

IV - FUSEAU PROPOSE PAR LES MAÎTRES D'OUVRAGE

Suite aux réunions de concertation du 9 septembre 2002, du 10 janvier 2003 et 7 février 2003 entre les administrations, les élus et les Maîtres d'Ouvrage ; il est ressorti un fuseau privilégié.

Par délibération du 27 janvier 2003 et du 24 mars 2003, les Conseils Généraux respectivement du Calvados et de l'Orne ont retenu un fuseau dit « mixte », basé sur une partie du fuseau Ouest et une partie du fuseau centre.

IV.1 - Localisation du projet

Le fuseau proposé reste relativement proche des communes desservies par la voie actuelle. Ceci permet d'une part d'obtenir de bons taux de report de trafics et de délester nettement la voie existante. Ce bon report de trafic est notamment essentiel sur la section de RD 562 existante qui traverse le site inscrit de la Suisse Normande (section THURY HARCOURT - BOULON). La chute importante du trafic de transit sur cette section constituera un avantage indéniable pour l'environnement sensible traversé et pour le tourisme qui s'y développe.

Les baisses de trafic exprimées en pourcentage à l'horizon 2020 sur la RD 562 sont les suivantes :

- 68 % entre BOULON et THURY-HARCOURT ;
- 50 % entre THURY-HARCOURT et CONDE SUR NOIREAU.

Les trafics moyens journaliers sur le fuseau proposé pour 2020 sont joints ci-après.

A noter qu'à l'horizon 2020, les liaisons A 13 – RN 13 – RN 158 (future A 88) et RN 158 – RD 562 – A 84 (qui inclut la déviation de BOULON) sont réalisées et en service.

Du Nord au Sud, le projet est implanté de la façon suivante :

- Il se raccorde sur la section FLEURY-SUR-ORNE / BOULON dont les travaux de mise à 2 x 2 voies ont débuté en octobre 2003, pour une mise en service en 2006. Les travaux de cette section, d'un linéaire de 10.6 km, ont été déclarés d'Utilité Publique le 14 décembre 2001 ;
- Il se poursuit par un aménagement sur place de la RD 562 actuelle sur 3.3 km ;
- THURY-HARCOURT est ensuite dévié par l'Est, avec franchissement du Traspy ; la Zone d'Activités de THURY-HARCOURT située à l'Est de l'agglomération est desservie, la RD 6 est franchie ;
- Le projet franchit l'Orne au Sud de THURY-HARCOURT ;
- Le projet s'écarte ensuite de la voie actuelle pour éviter le site de CLECY, joyau de la Suisse Normande ; le projet dévie SAINT-PIERRE-LA-VIEILLE 1 km à l'Est ;
- CONDE-SUR-NOIREAU est dévié par l'Ouest ce qui permet de raccorder les RD 512 et RD 911, ainsi que la Zone d'Activités située au Sud-Ouest de CONDE SUR NOIREAU ;

Le projet se poursuit par l'aménagement sur place de la chaussée à 3 voies existante sur 4.2 km, à l'exception de la rectification des virages de MONTILLY-SUR-NOIREAU sur une longueur de 1 km, jusqu'à retrouver la déviation de FLERS à SAINT-GEORGES-DES-GROSEILLERS.

