pierre BANCE	Conseiller Municipal de Culey-le-Patry
M. Jacques BISSAY	« « « «
M. Claude DUBOIS	« « « «
M. André HEE	« « « «
M. Paul OLIVIER	« « « «
Mme Marie-Claude JEANNE	Maire de Saint-Lambert
M. Christian DELISLE	Maire Adjoint de Saint-Lambert
M. Daniel MOREL	« « «
Mme Catherine PAUL	Conseillère Municipal de Saint-Lambert
M. Gilles GARCOIN	Conseiller Municipal de Saint-Lambert
M. Christian WEISS	« « «
Mme Madeleine REIGNER	Maire de Saint-Martin-de-Sallen
M. Roger BRIDET	Maire Adjoint de Saint-Martin-de-Sallen
Mme Chantal BON	Conseillère Municipal de Saint-Martin-de-Sallen
Mme Françoise LECOUSIN	« « « « «
M. Paul CHANU	Conseiller Municipal de Saint-Martin-de-Sallen
M. Jean MARINEL	« « « « «
M. Henri DUHAMEL	« « « « «
M. André MALLE	« « « « «
M. Michel GUIBOUT	« « « « «
M. Arnaud DUPARC	

M. André QUINDRY	Maire de Saint-Rémy-sur-Orne
M. Alain LIARD	Maire Adjoint de Saint-Rémy-sur-Orne
M. Jean-Luc BOREL	Conseiller Municipal de Saint-Rémy-sur-Orne
M. Mickael JAHOUËL	“ “ “ “ “
M. Michel LEMARCHAND	Maire de La Villette
M. Daniel BREARD	Maire Adjoint de La Villette
Mme Chantal CHESNEL	Conseillère Municipale de La Villette
M. Hervé MANGNAN	Conseil Général – Direction de l'Aménagement
M. Eric PARIS	“ “ “ “ “
M. Denis PORET	“ “ “ “ “



M. GRANGER rappelle l'objet de la réunion et fait la présentation du projet d'aménagement de la R.D. 562 entre BOULON et FLERS se terminant à CONDE-SUR-NOIREAU pour la section dans le Calvados. Cet aménagement est rendu nécessaire du fait de l'augmentation du trafic sur la route départementale n° 562, des problèmes de sécurité qui se posent de manière permanente mais aussi de la volonté de desservir les bassins d'emplois de THURY-HARCOURT et FLERS.

M. GRANGER précise la procédure qui a été suivie : définition dans un premier temps des contraintes administratives et environnementales sur une grande zone d'études puis, dans un deuxième temps, établissement des différents fuseaux en fonction de ces contraintes. Ainsi, trois familles de fuseaux ont été examinées :

- fuseau « A84 »,
- fuseau « Evrecy »,
- fuseau proche de la R.D. 562 avec variante à l'est ou à l'ouest du site de la Suisse-Normande.

Au final, après une concertation avec les administrations de l'Etat, les sénateurs, les députés, les présidents des communautés de communes et les conseillers généraux concernés, le Conseil Général a retenu le fuseau proche de la R.D. 562. En effet, les fuseaux « A84 » et « Evrecy » généraient un mauvais report de trafic de la route actuelle et desservait mal THURY-HARCOURT. Ainsi, un fuseau de 500 m de large a été approuvé par délibération du Conseil Général le 28 janvier 2003. Cependant, M. GRANGER souligne que l'étude n'est pas figée pour autant. Il pourra être recherché d'autres solutions à proximité du fuseau dans le cadre de l'étude de la bande de 100 m.

M. MANGNAN précise qu'il s'agit d'une première présentation officielle du fuseau retenu aux conseils municipaux des communes concernées et que le but de la réunion est également d'obtenir leurs réactions.

M. MANGNAN fait une présentation du fuseau retenu ainsi que des différentes contraintes ayant conduit à la définition du tracé.

M. CHANU demande de détailler précisément les contraintes qui ont été prises en compte pour la définition du tracé.

M. MANGNAN décrit les différentes contraintes telles qu'elles figurent sur le plan qui les synthétise (*plan joint au présent compte-rendu*).

M. BAR précise que certaines contraintes ne sont pas infranchissables.

M. MANGNAN répond qu'effectivement certaines contraintes sont franchissables mais qu'elles existent réglementairement et que le Conseil Général doit respecter ces contraintes.

Mme JEANNE lit une déclaration indiquant que les maires des quatre communes concernées ont eu entre eux de nombreuses réunions. A l'issue de ces réunions, un document a été produit et n'a pas été pris en compte par le Conseil Général. Les maires ont donc l'impression de ne pas être entendu.

M. MANGNAN répond que le document est effectivement en possession du conseil Général et qu'il sera pris en compte dans le cadre des études futures, intégrant ainsi l'écoute d'un maximum de personnes.

M. GRANGER rappelle qu'il était nécessaire pour pouvoir discuter d'établir un document de base respectant les contraintes administratives et environnementales. La concertation que mène maintenant le Conseil Général a pour objet de recueillir les avis des différentes communes afin d'étudier les modifications éventuelles. M. GRANGER assure que, d'une manière générale, le Conseil Général est ouvert à toutes les propositions des communes mais celles-ci devront être mises en balance avec les contraintes réglementaires définies par les services de l'Etat et devront obligatoirement faire l'objet d'une concertation avec ces services.

M. GRANGER précise également que si le Conseil Général est bien le maître d'ouvrage de l'opération, il s'agit réellement du projet de tous.

Mme JEANNE remercie le Conseil Général pour la réponse qu'elle considère satisfaisante.

M. DUHAMEL demande si le viaduc en sortie de THURY-HARCOURT, au droit de la Vignonière, est maintenu compte tenu de sa longueur approchant les 750 m.

M. MANGNAN répond que la précision avec laquelle le fuseau a été définie est relativement moyenne puisque la largeur du fuseau est de 500 m. Il convient maintenant d'affiner le tracé par des études détaillées réalisées dans une bande de 100 m.

M. DUHAMEL propose un autre tracé qui a été regardé lors des réunions entre les élus locaux concernés.

Il est répondu que ce tracé sera regardé dans le cadre des études détaillées.

M. SUARD demande si la charte de l'environnement réalisée par le Conseil Général est bien prise en compte dans ce projet car celui-ci va traverser des villages et des sites remarquables.

M. GRANGER répond que le site, dans lequel s'inscrit le projet en général, est remarquable.

M. DUHAMEL demande si le maire de SAINT-REMY-SUR-ORNE ne serait pas intéressé par un tracé proche de la zone d'activités.

M. QUINDRY répond que le tracé n'a pas d'intérêt véritable pour la zone d'activités. Il demande si la présence de mines de fer a bien été prise en compte.

M. MANGNAN répond que cela a bien été intégré comme pour la déviation de la route départementale n° 562 à SAINT-MARTIN-DE-FONTENAY.

M. LEMARCHAND fait part de son accord sur le projet à 2 x 2 voies entre BOULON et FLERS. Il pense que le tracé doit passer par le Fresne comme le tracé actuel de la route départementale n° 562. M. LEMARCHAND s'associe également au travail réalisé par M. DUBOIS. Enfin, il félicite M. GRANGER pour son langage très clair concernant la prise en compte des demandes des élus locaux. Ainsi, il pense que la partie du projet actuel entre THURY-HARCOURT et CONDE-SUR-NOIREAU doit être abandonnée.

