

**DÉPARTEMENT DE L'ORNE**

**RD 924 - AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES  
ENTRE BRIOUZE ET SEVRAI**

**Déclaration de projet**

**Délibération du Conseil départemental du 1<sup>er</sup> juillet 2022**

**Juillet 2022**



## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>NOTICE EXPLICATIVE.....</b>	<b>3</b>
1.1	Objet de l'opération .....	3
1.2	Enjeux du projet – objectifs de l'opération .....	5
1.3	Rappel sur les études et procédures antérieures.....	6
1.4	Le projet soumis à l'enquête .....	7
<b>2</b>	<b>CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS .....</b>	<b>11</b>
2.1	La voie.....	11
2.2	Les ouvrages d'art.....	12
2.3	Les dispositifs de retenue.....	12
2.4	Les protections phoniques .....	12
2.5	Les déplacements de réseaux .....	12
2.6	La signalisation .....	12
2.7	Les clôtures.....	12
2.8	Les équipements et services à l'usagers.....	13
2.9	Aires d'arrêt et de covoiturage.....	13
<b>3</b>	<b>APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES.....</b>	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>PHASAGE DES TRAVAUX .....</b>	<b>13</b>
4.1	Phasage.....	13
4.2	Gestion des rétablissements routiers et des diffuseurs.....	13
4.3	Travaux sur la RD 924 existante .....	13
<b>5</b>	<b>IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ASSOCIEES .....</b>	<b>13</b>
5.1	Généralités .....	13
5.2	Impacts des travaux (phase de chantier) .....	14
5.3	Impacts du projet à terme.....	14
<b>6</b>	<b>DOCUMENTS D'URBANISME.....</b>	<b>14</b>
<b>7</b>	<b>STATUT ET EXPLOITATION DE LA VOIE .....</b>	<b>14</b>
<b>8</b>	<b>CLASSEMENT DE LA VOIRIE.....</b>	<b>14</b>
8.1	Voies routières .....	14
8.2	Ouvrages d'art.....	14
8.3	Bassins de traitement des eaux.....	14
<b>9</b>	<b>AVIS DE L'AUTORITE ADMINISTRATIVE DE L'ÉTAT COMPETENTE EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT (AE CGEDD).....</b>	<b>16</b>
<b>10</b>	<b>MEMOIRE EN REPONSE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DE L'ORNE.....</b>	<b>23</b>
<b>11</b>	<b>CONCLUSION GÉNÉRALE .....</b>	<b>28</b>

## 1 NOTICE EXPLICATIVE

### 1.1 OBJET DE L'OPERATION

Le présent dossier est établi en vue de la réalisation de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), à l'arrêté de cessibilité et à l'autorisation environnementale unique (AEU) pour le projet de modernisation à 2x2 voies de la route départementale n°924 entre les communes de Briouze et Sevrai au nord-ouest d'Alençon dans l'Orne (61).

Ce projet dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Conseil Départemental de l'Orne présente une longueur d'environ 19 kilomètres et se situe sur le territoire des communes de Sainte-Opportune, Briouze, Pointel, Saint-Hilaire-De-Briouze, Les Yveteaux, Putanges-le-Lac, La-Lande-de-Lougé, Lougé-sur-Maire, Écouché-les-Vallées, Sevrai.

Cet aménagement a été envisagé dès 1990, dans le cadre du Plan Routier Ornaïen approuvé en 1990, et repris dans le nouveau Plan Routier approuvé en 2004 et révisé en 2009.

Le projet a été déclaré d'utilité publique en 2006, par arrêté préfectoral du 10 avril 2006, prorogé pour 5 ans le 11 mars 2011, pour l'ensemble de la section Flers-A88 (35 km) et le début des travaux est intervenu :

- en 2010 entre Flers et Landigou ;
- en 2011 entre Sevrai et l'A88 ;
- en 2014 entre Landigou et la limite ouest de la commune de Briouze.

Ces trois sections sont maintenant en service, soit 16 km de route transformée en 2x2 voies.

En 2016, un protocole d'accord a été signé entre la Région et le Département pour achever la mise à 2x2 voies sur la section centrale, entre Briouze et Sevrai, d'une longueur d'environ 19 km.

Compte tenu de l'ancienneté des procédures, des évolutions intervenues sur le site mais aussi sur le plan réglementaire, il est nécessaire de relancer de nouvelles procédures préalables à la réalisation des travaux.

#### 1.1.1 Contexte routier

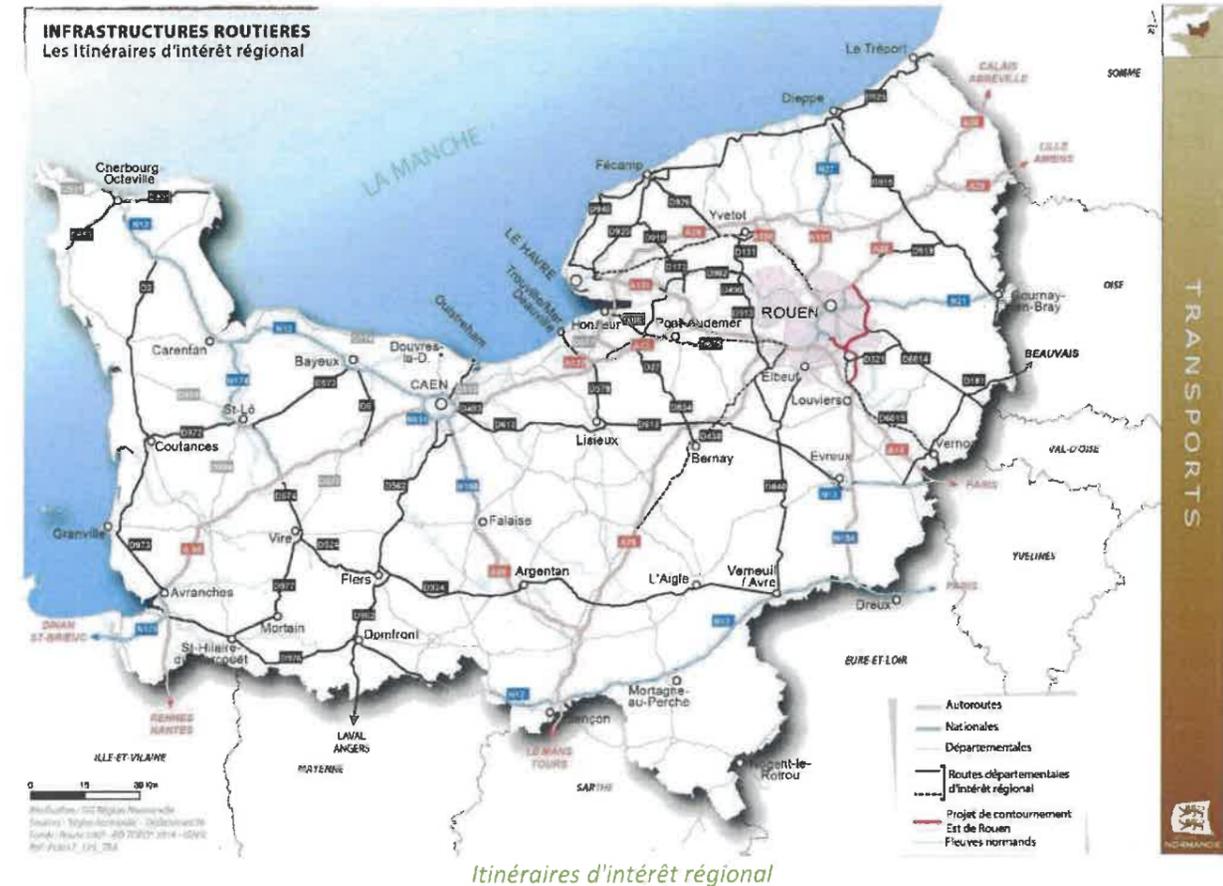
##### 1.1.1.1 Contexte général

Moderniser l'axe routier Flers-Argentan, très fréquenté dans le département de l'Orne (3 500 véh/j) est un souhait majeur du Département de l'Orne et de la Région Normandie, destiné à irriguer le bassin d'emploi ouest du département et améliorer la sécurité sur les routes.