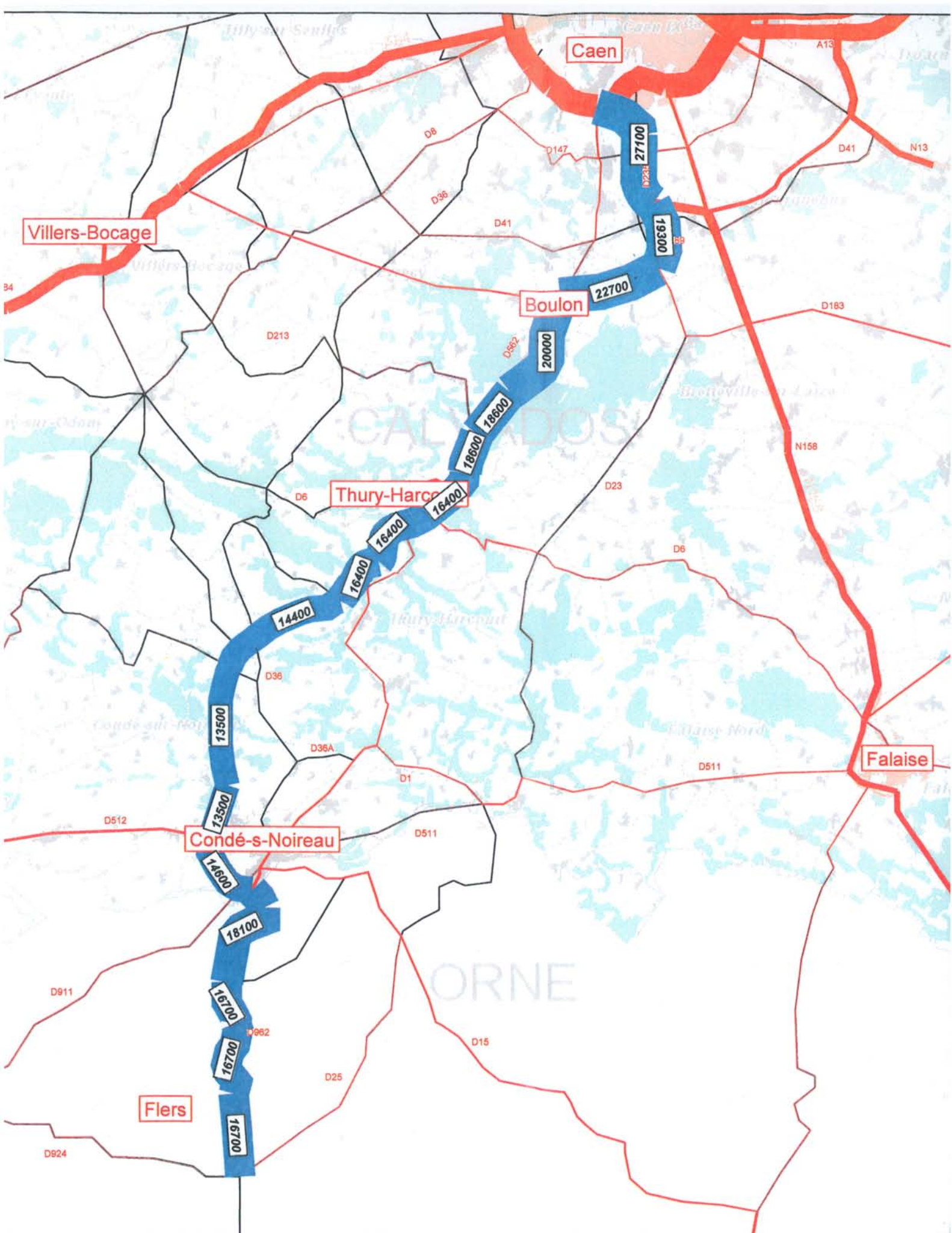


Figure 16

Fuseau Retenu : TMJA situation 2020

IV.2 - Eléments géométriques

L'ouvrage projeté mesure environ **41 km**.

Il comportera **2 x 2 voies**, la vitesse y sera limitée à **110 km/h**.

La 2 x 2 voies projetée s'inscrit dans la continuité de la section FLEURY-SUR-ORNE / BOULON prévue à 2 x 2 voies.

La 2 x 2 voies est obtenue par un **aménagement sur place de la RD 562 en extrémité Nord du projet sur 3.3 km, et par un aménagement sur place de la RD 962 en extrémité Sud du projet sur 4.2 km ; soit un linéaire en aménagement sur place de 7.5 km.**

L'aménagement sur place présente l'avantage de peu modifier l'environnement actuel, mais nécessite plusieurs conditions difficiles à réunir pour pouvoir être réalisé :

- Pas ou peu de bâti en rive de voie actuelle (démolition ou accès depuis la RD impossible) ;
- Caractéristiques géométriques actuelles conformes aux caractéristiques minimales requises pour l'ouvrage à 2X2 voies.

En dehors de ces zones d'aménagement sur place, le projet est réalisé en tracé neuf.

La **topographie très marquée** sur la totalité de la zone d'étude, sauf en extrémité Nord du projet sur la plaine de CAEN, conduit à prévoir des **terrassements importants et des ouvrages d'art (OA) de grandes longueurs**. Les principaux viaducs envisagés concernent le franchissement des cours d'eau suivants (cf carte ci-contre) :

- OA n°1 : sur un affluent de l'Orne = 500 mètres de long ;
- OA n°2 : sur le Traspy = 500 mètres de long ;
- OA n°3 : sur l'Orne = 800 mètres de long ;
- OA n°4 : sur la Vignonnière : 720 mètres de long ;
- OA n°5 : sur le ruisseau d'Herbion : 580 mètres de long ;
- OA n°6 : sur le ruisseau du Hamet : 600 mètres de long ;
- OA n°7 : sur le ruisseau de la Porte : 360 mètres de long ;
- OA n°8 : sur la Druance : 420 mètres de long.

De nombreux autres ouvrages d'art seront à réaliser sur le tracé proposé, mais ils seront de dimensions plus modestes.

Le profil en long de la voie comportera de fortes déclivités.

Les accès directs seront interdits pour des raisons de sécurité. Les carrefours étant regroupés sur des échangeurs dénivelés. L'interdistance entre échangeurs varie selon l'importance du réseau secondaire franchi et l'activité humaine présente.