M. GRANGER rappelle que le Conseil Général s'engage à améliorer le projet en tenant compte des avis des communes, mais que ce projet devra au final respecter les règles de protection de l'environnement. M. GRANGER assure également la totale transparence pour les procédures qui seront menées. Le tracé actuel n'est donc pas abandonné.

M. BREARD s'interroge sur les raisons qui ont amené à ce que le fuseau coupe deux fois la route départementale n° 36. Il demande également comment se fera la desserte de CLECY car il craint que celle-ci se fasse par l'échangeur au droit de la Villette.

M. MANGNAN répond que concernant la route départementale n° 36, il s'agit de la l'imprécision du tracé, mais que dans la réalité cela ne sera pas le cas. Concernant la desserte de CLECY, celle-ci est prévue depuis THURY-HARCOURT en empruntant la route départementale n° 562 actuelle et non depuis l'échangeur au droit de la Villette.

M. WEISS trouve que le projet n'est pas logique car il n'est pas cohérent avec les exigences du plan local d'urbanisme de SAINT-LAMBERT.

M. CHANDELIER rappelle qu'il est possible de modifier le tracé, mais que pour le faire il faut prouver qu'il est mieux de passer sur une des contraintes recensées que de retenir le tracé actuel. C'est une démonstration par un bilan qu'il convient de faire.

M. BAR précise que la Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt lui a indiqué qu'il était possible de passer dans un bois à condition de procéder à un reboisement.

M. MANGNAN répond que le reboisement fait effectivement partie des mesures compensatoires possibles lorsqu'il y a prélèvement d'emprises dans un espace boisé. En règle générale, il s'agit d'une solution qui n'est envisagée qu'après avoir concerté les services de l'Etat.

M. AUMONT remercie le Conseil Général pour son invitation à cette réunion. Il fait part de son opposition au projet de voie nouvelle à 2 x 2 voies et se positionne au contraire pour l'amélioration de la voie actuelle. M. AUMONT demande quel est le trafic sur la route existante.

M. MANGNAN répond pour ce dernier point que le trafic sur la route départementale n° 562 est de 18000 véhicules par jour au droit de LAIZE-LA-VILLE, 12000 véhicules par jour au droit de THURY-HARCOURT et 9000 véhicules par jour au droit de CONDE-SUR-NOIREAU. Ce trafic est en progression constante et les études ont montré, qu'en 2015, celui-ci ne sera pas compatible avec une trois voies, ni avec le respect des bonnes règles de sécurité. Notamment de nombreux problèmes d'accès riverains se posent sur l'itinéraire actuel.

Concernant l'aménagement à 2 x 2 voies de l'itinéraire actuel, l'étude a bien évidemment été réalisée. Il ressort les conclusions suivantes :

➤ des endroits sont impossibles à aménager, comme par exemple la section entre CAUMONT-SUR-ORNE et SAINT-REMY-SUR-ORNE,

➤ des véhicules sont présents sur des points actuels et il convient de créer des voies parallèles de manière à supprimer leur circulation sur la 2 x 2 voies.

A titre d'exemple, M. MANGNAN précise que le trafic sur l'A 84 entre VILLERS-BOCAGE et CAEN est d'environ 30000 véhicules par jour.

M. HERGAULT se prononce pour la nouvelle 2 x 2 voies et précise que l'itinéraire existant servira au tourisme. Il rappelle qu'il était prêt à accepter le tracé de la voie nouvelle sur le territoire de la commune de CLECY.

M. DUBOIS précise qu'un tracé sur le territoire de la commune de CLECY fait partie des solutions qui ont été regardées localement par les élus concernés. Il demande que les modalités du travail en commun avec le Conseil Général soient définies. M. DUBOIS confirme également la position de la communauté de communes pour un tracé neuf à 2 x 2 voies. D'autre part, il demande comment se déroula l'information sur le projet auprès des riverains.

M. GRANGER répond que le conseil Général reviendra vers les communes avec des nouvelles études à l'automne prochain.

Concernant la réponse aux questions que posent les riverains, M. GRANGER précise qu'il n'y a pas de réponse possible pour l'instant. C'est pourquoi il faut mener les études le plus rapidement possible.

M. GRANGER précise également que le planning de réalisation de cette infrastructure sera contrainte par le planning financier puisque l'estimation actuelle ressort à environ 280 millions d'euros.

M. QUINDRY rappelle que si un nouveau tracé est étudié concernant la commune de SAINT-REMY-SUR-ORNE, il faudra prendre en compte l'avis de la commune qui jusqu'alors n'est pas concernée.

M. GRANGER tient à rappeler que le tracé actuellement envisagé n'est pas abandonné.

M. QUINDRY confirme le trafic de 8000 à 9000 véhicules par jour traversant la commune de SAINT-REMY-SUR-ORNE et précise qu'en cas de tracé concernant la commune de SAINT-REMY-SUR-ORNE, il pourrait être accepté en considérant la notion d'intérêt général.

M. DUBOIS rappelle que le travail qui a été réalisé par les acteurs locaux n'est qu'une proposition qui doit être étudiée par le maître d'ouvrage qui est bien le Conseil Général. En aucun cas, il ne se considère comme étant le maître d'œuvre ni le maître d'ouvrage de ce projet.

M. CHANDELIER souligne que les communes de CLECY et de SAINT-REMY-SUR-ORNE ne sont pas opposées au tracé traversant leur commune. Il convient de trouver la solution la moins pénalisante possible.

M. DUBOIS précise à nouveau que les propositions doivent être techniquement et géométriquement vérifiées par le Conseil Général.

M. GRANGER répond que le Conseil Général réalisera bien évidemment cette vérification.

M. BISSAY demande si l'utilisation de l'ancienne voie ferrée CAEN - FLERS a été envisagée.

M. GRANGER répond que l'emprise offerte par la voie ferrée n'est pas assez large et d'autres vocations sont envisagées pour cet axe.

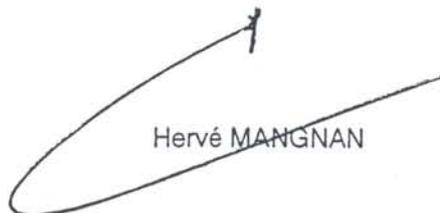
M. HERGAULT demande s'il est possible d'avoir les emprises dans les plus brefs délais.

M. GRANGER répond qu'il convient d'étudier sereinement ce projet et que les emprises ne pourront être connues que dans un délai de deux ou trois ans.

Après avoir constaté que l'ensemble des participants n'avait plus de question à poser, M. GRANGER conclut la réunion et donne rendez-vous à l'automne.