La RD 924 assure globalement la jonction entre l'autoroute A84 (Caen- Rennes) à l'ouest et les autoroutes A28 et A88 et la RD 926 (Paris- Argentan), à l'est.

Elle constitue de ce fait un élément essentiel de liaison dans l'aménagement du sud du territoire normand, et est inscrite comme itinéraire d'intérêt régional.

La RD 924 assure également une fonction de desserte locale pour les cantons d'Argentan, Écouché-les-Vallées,



Putanges-le-Lac, Briouze Athis-de-l'Orne, et Flers, irriguant ainsi tout le nord-ouest du département.

Cette section est une route à une seule chaussée, à deux voies bidirectionnelles. La RD 924 traverse dans ce secteur 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, avec peu de possibilités de dépassement, limitant ainsi le niveau de service de l'infrastructure et le confort pour l'utilisateur.

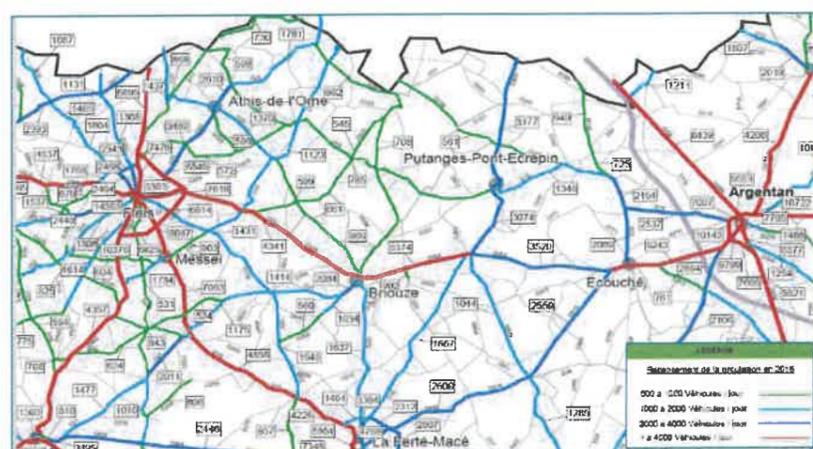
##### 1.1.1.2 Les trafics

###### Au niveau du département

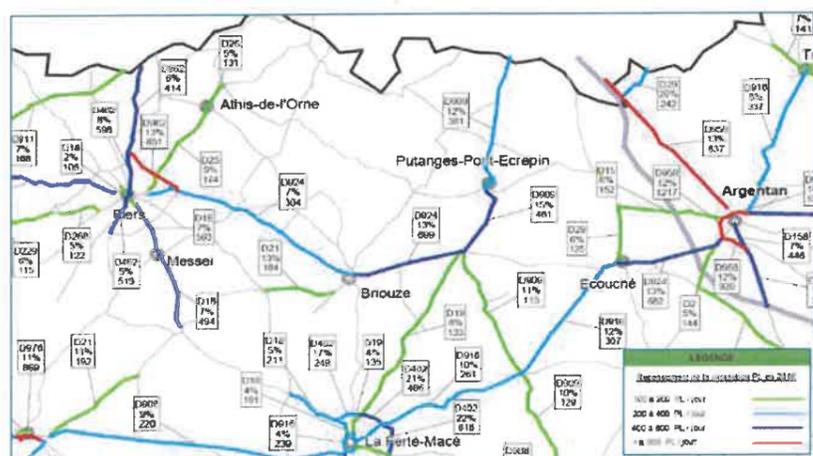
Le niveau du trafic routier dans l'Orne peut être qualifié de moyen puisque les routes départementales structurantes supportent un trafic journalier annuel de l'ordre de 4 900 véhicules par jour, dont environ 16% de poids-lourds.

Après plusieurs années de baisse généralisée du trafic, on observe une reprise du trafic routier depuis 2014. La circulation des poids-lourds concerne principalement les grands axes de transit assurant des liaisons Nord-Sud (Alençon – Rouen, Alençon – Caen) et Est-Ouest (Flers - L'Aigle).

Les cartes suivantes récapitulent les trafics 2016 tous véhicules et PL.

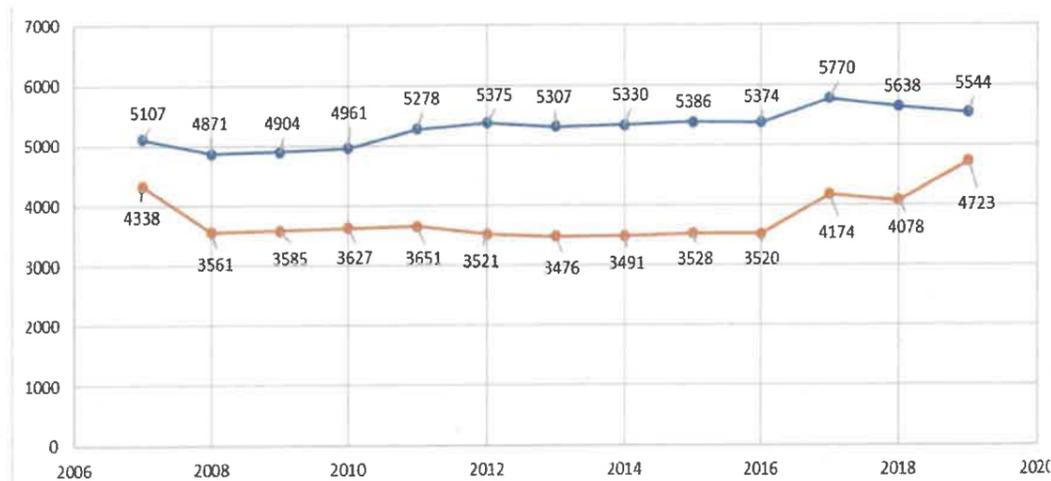


Trafics moyens journaliers annuels 2016 tous véhicules



Trafics poids-lourds

**Au niveau de la RD924**



Comptages routiers sur la RD 924 : en bleu, de la RD 909 à la RD 20 et en orange, de la RD 916 à la RD 909

Les trafics de la RD 924 entre la RD 916 (Sevrai) et la RD 909 (les Yveteaux) sont plutôt stables depuis 2008. Ils oscillent globalement autour des 3 500 véhicules/jour (3 520 véh/j en 2016).

Concernant la section de la RD 924 comprise entre la RD 909 (les Yveteaux) et la RD 20 (Briouze), les comptages routiers effectués montrent un trafic global plus élevé que sur la section précédente (5 374 véh/j en 2016). Le trafic sur cette section est à la hausse depuis 2008 et notamment 2010.

Depuis 2008, la part du trafic poids-lourds sur la RD 924 (section Briouze) oscille entre 13 et 14 %.

**Trafics sur l'aire d'étude relevés en juin 2017**

Le Conseil Départemental de l'Orne a effectué une campagne de comptages routiers en juin 2017 sur les principaux axes de l'aire d'étude. Les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous et sur la carte page suivante.

Sur la période analysée, la RD 924 supporte un trafic de plus de 4 500 véh/j avec un maximum sur la section « Briouze – St-Hilaire-de-Briouze » comptant 6 216 véh/j. Concernant le trafic poids-lourds, il atteint 13,5 % du trafic total sur la RD 924 au niveau des Yveteaux. La RD19 est également un axe supportant un trafic poids-lourds important, s'élevant à 14,4% du trafic total relevé.

