

### Faites jouer l'effet réseau !

OrneLink, les Ornaïs de Paris, le Conseil général s'appuie sur deux solides réseaux d'ambassadeurs de l'Orne. Leur point commun est leur attachement au territoire ornaïs, leur fierté d'y vivre, d'y résider, d'y travailler ou d'y être né ! OrneLink, lancé le 3 juillet dernier, compte plus de 1500 membres, anglophones ou passionnés par la langue de Shakespeare. Le Cercle des Ornaïs de Paris, inauguré le 28 septembre dernier au Sénat, réunit à ce jour 250 personnalités du monde médiatique, économique, culturel, politique... Vous connaissez des personnes susceptibles de pouvoir rejoindre ces nouvelles communautés ? Rendez-vous sur [ornelink.orne.fr](http://ornelink.orne.fr) (02.33.81.62.97) et [www.ornais-de-paris.org](http://www.ornais-de-paris.org) (02.33.81.63.30).

### Développement durable : quand les collectivités s'engagent.

Le 30 octobre dernier, cinq communes ornaïses (Bellou-le-Trichard, Le Chatelier, Pointel, Bellême, Craménil) étaient conviées au Conseil général pour recevoir le label de la charte d'entretien des espaces publics. Cette distinction honore et marque leur engagement dans une démarche raisonnée d'entretien des espaces verts et publics, visant progressivement à réduire et à ne plus utiliser de pesticides. Le Conseil général s'est également engagé à mieux utiliser les produits phytosanitaires et à réduire les quantités appliquées dans l'entretien des espaces publics dont il a la responsabilité en signant officiellement la charte d'entretien des espaces publics.



### Entretien des bords de routes : le Conseil général développe des démarches raisonnées



L'entretien des bords de routes fait l'objet de nouvelles démarches impulsées par le Conseil général qui encourage le fauchage raisonné. Source d'économies, cette méthode permet surtout de préserver la biodiversité et la qualité de l'eau, tout en garantissant la sécurité des usagers, car le fauchage des zones dangereuses doit être maintenu régulièrement. C'est aussi un nouveau regard qu'il nous faut tous apprendre à porter car la hauteur de la végétation ne signifie pas un manque d'entretien. L'image d'une route propre ne doit pas être synonyme d'une végétation rasée. Pensons aussi à la faune, à la flore et à la qualité de nos cours d'eau. Demandez ce petit guide pratique au 02.33.81.60.00 (service gestion du réseau routier du Conseil général).

• **François Benech** est directeur du Parc naturel régional Normandie-Maine depuis le 5 octobre dernier. / **Félix Squarcini** est le nouveau directeur du centre de détention d'Argentan. / **Sylvain Sérafini** est le nouveau directeur des Thermes de Bagnoles-de-l'Orne. / **David Pamart** est le nouveau procureur de la République du Tribunal d'Argentan. / **Pascale Leroy** est la déléguée à l'action sociale de la CPAM, chargée d'assurer un soutien aux partenaires sur tous les sujets relevant de l'assurance maladie et plus précisément pour faciliter l'accès aux soins pour tous (02.33.32.35.76)

### Sécurité routière : un crash test et un clip pour prévenir

Pour faire face à la problématique des accidents aux points d'arrêts des cars, le Conseil général de l'Orne mène une politique active de sécurisation de ces sites. Ainsi, en mars 2005, il a voté un programme sur cinq ans de 5 millions d'euros destiné à sécuriser les 600 points d'arrêts jugés prioritaires. Grâce à ses actions, l'Orne est d'ailleurs reconnue comme un exemple au niveau national. Mais au-delà de ces mesures, la responsabilisation des piétons reste primordiale pour assurer la sécurité de tous. Ainsi, pour sensibiliser les jeunes, le Département a organisé le 1<sup>er</sup> octobre dernier, le premier crash test entre un piéton (un mannequin bien sûr !) et un automobiliste à la descente d'un car scolaire. Cette simulation va faire l'objet d'un clip qui sera diffusé dans tous les collèges de l'Orne.



