



RD 924 - AMÉNAGEMENT À 2 X 2 VOIES entre Briouze et Sevrai

BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE
au titre des articles L121-15 et L121-16 du code de
l'environnement



Avancer, c'est notre nature



SOMMAIRE

PRÉAMBULE	3
CADRE RÉGLEMENTAIRE	4
BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION	5
Les registres, courriels et courriers.	5
Analyse quantitative des contributions	6
ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS	8
Sur l'utilité publique du projet et sur sa conception	8
Sur l'agriculture et les impacts sur le milieu agricole ..	13
Sur les accès, les franchissements, les modes de circulation, et les voiries annexes créées	14
La faune, la flore, les cours d'eau et zones humides, les haies	15
LES SUITES À DONNER – LES ÉTAPES DU PROJET	18
ANNEXES	19

PRÉAMBULE

Moderniser l'axe routier Flers-Argentan, l'un des plus fréquentés dans le département de l'Orne, est un souhait politique du Département et de la Région, un dossier majeur, destiné tout d'abord à irriguer le bassin d'emploi ouest du département et améliorer la sécurité sur les routes.

La RD 924 assure globalement la jonction entre la RN 174 (Caen- Rennes) à l'ouest et les autoroutes A28 et A88 et la RD 926 (Paris- Argentan) à l'est et constitue un élément essentiel de liaison dans l'aménagement du sud du territoire normand.

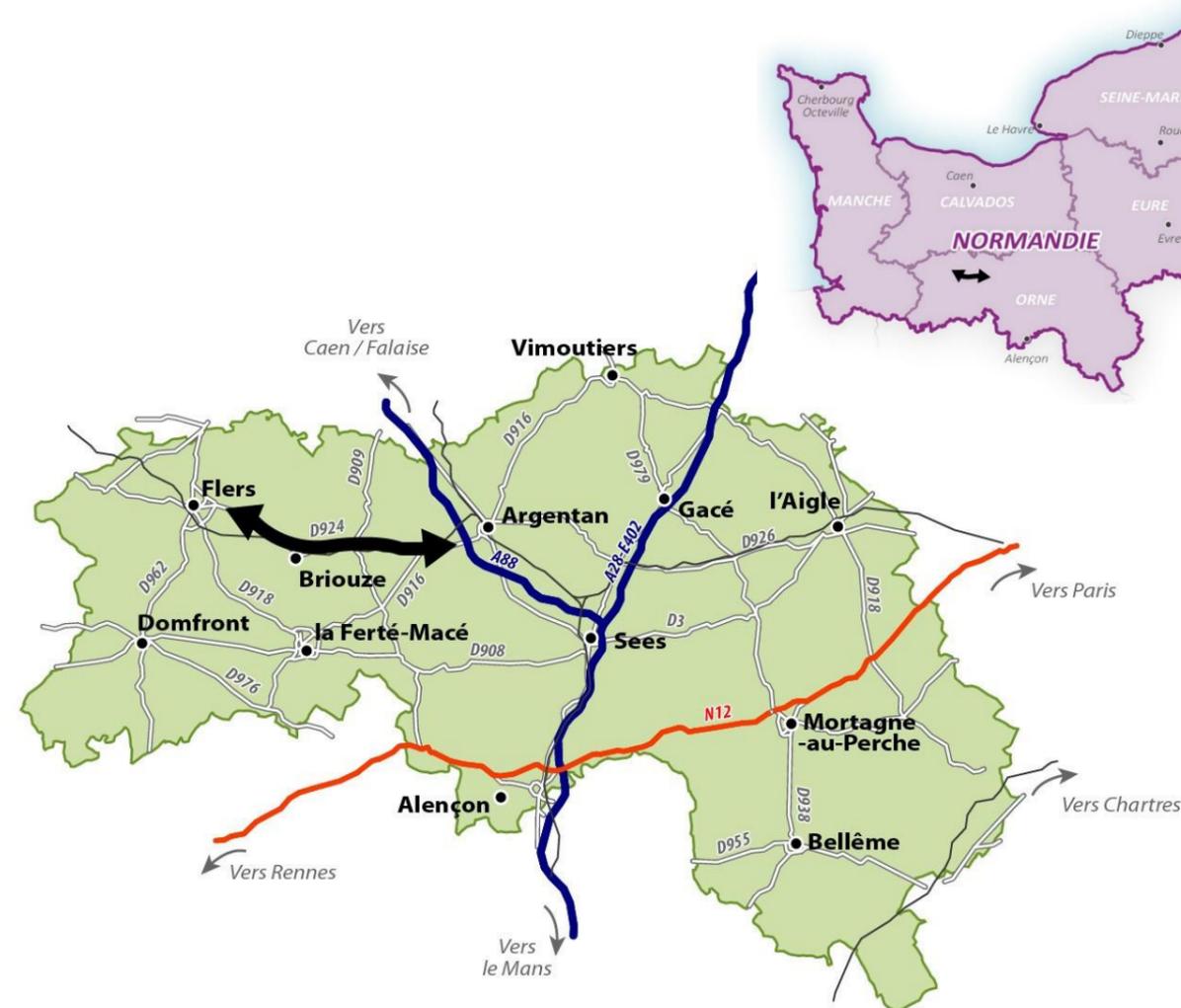
Elle assure également une fonction de desserte locale pour les cantons d'Argentan, Écouché-les-Vallées, Briouze et Flers, irriguant ainsi tout le nord-ouest du département.

Ce projet a été déclaré d'utilité publique en 2006, et le début des travaux est intervenu en 2010 entre Flers et Landigou, en 2011 entre Sevrai et l'A88 à Fontenai-sur-Orne, et enfin entre Landigou et Sainte-Opportune en 2014. Ces trois sections sont maintenant en service, soit 14,5 km de route transformée en 2x2 voies, et une quatrième section de 1,5 km est en cours de travaux, entre Sainte-Opportune et la limite ouest de la commune de Briouze.

Reste à traiter la section centrale, entre Briouze et Sevrai, d'une longueur d'environ 19 km.

Cette section est à deux voies bidirectionnelles. La RD 924 traverse dans ce secteur principalement le hameau de Fromentel et la commune de Briouze. Elle supporte de nombreux accès directs et carrefours avec des voiries locales.

La vitesse est limitée selon les sections à 50 km/h ou 90 km/h (80 km/h à compter de juillet 2018), avec peu de possibilités de doubler, limitant ainsi le niveau de service et de confort de l'infrastructure.



Le projet présenté à la concertation publique porte sur l'aménagement de la RD 924 à 2x2 voies entre la limite communale ouest de Briouze et Sevrai.

Le dossier a présenté :

- les objectifs du projet porté par le Conseil départemental de l'Orne ;
- l'état actuel du territoire et les enjeux associés ;
- le parti d'aménagement et les différentes variantes de tracés étudiées ;
- les prochaines étapes du projet.

CADRE RÉGLEMENTAIRE

Informé largement l'ensemble des publics concernés par le projet, écouter les avis de chacun, dialoguer pour enrichir le projet d'aménagement, tels sont les objectifs de toute concertation publique. Les questions posées et les avis émis lors de la concertation permettront de préciser les attentes des usagers et faciliteront les prises de décision du maître d'ouvrage. Le projet final tirera ainsi profit des enseignements de la concertation.

La présente concertation s'inscrit dans le cadre des dispositions des articles L121-15 et L121-16 du code de l'environnement.

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION : INFORMER, ÉCOUTER ET DIALOGUER POUR ENRICHIR LE PROJET D'AMÉNAGEMENT

Les objectifs de la concertation publique sont :

- d'informer sur le projet de mise à 2 x 2 voies de la RD924 entre BRIOUZE et SEVRAI ;
- de décrire le calendrier et le déroulement de l'opération, afin d'expliquer les différentes étapes nécessaires à la réalisation du projet de présenter les études menées et les intentions du maître d'ouvrage ;
- de recueillir et de tenir compte dans la suite des études des attentes, des préoccupations et des propositions de tous les acteurs locaux, habitants et usagers, sur les tracés proposés.

LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

COMMENT LE PUBLIC A-T-IL PU S'INFORMER ?

- À l'accueil physique des mairies de Briouze, Pointel, Saint-Hilaire-de-Briouze, Les-Yveteaux, La-Lande-de-Lougé, Lougé-sur-Maire, Écouché-les-Vallées, Sevrai et du Conseil départemental de l'Orne, aux heures d'ouvertures habituelles ;

Un dossier de concertation était mis à disposition du public. De plus, des panneaux d'exposition illustraient le projet dans les mairies de Briouze, Écouché-les-Vallées, et au Conseil départemental à Alençon.

- Sur le site internet du Conseil départemental de l'Orne : www.orne.fr, où le dossier de concertation pouvait être téléchargé.
- Deux réunions publiques ont été organisées par le conseil départemental le 27 mars à 10 heures à Écouché-Les-Vallées) et à 15 heures à Saint-Hilaire-de-Briouze.

COMMENT LE PUBLIC A-T-IL PU S'EXPRIMER ?

- Par courriel à l'adresse internet dédiée : rd924-concertation@orne.fr;
- En complétant le registre mis à disposition en mairies et au Conseil départemental ;
- Par courrier postal.