Axe	Section	Vitesse (km/h)	Comptages juin 2017	
			TV	%PL
RD924	LANDIGOU - BRIOUZE	90	4 645	12,14
	BRIOUZE - St HILAIRE DE BRIOUZE	90	6 216	9,33
	St HILAIRE DE BRIOUZE - FROMENTEL	90	5 357	13,46
	FROMENTEL - ÉCOUCHÉ	90	4 496	11,63
RD20	BRIOUZE - LE COIGNET	90	1 108	7,04
RD21	BRIOUZE - LA HARDOUILLE	90	856	7,59
RD51	St HILAIRE DE BRIOUZE - LA CHAPPERIE	90	161	8,07
RD19	FROMENTEL - LA FERME DU PARC	90	1 871	14,38
RD909	FROMENTEL - LA HASSIERE	90	1 276	5,02
RD771	L'ETRE HUBERT - LA BRUYERE	90	198	5,56

Trafics ponctuels relevés en juin 2017

**1.1.1.3 Les accidents**

De 1997 à 2017 inclus, 48 accidents corporels ont eu lieu sur la section Briouze-Sevrai, faisant 7 tués, 39 blessés graves ou hospitalisés et 27 blessés légers ou non hospitalisés. 12 de ces accidents ont eu lieu en carrefour, faisant 1 tué, 8 blessés graves ou hospitalisés et 11 blessés légers ou non hospitalisés.

La mise en service d'une route à 2x2 voies fera baisser significativement les risques d'accident. Les taux d'accident sur 2x2 voies sont en moyenne deux fois inférieures à ceux constatés sur routes à 2 voies.

Ainsi, depuis sa mise en service fin 2014, un seul accident corporel sans décès a été recensé sur la partie déjà aménagée à 2x2 voies A88- Sevrai, et aucun n'a été recensé sur la section Flers-Landigou, ouverte en 2012.

**1.1.1.4 Les nuisances**

Les flux routiers dans ces traverses sont source d'insécurité pour les habitants, piétons et cyclistes, et de nuisances sonores et de pollution. La RD 924 figure parmi les infrastructures bruyantes.

### 1.1.1.5 Exploitation

La RD 924 est classée route à grande circulation (décret du 31 mai 2010). Elle est actuellement classée P1 (routes principales) en terme de viabilité hivernale, ce qui garantit en cas de gel ou de neige des interventions aussi rapides que sur les routes nationales du département. Par contre, **en cas d'application des barrières de dégel, elle est limitée à 12 tonnes**, ce qui peut perturber les activités économiques et agricoles dans tout le secteur nord-ouest du département.

### 1.1.2 Contexte ferroviaire

Le réseau ferré de l'ex Basse-Normandie est composé de quatre lignes principales :

- PARIS - LISIEUX - CAEN – CHERBOURG ;
- PARIS - ARGENTAN - FLERS – GRANVILLE ;
- CAEN - ARGENTAN - ALENÇON - LE MANS ;
- CAEN - BAYEUX - SAINT-LÔ - COUTANCES – RENNES.

À noter également, mais en dehors de la zone d'étude, la proximité de la ligne à grande vitesse PARIS - LE MANS-RENNES.

Afin d'optimiser les temps de trajet entre PARIS et GRANVILLE, des travaux de rectification des courbes ont été réalisés de telle sorte que les temps de trajet sont désormais :

Vers	Granville	Flers	Briouze	Argentan
de Paris	2 h 58	2 h 09	2 h 02	1 h 44

Une liaison TER existe également sur cette infrastructure qui permet de relier ARGENTAN à FLERS en desservant les gares intermédiaires d'ÉCOUCHÉ et de BRIOUZE.

Le transport ferroviaire a connu un recul important dans ce secteur au profit de la route. Sur le plan du transport de marchandises, les gares fret de FLERS et d'ARGENTAN ont été fermées, tandis que le transport ferroviaire de personnes régresse au profit de liaisons routières par car.

La voie ferrée complète l'offre de transport entre ARGENTAN et FLERS, mais ne pourra pas remplacer la RD 924, pour le transport de marchandise notamment.

### 1.1.3 Contexte économique

De l'analyse des données INSEE ou autres, il apparaît que la zone concernée par l'aménagement de la RD 924 dans sa globalité, soit de FLERS à ARGENTAN, est assez faiblement peuplée en dehors de ces deux agglomérations importantes. L'exode rural des jeunes et le vieillissement de la population sont perceptibles. Elle dispose pourtant d'un certain nombre d'atouts qu'il convient de mettre en valeur afin de maintenir en place ses habitants, voire d'en attirer de nouveaux.

Dans cette zone, les activités industrielles sont en effet bien implantées et le secteur des services progresse. La création d'une voie de liaison rapide vers les autoroutes permettra de dynamiser les pôles industriels, en particulier FLERS, mais aussi les entreprises implantées en milieu rural, ce qui aura pour effet de fixer les populations. Les services étant surtout concentrés à ARGENTAN, il importe, pour permettre à la population rurale de se maintenir, d'assurer également une liaison rapide vers cette ville et ses services. En outre, le rapprochement, en termes de temps de parcours, des villes de la zone traversée permettra de créer un

ensemble de taille suffisante pour accueillir des services et des activités qui sont généralement réservés aux agglomérations d'une certaine taille.

Les tendances actuelles de répartition géographique de la population participent au repeuplement des zones rurales où le logement est moins cher et la qualité de vie meilleure, mais nécessite des infrastructures de transport de qualité. L'aménagement de la RD 924 permettra d'assurer ces déplacements dans de meilleures conditions de sécurité et de confort.

Sur le plan de l'aménagement du territoire, la modernisation de la RD 924 permettra de rééquilibrer la desserte du département en désenclavant la zone ouest et en lui offrant une infrastructure de qualité qui assurera le lien de ce territoire vers les autres départements et, entre autres, vers l'Île-de-France.

### 1.1.4 Insuffisances actuelles ou à venir

En l'absence d'aménagement, et compte tenu de l'évolution constatée des trafics sur les dernières années en particulier, il est certain que :

- **Les conditions de circulation sur les parties de l'axe RD 924 non aménagées vont se dégrader**

Le seuil des 8 000 v/j pourrait être atteint sur une grande partie de l'axe à l'horizon 2040, selon une hypothèse d'augmentation annuelle de 2 %, correspondant à une gêne sensible pour les riverains et à une dégradation des conditions de circulation.

- **Les conditions de sécurité sur l'axe vont aussi se dégrader**

Il est indispensable de traiter les zones potentielles d'accumulation des accidents. Les facteurs accidentogènes sont la présence d'accès directs, dont certains supportent des véhicules agricoles lents, et la faible offre en dépassement autorisé.

- **L'activité économique du secteur ouest du Département pourrait décroître notamment à FLERS.**

L'activité économique et la vitalité des zones traversées étant dépendantes d'accès routiers modernes, rapides et sûrs, l'ouest du Département sera pénalisé dans son développement économique. Or, le bassin Flers-Condé-sur-Noireau est le troisième bassin économique de l'ex Basse-Normandie. Ce dynamisme se concrétise sur le site du parc Normand'innov au nord de Flers, hébergeant de nombreuses entreprises innovantes : Faurecia, CED, ainsi que des écoles professionnelles et d'ingénieur, mais également côté Ecouché-les-Vallées Verescence (flaconnage) étant leader mondial dans son domaine d'activité.

- **Les conditions de fluidité du trafic, de confort, de rapidité se dégraderont-elles aussi**

La superposition d'usages locaux et du trafic de transit conduit à une dégradation du confort et de la fluidité sur l'axe, au fur et à mesure que le trafic routier augmente.

- **Les nuisances pour les bourgs et hameaux traversés iront croissantes**

Par ailleurs, les risques de pollution accidentelle sont importants, dans la mesure où les eaux de ruissellement de la route actuelle ne sont pas recueillies et traitées, en raison de l'absence de bassins.

## 1.2 ENJEUX DU PROJET – OBJECTIFS DE L'OPERATION

Ainsi, la mise à 2x2 voies de la RD 924 entre Briouze et Sevrai permettent d'achever l'aménagement complet entre Flers et l'A88, vise notamment à :

- **Participer à la structuration routière et économique du Nord du département**

L'aménagement complet de la RD 924 participera à la construction d'un axe fort au nord du département, orienté est-ouest et reliant directement le bassin d'emploi de Flers-Condé-sur-Noireau aux autoroutes A28 et A88 vers Paris.