L'ouvrage sera conforme à la publication du SETRA « Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison ». La catégorie de la voie sera L2 suivant la classification proposée dans ce document.

Les caractéristiques minimales correspondantes à la catégorie L2 sont les suivantes :

- Rayon minimal en plan : 400 m ;
- Rayon minimal non deversé : 650 m ;
- Déclivité maximale : 6 % ;
- Rayon minimal en angle saillant de profil en long : 6 000 m ;
- Rayon minimal en angle rentrant de profil en long : 3 000 m ;
- Voies de circulation de 3.50 m chacune ; ;
- Bande d'arrêt d'urgence de largeur 2.50 m.

IV.3 - Le coût estimatif

Le coût de la solution proposée est estimé à **281.30 M€ TTC**.

Ce coût se décompose de la façon suivante :

- Etudes et acquisitions foncières : 13.4 M€ TTC ;
- Réalisation de la section courante et des rétablissements : (hors échangeurs) 81.9 € TTC ;
 - 28.5 km de 2 x 2 voies en tracé neuf à 2.4 M€ TTC du km ;
 - 7.5 km de 2 x 2 voies en aménagement de la voie actuelle à 1.8 M€ TTC du km ;
- Réalisation de 9 échangeurs : 27.0 M€ TTC ;
- Réalisation de 4.5 km de viaduc : 159.0 M€ TTC.

L'investissement du Maître d'Ouvrage pourra être réparti dans le temps en réalisant un phasage des travaux.

Ce phasage des travaux prendra en considération les éléments suivants :

- Traiter en priorité les secteurs les plus chargés et les plus accidentogènes ;
- Chaque extrémité de tronçon doit être raccordée à la RD 562 ou RD 962 actuelle ;
- L'aménagement doit être cohérent et lisible pour l'usager : ne pas alterner les secteurs aménagés et non aménagés mais rechercher plutôt un aménagement continu.

IV.4 - Les impacts sur l'aménagement du territoire

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

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

Ce phénomène peut permettre la survie voire le développement de petites communes rurales où il n'y a plus d'activité, mais néanmoins attractives en raison notamment de terrain à construire bon marché (développement d'un habitat résidentiel en zone rurale).

De part une meilleure desserte et accessibilité, une infrastructure de type 2 x 2 voies tendra également à favoriser le maintien et le développement de l'emploi.

D'un point de vue économique, la qualité des réseaux, mais également leur fluidité et l'accessibilité aux entreprises sont des facteurs déterminants dans le choix des entrepreneurs ; ceux-ci sont en effet très sensibles aux gains de temps et de sécurité procurés, ainsi qu'à « l'effet vitrine » que peut offrir une infrastructure à 2 x 2 voies. La présence d'une telle infrastructure est ainsi un facteur potentiel de développement (zones d'activités futures) pour certains secteurs aujourd'hui ruraux et peu actifs qui pourraient se développer à plus ou moins long terme.

Une politique d'accompagnement et d'accueil des entreprises permettra aux effets favorables de prendre toute leur ampleur. Les interventions dans le domaine foncier et l'urbanisme en particulier sont de nature à accompagner et favoriser le mouvement. La coopération intercommunale permettra la création d'équipements communs qui évitera le « saupoudrage » peu favorable à un développement durable.

En outre, le projet aura pour conséquence de favoriser la desserte de la Suisse Normande permettant ainsi le développement du tourisme en évitant que l'infrastructure n'ait un impact direct sur le site de CLECY.

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

IV.5 - Les impacts sur l'environnement et le cadre de vie

Une analyse des richesses environnementales existantes au sein du territoire étudié a été réalisée afin de proposer **un fuseau qui évite au maximum les secteurs les plus sensibles** tout en répondant aux objectifs poursuivis (cf carte ci-joint) ; ont ainsi été recensés :

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

La prise en compte de ces différents critères a ainsi conduit à proposer **un fuseau de moindre impact**.

La mise à 2 x 2 voies des RD 562 et RD 962 aura en outre des **effets positifs** sur de nombreux aspects. Ainsi, entraînant la déviation de plusieurs agglomérations et hameaux, actuellement traversés par l'infrastructure, le projet participera à l'amélioration du cadre de vie des riverains de la voie actuelle :

- baisse des nuisances sonores et olfactives ;
- amélioration de la sécurité des riverains dans leurs déplacements quotidiens.
En terme de sécurité, l'amélioration sera également ressentie par les usagers de la route, les 2 x 2 voies étant en effet beaucoup moins accidentogènes que les routes à 2 ou 3 voies (suppression des accès riverains et des carrefours à niveau, amélioration des caractéristiques géométriques,...) ;
- embellissement de l'environnement urbain.
Les déviations d'agglomération peuvent en effet entraîner la réhabilitation des traversées de bourgs soulagés du trafic de transit.