LE BILAN DE LA CONCERTATION

À l'issue de la concertation, le Département a établi le présent bilan qui fait la synthèse des avis et des observations.

Ce bilan sera rendu public dans les mêmes conditions que le dossier de concertation, et notamment sur le site internet du Département.

BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

LES REGISTRES

10 registres ont été déposés dans les mairies des communes concernées par l'aménagement.

Par ailleurs, les courriels reçus sur l'adresse créée à cet effet et les contributions apportées sur le site Internet ont été compilés.

Les contributions ont été décomptées et analysées, mais l'analyse ne tient pas compte de l'identité des personnes qui se sont exprimées, tous les avis exprimés ayant donc la même importance qualitative.

Une contribution est un rattachement au registre, ou transmise par courriel, courrier ou contact direct avec les services du département, par une personne ou un groupe de personnes.

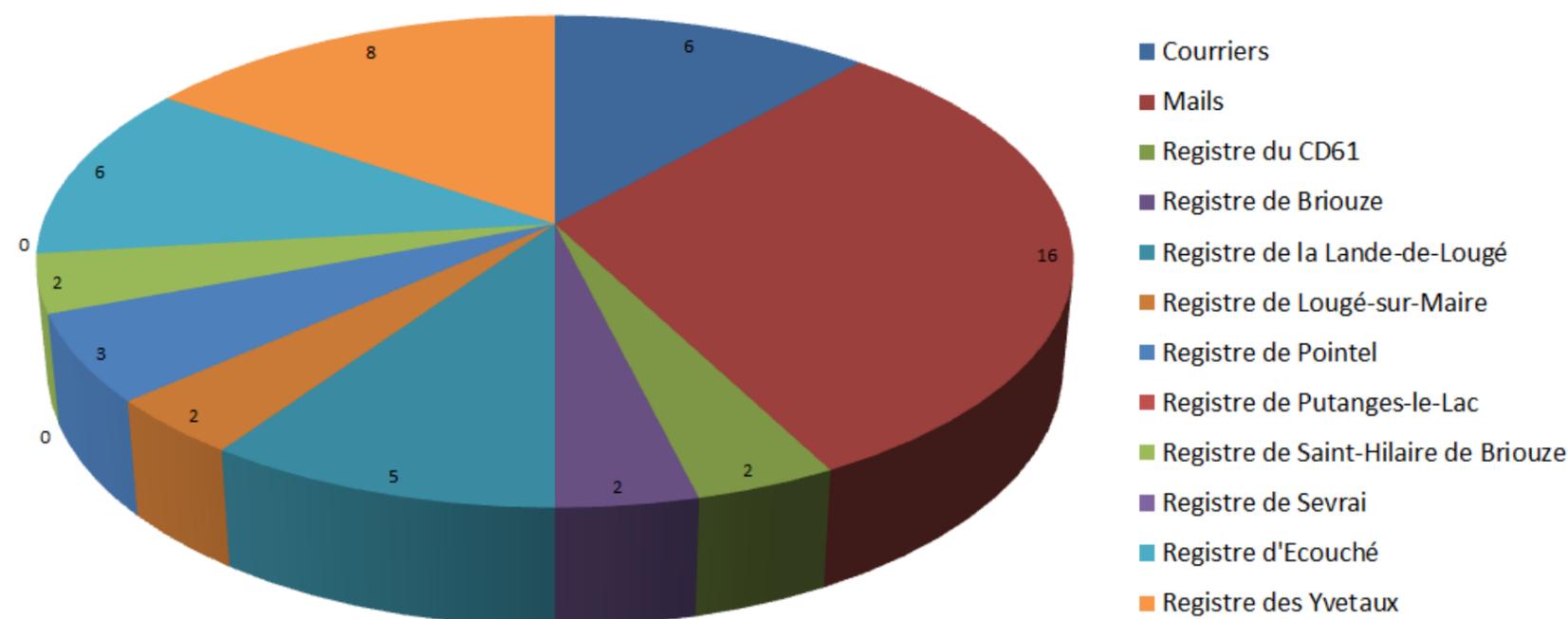
Le nombre de mentions écrites sur les registres mis à disposition dans chaque commune et au siège du département est le suivant :

- Conseil départemental de l'Orne : 2
- Briouze : 2
- La Lande de Lougé : 5
- Lougé-sur-Maire : 2
- Pointel : 3
- Putanges-le-Lac : 0
- Saint-Hilaire de Briouze : 2
- Sevrai : 0
- Écouché-les-Vallées : 6
- Les Yveteaux : 8

Le nombre de mails reçus à l'adresse créée à cet effet est de 16.

En outre, 6 courriers ou contacts directs ont été reçus au Conseil départemental de l'Orne.

Cela représente en tout 52 contributions individuelles.



ANALYSE QUANTITATIVE DES CONTRIBUTIONS

Les contributions portées aux registres ou envoyées par courriels ou courriers ont pris plusieurs formes :

- Des textes allant de quelques lignes à plusieurs pages accompagnées éventuellement d'illustrations,
- Le collage d'un coupon portant les mêmes revendications sur plusieurs supports (courriers, mails et/ou registres). Ces observations ont toutes été prises en compte dans l'analyse statistique suivante, même si elles étaient répétitives.

Certains sujets n'ont été que très peu représentés tandis que d'autres sujets ont été mentionnés plus souvent et peuvent être analysés de façon statistique en fonction du nombre de contributions ayant exprimé un avis. Les mentions ont été regroupées selon 6 thématiques globales pouvant représenter des aspects divers. Le thème « agriculture » recouvre ainsi des demandes d'aménagement foncier (remembrement), de dessertes de parcelles, des demandes d'indemnités pour des travaux privés, une adaptation pour préserver des parcelles agricoles,...). De même, le thème « environnement » recouvre les cours d'eau et zones humides, la faune, la flore et le paysage bocager.

Le tableau suivant fait apparaître une synthèse des contributions en valeur absolue et en pourcentage rapporté au nombre de contributions dans les registres ou par mails et courriers. Les deux dernières colonnes correspondent à la globalité des réponses obtenues.

Avis exprimés sur :	Courriers	%	Courriels	%	Registres	%	Global	%
Agriculture	6	100%	8	50%	17	57%	31	60%
Gaspillage de l'argent public / coût		0%	3	19%	4	13%	7	13%
Dessertes	2	33%	8	50%	19	63%	29	56%
Environnement naturel		0%	6	38%	6	20%	12	23%
Nuisances (bruit, cadre de vie, pollutions)		0%	3	19%	8	27%	11	21%
Utilité publique		0%	2	13%	5	17%	7	13%
Nombre de contributions	6		16		30		52	

On note que les préoccupations principales portent sur les aspects agricoles et fonciers, ainsi que sur la desserte (accès aux bourgs et hameaux, adaptation du tracé des dessertes locales et/ou du projet de RD924 à 2x2 voies).

L'utilité publique du projet et son coût ne relèvent que de 13% des contributions (regroupant le plus souvent les 2 thèmes). De même, l'environnement naturel et les nuisances ne sont évoqués que dans moins d'un quart des contributions.

ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS – RÉPONSES DU DÉPARTEMENT

La suite du présent bilan n'apporte pas de réponse individualisée à chaque observation ou contribution, mais tente d'en faire une synthèse par thème, étant rappelé qu'un projet tel que celui objet de la présente concertation a des impacts multiples dans de nombreux domaines, aux intérêts contradictoires, confrontés aux aspects techniques et à une bonne utilisation de l'argent public.

Il est présenté comme suit :

Observations ou contribution par thème.

Commentaires et éléments de réponse du maître d'ouvrage

Mesures que le Département jugera nécessaire de mettre en place pour répondre aux observations du public.

Nota : certaines observations ou contributions ont une réponse explicite et positive dans le dossier soumis à la concertation et ne sont donc pas reprises ci-après.

SUR L'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET ET SUR SA CONCEPTION

1. Sur l'utilité publique

Des observations portent sur l'utilité publique du projet.

La RD 924 assure globalement la jonction entre la RN 174 (Caen-Rennes) à l'ouest et les autoroutes A28 et A88 et la RD 926 (Paris-Argentan) à l'est et constitue un élément essentiel de liaison dans l'aménagement du sud du territoire normand.

Cet axe routier Flers-Argentan est l'un des plus fréquentés de l'Orne, son aménagement est destiné à irriguer tout le bassin d'emploi ouest du département, qui est le troisième bassin d'emploi de l'ancienne région Basse-Normandie, et améliorer les temps de parcours et la sécurité sur les routes, participant ainsi à la vie et à l'attractivité du territoire.

Il assure également une fonction de desserte locale pour les cantons d'Argentan, Écouché-les-Vallées, Briouze et Flers, irriguant ainsi tout le nord-ouest du département.

L'utilité publique de son aménagement a été constatée en 2006, et aucun recours n'a été exercé contre la déclaration d'utilité publique. Les travaux réalisés depuis aux deux extrémités du projet ont permis de juger de l'efficacité de cet aménagement, tant en termes de temps de parcours que de sécurité routière et d'irrigation des territoires. Compte-tenu de l'absence d'aménagement de la RD 962 entre Flers et Caen, les liaisons vers l'est, les autoroutes A88 et A28, prennent d'autant plus d'importance pour la partie ouest du Département.