### Des guides pratiques à connaître et faire connaître :



#### Tout sur le site U

Le site universitaire d'Alençon-Damigny propose une large palette de formations supérieures répertoriées dans une toute nouvelle plaquette éditée avec l'aide du Conseil général. Consultable en ligne sur le site internet [www.siteuniversitaire-alencon.fr](http://www.siteuniversitaire-alencon.fr) ou sur simple demande au 02.33.80.29.54

#### Premier handiguide des sports dans l'Orne :

Le guide des activités sportives dans l'Orne pour les personnes handicapées vient de sortir. Ce document est réalisé avec le partenariat du Conseil général. Sur simple demande au 02.33.81.60.00 (bureau des sports du Conseil général).



#### Jeunes en danger ?

La protection de l'enfance est au cœur des missions du Conseil général. Quand et qui prévenir ? Ce guide vous informe sur les signaux d'alertes et la procédure à suivre pour tout signalement. Contact : 02.33.81.63.06



✓ Jusqu'au 10 février  
Alençon (Archives départementales)  
**Les sentiers de la mémoire de la Grande Guerre dans le département de l'Orne**  
Exposition conçue par Alain Ponchel et produite par l'ONAC avec le concours des archives départementales de l'Orne  
Ouverture du lundi au vendredi de 8H30 à 17H30

✓ Jusqu'au 31 décembre  
**Brume et brouillard**  
Alençon (Hôtel du Département)  
Exposition photographique de Kurt Stier  
Ouverture de 9h à 18H30 du lundi au vendredi

✓ 8 janvier  
Champsecret **ODC**  
Théâtre (salle polyvalente)  
**La Danse des Mythes**  
Pourquoi sommes-nous passés du silex au laser et des cavernes au plan épargne logement ? C'est la Danse des Mythes, la danse des

mots accompagnée par des envolées musicales très insolites.  
02.33.38.56.66

De nombreux autres rendez-vous (expositions, pièces de théâtre, concerts...), sont à découvrir aux quatre coins de l'Orne avec l'Office départemental de la culture (ODC). L'ODC est soutenu par le Conseil général. Il propose au fil des mois une large palette de programmation culturelle en partenariat avec des communautés de communes, municipalités ou associations.

Programme complet et contact :  
02.33.31.90.90  
[www.odc-orne](http://www.odc-orne)



# TERRITOIRES en actions

DÉCEMBRE 2009 - N°29

La lettre d'information du Conseil général de l'Orne

### en direct



**ALAIN LAMBERT**  
Sénateur,  
Président du Conseil général de l'Orne.

### Voies d'avenir !

La vitalité d'un territoire est intimement liée à son accessibilité et donc à la très grande qualité de ses infrastructures. C'est ainsi que, depuis longtemps déjà, le Conseil général de l'Orne porte la plus grande attention à ses routes ! Et ce, dans le souci constant du confort et de la sécurité des automobilistes, dans le respect de notre environnement.



L'efficacité de toute politique publique repose sur notre capacité à l'adapter aux techniques nouvelles, aux besoins réels d'une population et d'un territoire. Son évaluation régulière est une absolue nécessité et la révision du plan routier ornaïs s'inscrit parfaitement dans cette logique d'excellence et de performance. Notre objectif étant de proposer aux Ornaïs, le meilleur service au meilleur coût !

Il revient au Conseil général de choyer 5824 kms de routes départementales, d'assurer leur connectivité au réseau autoroutier. L'Orne doit devenir un acteur économique majeur et incontournable en région Basse-Normandie. Alors, soyons toujours audacieux et réalistes, créons ensemble, pour notre département, les plus belles voies d'avenir.

*main sambla*

### en avant

## Le Plan Routier Ornaïs actualisé

### Répondre aux besoins réels et à l'impact environnemental des actions

**En septembre, le Conseil général a actualisé le Plan Routier Ornaïs 2005 - 2020. L'évolution de nombreux paramètres plaide pour un réexamen des programmations. Certains tiennent au réseau lui-même : les routes nationales, à l'exception de la RN 12, ont été transférées au Département, le trafic sur le réseau départemental n'augmente plus, se réduit parfois, la sécurité s'est améliorée sous l'effet des politiques publiques et grâce aux travaux déjà effectués. D'autres paramètres, d'ordre général, impactent directement les moyens financiers de la collectivité : croissance des dépenses sociales obligatoires, transfert de nouvelles responsabilités au Département, remise à niveau des collèges. L'actualisation 2009 du Plan Routier Ornaïs (PRO) a donc recherché, tout en maintenant les priorités de développement, à concilier réponses aux besoins et limitation de l'impact environnemental des projets.**