- **Faciliter les relations FLERS – ARGENTAN**

Ces deux agglomérations sont des pôles économiques majeurs de l'Orne. Or, FLERS reste relativement à l'écart des axes de communication majeurs (RD 438, RD 958, A88, A28). Cette opération procurera à l'ouest du département un accès rapide à ces infrastructures.

La RD 924 à 2x2 voies sera libre en cas de barrières de dégel, favorisant ainsi les échanges, même en cas de conditions climatiques difficiles (contrairement à la RD 924 actuelle limitée dans sa partie non aménagée en tonnage lors des barrières de dégel).

- **Améliorer la sécurité routière tant en rase campagne qu'en agglomération**

La RD 924 a vu de nombreux accidents corporels de la circulation se produire. La fin de sa mise à 2x2 voies fera baisser les risques d'accident. Les taux d'accident sur 2x2 voies sont en moyenne deux fois inférieurs à ceux constatés sur routes à 2 voies.

- **Désenclaver les zones traversées**

L'infrastructure routière à 2x2 voies diminue les temps de parcours vers les autres agglomérations et participe naturellement au désenclavement des zones traversées en améliorant leur attractivité. La présence de diffuseurs à intervalles réguliers permet d'assurer une irrigation homogène du territoire.

- **Améliorer la capacité de l'infrastructure et les temps de parcours**

Outre l'augmentation du nombre de voies circulées et de la vitesse maximale autorisée (de 90 km/h à 110 km/h), il convient de noter l'amélioration des temps de parcours par la possibilité offerte de dépasser sur l'intégralité du tracé et la suppression des accès directs (interdits sur route à 2x2 voies).

- **Réduire les nuisances dans les zones urbaines traversées et les pollutions**

Le trafic de la RD 924 est compris entre 3 520 et 5 374 véhicules par jour en 2016, avec un taux de poids lourds pouvant atteindre 13 % sur certaines sections. C'est l'une des routes départementales les plus circulées de l'Orne, et notamment par les poids-lourds.

Aucun dispositif destiné à réduire les nuisances sonores ou la pollution n'existe actuellement le long de la RD 924 entre Briouze et Sevrain à 2 voies. Les eaux de ruissellement de chaussée, en particulier, aboutissent dans le milieu naturel sans traitement, ni régulation des débits.

La mise à 2x2 voies est l'occasion d'améliorer cette situation, par la mise en place de mesures adaptées en canalisant les eaux de chaussées et par la réalisation de 10 bassins.

- **Prendre en compte la biodiversité locale et les continuités écologiques**

La RD 924 non aménagée actuelle ne possède pas d'ouvrages permettant à la petite faune et à la grande faune de traverser en sécurité.

La mise à 2x2 voies est l'occasion de créer des ouvrages spécifiques (ouvrages hydrauliques équipés pour la petite faune et passage grande faune dans le bois de Milhard), et de rétablir des continuités écologiques. Ce sont au total 30 dispositifs de franchissement qui sont prévus.

## 1.3 RAPPEL SUR LES ETUDES ET PROCEDURES ANTERIEURES

### 1.3.1 La DUP de 2006

L'aménagement de la RD 924 entre Flers et Argentan est un projet déjà ancien qui figurait dans le Plan Routier Ornaï de 1990.

Le 6 mars 2000, Le parti d'aménagement à 2x2 voies et un fuseau de 250 m ont été approuvés par le Conseil général de l'Orne.

Les études d'Avant-projet sommaire (APS) ont été entreprises en 2003-2004, pour aboutir à un avant-projet approuvé par le Conseil général de l'Orne le 11 juin 2004.

**La déclaration d'utilité publique de l'ensemble de la section Flers-A88 (35 km) a été obtenue après les enquêtes règlementaires le 10 avril 2006.**

Cette DUP n'a fait l'objet d'aucun recours, et les acquisitions foncières et les travaux ont donc été menés à bien aux deux extrémités entre 2010 et 2019.

L'avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI), les études d'avant-projet, le dossier de DUP, et la déclaration de projet approuvée par le Conseil départemental à l'issue des enquêtes d'utilité publiques précédentes ont précisé le parti d'aménagement envisagé. Les différentes possibilités d'aménagement ont été examinées notamment dans le cadre des déviations des zones agglomérées et des adaptations du projet ont été apportées suite aux enquêtes publiques et aux rencontres avec les élus notamment.

### 1.3.2 La reprise du projet

**Les études de projet ont été menées en 2017-2018 sur la base du projet déclaré d'utilité publique en 2006, dont les fondements techniques et géographique n'ont jamais été remis en cause.**

### 1.3.3 La concertation de 2018

Une concertation publique au titre des articles L121-15 et L121-16, s'est déroulée du 12 mars au 13 avril 2018. Elle a associé les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées par l'élaboration du projet.

L'objectif de cette concertation était d'informer largement l'ensemble des publics concernés par le projet ainsi que d'écouter les avis de chacun et dialoguer pour enrichir le projet d'aménagement.

Le dossier de concertation a été mis à disposition du public dans les mairies ainsi que sur le site internet du Conseil départemental de l'Orne pendant toute la durée de la concertation et deux réunions publiques se sont tenues le 27 mars : une en mairie d'Écouché-les-Vallées et l'autre en mairie de St-Hilaire-de-Briouze. Il y a eu 52 contributions individuelles. Le tableau suivant fait apparaître une synthèse des contributions :

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%
<b>Nombre de contributions</b>	<b>6</b>		<b>16</b>		<b>30</b>		<b>52</b>	

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.



Sur les 35 km de l'itinéraire Flers – A88, environ 16 km ont d'ores et déjà été aménagés. Le présent dossier porte sur la section centrale, comprise entre la limite communale ouest de Briouze, et Sevrai à l'est.

Ce segment de 19 km intègre notamment le contournement de Briouze et du hameau de Fromental, carrefour routier important situé sur la commune des Yveteaux.

#### Le chaînon manquant

Les questions posées et les avis émis lors de la concertation permettent de préciser les attentes des usagers et facilitent les prises de décision du maître d'ouvrage. Le projet final tire ainsi profit des enseignements de la concertation.

### 1.3.4 L'avant-projet sommaire d'itinéraire (APSI)

A l'issue des études d'Avant-Projet, après présentation au Conseil Général le 13 septembre 1999 et visite du terrain par les élus de la Commission des routes du Conseil Général le 2 décembre 1999, le parti d'aménagement à 2x2 voies et le fuseau de 250 mètres proposé dans l'APSI ont été approuvés par le Conseil

Général de l'Orne réuni le 6 mars 2000. Ce fuseau a été notifié aux communes et à la Direction Départementale de l'Équipement le 18 avril 2000 et a fait l'objet d'une publication dans la presse le 5 juillet 2000.

### 1.3.5 Adaptations du projet demandées lors de la concertation de 2018

Certaines demandes d'adaptation du projet, exprimées lors de la concertation de 2018, ont fait l'objet d'analyses complémentaires, dont la synthèse figure ci-après.

#### 1.3.5.1 Transformation du demi-échangeur de Saint-Hilaire-de-Briouze en échangeur complet

La transformation en échangeur complet est possible pour la bretelle nord-ouest à créer (sens RD 51 => Flers), mais n'est pas possible 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 pas possible au vu des normes techniques, et notamment sur les règles de visibilité à assurer pour l'automobiliste.

Le Département a donc maintenu le projet initial de demi-échangeur.

#### 1.3.5.2 Chemin latéral sud vers le bois de Briouze

Un passage direct ne présente pas d'inconvénient notable sur le plan technique, son impact sur le plan environnemental est important, en effet direct sur le boisement, et en augmentant encore la largeur de la brèche faite dans celui-ci.

Il semble donc que les inconvénients sur le milieu naturel excèdent, à cet endroit, le bénéfice présumé de la modification demandée. Le Département a donc maintenu le projet initial de contournement du bois.