M. MANGNAN précise qu'un compte-rendu accompagné des plans exposés à la réunion seront envoyés à chacun.

Le Directeur Adjoint,



Hervé MANGNAN



Route départementale n° 562 entre BOULON et FLERS

DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT Compte-rendu de la réunion du 2 Juin 2003

Tél : 02 31 57 15 14

en mairie de PROUSSY

Fax : 02 31 57 15 94

avec les communes de La Villette, Saint-Pierre-La-Vieille et Proussy

Etaient présents :

M. Michel GRANGER	Conseiller Général Président de la Commission des Travaux Publics
M. Pascal ALLIZARD	Conseiller Général Maire de Condé-sur-Noireau Président de la Communauté de Communes du Pays de Condé-sur-Noireau et de la Druance
M. Jean-Pierre PIEL	Maire de Proussy
M. Alain DEFRANCE	Maire-Adjoint de Proussy
M. Denis NEROU	“ “
M. Patrice BLAIS	Conseiller Municipal de Proussy
Mme Françoise DELAFONTAINE	“ “
M. Franck DUJARDIN	“ “
M. Daniel GOUDIER	“ “
M. Richard LEPRINCE	“ “
Mme Catherine OLIVIER	“ “
Mme Françoise PICHARD	“ “
M. Philippe LEBONNOIS	Commune de Saint-Lambert
M. Alain SIQUOT	Maire de Saint-Pierre-la-Vieille
M. Roger BAUDOUIN	Maire-Adjoint de Saint-Pierre-la-Vieille
M. Michel JUMEL	Conseiller Municipal de Saint-Pierre-la-Vieille
M. Michel SOISNARD	“ “ “
M. Gilbert VAUTIER	“ “ “
M. Michel LEMARCHAND	Maire de La Villette
M. Daniel BREARD	Maire-Adjoint de la Villette
M. Jean-François POULAIN	“ “
Mme Madeleine COLLET	Conseillère Municipale de la Villette
M. Bernard DEROUET	Conseiller Municipal de la Villette
M. Olivier GEORGES	
M. Hervé MANGNAN	Conseil Général – Direction de l'Aménagement
M. Eric PARIS	“ “ “ “ “

.../...

M. ALLIZARD introduit la réunion en remerciant M. GRANGER et les représentants du Conseil Général d'avoir organisé cette réunion.

M. GRANGER rappelle l'objet de la réunion et fait la présentation du projet d'aménagement de la R.D. 562 entre BOULON et FLERS se terminant à CONDE-SUR-NOIREAU pour la section dans le Calvados. Cet aménagement est rendu nécessaire du fait de l'augmentation du trafic sur la route départementale n° 562, des problèmes de sécurité qui se posent de manière permanente mais aussi de la volonté de desservir les bassins d'emplois de THURY-HARCOURT et FLERS.

M. GRANGER précise la procédure qui a été suivie : définition dans un premier temps des contraintes administratives et environnementales sur une grande zone d'études puis, dans un deuxième temps, établissement des différents fuseaux en fonction de ces contraintes. Ainsi, trois familles de fuseaux ont été examinées :

- fuseau « A84 »,
- fuseau « Evrecy »,
- fuseau proche de la R.D. 562 avec variante à l'est ou à l'ouest du site de la Suisse-Normande.

Au final, après une concertation avec les administrations de l'Etat, les sénateurs, les députés, les présidents des communautés de communes et les conseillers généraux concernés, le Conseil Général a retenu le fuseau proche de la R.D. 562. En effet, les fuseaux « A84 » et « Evrecy » généraient un mauvais report de trafic de la route actuelle et desservaient mal THURY-HARCOURT. Ainsi, un fuseau de 500 m de large a été approuvé par délibération du Conseil Général le 28 janvier 2003. Cependant, M. GRANGER souligne que l'étude n'est pas figée pour autant. Il pourra être recherché d'autres solutions à proximité du fuseau dans le cadre de l'étude de la bande de 100 m.

M. MANONAN précise qu'il s'agit d'une première présentation officielle du fuseau retenu aux conseils municipaux des communes concernées et que le but de la réunion est également d'obtenir leurs réactions. Il fait une présentation du fuseau retenu ainsi que des différentes contraintes ayant conduit à la définition du tracé. Après accord avec les communes sur la bande de 100 m qui sera à l'intérieur ou à proximité du fuseau de 500 m, le Conseil Général délibèrera pour l'approbation de cette bande. C'est alors que pourra intervenir les enquêtes publiques. Ce n'est qu'à l'issue de celles-ci que seront réalisées les études détaillées.

M. GRANGER précise également, au sujet du choix de la bande de 100 m, qu'il pourra être tenté de franchir des zones comportant des contraintes environnementales ou administratives. Cependant, on ne pourra modifier le fuseau qu'après accord de l'administration concernée.

La parole est donnée à l'assemblée.

M. POULAIN ne remet pas en cause le bien fondé du projet. Cependant, il s'interroge sur la pertinence des contraintes qui ont amené à éloigner le tracé de Saint-Rémy-sur-Orne et du Fresne où l'aménagement de la route existante lui paraît plus judicieuse. Enfin, M. POULAIN attire l'attention du Conseil Général sur l'impact agricole généré par le projet.

M. GRANGER répond que l'aménagement ponctuel du tracé existant a été évoqué depuis longtemps. Cependant, ces études ont permis de conclure que l'aménagement à 2 x 2 voies de l'itinéraire actuel n'était pas réalisable. Concernant l'aspect agricole, quelque soit l'endroit où le fuseau passera, les contraintes sur le parcellaire agricole seront fortes. Le seul outil qui pourra être utilisé sera de réaliser des remembrements qui permettront de restructurer les exploitations agricoles en fonction du tracé de la nouvelle infrastructure.

M. LEMARCHAND précise que dans le cadre de ce remembrement, il est possible de réserver les surfaces nécessaires pour reconstituer l'environnement après réalisation des travaux. Concernant le tracé actuellement retenu, M. LEMARCHAND comprend les démarches, mais souligne que l'ensemble des communes est contre. Selon lui, le passage par le Fresne est obligatoire. Il attire également l'attention sur le fait que La Villette représente 50 % de la réserve d'eau du syndicat et possède donc beaucoup de canalisations. M. LEMARCHAND conclut que la commune de La Villette et les communes riveraines travailleront avec le Conseil Général afin de lui fournir des arguments contre le passage sur le territoire de la commune de La Villette.

M. GRANGER demande à M. MANGNAN de décrire à nouveau les contraintes réglementaires. En effet, il précise que les études qui ont été menées n'ont pas été faites au hasard, mais bien sérieusement, en tenant compte de ces contraintes.

M. ALLIZARD précise que M. GRANGÈR, M. MANGNAN et lui-même ont fait la reconnaissance du tracé sur le terrain, que les sites traversés sont effectivement probablement moins riches que les zones qui sont représentées en rouge sur le plan.

M. BAUDOIN demande comment seront desservies les communes de Clécy et de Saint-Rémy-sur-Orne et M. PIEL demande où seront situés les échangeurs.

M. MANGNAN décrit quelles sont les contraintes prises en compte :

- bâti,
- monuments historiques,
- captage A.E.P.,
- site d'intérêt communautaire (Natura 2000) concernant la vallée de l'Orne et de la Druance.
- les espaces boisés,
les zones inondables

M. MANGNAN précise également où seraient situés les échangeurs dans l'état actuel des études :

- au droit de Boulon,
- au nord de Thury-Harcourt,
- au droit de Thury-Harcourt et Esson,
- au droit de Culey-le-Patry,
- au droit de Saint-Pierre-la-Vieille,
- au nord de Condé-sur-Noireau.