Le Département entend donc achever la mise à 2X2 voies de la RD 924 entre Briouze et Sevrai, et soumettre ce projet aux procédures préalables à une nouvelle déclaration d'utilité publique.

2. Sur le maintien de la RD 924 entre Briouze et Fromental

Des observations et une pétition demandent le maintien de la RD 924 dans son état actuel entre Briouze est et Fromental. Les arguments portent sur la circulation sur ce segment, sur les inconvénients notamment agricoles, et liés aux activités industrielles, artisanales et agricoles du secteur.

Le rôle de ce segment de route pour la circulation est considéré par les pétitionnaires comme important, mais ne pas l'aménager paraît donc contradictoire.

Ça l'est effectivement, et maintenir une section de route d'environ 2 kilomètres à 2 voies, avec des accès riverains et des circulations agricoles constituerait une « singularité » au centre d'un itinéraire aménagé à 2x2 voies. Sur le plan de la sécurité routière, l'expérience montre que ce genre de singularité induit une accidentologie plus élevée, les conducteurs n'adaptant pas leur conduite à la 2 voies alors qu'ils circulaient sur une 2x2 voies.

Le Département entend donc maintenir la mise à 2x2 voies dans le secteur concerné, en tenant bien entendu compte de sa spécificité et des contraintes du site, tant des points de vues humains qu'agricoles ou naturels.

3. Sur la création d'un barreau de liaison entre la RD 909 au nord de Fromental et l'échangeur ouest de Fromental

Une observation, et la contribution de la commune des Yveteaux, demandent la création d'un barreau de liaison entre la RD 909 au nord de Fromental et l'échangeur ouest de Fromental

Il s'agit là d'une demande nouvelle qui n'avait jamais été évoquée précédemment. Ce barreau n'a pour but que d'éviter la circulation de la RD 909 provenant du nord et allant en direction de La Ferté-Macé dans la partie ouest de Fromental, comme actuellement.

Or, le projet déclaré d'utilité publique en 2006, et que le Département entend mettre en œuvre, comporte un barreau reliant les RD 909 et 19 au sud, qui poursuit le même objectif. Le nouveau barreau au nord ne résout donc pas plus de problème, en amenant des inconvénients supplémentaires : emprises agricoles dans un secteur non directement concerné jusqu'à présent, possibles contraintes nouvelles pour la zone d'activité nord (accès, extension et développement).

Le Département considère donc que le barreau reliant les RD 909 et 19 au sud, déclaré d'utilité publique en 2006, et allié à des mesures de circulations (obligation pour les poids lourds d'utiliser ce barreau sud), est une solution technique plus adaptée au problème, plus simple à mettre en œuvre et moins nuisante qu'un nouveau barreau de liaison au nord.

4. Sur le barreau de liaison RD 909 - RD 19

Plusieurs contributions demandent sa suppression, éventuellement au profit d'un nouveau barreau au nord de Fromental.

Cette demande rejoint le point ci-avant, et la réponse est similaire : le barreau reliant les RD 909 et 19 au sud, déclaré d'utilité publique en 2006, et allié à des mesures de circulations (obligation pour les poids lourds d'utiliser ce barreau sud), est une solution technique adaptée au site, qui permettra de réduire les circulations, notamment des poids lourds, dans les parties agglomérées du hameau. Son impact agricole ne doit pas être sous-estimé, mais son utilité technique est indéniable.

Le Département poursuivra donc le projet avec le barreau reliant les RD 909 et 19 au sud, en veillant à sa meilleure intégration possible dans le tissu agricole et humain.

La concertation n'a par ailleurs amené aucune observation sur les adaptations proposées pour l'échangeur de Fromental (bretelle nord-est et liaison avec l'actuelle RD 924), et le Département poursuivra donc sur ces bases la mise au point du projet.

5. Sur le demi échangeur prévu à l'est de Briouze

Deux contributions proposent de transformer le 1/2 échangeur de Saint-Hilaire-de-Briouze en échangeur complet, pour les usages économiques et les transports du secteur (laiterie et entreprises du secteur de Saint-Hilaire-de-Briouze – Pointel).

Le demi-échangeur sur la RD 51 autorisera les mouvements dans les sens Argentan => Saint-Hilaire-De-Briouze et Saint-Hilaire-De-Briouze => Argentan. Il est plus particulièrement destiné à assurer l'important trafic poids-lourds généré par la laiterie et la société BOLAIOR, mais permet aussi de desservir la zone d'activités de Pointel en venant d'Argentan. Il est conçu pour préserver l'accessibilité au restaurant "La Pommeraie".

En première approche technique, sa transformation en échangeur complet semble possible pour la bretelle nord-ouest à créer (sens RD 51 => Flers), mais nettement plus compliquée pour la bretelle sud-ouest à créer (sens RD 924 => RD 51) : la déviation de Briouze est en forte pente à cet endroit (environ 5 %), et le raccordement à la RD 51 n'est peut-être pas possible au vu des normes techniques, et notamment sur la visibilité à assurer pour l'automobiliste.

De plus, cette bretelle aura un impact certain sur l'habitation située dans l'angle RD 924 actuelle – RD 51, et nécessitera sans doute la démolition de celle-ci.

Bien entendu, cette transformation d'un demi-échangeur en échangeur complet, si elle est techniquement possible, aurait un coût supplémentaire.

Le Département réalisera une analyse technique plus approfondie de cet aspect particulier du projet et en présentera les conclusions dans le dossier qui sera soumis aux enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique.

6. Sur des décalages ponctuels du projet, pour éviter des emprises particulières ou des impacts sur l'habitat

Plusieurs contributions portent sur des demandes de décalages ponctuels du projet, pour éviter des emprises particulières ou des impacts sur l'habitat, principalement à Batilly, vers l'échangeur de « La Briquetterie », et vers le bois de Milhard.

Ces décalages semblent techniquement possibles et seront examinées pour tenter d'apporter les améliorations souhaitées. Ces améliorations devront être confrontées et comparées en termes d'avantages et d'inconvénients au projet initial.

Le Département poursuivra l'analyse technique approfondie de ces demandes de décalages ponctuels, et en présentera les conclusions aux particuliers concernés préalablement aux enquêtes d'utilité publique.

7. Sur la position du chemin latéral vers le château d'eau de Briouze :

Le chemin latéral prévu entre Saint-Hilaire-De-Briouze et Fromental contourne un résidu de boisement au sud. Un passage direct dans le bois est préféré. Cette demande avait déjà été exprimée en 2006.

Ce passage direct ne présente pas d'inconvénient notable sur le plan technique, et sa mise en œuvre peut être envisagée. Mais son impact sur le plan environnemental devra toutefois être évalué et confronté à la demande.

Le Département poursuivra l'analyse environnementale de cette demande, et en présentera les conclusions dans le dossier qui sera soumis aux enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique.

8. Sur la position de la 2x2 voies sur le plateau des Auges

Des observations portent sur l'élargissement de la 2x2 voies, au sud ou au nord de la RD 924 actuelle sur le plateau des Auges, entre Saint-Hilaire-De-Briouze et Fromental.

Le projet est celui d'un élargissement par le sud. Ce parti-pris technique, approuvé en 2006, est conforté par les diagnostics écologiques de 2017, qui ont permis de relever au moins une mare avec des amphibiens à haute valeur patrimoniale. Il serait préjudiciable d'élargir la RD 924 par le nord dans ces conditions.

Le Département poursuivra toutefois l'analyse technique et environnementale de cette demande, et en présentera les conclusions dans le dossier qui sera soumis aux enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique.

9. Sur les nuisances sonores et les protections phoniques

Les inquiétudes portent sur la proximité de la route nouvelle ou modifiée, et son impact sur les niveaux sonores pour les habitations concernées.

Cet aspect du projet est important. Pour apprécier au plus juste les niveaux sonores actuels et répondre au mieux aux inquiétudes, des mesures des niveaux sonores ont été réalisées en 2017. Ces mesures seront publiées par le Département sur le site www.orne.fr.

L'impact du projet sera évalué, et les mesures de protection éventuellement nécessaires seront envisagées et détaillées dans le dossier qui sera soumis aux enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique, conformément à la réglementation en la matière, qui fixe les niveaux sonores à ne pas dépasser pour une telle infrastructure.

Les mesures de protections sont le plus souvent des murets ou mur anti-bruit, des merlons de terre, et en dernière extrémité des isolations de façades et de fenêtres. Dans le cadre d'adaptations techniques, un éloignement de la RD 924, donc de la source du bruit, contribue évidemment à la diminution des niveaux sonores. Dans les cas extrêmes rendant inefficaces ou excessivement coûteuses de telles protections, une acquisition totale des habitations pourra être envisagée.

Il est rappelé que des mesures de protections phoniques étaient déjà prévues dans le dossier de 2006, allant sur certains secteurs au-delà de l'application stricte de la réglementation.