#### 1.3.5.3 Chemin latéral sud sur le plateau des Auges

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. Dans ces conditions, il ne paraît pas possible de décaler le projet encore plus vers le nord.

Le Département a donc maintenu le projet initial sur le plateau des Auges.

#### 1.3.5.4 Décalage du projet au nord de la Briqueterie

Plusieurs contributions ont porté 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 Briqueterie », et vers le bois de Milhard. Ces décalages sont techniquement possibles et n'apportent pas d'inconvénients particuliers. Ils ont été pris en compte dans le projet.

## 1.4 LE PROJET SOUMIS A L'ENQUÊTE

Le projet soumis aux présentes enquêtes publiques résulte donc :

- des études menées de manière quasi continue depuis 1999 ;
- du projet déclaré d'utilité publique en 2006 ;
- de la concertation menée en continu depuis, et notamment en 2018, pour laquelle le dossier et le bilan sont annexés au dossier.

### 1.4.1 Présentation de la solution proposée

Le projet qui sera réalisé, pourra, selon les résultats de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, différer de celui présenté au présent dossier. S'il s'agit d'adaptations de détail, celles-ci se feront sans nouvelle enquête. Par contre, des modifications importantes sont susceptibles d'entraîner une nouvelle enquête publique.

Après la déclaration d'utilité publique, le Conseil départemental, Maître d'ouvrage, poursuivra en collaboration avec l'ensemble des services concernés, des élus et des riverains, les études de détails nécessaires à la définition précise du projet et de ses emprises, et notamment en ce qui concerne les désenclavements et rétablissements de chemins, les ouvrages hydrauliques ou d'assainissement, les mesures d'accompagnement du projet, et les mesures de réductions ou de compensation des impacts

### 1.4.2 Le projet de la RD 924 aménagée

Les caractéristiques de la RD 924 aménagée seront celles d'une route à 2x2 voies multifonctionnelle, identique aux sections déjà réalisées entre Flers et Briouze et entre Sevrai et l'A88, avec création de 5 points d'échanges dénivelés.

Le projet représente 19 km environ de voies décomposées en plusieurs tronçons :

- La déviation de Briouze – 8 km : aménagement neuf ;
- La section Briouze - Les Yveteaux – 2 km : principalement aménagement sur place de la RD 924 ;
- La déviation de Fromental – 3 km : aménagement neuf ;
- La section Fromental – Milhard – 2 km : principalement aménagement sur place de la RD 924 ;
- Le secteur de Milhard – 1.5 km : aménagement neuf ;
- La section Milhard-Sevrai – 2.5 km : aménagement neuf.

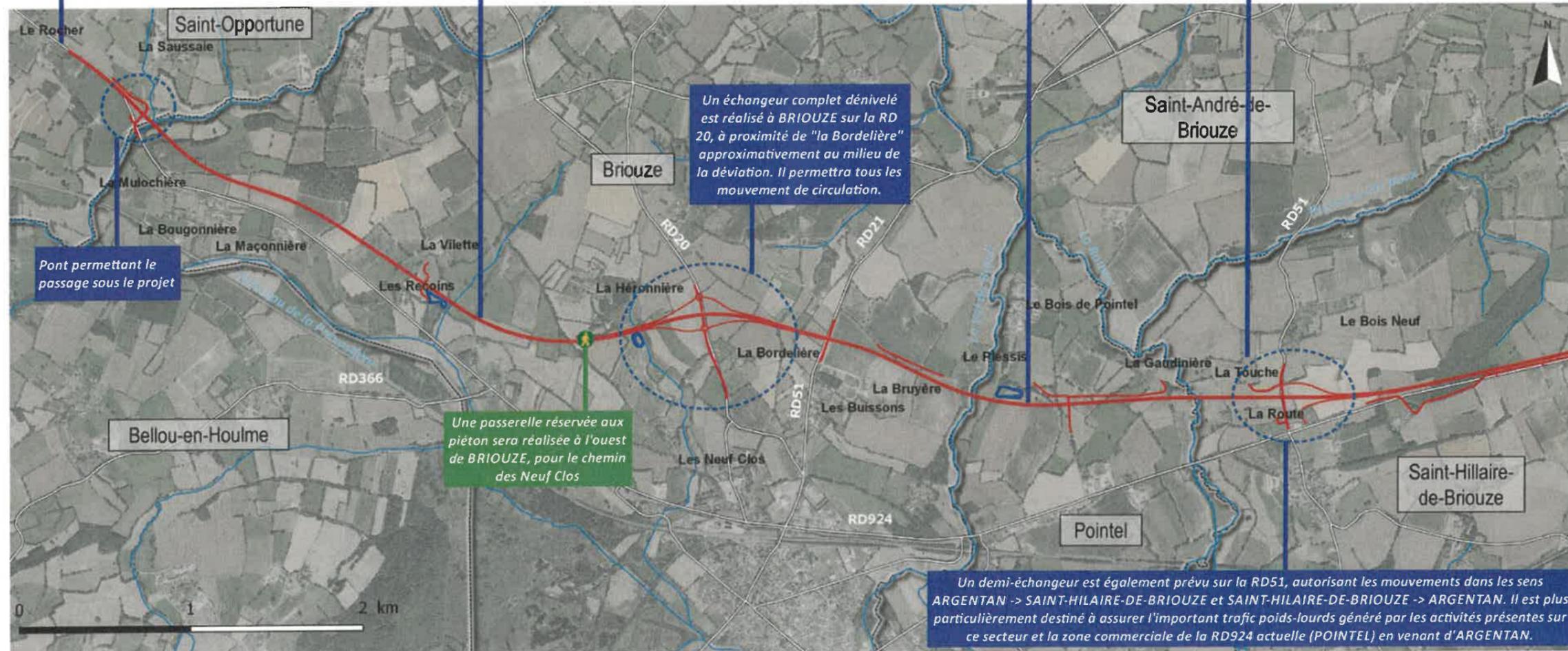
La section à aménager débute à l'ouest par la déviation nord de BRIOUZE, au niveau de la voie communale menant à « la Saussaie » vers la limite communale SAINTE-OPPORTUNE – BRIOUZE. Conformément aux engagements pris après la mise au point du projet, un pont permettra le passage sous le projet et assurera les liaisons entre l'ancienne RD 924 (la Mulochière, la Maçonnière) et l'échangeur en cours de construction vers le Rocher. Cet ouvrage permettra ainsi des liaisons plus simples en direction de Flers.

Elle se dirige ensuite vers l'est en restant globalement parallèle à la RD 924 actuelle. Elle passe entre « les Recoins » et « la Vilette » à mi-distance, au sud de « la Héronnière », puis le tracé s'infléchit vers le nord pour passer au nord de « la Bordelière », entre « la Bruyère » et « le Plessis ». Tous ces hameaux et les contraintes techniques (normes géométriques de la route et des échangeurs) ne laissent que peu de liberté pour le tracé dans ces secteurs.

Depuis l'extrémité ouest et jusqu'à l'échangeur de BRIOUZE, le tracé et les caractéristiques du projet ont été validés avec le milieu agricole, dans le cadre de l'aménagement foncier du secteur réalisé jusqu'en 2017.

Sur le territoire de la commune de POINTEL, le tracé passe au sud de « la Gaudinière ».