M. SIQUOT demande s'il y aura des ouvrages d'art en dehors de ceux prévus pour les échangeurs.

M. MANGNAN répond qu'en moyenne, pour ce type de projet, le ratio est de un ouvrage d'art par kilomètre avec une tendance à être encore plus proche.

M. BAUDOIN affirme qu'il faudrait donc revoir l'axe de la Villette – Saint-Rémy-sur-Orne pour assurer la desserte de Clécy.

M. PIEL précise que le tracé coupe la commune de Proussy en deux dans la partie la plus bâtie. Dans l'hypothèse du tracé actuel, la desserte de la route départementale n° 562 ne pourra se faire que via Proussy. Cela aurait pour effet d'augmenter considérablement le trafic poids lourds traversant la commune et il souligne que l'augmentation a déjà eu lieu lors de la mise en service de l'A 84. M. PIEL propose donc un tracé déviant Proussy par l'est, conservant ainsi l'unité de la commune et permettant une liaison avec la route départementale n° 562 plus courte.

Concernant l'augmentation de trafic dont fait état M. PIEL, M. ALLIZARD souligne que la déviation de Flers contribue à amener le trafic poids lourds se rendant à Vire ou sur l'A 84 à passer par Condé-sur-Noireau. Cela se traduit par une augmentation du trafic poids lourds sur la route départementale n° 512 et effectivement sur la route départementale n° 36.

MM. BAUDOIN et BREARD constatant que le projet nécessitera l'aménagement de certaines voies existantes, demandent à ce que l'impact de ces aménagements soit intégré dans les études ultérieures.

M. LEMARCHAND précise que ces voies sont d'ailleurs situées dans les zones où les contraintes réglementaires sont présentes.

M. BREARD demande si le tracé dans le site de la Suisse-Normande a été chiffré.

M. MANGNAN répond que tous les tracés ont été chiffrés.

M. GRANGER précise que le coût total est actuellement estimé à 280 millions d'euros.

M. BREARD et SIQUOT demandent quelles sont les chances de pouvoir modifier le tracé.

M. ALLIZARD répond que même s'il y a peu de chance de modification, le Conseil Général fera le maximum.

M. POULAIN demande comment est définie une Z.N.I.E.F.F.

M. ALLIZARD répond que c'est la D.I.R.E.N. qui procède à cette classification.

M. PIEL souligne que le classement des zones Natura 2000 ne constitue qu'une partie du site classé de la Suisse-Normande.

M. ALLIZARD rappelle quelles sont les pondérations impliquées entre les différentes contraintes. Si on retient un coefficient de 1 pour l'activité économique, l'aspect environnemental se voit affecté d'un coefficient 6 à 7.

M. GRANGER précise que lors des réunions précédentes, les élus de Saint-Rémy-sur-Orne et de Clécy ont effectivement informé qu'ils n'étaient pas opposés à un tracé traversant leur commune.

M. BREARD demande s'il y a une distance minimale à respecter vis-à-vis des maisons d'habitations.

M. MANGNAN répond que tout projet routier doit respecter les différentes réglementations, en particulier, celles concernant le bruit. Dans le cas où le projet se situe dans un site dont l'ambiance sonore est actuellement modérée, le projet devra respecter un niveau d'émission sonore de 55 décibels pour la période nocturne allant de 22 H à 6 H. Les mesures compensatoires peuvent aller de la simple protection jusqu'à l'acquisition de l'habitation dans le cas où le coût des protections est démesuré par rapport à la valeur de l'habitation.

M. MANGNAN fait la synthèse de la réunion. Les bandes qui seront étudiées sont :

- une bande à l'intérieur du fuseau central,
- une bande dans le fuseau décidé,
- une bande deviant Proussy par l'est pour se rapprocher du Fresne.

M. DUJARDIN demande s'il y aura rétablissement des cheminements agricoles et piétons. Il lui est répondu par l'affirmative.

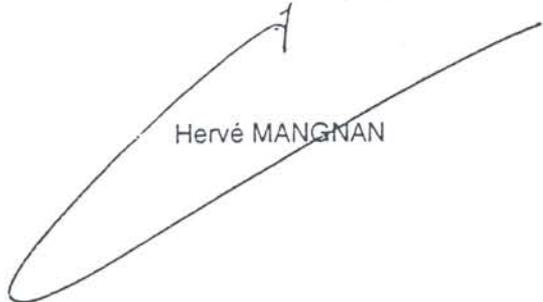
M. BREARD demande quand les bandes de 100 m seront étudiées.

M. MANGNAN répond que l'objectif fixé est la fin de l'année.

Après avoir constaté que l'ensemble des participants n'avait plus de question à poser, M. GRANGER conclut la réunion et donne rendez-vous à l'automne.

M. MANGNAN précise qu'un compte-rendu accompagné des plans exposés à la réunion seront envoyés à chacun.

Le Directeur Adjoint,



Hervé MANGNAN



Route départementale n° 562 entre BOULON et FLERS

DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT Compte-rendu de la réunion du 5 Juin 2003
en mairie de PROUSSY

Tél : 02 31 57 15 14

Fax : 02 31 57 15 94

avec les communes de Condé-sur-Noireau et Proussy

Etaient présents :

M. Michel GRANGER	Conseiller Général Président de la Commission des Travaux Publics
M. Pascal ALLIZARD	Conseiller Général Maire de Condé-sur-Noireau Président de la Communauté de Communes du Pays de Condé-sur-Noireau et de la Druance
M. Bernard CLOUSIER	Maire-Adjoint de Condé-sur-Noireau
M. Lucien DELILLE	“ “
M. Michel JOMAT	“ “
M. Patrick BEAUQUESNE	Conseiller Municipal de Condé-sur-Noireau
M. Christian GAUQUELIN	“ “ “
Mme Christine MARC	“ “ “
Mme Pierrette PRIME	“ “ “
Mme Béatrice OLIVIER	Directrice de Cabinet mairie de Condé-sur-Noireau
M. Jean-Pierre PIEL	Maire de Proussy
M. Alain DEFRANCE	Maire-Adjoint de Proussy
M. Denis NEROU	“ “
M. Patrice BLAIS	Conseiller Municipal de Proussy
Mme Françoise DELAFONTAINE	“ “
M. Franck DUJARDIN	“ “
M. Daniel GOUDIER	“ “
M. Richard LEPRINCE	“ “
M. Hervé MANGNAN	Conseil Général – Direction de l'Aménagement
M. Eric PARIS	“ “ “ “ “

.../...

M. ALLIZARD introduit la réunion qui a pour objet de présenter la méthodologie, le suivi des études et de recueillir les réactions des élus communaux afin d'argumenter, le cas échéant, pour défendre un projet modifié auprès des administrations notamment la D.I.R.E.N.

M. GRANGER fait la présentation du projet d'aménagement de la R.D. 562 entre BOULON et FLERS se terminant à CONDE-SUR-NOIREAU pour la section dans le Calvados. Cet aménagement est rendu nécessaire du fait de l'augmentation du trafic sur la route départementale n° 562, des problèmes de sécurité qui se posent de manière permanente mais aussi de la volonté de desservir les bassins d'emplois de THURY-HARCOURT et FLERS.