**A lire en pages 2 à 4**



Territoires en actions / Décembre 2009 - N°29  
27, boulevard de Strasbourg - BP 528 - 61017 Alençon Cedex - Tél. 02 33 81 60 00  
Fax. 02 33 81 60 71 - Directeur de la publication : Alain Lambert.  
Rédacteur en chef : France-Laure Sulon - Ont collaboré à ce numéro : Jacques Bonnet.  
Conception maquette & mise en page : apim-caen.fr  
Impression sur papier recyclable ECF - ISSN 11482990  
Dépôt légal : à parution - E-mail : [dircom@cg61.fr](mailto:dircom@cg61.fr) - Site : [www.orne.fr](http://www.orne.fr)

# L'actualisation du Plan Routier Ornaïs (PRO)

## Une meilleure efficacité des investissements

« **Mieux faire au même coût** », cela se traduit dans l'actualisation du plan routier par des orientations affirmées : le programme des 2 x 2 voies sera limité, car la réduction des trafics et l'amélioration de la sécurité routière permettent de privilégier les aménagements à deux voies. Moins onéreuses, ces opérations pourront être lancées plus rapidement, offrant aussi l'avantage d'un moindre impact sur l'environnement. Le PRO intègre également de nouveaux principes et de nouvelles techniques d'aménagement des routes (voir en fiche annexe).

Les efforts vont être concentrés sur les axes principaux, Flers – Condé-sur-Noireau et Flers - Argentan, qui sont programmés à 2 x 2 voies, (lire fiche pratique) et pour lesquels des engagements de délais ont été pris. Les partis d'aménagement de la RD 962 entre Flers et Domfront, et de la RD 924 au-delà de Flers en direction du Calvados seront réétudiés.

### DES CHAUSSÉES A 2X2 VOIES ÉVOLUTIVES

Dans le même esprit de recherche d'efficacité économique, sont envisagées des structures progressives de chaussées. Il s'agit, au moment de la construction de la chaussée, d'en réduire l'épaisseur puis d'adapter les phases d'entretien ultérieures, plus importantes et plus rapprochées, mais seulement en fonction du trafic réel. Ce qui permet de réduire les coûts de construction initiaux et d'éta-ler les investissements dans le temps. De même la largeur des 2 voies va être calibrée à 6,50 m au lieu de 7 m, avec possibilité d'élargissement ultérieur si le trafic le justifie.

### Le PRO, c'est

- 117,5 km d'itinéraires majeurs à réaliser à 2x2 voies ou deux voies
- 39 km de déviations d'agglomération à achever ou entreprendre
- 200 km d'autres routes à moderniser

### Une convention avec la Région

Pour les axes d'intérêt régional, une convention de partenariat a été signée le 29 février 2008 entre le Département et la Région Basse-Normandie. Cela concerne essentiellement l'axe Flers – Argentan, avec une subvention régionale de 33,4 M€ sur un programme de 80 M€, la déviation Nord-Ouest de Flers avec une subvention régionale de 8 M€ sur un montant total de 15 M€ et l'axe Flers – Condé-sur-Noireau, avec une participation régionale de 6 M€ sur un total de 18 M€.

### L'échangeur de Caligny



Première réalisation majeure sur l'axe Flers – Condé-sur-Noireau, l'échangeur de Caligny sera inauguré au début de l'année 2010. Cet échangeur sera la porte d'accès du nouveau site industriel (Faurecia) et du centre de recherche et développement associé.

### LES SECTIONS À AMÉNAGER À DEUX VOIES

Les études menées sur les RD 14 (Gacé – Le Bourg-Saint-Léonard) et 932 (Gacé – Sainte-Gauburge) ont montré la difficulté d'insérer dans un environnement naturel très préservé des infrastructures lourdes à 2 x 2 voies. L'évolution des trafics ne justifie pas non plus de tels aménagements.