Le Département publiera les mesures de bruit initiales sur le site www.orne.fr, et présentera dans le dossier d'enquête publique, conformément à la réglementation en matière de bruits routiers, les impacts acoustiques du projet et les mesures envisagées pour diminuer ceux-ci. Il examinera toutes les demandes particulières et recherchera le meilleur compromis pour répondre à ces demandes.

10. Sur les réseaux, clôtures, portails, points d'eau, murs, drainages, etc.

De nombreuses contributions portent sur l'impact du projet sur les réseaux, clôtures, portails, points d'eau, murs, drainages, etc.

La présente étape de concertation paraît prématurée pour juger exactement de l'impact du projet sur ces points, qui relèvent le plus souvent de la mise au point détaillée du projet avant travaux.

Ces inquiétudes sont toutefois légitimes, et leur prise en compte est un souci permanent du Département dans les négociations foncières à venir avec les propriétaires et exploitants. Dans tous les cas similaires traités par le Département, y compris sur les sections de la RD 924 déjà réalisées, adaptations ou modifications, reconstructions ou indemnisations permettent de trouver des accords avec les personnes concernées.

L'enquête d'utilité publique à venir sera le moment pour les propriétaires et exploitants de renouveler ces demandes sur un projet qui sera alors plus abouti. Il est précisé que ce genre de problème peut être résolu même au-delà des procédures, jusqu'à la réalisation physique des travaux.

Le Département s'attachera à résoudre ces aspects techniques du projet, au mieux des intérêts réciproques de la collectivité et des personnes concernées, tout au long du processus de mise au point du projet et de sa mise en œuvre.

11. Voies latérales nouvelles

Deux demandes portent sur la création de voies latérales non prévues actuellement, pour les dessertes agricoles essentiellement, dans deux secteurs :

- *De Pierre-Hurel à Vaux-Bougon ;*
- *De Pont-Blutel à Sevrai (RD 216).*

Ces deux voies parallèles n'étaient pas prévues au projet de 2006, et n'avaient pas fait l'objet de demandes particulières.

Cependant, la circulation des véhicules agricoles sur ou en dehors de la RD 924 aménagée est un point très important soulevé par le monde agricole, au vu notamment des sections de la RD 924 déjà aménagées.

Ces demandes doivent être examinées à l'aune des aménagements fonciers, agricoles, forestier et environnementaux (AFAFE), et des travaux connexes qui les accompagneront. Il semble prématuré de dire si ces voies latérales sont nécessaires ou pas.

Le Département examinera, à travers la mise au point technique du projet et de l'élaboration des aménagements fonciers, agricoles, forestiers et environnementaux et des travaux connexes, d'apporter une réponse technique satisfaisante aux liaisons à la circulation des engins agricoles.

12. Boviducs prévus ou nouveaux

Une contribution porte sur un passage inférieur principalement destiné à un usage agricole à Vaux-Bougon, dont la hauteur souhaitée est de 5 mètres minimum, et la largeur de 6 mètres minimum.

La largeur de 6 mètres correspond à l'ouvrage envisagé. S'agissant d'une hauteur de 5 mètres minimum, il est important de réaffirmer que cette hauteur reste totalement dépendante du projet et de la topographie. Si un minimum de 4,40 mètres est toujours respecté, il n'est pas toujours possible de faire plus. Après un examen technique détaillé et dans ce cas particulier, la demande peut être satisfaite.

Le projet respectera pour le passage inférieur du Vaux-Bougon les dimensions minimales de 6 mètres en largeur et 5 mètres en hauteur.

Par ailleurs, un boviduc non prévu est demandé dans le secteur de Pointel.

Cette demande doit être examinée dans le contexte du secteur. L'exploitation est située entre le Val-du-Breuil et la Rouvre, et est coupée en deux par la déviation de Briouze.

Cependant, le projet prévoit un passage supérieur pour le CR du bois de Pointel, entre les deux cours d'eau, qui permet de franchir la RD 924. L'« enclavement » de la partie nord de l'exploitation et donc la nécessité d'un boviduc nouveau n'est pas manifeste.

La nécessité d'un nouveau boviduc devra être démontrée lors de l'élaboration des aménagements fonciers, agricoles, forestiers et environnementaux et des travaux connexes, pour apporter une réponse technique satisfaisante aux liaisons entre parties d'exploitations, et à la circulation des engins agricoles et des animaux, sachant que le profil en long de la RD 924, en déblai dans ce secteur, n'est pas favorable à ce type d'ouvrage.

13. Contributions particulières

Une contribution aborde le problème de l'impact global sur une propriété et demande l'acquisition complète de celle-ci.

Des acquisitions foncières, au-delà de la simple emprise prévue, permettent de constituer des réserves tant pour l'aménagement agricole que pour les mesures compensatoires au titre des zones humides ou du préjudice écologique. Mais comme indiqué pour les protections phoniques, chaque cas est particulier et demande un traitement particulier.

En fonction des situations particulières, le Département procédera à l'acquisition totale de certaines parcelles pour favoriser les aménagements fonciers et/ou mettre en œuvre des mesures compensatoires.

SUR L'AGRICULTURE ET LES IMPACTS SUR LE MILIEU AGRICOLE

De nombreuses contributions ou observations, au-delà de celles déjà citées, portent sur l'impact du projet sur les exploitations agricoles.

Comme indiqué dans le dossier de concertation, l'occupation du sol concerné par le projet est essentiellement agricole. Globalement, les terres agricoles sont surtout réservées à l'herbage et à la culture céréalière. On recense près de 80 exploitations agricoles sur le secteur Briouze-Sevrai. Plusieurs exploitations en agriculture biologique sont impactées. De nombreux chemins ruraux permettent aux exploitants de rejoindre leurs parcelles en empruntant des voies communales, mais également des voies départementales. Un certain nombre de circulations s'effectuent de part et d'autre de la RD 924 pour les déplacements entre les parcelles.

Les impacts seront réduits ou compensés par les dispositifs prévus pour les ouvrages linéaires. L'aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental (AFAFE) sera mis en œuvre suite aux décisions des Commissions intercommunales d'aménagement foncier (CIAF) qui devront se prononcer. Cet aspect du projet a déjà fait l'objet de premières réunions en communes ; largement en anticipation des procédures liées à la route. De plus, le Département s'est déjà rendu acquéreur de parcelles de terres libres à la vente, qui serviront le moment venu à compenser d'une manière ou d'une autre tout ou partie de l'emprise du projet. Il continue ces acquisitions d'opportunité, directement ou avec l'aide de la SAFER.

Des réunions de préparation des aménagements fonciers ont d'ores et déjà été organisées avec les partenaires locaux :

- réunion le 14/12/2017 à Saint-Hilaire-de-Briouze avec les maires et agriculteurs de la section Briouze-Lougé-sur-Maire. Présentation du projet et des procédures AFAFE ;
- réunion le 16/01/2018 à Batilly avec les maires et agriculteurs de la section Lougé-sur-Maire-Sevrai. Présentation du projet et des procédures AFAFE ;
- la commission départementale d'aménagement foncier, réunie le 26/01/2018, a été saisie et a approuvé deux périmètres d'études.

Toute cette problématique agricole trouvera ses réponses à travers les aménagements fonciers et les travaux connexes, sans qu'il soit possible d'être plus précis aujourd'hui. Des problématiques particulières (agriculture biologique, mesures agro-environnementales diverses) devront être traitées à la mesure des enjeux et des perturbations apportées aux exploitations.

On peut toutefois indiquer que le projet pourrait être réalisé avant la fin de ces procédures, avec donc une prise de possession anticipée des emprises, si bien sûr le projet est déclaré d'utilité publique. Cette prise de possession anticipée est une mécanique connue du monde agricole, et déjà utilisée pour l'extrémité est de projet (Sevrai-Fontenai sur Orne-A88), et sur le contournement nord-ouest de Flers.

Le Département s'attachera, à travers l'élaboration des aménagements fonciers, agricoles, forestiers et environnementaux et des travaux connexes, à apporter une réponse satisfaisante à toutes les problématiques agricoles. Il poursuivra sa politique d'acquisitions foncières d'opportunité afin de faciliter tant les réaménagements fonciers que les mesures compensatoires environnementales.

SUR LES ACCÈS, LES FRANCHISSEMENTS, LES MODES DE CIRCULATION, ET LES VOIRIES ANNEXES CRÉÉES

1. Les circulations non agricoles

Des contributions ou observations portent sur l'impact du projet sur les circulations non agricoles : chemins de randonnées, circuits pour les quads, pistes cyclables.

Une infrastructure à 2x2 voies provoque une coupure de nombreux axes de circulation secondaires ou tertiaires. Le projet prévoit des passages au-dessus ou au-dessous de la RD 924, en nombre largement supérieur à ceux sur les autoroutes comme l'A28 ou l'A88, puisqu'un des objectifs assignés est la desserte des territoires.

De plus, certaines demandes exprimées depuis 2006 ont été prises en compte dans le projet 2018. Il en est ainsi pour une passerelle réservée aux piétons qui sera réalisée à l'ouest de Briouze, pour le chemin des Neuf Clos, et un passage inférieur à l'extrémité ouest du projet. De tels rétablissements ont un coût important et ne peuvent être multipliés.