M. GRANGER précise la procédure qui a été suivie : définition dans un premier temps des contraintes administratives et environnementales sur une grande zone d'études puis, dans un deuxième temps, établissement des différents fuseaux en fonction de ces contraintes. Ainsi, trois familles de fuseaux ont été examinées :

- fuseau « A84 »,
- fuseau « Evrecy »,
- fuseau proche de la R.D. 562 avec variante à l'est ou à l'ouest du site de la Suisse-Normande.

Au final, après une concertation avec les administrations de l'Etat, les sénateurs, les députés, les présidents des communautés de communes et les conseillers généraux concernés, le Conseil Général a retenu le fuseau proche de la R.D. 562. En effet, les fuseaux « A84 » et « Evrecy » génèrent un mauvais report de trafic de la route actuelle et desservent mal THURY-HARCOURT. Ainsi, un fuseau de 500 m de large a été approuvé par délibération du Conseil Général le 28 janvier 2003. Cependant, M. GRANGER souligne que l'étude n'est pas figée pour autant. Il pourra être recherché d'autres solutions à proximité du fuseau dans le cadre de l'étude de la bande de 100 m.

M. MANGNAN détaille la méthodologie qui a été suivie jusqu'ici :

- commencer par une zone d'études large et affiner le tracé progressivement, ce qui se traduit par l'étude du fuseau de 500 m de large puis une bande de 100 m à l'intérieur ou à proximité immédiate du fuseau retenu,
- approbation de la bande retenue par le Conseil Général après accord des conseils municipaux. C'est cette bande qui sera soumise à la procédure de déclaration préalable à la déclaration d'utilité publique

M. MANGNAN décrit ensuite les contraintes prises en compte pour définir le fuseau qui a été retenu : bâti, périmètre des monuments historiques, périmètre de protection des captages d'eau potable, site inscrit ou classé avec notamment les sites d'intérêt communautaire (Natura 2000), massif boisé, zone inondable. Ces contraintes ont été synthétisées (*voir plan joint au présent compte-rendu*). Les différents fuseaux ont été définis en fonction de ces contraintes.

La parole est donnée à l'assemblée.

M. NEROU précise qu'un consensus existe pour le fuseau central passant à Saint-Rémy-sur-Orne et Clécy. M. NEROU demande que fera le Conseil Général si le Préfet et ses services sont opposés à ce fuseau.

M. GRANGER répond que pour modifier le fuseau retenu par le Conseil Général, il faut d'abord vérifier la faisabilité technique de toute autre solution. Par exemple, il convient de respecter une pente maximale de 6 % pour une autoroute en zone montagneuse. Ensuite, il convient de vérifier l'insertion dans l'environnement. C'est sur la base de ces éléments qu'il faudra convaincre l'administration, dans le cadre des négociations avec les différents services de l'Etat concernés.

M. ALLIZARD souligne que la contrainte majeure du fuseau central est le site de Clécy, alors que la commune de Clécy n'est pas opposée au tracé traversant son territoire.

M. JOMAT demande s'il y a beaucoup d'endroits sensibles sous le fuseau actuellement retenu par le Conseil Général.

M. ALLIZARD répond que s'agissant du tracé de moindre impact, le fuseau retenu présente effectivement beaucoup moins d'endroits sensibles que les autres fuseaux étudiés.

M. GRANGER rappelle que dans une première étape, le Conseil Général se devait de respecter les différentes contraintes administratives et environnementales.

M. NEROU précise que le tracé actuellement décidé sera donc le tracé que l'on retiendra au final.

MM. GRANGER et ALLIZARD répondent que si on ne peut pas convaincre la D.I.R.E.N. qu'un autre tracé est faisable, le fuseau retenu par le Conseil Général en janvier 2003 ne pourra effectivement pas être modifié.

M. ALLIZARD intervient pour les élus de Condé-sur-Noireau. L'option de contournement par l'Ouest est liée au développement économique de Condé-sur-Noireau alors que le tracé est dessert les zones industrielles de l'Orne. Le Conseil Général de l'Orne est d'ailleurs d'accord sur le parti de contournement ouest de Condé-sur-Noireau. Une des conséquences de ce contournement par l'ouest est que le fuseau contournant la Suisse-Normande par l'est est très peu compatible avec le contournement ouest de Condé-sur-Noireau. C'est une des raisons pour lesquelles le fuseau est de la Suisse-Normande n'a pu être retenu.

M. NEROU demande quel est l'intérêt d'un axe à 2 x 2 voies entre Thury-Harcourt et Condé-sur-Noireau.

M. ALLIZARD répond que cette section constitue une partie de l'itinéraire Caen - Flers et qu'il conviendra à terme d'avoir l'itinéraire globalement cohérent. De plus, un axe à 2 x 2 voies constitue un rôle majeur pour le développement économique du bassin d'emplois de Condé-sur-Noireau et de Flers.

M. NEROU demande pourquoi ne pas réaliser une route à 2 x 2 voies à 90 km/h au lieu de 110 km/h.

M. MANGNAN répond qu'il s'agit d'avoir une cohérence générale du réseau routier où les routes à 2 x 2 voies sont limitées, hors points particuliers, à 110 km/h ou 130 km/h lorsqu'il s'agit d'une autoroute.

M. DEFRANCE demande si la route à 2 x 2 voies passera un jour en autoroute.

M. GRANGER répond que c'est une éventualité qui n'est pas envisagée aujourd'hui.

M. DELILLE demande s'il y aura des véhicules interdits sur la nouvelle route.

M. MANGNAN répond qu'il y a différentes possibilités. S'il s'agissait d'une autoroute, aucun véhicule lent ne serait autorisé par simple application du code de la route. S'il s'agit d'une route à 2 x 2 voies, le Conseil Général prendra un arrêté pour interdire les véhicules lents impliquant la nécessité d'avoir un itinéraire de substitution. C'est dans cette catégorie de route à 2 x 2 voies, sans véhicule lent, que se classera la déviation de la route départementale n° 562 entre Caen et Boulon.

M. NEROU signale que beaucoup d'accidents ont lieu sur l'A 84 entre Villedieu et Villers-Bocage car le profil en long est « chahuté ».

M. MANGNAN répond que cela est vrai dans une certaine mesure car les usagers roulent au-delà de la vitesse autorisée et donc trop vite par rapport aux caractéristiques. Cependant, des caractéristiques plus réduites permettent à l'utilisateur d'avoir une attention plus soutenue.

Un débat s'engage sur l'accidentologie des autoroutes en fonction du profil en long entre MM. NEROU, CLOUSIER, ALLIZARD, GRANGER et MANGNAN.

M. DELILLE demande si le parcellaire agricole sera pris en compte lors de l'étude de la bande finale.

M. MANGNAN répond par l'affirmative en précisant qu'une étude foncière sera réalisée par la Chambre d'Agriculture et que des remboursements nécessités par l'infrastructure routière seront possibles.

M. PIEL rappelle, comme il l'a présenté lors de la réunion du 2 juin 2003, l'intérêt du tracé contournant Proussy par l'est.

Mme PRIME demande où seront les zones d'échanges.

M. MANGNAN situe les zones d'échange sur le plan : Boulon, Nord de Thury-Harcourt, zone d'activités de Thury-Harcourt et Esson, Culey-le-Patry, Saint-Pierre-la-Vieille et enfin au droit de la zone industrielle de Condé-sur-Noireau.