Dans ces conditions, l'actualisation du Plan Routier Ornaïs prévoit :

- pour la RD 932, un aménagement à deux voies avec les déviations des agglomérations de Sainte-Gauburge/Sainte-Colombe, d'Echauffour, d'Orgères. L'hypothèse d'un créneau de dépassement à 2 x 2 voies n'est pas écartée,
  - pour la RD 14, un aménagement de la route existante comportant la déviation d'Exmes.
- Le transfert au Département des anciennes routes nationales (hormis la RN 12) a par ailleurs conduit à intégrer au PRO les travaux majeurs restant à envisager sur ces axes.



Ainsi, un avant-projet sommaire a été étudié pour l'ex RN 176 (Pré-en-Pail - Donfront), axe structurant du Sud du département. Il envisage la mise en œuvre ultérieure (avec une protection préalable des possibilités de tracés) d'un aménagement à deux voies incluant les déviations de Couterne, Haleine, La Chapelle d'Andaines et Juvigny-sous-Andaines.

### LES DÉVIATIONS URBAINES

Une nouvelle déviation urbaine figure dans le PRO actualisé, celle de Saint-Hilaire-sur-Risle sur la RD 926 (ancienne RN 26). En effet, son financement était acquis dans le précédent Contrat de Plan Etat-Région. La réalisation est imminente. Les autres déviations urbaines inscrites au PRO sont :

- La Ferté-Macé (2 km restant entre la route

- de Domfront et la route de Bagnoles),
- Domfront (priorité sera donnée à la partie Sud de la déviation)
- Flers, le contournement Nord-Ouest de Flers, à deux voies dans un premier temps,
- Sées / Aunou-sur-Orne, pour laquelle le début des travaux au Nord de Sées est imminent,
- Bellême (déviation Nord-Ouest),
- Vimoutiers,
- Messei,
- L'Aigle (déviation Ouest),
- Gacé (déviation Ouest), dont les travaux vont débuter en 2010.

Comme pour les opérations plus importantes, les structures et caractéristiques des tracés neufs seront adaptées au trafic et aux besoins locaux.

### QUESTIONS

## « S'adapter aux besoins de l'époque »



**GUY MONHÉE,**  
VICE-PRÉSIDENT DU  
CONSEIL GÉNÉRAL DE  
L'ORNE, PRÉSIDENT DE  
LA COMMISSION  
DES ROUTES,  
DES TRANSPORTS ET  
DES BÂTIMENTS.

basique et une modernisation « luxueuse », nous avons pu définir de nouveaux principes d'intervention suivant le trafic escompté et la vocation de la route. Cela dit, la voirie représente un budget majeur (50 millions d'euros chaque année) qui n'est pas remis en cause parce que dans un département rural ce sont d'abord les routes qui relient les hommes. Nous avons 5 824 km de routes départementales. On ne peut pas relâcher notre effort.

### Quel est l'esprit de l'actualisation du PRO ?

Ce n'est pas tant dans ses grandes lignes que notre plan évolue, mais dans la conception que l'on doit avoir de la modernisation de nos routes. L'essentiel de la réflexion a été d'adapter notre stratégie aux besoins et aux moyens de l'époque, et donc, pour être très clair, de mieux faire au même coût. Nous nous inscrivons également dans une démarche de développement durable en veillant à l'impact environnemental de nos projets et en expérimentant des procédés nouveaux, comme les enrobés de recyclage.

### Comment être plus efficace ?

L'évolution des techniques nous permet de mieux cibler nos actions et nos investissements. Entre un renforcement

### Qu'en est-il de l'axe nord Flers – Argentan – L'Aigle ?

L'axe Flers – Argentan sera bien à 2 x 2 voies et bénéficie d'un accord de financement avec la Région. La partie Argentan – L'Aigle, par Gacé et Sainte-Gauburge, ne se fera pas 2 x 2 voies, mais à deux voies. C'est un principe de réalisme qui a prévalu compte tenu du trafic escompté. A chaque génération suffit sa peine. L'essentiel était de se donner les moyens de réaliser un axe fluide avec le moindre impact environnemental. Même sur la partie reliant l'échangeur de l'A 28 à la ZI de Gacé, les conclusions du commissaire-enquêteur sont allées dans ce sens à l'issue des enquêtes publiques.