Enfin, le maillage des voies tertiaires (chemins ruraux) est très dépendant des aménagements fonciers à réaliser. Il n'est donc pas possible en l'état actuel du projet de répondre sans ambiguïté aux demandes ou craintes exprimées.

Le Département s'attachera, dans le cadre du projet et des aménagements fonciers à venir, à minimiser les impacts du projet sur le réseau viaire et les circulations, à favoriser les modes de circulation doux et les itinéraires de randonnée pédestre, et à tenir compte des usages locaux des voies interceptées.

2. La domanialité et la solidité des voies secondaires créées

Des contributions ou observations en provenance de communes, portent sur la solidité des voies secondaires créées, et sur leur domanialité.

Cet aspect du projet peut être effectivement important pour les communes concernées. Comme pour d'autres points, des assurances peuvent être données.

Le dossier qui sera soumis aux enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique comportera une partie consacrée à la domanialité des voies créées.

Les voies annexes créées le seront dans les règles de l'art, et seront adaptées à la circulation qu'elles supporteront. Si elles sont utilisées en phase de chantier, elles seront alors surdimensionnées en largeur et en structure pour résister au trafic supplémentaire, et maintenues en état de viabilité pendant les travaux par le Département.

Par ailleurs la construction des ouvrages d'art nouveaux devra donner lieu à la signature de conventions avec les communes concernées pour répartir les charges d'entretien, de grosses réparations et de reconstructions des ouvrages, conformément au code général de la propriété des personnes publiques dans ses dernières évolutions. Il peut être affirmé que ce code est plutôt protecteur pour les intérêts financiers des petites collectivités, en mettant le plus gros de la charge des nouveaux ouvrages sur la collectivité maître d'ouvrage de la nouvelle infrastructure, à savoir le Département pour le projet de la RD 924.

Le Département, maître d'ouvrage, précisera bien dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, les caractéristiques techniques des voies annexes à créer, et clarifiera dès ce stade du projet les responsabilités et charges d'entretien ultérieures, tant de ces voies annexes que des ouvrages d'art sur ou sous la RD 924.

LA FAUNE, LA FLORE, LES COURS D'EAU ET ZONES HUMIDES, LES HAIES

Trois associations de protection de l'environnement ont participé à la concertation et ont formulé leurs réflexions et observations par messagerie ou sur les registres de concertation. Il est notamment demandé que soient communiqués les résultats des inventaires afin d'évaluer la prise en compte des sensibilités de la faune et de la flore sauvages.

Les études menées depuis de nombreuses années par le Département ont pris en compte les contraintes et enjeux des milieux naturels au même titre que les autres composantes de l'environnement.

Cette démarche se poursuit avec des inventaires menés en 2017 et 2018 pris en compte pour les études fines du tracé retenu, et dans le cadre de l'étude d'impact. Celle-ci est établie en suivant la doctrine Éviter-Réduire-Compenser qui vise à limiter l'impact avant de devoir compenser les atteintes aux composantes de l'environnement qui n'ont pas pu être évitées ou réduites pour un coût raisonnable.

L'étude d'impact sera jointe au dossier d'enquête d'utilité publique et à la demande d'autorisation environnementale. Elle précisera les mesures qui seront mises en œuvre et présentera les mesures compensatoires qui seront proposées pour les impacts qui n'auront pas pu être évités ou réduits.

La présente phase de concertation intervient en amont de ces procédures, et certains griefs ou observations faites, qui relèvent plus de ces procédures, sont prématurés et auront leur réponse dans l'étude d'impact. Toutefois, un certain nombre de précisions ou commentaires peuvent déjà être faits par rapport aux observations des associations :

1. Inventaire faune-flore

Des inventaires ont été réalisés en 2002-2003 pour le projet déclaré d'utilité publique en 2006. Compte-tenu de l'ancienneté de ces études et des évolutions du site et de la réglementation, il était indispensable de procéder à de nouveaux inventaires, qui ont été réalisés par Naturalia-Environnement en 2017 et 2018. Les observations ou critiques portant sur les inventaires de 2002 sont donc « hors sujet ».

Les inventaires sont basés sur des relevés de terrain par des spécialistes, précédés d'une recherche bibliographique, et de la consultation des associations locales et des personnes ressources.

En 2017, ont notamment été consultés (parmi de nombreux autres organismes ou personnes ressources) :

- L'association faune flore de l'Orne ;
- Le Centre permanent d'initiative pour l'environnement (CPIE) ;
- Val d'Orne environnement.

La liste complète des organismes ou personnes consultés figure dans le rapport provisoire Naturalia-Environnement, qui sera être publié sur le site Internet www.orne.fr.

Le Département publiera les inventaires et l'état initial du volet naturel de l'étude impact sur le site Internet www.orne.fr.

2. Cours d'eau, zones humides

Le maître d'ouvrage se doit de respecter la réglementation en la matière, et notamment pour la protection des milieux, les arrêtés de biotope, les zones humides, la protection contre les inondations, etc. Tous ces sujets seront largement développés dans l'étude d'impact, qui servira aussi à solliciter l'autorisation environnementale.

Les précisions suivantes peuvent être déjà faites :

S'agissant des ouvrages hydrauliques, les dimensions prévues dans le projet de 2006 ont été validées dans le projet de 2018 au titre des risques d'inondations. Les modélisations faites à l'époque concluaient que les ouvrages et le projet n'aggravaient pas ces risques. Les ouvrages principaux (Val de Breuil, Rouvre, Maire) sont prévus avec banquettes latérales pour les circulations terrestres et le maintien des couloirs de biodiversité.

Pour le passage de la petite faune et la loutre, certains ouvrages pour des écoulements secondaires seront surdimensionnés par rapport aux premiers plans afin de permettre la création de cheminements latéraux pour la faune terrestre (cadres enterrés de 2x2 m ou 2x2,50 m en lieu et place de buses ou dalots étroits). C'est le cas notamment pour un ouvrage sur le ruisseau de la Prévôtère à l'extrémité ouest du projet.

Des réunions de cadrage avec les services de l'État ont permis de valider ces dispositions techniques.

Le Département s'emploiera, dans la conception du projet, et au-delà de la simple application de la réglementation, à maintenir les couloirs de biodiversité (trame verte et bleue), et à favoriser le passage de la petite faune.

3. Les haies – le bocage

Plusieurs contributions portent sur les haies et la politique départementale en la matière, avec des craintes ouvertement exprimées que le Conseil départemental dégrade et néglige le maillage bocager.

Le ton presque polémique de certaines contributions nécessite une mise au point en la matière. Les objectifs du Conseil départemental visent plutôt à la protection des haies, pour l'ensemble de leurs vertus, tant sur le plan agronomique, pour limiter l'érosion des sols et le ruissellement, que du point de vue environnemental, pour constituer des corridors pour la biodiversité, pour protéger les cours d'eau et conférer au paysage une identité forte.

De plus, dans le cadre de la filière bois énergie, la haie représente un nouvel espace de production, et le Département contribue à promouvoir la haie bocagère comme actrice de l'économie rurale.

Depuis 2008

Le Département de l'Orne au travers de différentes politiques de subvention, a financé la création ou la restauration d'environ 280 km de haies. Mais le changement des pratiques agricoles, la suppression des chemins ruraux, tendent à modifier les maillages bocagers. Des arrachages importants sont maintes fois observés et déplorés par les ornaïs.

La politique 2017 (<http://www.orne.fr/environnement/plantation-haies>)

Dans ce contexte, le Conseil départemental a décidé de poursuivre son soutien financier aux plantations de haies bocagères et à la mise en œuvre de plans de gestion. Cette politique a pour objectif de lutter contre la réduction régulière des linéaires de haies bocagères en :

- accompagnant les porteurs de projets en faveur de la protection et de la restauration de la haie bocagère ;
- privilégiant les opérations groupées ;
- proposant la réalisation de plans de gestion de la haie.

De plus, le Département incite les communes à protéger les haies dans leurs documents d'urbanisme.

Dans le cadre de l'aménagement de la RD 924 entre Landigou et Briouze

Pour cette section de route, ce sont plus de 12 km de haies qui vont être replantés vers Briouze, au titre des mesures compensatoires de l'aménagement foncier, et autant de nouvelles haies le long de la route entre Flers et la limite de Briouze. De plus, l'échangeur du Rocher va faire l'objet d'un reboisement de 2,5 ha environ.

L'impact des travaux sur les haies est donc quantitativement largement compensé, et c'est l'objectif du Département.

Un bilan de toutes ces plantations sera fait 5 ans après la fin des travaux, l'objectif étant de pérenniser les plantations nouvelles.

Dans le cadre de l'aménagement de la RD 924 entre Sevrai et l'A88

De même pour cette section, pour laquelle un aménagement foncier est intervenu, plus de 8 km de haies ont été plantés, dans des zones de plaine où la haie bocagère est moins présente.

Le Département a aussi conduit une expérience d'agroforesterie à l'extrémité ouest de cette section d'aménagement.

Un bilan de toutes ces plantations va être fait 5 ans après la fin des travaux.