M. ALLIZARD précise que le problème de l'échangeur avec la route départementale n° 562, au nord de Condé sur Noireau, sera traité.

Mme PRIME met en avant l'impact de l'échangeur avec la zone industrielle, qui passe sur son exploitation agricole.

M. DEFRANCE demande si les emprises seront acquises ou s'il y aura des échanges de terrains possibles.

M. GRANGER répond que le Conseil Général constituera des réserves foncières qui permettront de redonner des terres aux agriculteurs concernés dans le cadre de procédures de remboursement. Il convient de prendre des périmètres de remboursement suffisamment larges pour reconstituer les exploitations agricoles dans de bonnes conditions.

M. DEFRANCE demande quelles sont les solutions possibles lorsqu'un agriculteur veut faire une mise aux normes.

M. GRANGER répond que chaque problème de mise aux normes doit être alors regardé au cas par cas.

M. GRANGER fait la synthèse de la réunion. Le Conseil Général étudiera les modifications de tracé souhaitées par les élus. Les administrations concernées seront rencontrées à l'automne. Si un accord est possible, le Conseil Général continuera les études sur la base du tracé modifié. En revanche, s'il n'y a pas d'accord des administrations, le Conseil Général ne pourra que conserver le fuseau actuellement retenu, bien qu'il ne reçoive pas l'accord de la majorité des communes. Dans ce cas, il y a deux solutions possibles : soit le projet n'est pas réalisé, soit il est réalisé avec des oppositions.

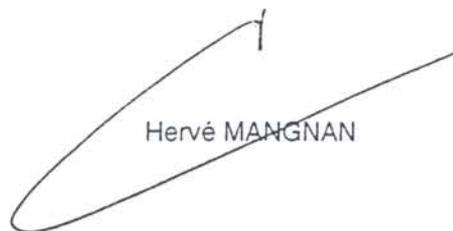
M. ALLIZARD précise que quelque soit le tracé retenu, il n'y aura pas de travaux avant huit à douze ans.

M. GRANGER précise que la réalisation de l'ensemble du projet sera fractionnée en raison du planning financier de l'opération, dont le montant est évalué à 280 millions d'euros.

Après avoir constaté que l'ensemble des participants n'avait plus de question à poser, M. GRANGER conclut la réunion et donne rendez-vous à l'automne.

M. MANGNAN précise qu'un compte-rendu accompagné des plans exposés à la réunion seront envoyés à chacun.

Le Directeur Adjoint,



Hervé MANGNAN

VI.6 - Liste des entreprises présentes dans les zones d'activités répertoriées dans la zone d'étude

↳ Canton d'AUNAY-SUR-ODON

→ Zone Industrielle de la « Route de Courvaudon » - AUNAY-SUR-ODON - 27 ha.

Cette Z.I. a été créée en 1970 et est occupée à 75 % ; y sont présentes les sociétés suivantes :

- B.S.I. (Bâtiments et Structures industrielles ; 166 emplois) - ACMB ;
- S.E.P.A.C (Matériel de précision ; 24 emplois) ;
- SOUPLINA (Fauteuils, canapés ; 26 emplois) ;
- B.M.O (Outillage de précision ; 4 emplois) ;
- GOURDIN (Réparation agricole ; 2 emplois) ;
- SEO - ETANCHEITE (Bâtiments ; 40 emplois) ;
- ODON LIFE TECHNOLOGY (Matériel médical ; 2 emplois).

→ Zone d'Activités du « Pré Bocage » - SAINT-GEORGES-D'AUNAY - 2 ha.

Les 1.2 ha actuellement occupés accueillent :

- REBALZ (Menuiserie - scierie - ébénisterie) ;
- Entreprise LEBORDAIS (Bâtiment) ;
- Imprimerie DELEU,...

↳ Canton de BOURGUEBUS

→ Zone d'Activités « Cité Taraud » - FONTENAY-LE-MARMION - 12.9 ha.

Créée en 1996, cette Zone d'Activités dispose encore de 7 ha. Les entreprises actuellement installées sont :

- COOP CAN (Coopérative agricole) ;
- GOURNAY (couvreur, plomberie - zinguerie) ;
- DELTA MARINE (Aménagement intérieur de bateau) ;
- CEBE ;
- FILLAIR (Fabrication machine emballage bulles) ;
- LA GRANDE FERME SA (Producteur, conditionneur, expéditeur de fruits et légumes) ;
- FONTENAY-AUTOS (Citroën),...

→ Zone Industrielle de BOURGUEBUS.

- Crouzet Automatismes (Electronique) ;
- BHL (Electronique) ;
- Transports GERARD (Transporteur) ;
- Transports LEUDET (Transporteur) ;
- Transports TESTUD (Transporteur) ;
- Transports FARCY (Transporteur) ;
- SOTRALE (Transporteur) ;
- Etablissements HOUEL (Réparation de chariots élévateurs) ;
- Normandie Aciers (Traitement de l'acier) ;
- APAJH (Atelier protégé) ;
- Normandie Traitement (Traitement de l'acier) ;
- Usimecaen (Mécanique de précision) ;
- Polystyle (Moulage plastique) ;
- ABC Isolation (Isolation) ;
- Normandie Couture (Couture) ;
- Premeca (Mécanique de précision) ;
- Capelli plastique (Moulage plastique) ;
- TCIN (Tôlerie fine, découpe laser) ;
- Oxynor (Traitement de l'acier) ;
- Tupperware ;
- CREI ;

- Europlis ;
- Lamotte Signalisation (Sognalisation) ;
- Bourguébus auto (Garage) ;
- Communauté de Communes ;
- DTP (Travaux publics).

↳ Canton d'EVRECY

→ Zone d'Activités de « L'Intendance » - ETERVILLE : 3 ha.

Seuls 0.95 ha sont occupés, ils accueillent :

- CYCLOS SERVICES ;
- Antennes 14 ;
- AP2S ;
- TELIA ;
- Bistro Vit,...

→ Zone Commerciale « Le Conquérant » - FONTAINE-ETOUPEFOUR – Créée en 1986.

→ Zone d'Activités d'EVRECY.

↳ Canton de THURY-HARCOURT

→ Zone d'Activités de THURY-HARCOURT – 2 ha.

Créée en 1993, 1.13 ha sont occupés par :

- LIDL (Alimentation ; 8 emplois) ;
- Entreprise LEURETTE (Tapissier – décorateur ; 2 emplois) ;
- AUTOSUR (Contrôle technique ; 2 emplois) ;
- Jardinerie DELACOTTE – AUMONT ;
- Ambulance LECOUSIN (3 emplois) ;
- Caves de la Suisse Normande (Dépôt de bouteilles ; 2 emplois) ;
- COSSERON (Marbrerie ; 2 emplois) en projet ;
- Garage (2 emplois) en projet.

Plus à l'écart de la Zone d'Activités de THURY-HARCOURT, il faut également citer la présence de :

- Laboratoire ADGENE (Recherche OGM ; 7 emplois) ;
- BIO – Combustible (2 emplois) ;
- MERITOR (Accessoires automobiles ; 50 emplois) ;
- OPDERBECK (Emaillerie ; 2 emplois) ;
- POINT P ;
- MOREL (Menuiserie – Charpente ; 12 emplois).