### Explicite

## Un cadre nouveau

Indépendamment du contexte économique général et du contexte budgétaire départemental, l'approche du réseau routier et de son développement a fortement évolué en quelques années.

### > LA DÉCENTRALISATION :

effectif depuis 2006, le transfert des anciennes RN 23, 26, 138, 158 et 176 donne au Département la responsabilité des opérations restant à réaliser sur ces axes. Ce sont aussi environ 250 agents de la DDE chargés de l'entretien des routes qui ont été transférés au Département. Ils seront rejoints début 2010 par les 37 agents du parc de la DDE chargés des travaux spécialisés (peinture, glissières...) et de l'entretien des véhicules.

### > LE TRAFIC :

l'augmentation continue du trafic routier n'est plus une réalité, en raison notamment de la progression des coûts des carburants. En 2008, le trafic moyen a baissé fortement sur les routes départementales après 3 années de stagnation. Le dimensionnement des chaussées et, plus largement, la conception même des projets doivent tenir compte de

cette rupture avec les usuelles hypothèses de croissance.

### > LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE :

elle s'est améliorée fortement ces dernières années sous le double effet des aménagements déjà réalisés et de la mise en œuvre des politiques publiques nationales ou locales. Cela peut influencer sur la nature des aménagements à réaliser. Même si la sécurité routière exige une attention qui ne peut pas être relâchée, comme le montre le tragique mois d'octobre 2009 avec 9 morts dans le département.

### > L'ENVIRONNEMENT :

l'impact environnemental des réalisations doit être de plus en plus limité. Ce qui entraîne – avec la prise en compte du Grenelle de l'environnement et des réglementations plus sévères – une plus grande complexité des projets, et des surcoûts qui peuvent être importants.

### > LES PRIX :

les coûts de matériaux, aciers et bitumes notamment, ont fortement évolué depuis 4 ans, contribuant à l'augmentation du coût estimé des projets.

## Routes à deux voies : de nouveaux principes d'aménagement

La tendance à la décroissance du trafic, les aménagements déjà réalisés dans le programme de modernisation routière élaboré au début des années 1990, les objectifs environnementaux (protection du milieu naturel et de la biodiversité), mais aussi le contexte économique général et la pression exercée sur les budgets publics ont conduit le Département de l'Orne à adapter sa politique d'investissements routiers. Cela passe notamment par de nouveaux choix d'aménagement qui tiennent compte des besoins réels du trafic.

### L'aménagement des routes

Cette réflexion a permis de définir les règles de conception des routes départementales à deux voies. Trois niveaux seront désormais distingués dont dépendront les caractéristiques de la chaussée et des accotements. Le niveau 3 répond à des aménagements moins lourds et donc moins coûteux (de 100 000 à 200 000 euros de moins par km). Il répond également avec le « dogme » d'un aménagement identique sur l'ensemble d'un itinéraire, s'adaptant aux besoins de chaque séquence homogène.

### Un programme de calibrage

Les investissements sur le réseau routier départemental s'organisent autour de trois types de programmes. Entre le renforcement, destiné à préserver l'état de la chaussée, et la modernisation d'un itinéraire, qui a pour objet de contribuer au désenclavement d'un territoire, la nouveauté est l'apparition d'un programme intermédiaire, dit de recalibrage, pour adapter plus simplement l'assiette de la route au trafic constaté.

### Des chaussées évolutives

Dans le même esprit de recherche d'efficacité économique que pour les 2x2 voies, sont envisagées des structures progressives de chaussées. Il s'agit, au moment de la construction de la chaussée, d'en réduire l'épaisseur puis de programmer des phases d'entretien plus importantes et plus rapprochées, en fonction du trafic réel. Ce qui permet de réduire les coûts de construction initiaux et d'étaler les investissements dans le temps.