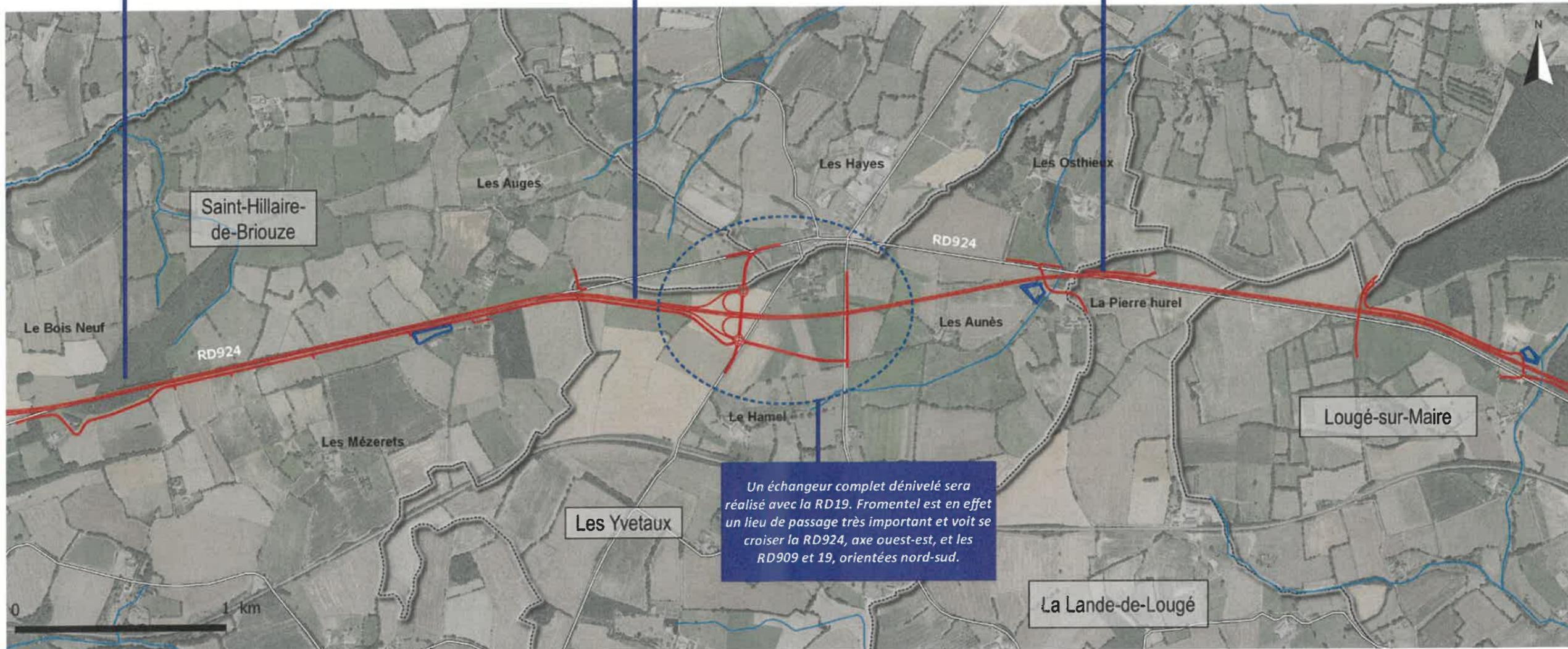
Enfin, sur le territoire de la commune de SAINT-HILAIRE-DE-BRIOUZE, le tracé passe entre « la Touche » et « la Route », pour rejoindre l'actuelle RD 924 à l'est de ce dernier hameau.



Jusqu'aux YVETEAUX, l'aménagement de la route est prévu sur place (élargissement côté nord) sur environ 2 km. Aucun échangeur n'est prévu sur cette section.

Le bourg de Fromental sera dévié par le sud sur environ 3 km.

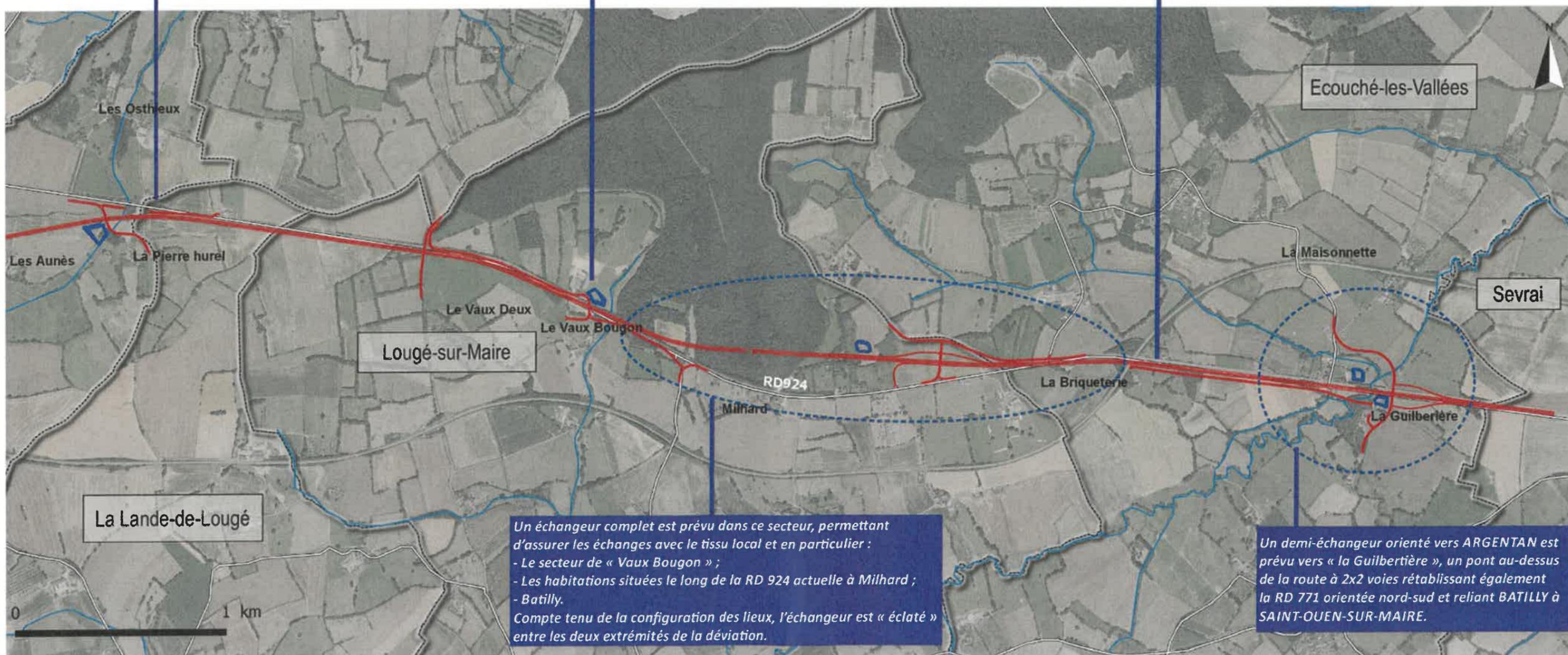
L'aménagement se fera à nouveau sur place (élargissement de la voie côté Sud) sur environ 2 km depuis le lieu-dit « le Clos », jusqu'au secteur du « Vaux Bougon » sans échangeur.



L'aménagement se fera à nouveau sur place (élargissement de la voie côté Sud) sur environ 2 km depuis le lieu-dit « le Clos », jusqu'au secteur du « Vaux Bougon » sans échangeur.

La RD 924 est traitée ici en déviation du Milhard par le nord sur environ 1,5 km et une partie des échanges s'effectuera à proximité immédiate du « Vaux Bougon » (sortie de la 2x2 voies en venant de FLERS). Cette déviation passe presque en alignement droit au nord du hameau de Milhard et se termine au niveau du chemin menant à « la Briqueterie », en limite communale LOUGE-SUR-MAIRE - SAINT-OUEN-SUR-MAIRE.

Enfin, l'aménagement est à nouveau prévu quasiment sur place (tracé parallèle) sur environ 2,5 km depuis le lieu-dit « la Briqueterie », jusqu'au secteur du ruisseau du Guémondet. L'élargissement se fera côté sud du fait du franchissement nécessaire de la voie ferrée Paris-Granville et d'habitations côté nord. La RD 924 actuelle servira de desserte locale.



## 2 CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

Les caractéristiques à terme de la RD 924 aménagée seront celles d'une route à 2x2 voies multifonctionnelle avec des carrefours dénivelés et le regroupement des accès riverains ou la construction de voies de désenclavement.