→ Zone d'Activités Communautaire à ESSON

- MERITOR (Accessoires automobiles ; 400 emplois)

→ Zone Industrielle de SAINT-REMY – 4 ha – Totalement occupée, cette ZI, créée en 1965, accueille :

- COTOMED (Fabrication articles coton ; 38 emplois) ;
- ERCE OUEST (Plasturgie ; 30 emplois) ;
- BUZATO (Sculpteur, cheminées ; 1 emploi) ;
- S.M.V.O. (Fonderie, alliage léger ; 30 emplois) ;
- BESNARD F. (Construction métallique, serrures ; 3 emplois) ;
- DUBOURG (Traitement de surface, sablage ; 12 emplois) ;
- BOULAY (Palettes recyclables ; 1 emploi) ;
- CHEMINEE VALOGNE (30 emplois).
- Déchetterie,...

↪ Canton de CONDE-SUR-NOIREAU

→ Zone d'Activités Est, rue Jean-Monnet :

- HONEYWELL (Matériaux de friction ; 503 emplois) ;
- DRESSER – MASONELAN (Vannes pour l'industrie nucléaire et pétrochimique ; 295 emplois) ;
- FILIS LASTEX (Fibres élastiques pour industrie textile ; 131 emplois).

→ Zone d'Activités Ouest, route de Vire : Parc d'Activités Maximilien Vox :

- CORLET Imprimeur (Imprimerie et édition ; 360 emplois ; projet de développement) ;
- CHANTIER NAVAL GARCIA (Construction de voiliers ; 24 emplois ; développement sur le canal de l'Orne à CAEN) ;
- Transport LEPESTEUR (Autocariste ; 10 emplois) ;
- BODYCOTE HIT (Thermochimie ; 32 emplois) ;
- LISTE ROUGE (Textile ; 15 emplois) ;
- MENUILAND (Menuiserie ; 13 emplois ; perspectives de développement) ;
- GARCZYNSCKI – TRAPLOIR (Electricité ; 46 emplois).

→ Zone d'Activités Ouest, route de Vire : Parc d'Activités Charles Tellier

- EDF (Centre d'exploitation ; 25 emplois) ;
- Editions LHARMATTAN (Dépôt et stockage édition ; 3 emplois) ;
- MGI COUTIER (Equipementier automobile ; 250 emplois) ;
- Imprimerie TONNELIER (Imprimerie ; 113 emplois ; perspectives de construction d'un nouvel atelier : 150 emplois à terme) ;
- Ets DUBOURG Frères (Peinture industrielle ; 55 emplois ; perspectives de développement avec création de 15 emplois supplémentaires) ;
- Laboratoire COTRAL (Fabrication de prothèses auditives ; 56 emplois ; projet de développement et nouvel atelier en construction avec création de 30 à 40 emplois supplémentaires) ;
- Ets CHANCEREL (Electro -érosion ; 3 emplois) ;
- Ets PEREZ (Travaux publics ; 62 emplois) ;
- BIGOT – LIBOR (Auto-Ecole, formation ; 5 emplois).

Sont également à signaler sur le territoire de la commune de CONDE-SUR-NOIREAU :

- SHAMBAN – IMPERVIA (Transformation des élastomères ; 126 emplois ; projet de création de 31 emplois supplémentaires) ;
- CYMARIL (Textile ; 11 emplois) ;
- M.P.O. (Outillage ; 19 emplois) ;
- Imprimerie ANQUETIL (Imprimerie, 47 emplois) ;
- Ets RADIGUET (Fabrique de bâches plastiques ; 14 emplois).

↪ Canton de VILLERS-BOCAGE

→ Zone d'Activités de « La Cour au Marchand » - VILLERS-BOCAGE : 16 ha.

Créée en 1996, 11 ha sont aujourd'hui occupés, accueillant entre autres les entreprises suivantes :

- BROCELIANDE : charcuterie industrielle ;
- Garage CITROËN ;
- SEB : Société d'Étanchéité du Bocage ;
- DEGRENNE TRANSPORT ;
- Contrôle technique automobile ;
- Société ADRIA ;
- Institut de l'élevage ;
- Société DIDOT ;
- SOVIBA – SOFRINO ;
- ORCAL ;
- Philips EDWARD (confection) ;
- Caves à vins,...

↪ Canton d'ATHIS-DE-L'ORNE

→ Zone d'Activités « Les Vallées » - SAINTE-HONORINE-LA-CHARDONNE - 2.43 ha.

Cette zone a été créée en 1992 ; seulement 0.16 ha sont aujourd'hui occupés.

→ Zone d'Activités de « Remaizière » - SAINT-PIERRE-DU-REGARD - 4 ha.

Création en 1993 - Taux d'occupation : 87.5 %.

↪ Canton de FLERS, FLERS Nord et FLERS Sud

→ Zones Industrielle FLERS - SUD :

• Zone d'Activités du « Champ de Courses »

- STAO (Transport) ;
- CONFORAMA (Meubles - Electro-ménager) ;
- DEMOLIN DIESEL (Mécanique ; 20 emplois) ;
- FLERS ERGONOMIE (Mécanismes ergonomiques ; 20 emplois) ;
- METTALLERIE
- FLERS MECA (Mécanique générale ; 50 emplois) ;
- SCHMITT S.A. (Vente pneus) ;
- MOUTURAT (Imprimerie ; 5 emplois) ;
- M.P.P. (Mécanique ; 25 emplois) ;
- ORNE DECOLLETAGE (Mécanique de précision ; 17 emplois) ;
- TECHMA S.A. (Mécanique de précision ; 27 emplois) ;
- GILLES S.A. (Armurerie - Pêche - Chasse ; 5 à 10 emplois) ;
- LEMAUVEL (Concessionnaire V.A.G. ; 10 emplois) ;
- STIPA (Pièces automobiles) ;
- TECHNISWAB (Fabrication emballages plastiques pour bâtonnets ouatés ; 30 emplois) ;
- MAC DONALD (Restauration rapide).

• Zone d'Activités de « La Crochère »

- A.D.A.P.E.I. LES ATELIERS DU BOCAGE (Centre d'Aide par le Travail) ;
- BETON CHANTIERS DE BRETAGNE (Béton prêt à l'emploi) ;
- C.C.A.B. - AUTOSUR (Centre de Contrôle Automobile Bocage) ;
- Carrosserie MARTEL (Construction bennes ; 9 emplois) ;
- Casse Auto DOINEL (Démolition automobile) ;
- Centre de Contrôle (Contrôle automobile) ;
- AUTOVISION ;
- Ets GARCIA (Ferrailleur) ;
- EURO POIDS LOURDS (Transports) ;
- FITECO (Expert comptable) ;
- GRISANTI MALADRY (BTP) ;
- IVECO - MARTENAT S.A. (Véhicules) ;
- LE FEUVRIER (Recyclage, Récupération métaux ; 15 emplois) ;
- LECLER et Cie (Décolletage ; 15 emplois) ;
- DECOLLETAGE ;
- MGI Coutier ;
- NOYON - 61 EXPRESS (Transport ; 55 emplois) ;
- RENAULT (Concessionnaire) ;
- S.M.P., Pièces détachées, (48 emplois) ;
- S.M.N. - KLINOS (nettoyage), (Nettoyage industriel ; 132 emplois) ;
- S.T.P.L. (Contrôle automobile) ;
- STERMA (Matériel agricole) ;
- Charles AMAND (Charcuterie - Salaison ; 65 emplois) ;
- Yves MADELINE S.A. (Vidange assainissement ; 37 emplois) ;
- CEPIA (Electricité industrielle ; 8 emplois).