## Des rénovations de chaussées plus écologiques

La politique de développement durable très active que conduit le Conseil général, avec un fort engagement de ses services, se traduit dans le domaine de l'entretien des routes. Récemment, le Département a procédé à deux opérations tests d'un nouveau procédé de rénovation de chaussée. L'enrobé à chaud étant remplacé par un produit innovant qui recycle la couche supérieure (couche de roulement) d'une chaussée en fin de vie, mélangée à une émulsion de bitume.

Deux essais ont été réalisés, l'un près de Ceaucé (RD 262) avec la couche supérieure de l'ancienne chaussée, l'autre à Saint-Bômer-les-Forges (RD 56) avec un recyclage des matériaux extraits par rabotage d'une autre route. Cette réutilisation des ma-

tériels permet de réaliser des économies substantielles et consomme beaucoup moins d'énergie que la fabrication d'enrobés traditionnels. Seule contrainte, le procédé nécessite d'intervenir par temps sec. Ces essais ont été réalisés avec le groupe Eiffage qui a reçu en 2008 le prix Développement Durable du Comité français de l'Association mondiale de la route.



## Flers-Argentan en 2 x 2 voies : c'est parti



Plus de 6 500 véhicules fréquentent chaque jour l'axe routier Flers - Argentan, dont 14% de poids lourds. Ce projet s'inscrit dans la restructuration économique du nord du département. Il rapprochera l'agglomération de Flers, pôle d'emploi majeur, des autoroutes A 88 et A 28. Il mettra

à 20 minutes de distance les pôles économiques de Flers et d'Argentan, facilitant les échanges quotidiens.

Transformer cet axe en voie rapide évitant les agglomérations, et supprimant les intersections, est aussi un impératif de sécurité pour les usagers et d'amélioration de la qualité de vie pour les riverains.

De l'actuelle déviation est de Flers, jusqu'à l'autoroute A 88 puis jusqu'à l'entrée ouest d'Argentan, la « nouvelle » RD 924 constituera un axe routier de 37 km : 20 km de voies nouvelles et 17 km de tracé existant qui sera élargi à 2 x 2 voies. Une trentaine d'ouvrages d'art, passages supérieurs ou inférieurs, est prévue.

Actuellement, la section comprise entre la RD 958 et l'autoroute A88 (entrée ouest d'Argentan) est en travaux (notre photo). Un autre chantier démarrera en 2010 entre Flers et Landigou.

## A la loupe

### Les grands travaux depuis 2005

La mise en service de l'A 28 est effective depuis la fin 2005. L'A 88 est en cours de travaux, un premier tronçon est en service entre Sées et Argentan. L'autoroute devrait être complètement achevée avant octobre 2010.

Concernant la RN 12, la section Hauterive - Le Mêle-sur-Sarthe devrait être en service au printemps 2010, puis s'achèvera le doublement de la déviation nord d'Alençon.

Sur le réseau départemental, les principales opérations ont été la réalisation de la déviation urbaine de La Ferté-Macé, en service depuis avril dernier (notre photo), et la modernisation de la RD 12 entre Monnai et La Ferté-Fresnel.

La modernisation de la RD 21 (Domfront - La



Ferrière-aux-Étangs - Briouze) est engagée, les travaux en cours concernent la section Domfront - Dompierre.

## « Confort et sécurité »



**MICHEL LE GLAUNEC,**  
CONSEILLER GÉNÉRAL  
DE LA FERTÉ-FRESNEL,  
ÉVOQUE LA NOUVELLE ÉTAPE  
DE LA MODERNISATION DE LA RD 12.

« La modernisation des 12 km entre Monnai et La Ferté-Fresnel, c'est un budget global de 7 millions d'euros pour le Département. Elle faisait suite à ce qui avait été réalisé entre La Ferté-Fresnel et L'Aigle, notamment pour répondre aux besoins de deux implantations industrielles.

« Sur cet axe important pour l'économie et le tourisme, qui est aussi pour nous la route de Vimoutiers et de Caen, nous avons gagné en confort et sécurité. Le rond-point de Monnai par exemple a remplacé un carrefour particulièrement dangereux. Cette amélioration n'a été possible que lorsque l'ancienne RN 138 est devenue départementale. Nous souhaitons la poursuite de la modernisation de cet itinéraire vers Ticheville et Vimoutiers.