La catégorie L2 est celle correspondant à une 2x2 voies circulaire à une vitesse maximale autorisée de 110 km/h.

### 2.1 LA VOIE

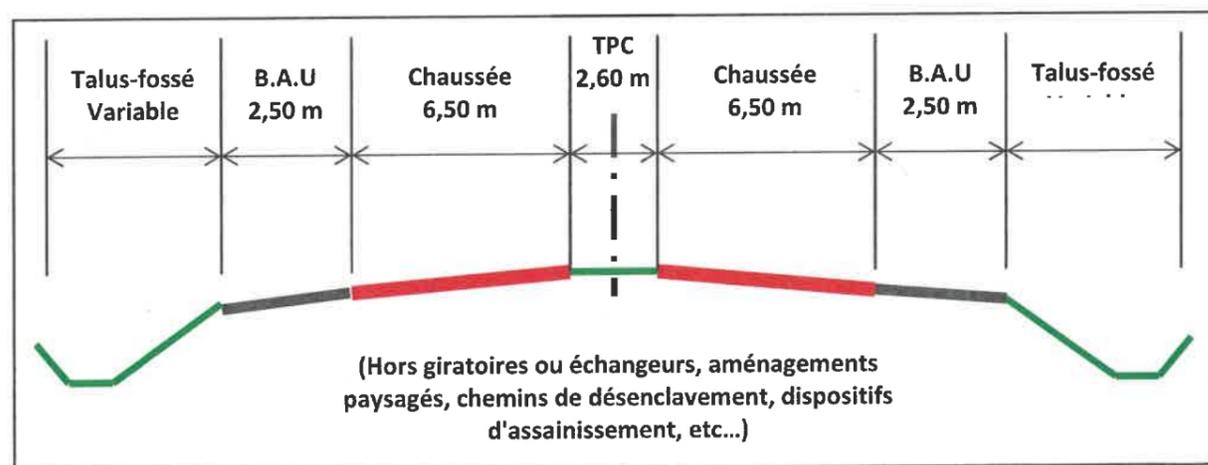
Pour la section Briouze-Sevrai, les caractéristiques minimales du tracé en plan sont :

- Rayon minimal en plan 1000 m
- Dévers maximal 2,5 % vers l'extérieur (aucun virage n'est déversé vers l'intérieur de courbe, car tous les rayons de la section dépassent le rayon normal non déversé de 650 m)

Les caractéristiques minimales du profil en long sont :

- Rayon minimal en angle rentrant 3 000 m
- Rayon minimal en angle saillant 7 500 m

En section courante, l'aménagement est basé sur le profil en travers suivant :



- 2x2 voies de circulation de 3,50 + 3,00 mètres chacune ;
- Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) appelée aussi Bande Dérasée de Droite (BDD), revêtue, de 2,50 mètres ;
- Terre-plein central de 2,60 mètres ;
- Berme engazonnée, talus de déblai ou de remblai, fossés de chaque côté de la voie.

Le profil en travers des autres voies construites, modifiées ou rétablies dans le cadre du présent projet sera conforme au Règlement Départemental de la voirie en ce qui concerne les routes départementales et adapté aux usages et besoins locaux pour ce qui est des voies communales ou chemins ruraux.

Hors ouvrages d'art, le profil en travers minimum des voies publiques sera le suivant :

- 2 voies de circulation de 2,50 mètres chacune, soit une largeur roulable de 5 mètres ;
- Accotement de 1,50 m de chaque côté.

#### 2.1.1 Terrassements

Selon la topographie, la plate-forme routière sera à niveau, en hauteur (en remblai) ou encaissée (en déblai) par rapport au terrain naturel, voire éventuellement en profil mixte (déblai d'un côté, remblai de l'autre).

Lorsque la qualité des matériaux du site le permet, les matériaux issus des déblais sont réutilisés pour les remblais, les matériaux non-réutilisables sont utilisés pour les merlons anti-bruit, ou stockés en dépôt définitif dans le cadre d'un traitement paysager (modèle de terrain), ou évacués. Le profil en long du projet est conçu pour optimiser les mouvements des terres.

Le mouvement des terres fait apparaître un excédent d'environ 1,2 million m<sup>3</sup>, sous réserve d'une réutilisation des déblais en remblais technique de l'ordre de 40 %. Les matériaux excédentaires seront mis en remblais de modelage ou évacués.

#### 2.1.2 Échangeurs dénivelés

Compte tenu des dispositifs d'échanges existants sur les sections à 2x2 voies en amont et en aval de la section Briouze-Sevrai, les dispositifs d'échanges suivants sont envisagés :

- Échangeur complet avec la RD 20 à Briouze ;
- Demi-échangeur orienté vers l'est avec la RD 51 à Saint-Hilaire-de-Briouze ;
- Échangeur complet avec les RD 19 et 909 à Fromental ;
- Échangeur complet avec l'actuelle RD 924 à Milhard (avec une bretelle déportée) ;
- Demi-échangeur orienté vers l'est avec la RD 771 à Batilly.

Ces dispositifs sont ceux qui étaient déjà prévus dans le projet déclaré d'utilité publique de 2006.

#### 2.1.3 Assainissement

Actuellement, les eaux ruisselant sur la plate-forme de la RD 924 sont collectées par un réseau de fossés en herbe. Ces eaux ne sont ni régulées, ni traitées. Ainsi, les pollutions accidentelles (déversements) ou chroniques (hydrocarbures, sels, etc.) aboutissent dans le milieu naturel sans possibilité d'intervention.

Après réalisation du projet, les eaux pluviales de la plate-forme routière de la RD 924 et de ses bretelles seront recueillies par un réseau d'assainissement de type séparatif composé essentiellement de fossés, de cunettes en terre en rive de la plateforme routière, ou de caniveaux ouverts en tête de remblais qui canaliseront ces eaux vers des bassins de retenue équipés de dispositifs de traitement des eaux avant rejet dans le milieu naturel.

Le projet nécessitera la réalisation de 11 ouvrages de traversée. Les contraintes liées au débit ou au niveau des exutoires entraîneront la création de 10 bassins de retenue entre Briouze et Sevrai, sans compter celui déjà construit à l'extrémité ouest vers le ruisseau de la Prévostière. Ces bassins permettront une maîtrise des rejets en termes de débit et de qualité qui n'existe pas actuellement ainsi que le respect des différentes lois relatives à l'eau et aux milieux aquatiques.

### 2.1.4 Exploitation et entretien

La RD 924 aménagée à 2x2 voies sera une route multifonctionnelle avec carrefours dénivelés et sans accès riverains. Elle sera exploitée sans péage.

L'entretien et l'exploitation de la RD 924 seront assurés par le Conseil départemental de l'Orne et ses services.

Le maintien de la viabilité hivernale sera garanti grâce à des patrouilles fréquentes et régulières, des interventions préventives ou curatives rapides et harmonisées, et une mobilisation des moyens 24h/24 - 7j/7.

**La RD 924 à 2x2 voies ne sera plus soumise à barrières de dégel.**

## 2.2 LES OUVRAGES D'ART

Le projet nécessite la réalisation des 26 ouvrages d'art suivants sur la RD 924 mise à 2x2 voies.

**Ces ouvrages permettront l'écoulement des crues centennales, sans créer d'élévation du niveau de l'eau dans les zones habitées par rapport à la situation actuelle**

La conception et les couleurs des ouvrages d'art et de leurs équipements (perrés, corniches, garde-corps) seront identiques à celles des ouvrages déjà construits avec une exception possible pour le pont rail SNCF.