- Zone d'Activités de « La Minière »
 - AMBIANCE Automobile – FORD, LEBAUDY Automobile ;
 - VICTOR (Souderie) ;
 - GOUVENOU (Cycles) ;
 - Ets Henri BAL (Tissus en gros) ;
 - TECHNI SERVICES (Dépannage appareils électriques) ;
 - RADOUX (Garage) ;
 - SOCIETE DE LAVAGE.

- Zone Industrielle de « La Chaussée »
 - LA CHEVILLE DU BOCAGE (Découpe commerce viandes) ;
 - CHARAL (Entrepôts frigorifiques publics) ;
 - CHARAL (Abattoir – Transformation viandes) ;
 - CIA (Centre d'Insémination Artificielle).

- Zone d'Activités du « Tremblay » (330 salariés environ)
 - BOUVET (Ferrerrie) ;
 - EXTRA SOUPLE CHANTEPIE (Fabrication sangles ceintures bretelles) ;
 - CREATECH (Fabrication d'accessoires) ;
 - ROVAL (Fabrication de cosmétiques).

- Zone d'Activités de « La Blanchardière »
 - BERTRAND FAURE EQUIPEMENTS (Equipementier automobile) ;
 - UNION DES COMBUSTIBLES NORMANDS ;
 - LERICHE Matériaux (Matériaux de construction) ;
 - MAUPAS (Aliments animaux) ;
 - SONOFOQUE (Fonderie) ;
 - RETRAVAILLER (Association) ;
 - NORMEN (Menuiseries plastiques).

- Zone d'Activités de « La Planchette »
 - BERTRAND FAURE EQUIPEMENTS (Equipementier automobile) ;
 - LIN (Lingerie Industrielle de Normandie) ;
 - ROVAL (Fabrication de cosmétiques) ;
 - SONOFOQUE (Stockage Menuiserie).

→ Zones Industrielles et d'Activités de SAINT-GEORGES-DES-GROSEILLERS

- Zone Artisanale « La Poterie »
 - VILAIN (Sièges, bâches) ;
 - DUFRESNE (Plomberie, chauffage ; 10 emplois) ;
 - MONNIER (Meubles) ;
 - P.V.O. (Plastiques du Val de Loire) ;
 - C.F.C.T.A.M. ADAM (Expertise auto) ;
 - CLIMINOX (Fabrication de matériel réfrigération et climatisation) ;
 - FROID 14 (Installation de matériel de réfrigération et climatisation ; 5 emplois) ;
 - REGIS LOCATION (Location matériel ; 3 emplois) ;
 - B.A.O. (Sanitaires, carrelages ; 3 emplois) ;
 - D.A.P. (Décapage, application peinture, décapage bâtiments et industrie ; 5 emplois) ;
 - MAUDUIT (Charpente, couverture) ;
 - LARIVIERE (Matériaux de couverture ; 5 emplois) ;
 - LICHTLE (Traiteur, salle banquets ; 6 emplois).

- Zone Industrielle « Le Mesleret », Route d'AUBUSSON
 - GROUPE LEVERRIER FINANCES (15 emplois)
 - FIRST LOCATION AUTOMOBILES (7 emplois) ;
 - FIRST TRANSPORT AFFRETEMENT (111 emplois) ;
 - FLERS CARROSSERIE (11 emplois) ;
 - LEVERRIER (Peintures ; 52 emplois) ;

- JOURDAN (Chaudronnerie, tôlerie industrielle ; 20 emplois) ;
 - PIEL (Transports, voyages ; 76 emplois) ;
 - M.P.O. (Outillage - emboutissage ; 21 emplois).
- Zone Artisanale « La Valette »
 - SODEMAGRI (Matériel agricole ; 7 emplois) ;
 - PELLERIN SNBR (Entreprise de bâtiment ; 5 emplois).
- Centre Commercial du Tremblay
 - CHAMPION (Supermarché) ;
 - LEM (Chaussures) ;
 - PUBLI-COIF EUDES (Coiffure) ;
 - MINSLOW (Vêtements) ;
 - PRESSING du Tremblay ;
 - MAG PRESSE (Journaux, livres) ;
 - PHILDAR (Mme VERON, Laine) ;
 - VERON (Cordonnerie) ;
 - LE KIOSK A BIJOUX ;
 - LE COIN FLEURI (Fleurs, dragées Vallée) ;
 - CAFETERIA ;
 - A.D. BRION (Autoservice).
- Site du Bois de FLERS
 - FAURECIA, Bertrand Faure Equipements – Equipements automobile.
- Site de la route de VASSY
 - ODON-DELACROIX (Confection) ;
 - TITAN FRANCE (Roues agraires ; 182 ; emplois) ;
 - WOREX (Produits pétroliers ; 5 emplois) ;
 - LECOCQ (Couverture ; 17 emplois).
- Zone d'Activités, rue des Canadiens
 - BOULAND SOLS INDUSTRIELS (Carrelage – Sols industriels ; 17 emplois) ;
 - CARAVANES (Vente et réparation ; 2 emplois) ;
 - MALLECOT (Concessionnaire Peugeot ; 30 emplois) ;
 - Garage St Georges (Automobiles toutes marques ; 4 emplois) ;
 - LECORPS Services (Espaces verts, services entreprises et collectivités ; 22 emplois).
- Zone d'Activités « Rainette »
 - Docks de l'Electroménager (Magasin d'électroménager ; 3 emplois) ;
 - VICQ (Emballages et papiers ; 4 emplois) ;
 - C.E.I.M. (Vente en gros d'électroménager ; 11 emplois) ;
 - DELCROIX (Confection – Vêtements de travail ; 70 emplois).
- Zone d'Activités « Les Josnets » (Commune de La LANDE PATRY)
- DAGUERRE PICHARD (Mécanique générale) ;
 - BELMONTE (Métallerie, chaudronnerie) ;
 - ROVAL (Stockage) ;
 - BLAIS BLANCHETIERE (Plomberie, chauffage, électricité) ;
 - MARY (Menuiserie placo) ;
 - APPIA (Direction Régionale Basse-Normandie/Bretagne) ;
 - CENTRAL PRESSE (Distributeur presse) ;
 - VAUGEOIS (Menuiserie) ;
 - GOUAULT (Maçonnerie) ;
 - STE HALBOUT SERVICE (Destruction d'archives confidentielles) ;
 - POMPES FUNEBRES NORMANDIE (Chambre funéraire).

→ Zone Artisanale d'AUBUSSON

- CARON (Menuiserie) ;
- SCI ESPACE PERSPECTIVES (Vente de Meubles) ;
- S.A. FREBET (Transport) ;
- YVON (Menuiserie) ;
- ETS SELECTA (Distribution de boissons).

→ Zone Artisanale des « Moulins », sur la commune de MONTILLY-SUR-NOIREAU

- S.A. ALONZO (Forage, déroctage) ;
- SOFREM (Forage, déroctage) ;
- ADHER (Forage, déroctage) ;
- CASSE AUTOMOBILE.