Le fuseau proposé pour la mise à 2 x 2 voies des RD 562 et RD 962 permet en outre de préserver le site de la Suisse Normande tout en améliorant et en facilitant son accès. Le projet pourra permettre de promouvoir un itinéraire touristique dans la vallée de l'Orne qui emprunterait l'actuelle RD 562 délestée d'une part importante de son trafic.

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

IV.6 - Les mesures compensatoires

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

- *Bruit* :

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

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

- *Eau* :

Le projet de mise à 2 x 2 voies des RD 562 et RD 962 s'inscrit dans un secteur au réseau hydrographique relativement dense, dont le fleuve l'Orne est la principale composante. Ce cours d'eau est intercepté à une reprise par l'aménagement, à hauteur de THURY-HARCOURT, de même que certains de ses affluents, dont le Noireau et la Druance au niveau notamment de CONDE-SUR-NOIREAU.

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

Le projet sera donc étudié conformément à la Loi sur l'Eau n° 92-3 du 3 janvier 1992 en vigueur, et à ses décrets d'application n° 93-742 et 93-743 du 29 mars 1993, n°99-736 du 27 août 1999, n°2001-189 du 23 février 2001, et n°2002-202 du 13 février 2002. Il sera notamment soumis à l'article 10 de cette Loi pour :

- les ouvrages de franchissement des cours d'eau ;
- les rejets des eaux issues de la plate-forme routière et leurs dispositifs de traitement ;
- les rejets d'eaux pluviales.

Les dispositions nécessaires à la compatibilité du projet avec les exigences requises pour la préservation, tant qualitative que quantitative, de la ressource en eau seront prises (cf dispositifs de traitement des eaux de la plate-forme routière tels que bassins de traitement).

En outre, les dispositions prises pour la protection des eaux de surface s'appliqueront également aux eaux souterraines et notamment aux ressources d'Alimentation en Eau Potable (AEP). A ce titre, le projet risque d'intercepter le périmètre de protection éloigné d'un captage AEP sur la commune de LA VILLETTE.

- *Milieu naturel* :

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

En outre, le projet traverse le Site d'Intérêt Communautaire « Bassin amont de la Druance », au Nord-Ouest de CONDE-SUR-NOIREAU. Conformément au décret du 20 décembre 2001 relatif à la gestion des sites Natura 2000, un dossier d'évaluation environnementale des incidences du projet sur ce site Natura 2000 sera réalisé.

- *Paysage* :

Situé au cœur de la Suisse Normande, le projet s'inscrit dans un contexte paysager particulier.

Des études paysagères seront à ce titre réalisées afin d'intégrer au mieux le projet routier dans son environnement naturel.

- *Patrimoine historique* :

Concernant les sites archéologiques, plusieurs d'entre eux (difficilement quantifiables au regard de l'état d'avancement actuel des études) seront probablement concernés. La Direction Régionale des Affaires Culturelles et notamment le Service Régional de l'Archéologie préconise donc une reconnaissance archéologique sur l'ensemble du projet routier. Cette reconnaissance devra s'effectuer sous la forme de sondages de diagnostic archéologique, afin de repérer d'éventuels sites archéologiques.

En fonction de leur intérêt, les sites reconnus sont prospectés par :

- réalisation de tranchées de vérification rapprochée,
- décapage sur des surfaces importantes.

L'opération de diagnostic archéologique sera menée le plus en amont possible des travaux routiers. Ce diagnostic déterminera la nécessité ou non de mener des fouilles archéologiques complémentaires et/ou de prendre des mesures de protection spécifiques vis-à-vis des sites répertoriés.

Concernant les Monuments Historiques éventuellement concernés par le projet, le calage du tracé sera effectué en accord avec l'Architecte des Bâtiments de France. Les édifices protégés qui risquent d'être concernés sont (du Nord au Sud) :

- L'église de SAINT-LAURENT-DE-CONDEL (M.H. inscrit) ;
- L'église de CROISILLES (M.H. inscrit) ;
- Le menhir « La Belle Roche », sur la commune de CULEY-LE-PATRY (M.H. classé).

- Milieu humain :

La principale activité économique touchée par le projet de mise à 2x2 voies de la RD 562 sera l'activité agricole.

D'une manière générale, le prélèvement foncier donnera lieu à l'indemnisation selon la réglementation en vigueur, tant pour le propriétaire que pour l'exploitant (indemnité d'éviction et de rupture de bail).

Néanmoins, une procédure d'aménagement foncier pourra être mise en œuvre si nécessaire. Ce type de procédure pourra permettre le renforcement et la pérennisation optimale des exploitations agricoles en améliorant la cohésion du parcellaire et la desserte des parcelles.

VARIANTES AU FUSEAU PROPOSE



Echelle : 1/125000