Objectifs 2018 et au-delà pour la section Briouze-Sevrai

Le Conseil départemental entend poursuivre les objectifs suivants pour la section d'aménagement de la RD 924 entre Briouze et Sevrai :

- Maintien au maximum des haies existantes et du maillage, dans le respect de la doctrine Éviter, Réduire, Compenser, en fonction aussi des autres contraintes du projet (techniques, agricoles, d'habitat, de circulation etc.) ;
- Accompagnement des collectivités pour le futur aménagement foncier : étude d'aménagement en instance de lancement (état initial des périmètres et plus tard, étude d'impact de l'aménagement foncier en liaison avec le projet routier) ;
- Sensibilisation du monde agricole à la gestion et à l'entretien des haies. Une action va être initiée par le Département, avec la chambre d'agriculture pour améliorer la gestion des haies par les agriculteurs. Une convention fixera le mode et le périmètre des actions à venir.

PROCÉDURES À VENIR

L'ÉTUDE D'IMPACT

Les études comprennent une étude d'impact qui détermine les impacts environnementaux, paysagers ou sur le milieu humain liés au projet, tout en précisant les mesures et les solutions envisagées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts.

L'étude d'impact est soumise à l'appréciation de l'Autorité Environnementale, puis présentée au public lors de l'enquête publique.

L'ENQUÊTE PUBLIQUE

La procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est menée par un commissaire enquêteur, indépendant du maître d'ouvrage. Le dossier est exposé au public qui peut alors s'exprimer sur l'utilité du projet et ses caractéristiques.

Dans le dossier d'enquête publique figurent le bilan de la concertation et l'avis de l'Autorité environnementale sur le projet.

L'ENQUÊTE PARCELLAIRE – LES ACQUISITIONS FONCIÈRES

Une enquête parcellaire sera réalisée en même temps afin de déterminer les parcelles à acquérir et leurs propriétaires. Par la suite, le maître d'ouvrage entamera les discussions avec ces propriétaires pour rechercher un accord à l'amiable sur le prix et les conditions d'acquisition de leurs biens.

Le maître d'ouvrage disposera également, le cas échéant, de la possibilité d'engager une procédure d'expropriation, sous la houlette du juge de l'expropriation : cette procédure est jalonnée de différentes étapes qui visent à garantir la juste prise en compte des intérêts collectifs et individuels.

L'AMÉNAGEMENT FONCIER AGRICOLE FORESTIER ET ENVIRONNEMENTAL

Des impacts sur le fonctionnement des exploitations agricoles seront générés par le projet : prélèvement de surfaces, temps de parcours, pertes de fonctionnalités, pertes de surfaces d'épandage, etc.

Des aménagements fonciers pourront être mis en œuvre conformément aux dispositions du code rural et de la pêche maritime. Ce sont une ou des commissions intercommunales d'aménagement foncier qui décideront de l'intérêt de mettre en œuvre ce type de procédure.

LA DÉMARCHE « ESPÈCES PROTÉGÉES » ET LE DOSSIER LOI SUR L'EAU

Face aux enjeux écologiques, un dossier pourra être présenté si nécessaire au Conseil National de Protection de la Nature (CNPN). Le « dossier CNPN » est une procédure prévue par les articles L411-1 et L411-2 du code de l'Environnement. Il s'agit d'une demande de dérogation liée au déplacement, à la destruction ou à l'atteinte aux habitats d'espèces protégées.

Elle est évaluée au regard de la pertinence des mesures envisagées pour annuler l'impact provoqué par l'aménagement.

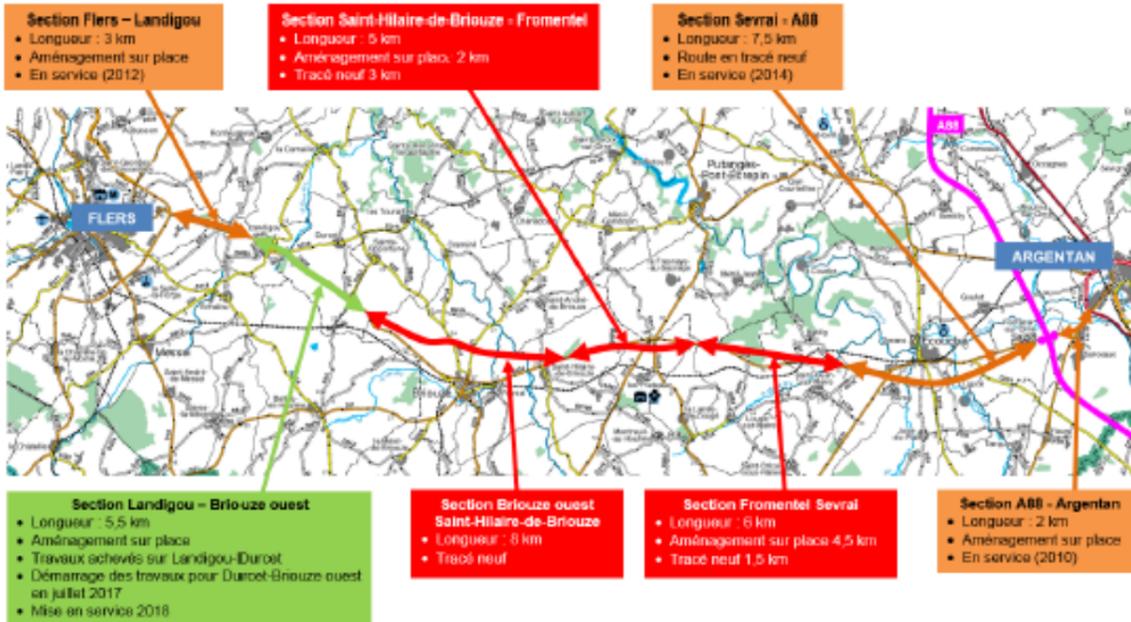
En prolongement des dispositions prévues dans l'étude d'impact, le maître d'ouvrage déposera une demande d'autorisation de son projet au titre de la loi sur l'eau.

Le dossier, qui fera l'objet d'une enquête publique, présentera dans le détail les mesures prises pour la préservation de la ressource en eau (modalité de recueil et de traitement des eaux de chaussées) et des milieux aquatiques (prise en compte des zones humides en particulier).

Conformément à l'évolution de la réglementation, ces deux procédures feront l'objet d'une seule démarche administrative dite autorisation environnementale unique.

AVIS DE CONCERTATION

AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES DE LA ROUTE DÉPARTEMENTALE N°924 ENTRE BRIOUZE ET SEVRAI



Concertation

Il est porté à la connaissance du public qu'en application du code de l'environnement et de l'arrêté du Président du Conseil départemental de l'Orne en date du 21 février 2018, il sera procédé à une concertation du lundi 12 mars au vendredi 13 avril inclus, en vue du projet d'aménagement à 2x2 voies de la RD 924 entre BRIOUZE et SEVRAI, sur le territoire des communes de, BRIOUZE, POINTEL, SAINT-HILAIRE-DE-BRIOUZE, LES-YVETEAUX, LA-FRESNAYE-AU-SAUVAGE (commune déléguée de PUTANGES-LE-LAC), LANDE-DE-LOUGÉ, LOUGÉ-SUR-MAIRE, SAINT-OUEN-SUR-MAIRE et BATILLY (communes déléguées d'ÉCOUCHÉ-LES-VALLÉES), SEVRAI.

Durant cette période, le dossier de concertation sera consultable dans les mairies précitées ainsi qu'au Conseil départemental de l'Orne -27 boulevard de Strasbourg - Alençon, aux heures d'ouverture au public. Le dossier sera aussi consultable sur le site Internet du Conseil départemental de l'Orne - www.orne.fr - rubrique « routes et transports - Enquêtes publiques ».

Deux réunions publiques seront organisées dans les communes suivantes :

- ÉCOUCHÉ-LES-VALLÉES - Salle des fêtes - Avenue Léon Labbé (face au champ de foire) : le mardi 27 mars 2018 à 10 heures
- SAINT-HILAIRE-DE-BRIOUZE - Salle polyvalente : le mardi 27 mars 2018 à 15 heures

Les personnes intéressées pourront consigner, le cas échéant, leurs observations sur les registres d'enquête mis à leur disposition dans les mairies, ou les adresser, par écrit, au Conseil départemental de l'Orne avec la mention « RD 924-Concertation », ou par voie électronique à l'adresse dédiée : rd924-concertation@orne.fr

À l'issue de la concertation, un bilan sera dressé, qui présentera le déroulement de la concertation, restituera les échanges ayant eu lieu, en dressera la synthèse et présentera les mesures que le Département jugera nécessaire de mettre en place pour répondre aux observations du public. Ce bilan sera rendu public dans les mêmes conditions que le dossier de concertation.

ANNEXES

Projet routier Briouze-Sevrai : deux réunions

Dans le cadre du projet de 2x2 voies entre Flers et Argentan d'ici 2022, deux réunions sont organisées à propos du tronçon Briouze-Sevrai.



D'un côté, il y a Flers et la RN174 qui permet de relier Caen à Rennes. De l'autre, il y a Argentan et les autoroutes A88 (Sées - Falaise) et A28 (Rouen-Le Mans). Tronçon par tronçon, la 2x2 voies censée relier les deux villes prend forme.

Avec la section reliant l'ouest de Briouze à Sevrai, c'est le gros du travail qui va débuter. Dix-neuf kilomètres : c'est la distance qu'il faudra bientôt parcourir pour rallier les deux communes.

80 millions d'euros de travaux

Conformément au code de l'environnement, le Département de l'Orne organise, mardi 27 mars, deux réunions publiques à Saint-Hilaire-de-Briouze et Écouché-les-Vallées. Chacun est invité à venir discuter des grandes caractéristiques de ce projet.

Jusqu'au 13 avril, le dossier de

concertation pourra également être consulté par tout un chacun au conseil départemental (à Alençon) et dans les huit mairies concernées par ces travaux à venir. Chacun pourra y laisser ses observations. Le bilan sera présenté en juin.

Le coût de cette opération est estimé à 80 millions d'euros. La moitié est supportée par le Département, le reste par la Région Normandie. La fin des travaux serait prévue pour fin 2022.

Depuis 2010

Les travaux sur la RD924 ont été amorcés en 2010. Pour le moment, 14,5 kilomètres de routes ont déjà été aménagés entre Flers et Argentan. Depuis 2006, le projet visant à relier Flers à Argentan via une 2x2 voies est reconnu d'utilité publique.

En 2012, la section Flers-Landigou (3 kilomètres) avait ouvert. Suivie en

2014 d'un tronçon reliant Sevrai à Fontenai-sur-Orne et l'échangeur de l'A88. Le 15 juin 2017, c'est la section Landigou-Durcet (2 kilomètres) qui a été inaugurée. En juillet dernier, les travaux entre Durcet et l'ouest de Briouze ont démarré, ils devraient s'achever dans le courant de l'année.

Début mars, c'est le contournement nord-ouest de Flers qui avait ouvert. La suite arrive.

Maxime PIONNEAU.

Mardi 27 mars, 10 h, salle des fêtes d'Écouché-les-Vallées et 15 h, à la salle polyvalente de Saint-Hilaire-de-Briouze. Pour adresser des remarques, écrire au Conseil départemental de l'Orne (en précisant la mention « RD924-Concertation ») ou par mail à l'adresse suivante : rd924-concertation@orne.fr

Article Ouest-France du 26 mars 2018

Accueil » Actualité » Avis de concertation sur l'aménagement de la RD 924 entre Briouze et Sevrai

23 février 2018

Avis de concertation sur l'aménagement de la RD 924 entre Briouze et Sevrai



Le Département de l'Orne a largement engagé la mise à 2x2 voies de l'axe Argentan-Fiers avec le soutien financier de la Région Normandie. Le Conseil départemental poursuit maintenant cette opération entre Briouze et Sevrai.

Soyez le 1^{er} à réagir Thème : Routes et transports

Contenus en relation

- Les travaux sur les routes de l'Orne en mai 2018
- Les routes
- RD 924 : mardi 20 mars ouverture de contournement nord-ouest de Fiers
- RD 924 : inauguration de contournement nord-ouest de Fiers
- Intempéries - Etats des routes - Transports scolaires pour le mardi 13 et mercredi 14 février

Conformément au code de l'environnement, le Département engage la concertation avec le public sur ce projet. Retrouvez cette avis de concertation [ici](#). Cette concertation vise à favoriser la consultation du public en amont de la décision, et le maître d'ouvrage devra indiquer les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place enfin de prendre en compte ses enseignements.

Par arrêté du 21 février 2018, M le Président du Conseil départemental en a fixé les modalités pratiques. Consultez les documents joints pour connaître ces modalités.

À partir du 12 mars et jusqu'au 13 avril 2018, le dossier de concertation sera consultable à l'accueil du Conseil départemental et dans les mairies concernées, où un registre des observations sera tenu à la disposition du public aux heures habituelles d'ouverture, et



Dernières vidéos

- Orne Magazine 111 | Natta ambassadeur de l'entreprise "libérée"
- Orne Magazine 111 | Sabrina Krief se bat pour les chimpanzés

Le Cheval dans l'Orne
Moteur économique

Transports
Horaires - Perturbations Intempéries - Travaux

Publication de l'avis de concertation sur le site Internet www.orne.fr

Modalités de la concertation

Afin que chacun puisse s'exprimer, du 12 mars au 13 avril 2018, le Conseil départemental de l'Orne met en place des outils de concertation.

Informez largement l'ensemble des publics concernés par le projet, écoutez les avis de chacun, dialoguez pour enrichir le projet d'aménagement, tels sont les objectifs de toute concertation publique. Les questions posées et les avis émis lors de la concertation permettront de préciser les attentes des usagers et faciliteront les prises de décision du maître d'ouvrage. Le projet final tirera ainsi profit des enseignements de la concertation.

Vous êtes ICI Juin 2018

CONCERTATION PUBLIQUE
du 12 mars au 13 avril 2018

BILAN de la concertation publique
sur le site internet du Département de l'Orne

COMMENT S'EXPRIMER ?

Par COURRIEL à l'adresse internet : rd924-concertation@orne.fr

En complétant le REGISTRE mis à votre disposition en mairies et à l'hôtel du Département à Alençon

Par COURRIER POSTAL à l'adresse suivante :
 Conseil départemental de l'Orne
 - Concertation RD 924 -
 27 boulevard de Strasbourg
 CS 30529
 61017 ALENÇON CEDEX

Étapes à venir

CONCERTATION
1^{er} trimestre 2018

Dépôt du dossier d'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE (demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées (ENP), autorisation au titre de la « loi sur l'eau », autorisation de détachement) et du DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

ENQUÊTE PUBLIQUE
Obtention des AUTORISATIONS ENVIRONNEMENTALES

DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Concertation avec les services de l'Etat et la profession agricole au fil de l'eau

TRAVAUX pour une durée minimale de 3 ans

Les questions et avis exprimés lors de la concertation publique seront analysés et synthétisés dans le bilan de la concertation. Ce bilan sera approuvé par la maîtrise d'ouvrage et mis en ligne sur le site internet du Département en prenant en compte les conclusions et attentes issues de la concertation.

Le Conseil Départemental réalisera ensuite l'ensemble des études techniques visant l'obtention de la déclaration d'utilité publique (DUP) et les autres autorisations réglementaires indispensables.

L'enquête publique pour obtenir la DUP permettra d'associer de nouveau le public. Ce sera donc également une des phases privilégiées durant laquelle chacun pourra s'exprimer.

Une fois la déclaration d'utilité publique obtenue, les études techniques seront achevées en vue des travaux. Ceux-ci s'étaleront sur plusieurs années.

Panneaux d'exposition au Conseil départemental de l'Orne



Panneaux d'exposition au Conseil départemental de l'Orne



Réunion publique du 27 mars à Saint-Hilaire-de-Briouze

ÉCOUCHÉ-LES-VALLÉES

La future 2x2 voies face aux impacts qu'elle va créer

Moderniser l'axe routier Flers-Argentan, l'un des plus fréquentés du département ornaï, est un souhait politique du Département et de la Région.

Écouché. Les personnes intéressées par le projet de l'aménagement à 2x2 voies de la Route Départementale n° 924, entre Briouze et Sevrai, étaient conviées, à une concertation publique qui s'est déroulée à la salle des fêtes d'Écouché-les-Vallées.

Cet instant d'échange permet d'informer largement l'ensemble des publics concernés par le projet, écouter les avis de chacun, dialoguer pour enrichir le projet d'aménagement. Le dossier présenté concerne le chaînon manquant de 19 km, de la partie centrale de la RD924 comprise entre la section aménagée entre Sevrai et l'AB8 à l'est de la section en fin de travaux entre Flers et la limite communale de Briouze à l'Ouest.

« Cela fait près de 20 ans que nos services travaillent sur le projet qui a été déclaré d'utilité publique en 2006, avec ensuite un début de travaux en 2010 entre Flers et Landigou. C'est un projet cofinancé par le département et la région », précise Guy Monhée, conseiller départemental, président de la réunion.

Pourquoi est-ce si important. Tout d'abord, car ce dossier est destiné à désenclaver les zones traversées, améliorer la capacité de l'infrastructure et les temps de parcours, faciliter l'accès au bassin d'emploi ouest du département de l'Orne et améliorer la sécurité sur les routes.

La RD924 constitue un élément primordial de liaison dans l'aménagement du sud du territoire normand. Elle a également une fonction de desserte locale pour les cantons d'Argentan, Écouché-les-Vallées, Briouze et Flers,



Quelques élus ont assisté à la réunion de concertation sur le projet de l'aménagement à 2x2 voies.

irriguant ainsi tout le nord-ouest du département.

Quels sont les objectifs. Cet aménagement participera à la structuration routière et économique du nord du département.

C'est l'une des routes départementales les plus empruntées de l'Orne, et notamment par les poids lourds.

La mise à 2x2 voies c'est l'occasion de réduire les nuisances dans les zones urbaines traversées et les pollutions (les eaux de ruissellement aboutissent dans le milieu naturel sans traitement). Ce projet prend en compte la biodiversité locale.

La mise en service d'une route à 2x2 voies améliorera la sécurité routière tant en rase campagne qu'en agglomération. Effectivement, les taux d'accident sur ce type d'axe sont, en moyenne, deux fois inférieurs à ceux constatés sur route à 2 voies.

Quels sont les principaux enjeux environnementaux. L'aire d'étude se caractérise par un relief de plaine, c'est pourquoi la RD924 devra épouser au mieux le terrain naturel existant afin de préserver au maximum des espèces végétales protégées (cardamine, impatiens, orchis grenouille, etc.). L'aire d'implantation du projet implique des cours d'eau, des

ruisseaux qui font l'objet d'activités de pêche de loisirs, sans oublier les étangs et les mares, sites favorables à la reproduction d'amphibiens patrimoniaux (grenouille agile et grenouille rousse) qui assurent diverses fonctions, parmi lesquelles : l'accueil de populations piscicoles et les sites de reproductions et de développement des batraciens. Le ruisseau la Prévostière accueille l'agrion de mercure, les ruisseaux du Val de Breuil et la Rouvre assurent le transit de la loutre.

Par ailleurs, les dispositifs de collecte et d'épuration des eaux de voirie permettront de confiner toute pollution qui pourrait intervenir en cas d'accident de la circulation et de déversement accidentel.

Le futur tracé et sa phase « travaux » pourront avoir des impacts sur la faune par la perturbation des habitats et des continuités écologiques, ainsi que sur la flore remarquable, mais des mesures seront prises pour réduire et compenser ces impacts.

Le patrimoine historique va-t-il être défiguré. « Le patrimoine historique ne sera pas impacté par le tracé routier », assure le conseiller départemental. Deux monuments seront proches de la route : la chapelle Saint-Gervais et le château des

Osthieux. Afin de préserver ce cadre de vie, les phases d'études à venir permettront de mettre en place les dispositifs de protection acoustique adaptés (murs antibruit, merlons ou isolation de façade).

Aux riverains de prendre la parole

La concertation est loin d'être achevée puisque le dossier sera consultable dans les mairies concernées ainsi qu'au Conseil départemental de l'Orne, aux heures d'ouverture au public, jusqu'au 13 avril inclus. Le dossier est également consultable sur le site internet : www.orne.fr - rubrique « routes et transports - enquêtes publiques ».

À l'issue de la concertation, le bilan dressé sera rendu public dans les mêmes conditions que le dossier de concertation.

Pratique. Les personnes intéressées peuvent consigner, le cas échéant, leurs observations sur les registres d'enquête mis à leur disposition dans les mairies, ou les adresser, par écrit, au Conseil départemental de l'Orne avec la mention « RD924 - Concertation », ou par voie électronique à l'adresse dédiée : rd924-concertation@orne.fr

Les agriculteurs et riverains inquiets

Le territoire que la future 2x2 va emprunter est particulièrement rural. D'ailleurs, parmi la quarantaine de personnes présente lors de cette consultation, les exploitants agricoles ont largement pris la parole pour connaître, en détail, la finalité du projet et ses impacts sur leur quotidien de leur activité. « Le pont que vous envisagez de construire sera de quelle hauteur ? », s'interrogent les agriculteurs qui craignent de ne plus pouvoir circuler avec des ensembles dont certains excèdent 4,40 mètres, entre autres, à la période de

la moisson avec les transports de paille. « Pourquoi il n'est pas prévu de faire longer tout le long de cette section un itinéraire de substitution pour faciliter la circulation des engins agricoles ? Serons-nous autorisés à circuler sur ce nouvel axe ? »

Des ponts de 5 mètres ? À ces interrogations, Jacques Munier, chef du service grands projets du Conseil Départemental, répond que « La hauteur

des ponts ne doit pas être en deçà de 4,40 mètres mais rien nous empêche de prévoir un édifice de 4,75 mètres, voire 5 m. Par contre, il semble beaucoup plus complexe de faire un itinéraire de substitution sur toute la longueur du projet ».

Cette réunion de concertation n'est pas une enquête publique, qui elle, aura lieu probablement au 2^e trimestre 2019, mais un dialogue ouvert où chacun peut faire entendre sa voix et ses attentes.

Briouze et son pays

2x2 voies Flers-Argentan : quel tracé dans le pays de Briouze ?

Les grandes caractéristiques, les plans, les enjeux... Mardi après-midi, lors d'une réunion publique, le tracé de l'aménagement de la 2x2 voies a été dévoilé.

étude de 2006 (NDRL une déclaration d'utilité publique avait déjà été réalisée pour ce projet) déjà connue des riverains et élus du secteur. Par ailleurs, 81 exploitations agricoles sont concernées par l'aménagement Briouze - Sevrai.

Les habitants consultés

Lancés en 2010, les travaux de l'aménagement en 2x2 voies entre Flers et Argentan avancent. Depuis Flers, la portion en 2x2 voies amène les automobilistes jusqu'à Sainte-Opportune. Reste désormais la suite jusqu'à Sevrai.

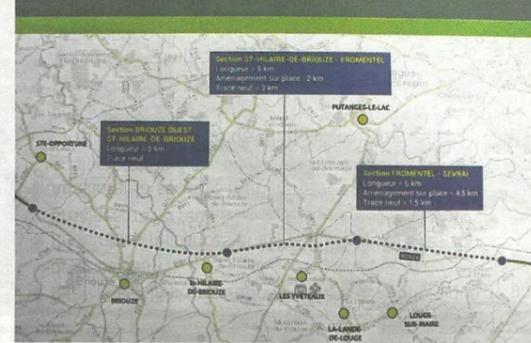
Mardi une réunion publique se tenait à Saint-Hilaire-de-Briouze. Son objectif : « Informer le public sur le projet en amont de décisions à venir afin d'écouter et enrichir le projet », présente Jacques Munier, chef du service grands projets Conseil Départemental de l'Orne.

Une phase de concertation mais aussi de communication notamment des plans de futur aménagement de la 2x2 voies dans le secteur de Briouze. Le tracé envisagé, reprend une

Le tracé « On parle bien d'aménagement envisagé, rien n'est acté », précise tout d'abord Jacques Munier. Le tracé suit la RD 924. À l'Ouest de Briouze, une déviation serait mise en place pour passer au Nord de la commune. Cette déviation serait d'une longueur de 8 km. « Ce sera un tracé neuf », annonce Jacques Munier. Le tracé passerait ensuite au Nord de Saint-Hilaire-de-Briouze pour reprendre ensuite la RD 924. Un peu après Saint-Hilaire-de-Briouze jusqu'à Fromental, l'aménagement se ferait sur place. « Sur les 5 km, nous aurons 2 km d'aménagement sur place et 3 km de tracé neuf. »

Enfin de Fromental à Sevrai, le tracé serait réalisé essentiellement sur la RD 924 actuelle avec un passage notamment dans le

Les aménagements envisagés de Briouze à Sevrai



Les aménagements envisagés de Briouze à Sevrai.

bois de Milhard. À cet endroit, un passage grande faune serait réalisé pour laisser les animaux et éviter leur passage sur la voie rapide.

Des échangeurs

Sur les plans d'aménagements envisagés, il y en aurait

un au Nord de Briouze. « Un échangeur complet dénivelé sur la RD 20. Il permettra tous les mouvements de circulation. » L'autre échangeur se trouverait après Pointnel.

Des contraintes

Les enjeux environnementaux

concernée par le projet.

Quel prévisionnel ?

Le Conseil départemental, maître d'ouvrage du projet, réalisera les études en 2018 et 2019. La déclaration d'utilité publique sera signée d'ici 2 ans puis il faudra compter entre 3 et 4 ans de travaux. « Il ne sera pas possible de tout faire en même temps », avance Guy Monhée, président de la commission des routes et du développement durable du Conseil départemental. La fin des travaux pourrait intervenir en 2023 ou 2024.

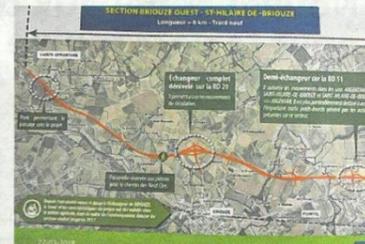
Par ailleurs, jusqu'au 13 avril 2018, le dossier de concertation est consultable à l'accueil du Conseil départemental et dans les mairies concernées, où un registre des observations sera tenu à la disposition du public aux heures habituelles d'ouverture, et consultable sur le site www.orne.fr.

Les observations peuvent aussi être envoyées par courrier électronique à une adresse dédiée rd924-concertation@orne.fr.

M.T.



Le Conseil départemental est venu présenter les plans.



La section Briouze Ouest jusqu'à Saint-Hilaire-de-Briouze.



Environ 80 personnes étaient présentes à la réunion publique.

Réalisation : Département de l'Orne, Intervia, Médiaterre Conseil - 2018

Illustrations/photos : Naturalia Environnement (V. Goma), Intervia, Médiaterre Conseil - Département de l'Orne.
Droits réservés

Conseil départemental de l'Orne - 27 boulevard de Strasbourg - CS 30528 - 61017 ALENÇON CEDEX