Ouvrage	Voie portée	Voie franchie ou cours d'eau
PI 86 - Du Rocher	RD 924	CR DU ROCHER
OH 87 - La Prévotière	RD 924	Ruisseau de la Prévotière
OH 87-1 - La Prévotière	Ancienne RD 924	Ruisseau de la Prévotière
PI 106 - La Vilette	RD 924	CR de la Vilette
OH 108 - Ruisseau du Gué	RD 924	Ruisseau du Gué
Passerelle - PS115	Chemin de randonnée	RD 924
OH 119 - La Héronnière	RD 924	La Héronnière
PS 123 - Échangeur Briouze	RD 20	RD 924
PS 130 - RD 21	RD 21	RD 924
OH 139 - Le Val de Breuil	RD 924	Ruisseau du Val du Breuil
PS 145 - Bois de Pointel	CR du Bois de Pointel	RD 924
OH 152 - La Rouvre	RD 924	La Rouvre
PS 158 - RD 51	RD 51	RD 924
PS 198 - RD 19	RD 19	RD 924
PS 202 - RD 909	RD 909	RD 924
PS 212 - VC Fromentel	VC de Fromentel	RD 924
OH 213 - Les Osthieux	RD 924	Ruisseau des Osthieux
OH 213-1 - Les Osthieux	VC Fromentel	Ruisseau des Osthieux
PS 227 - VC Milhard	VC de Milhard	RD 924
PI 236 - Boviduc de Milhard	RD 924	Rétablissement de voirie
OH 237 - Le Vaux Bougon	RD 924	Ruisseau du Vaux Bougon
PS 244 - Passage grande faune	Passage grande faune	RD 924
PS 253 - RD 772	RD 772	RD 924
PS 262	RD 924	Voie ferrée
OH 273 - La Maire	RD 924	La Maire
OH 273-1 - La Maire	Le Pont Blutel	La Maire

Ouvrage	Voie portée	Voie franchie ou cours d'eau
PS 274 - RD 771	RD 771	La Maire
OH 402 - La Maire RD771	RD 771	RD 924

## 2.3 LES DISPOSITIFS DE RETENUE

Les dispositifs de retenue seront constitués de glissières béton armé à profil double (DBA), ou métalliques doubles sur le Terre-Plein Central (TPC), de glissières béton, métalliques standards ou renforcées sur les accotements et bretelles. En section courante, les glissières de sécurité latérales seront limitées aux zones de remblai de hauteur supérieure à 4 m. Des écrans de protection des motocyclistes (ou tout autre dispositif agréé) seront mis en place aux endroits qui le nécessitent pour une meilleure protection de ces usagers.

## 2.4 LES PROTECTIONS PHONIQUES

Dans le respect de la réglementation en matière de bruit et comme détaillé dans l'étude d'impact, le projet prévoit un certain nombre de dispositifs destinés à réduire l'impact sonore de l'infrastructure sur des habitations.

**Le Conseil Départemental de l'Orne examinera, au cas par cas, et en concertation avec les habitants, l'opportunité d'acquiescer ces habitations, en fonction de la réglementation, de la gêne subie, et du coût des protections phoniques à mettre en place. Dès à présent des acquisitions sont actées ou en cours de négociation.**

## 2.5 LES DEPLACEMENTS DE RESEAUX

De nombreux réseaux sont interceptés par le projet et devront être déplacés ou modifiés. Les modalités techniques et financières du déplacement de la modification ou de la protection de ces réseaux seront établies avec les concessionnaires lors des études d'exécution, sachant que dans toutes les zones de tracé neuf, les dépenses correspondantes sont à la charge du Maître d'ouvrage. Par contre, dans les zones d'aménagement sur place de la route actuelle, les dépenses correspondantes sont à la charge du concessionnaire en cas d'occupation du domaine public, et sont à la charge du Maître d'ouvrage si les réseaux sont établis en domaine privé.

## 2.6 LA SIGNALISATION

La route et ses annexes seront dotées d'une signalisation horizontale (marquage au sol), et verticale (panneaux de signalisation de police et directionnelle) conformes aux caractéristiques de la route, aux textes et règlements en vigueur.

## 2.7 LES CLOTURES

Les clôtures existantes des parcelles agricoles ou autres seront rétablies, mais la 2x2 voies ne sera pas systématiquement clôturée comme une autoroute. La zone du passage supérieur réservé à la faune prévu dans le bois de Milhard est prévue d'être close, pour "guider" la grande faune vers ce passage. Afin de prévenir les collisions routières, des grillages seront mis en place dans les sections de passages aménagés. Au total 60 % du linéaire sera équipé de dispositifs de protections.

## 2.8 LES EQUIPEMENTS ET SERVICES A L'USAGERS

La RD 924 ne sera pas équipée d'un réseau de postes d'appel d'urgence.

La RD 924 ne sera pas équipée d'un éclairage public.

Des stations de comptages permanentes de la circulation seront prévues à des endroits à déterminer, suivant les nécessités de l'exploitation.

Des fourreaux en polyéthylène seront posés sous la bande d'arrêt d'urgence (BAU) sur toute la longueur du projet. Ils permettront le passage de câbles de télécommunications ou de fibres optiques le moment venu, pour des besoins futurs du Département en matière de télécommunications.

## 2.9 AIRES D'ARRET ET DE COVOITURAGE

Le projet ne prévoit pas l'éventuelle implantation de telles aires.

Le Conseil départemental reste cependant à l'écoute des collectivités locales, en fonction des enjeux de desserte et/ou de tourisme. En première approche, une telle aire pourrait être créée vers BRIOUZE, à un emplacement à déterminer.

Le projet pourra prévoir, en fonction des besoins exprimés par les collectivités concernées, la réalisation de telles aires, au niveau des échangeurs (Briouze, Fromental notamment).

## 3 APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

	Estimation en € TTC (Valeur 2016)
<b>Acquisitions foncières et libération des emprises</b>	<b>6 800 000</b>
Acquisitions de terrains et indemnités annexes	1 000 000
Acquisitions de bâtiments	300 000
Réaménagements fonciers : études, mise en œuvre, travaux connexes	3 000 000
Déplacements de clôtures, de calvaires, indemnités diverses	500 000
Déplacements de réseaux divers par les concessionnaires	1 000 000
Fouilles archéologiques d'évaluation et approfondies	1 000 000
<b>Études et contrôles</b>	<b>2 600 000</b>
Études géotechniques	500 000
Maîtrise d'œuvre travaux - contrôles	2 000 000
Coordination Sécurité et Protection de la Santé	100 000
<b>Travaux</b>	<b>70 500 000</b>
Terrassements	18 000 000
Assainissement	6 000 000
Chaussées	15 000 000
Équipements d'exploitation et de sécurité	5 500 000
Aménagements paysagers – Protections phoniques	1 000 000
Rétablissements - ouvrages d'art y compris pont SNCF	25 000 000
<b>TOTAL</b>	<b>79 900 000</b>
Arrondi à	<b>80 000 000</b>

Cette appréciation sommaire est basée sur les coûts constatés sur les sections déjà réalisées Flers-Briouze et Sevrai A88, qui ont bénéficié de conditions économiques favorables, et dans l'hypothèse d'une réalisation globale de l'ensemble des travaux, facteur de gains de productivité et d'économies importantes, notamment en phases de terrassements.

Le financement est assuré par le Conseil départemental de l'Orne avec l'aide de la Région Normandie.

## 4 PHASAGE DES TRAVAUX

### 4.1 PHASAGE

Aucune décision du Conseil départemental ne fixe aujourd'hui ce phasage et la manière par laquelle le projet sera réalisé.

La décision peut porter sur la réalisation globale du projet, sans phasage, ou bien par un phasage longitudinal « par tronçon ».

### 4.2 GESTION DES RETABLISSEMENTS ROUTIERS ET DES DIFFUSEURS

Les rétablissements routiers (sans échange direct avec la RD 924) sont réalisés préalablement à la RD 924 afin de ne pas interrompre de façon durable les mobilités existantes.

### 4.3 TRAVAUX SUR LA RD 924 EXISTANTE

À plusieurs endroits, le projet consiste en l'élargissement de la RD 924 existante. La circulation de la RD 924 sera d'abord maintenue afin de réaliser la nouvelle chaussée. Elle sera ensuite successivement basculée sur la nouvelle plate-forme afin de réaliser la seconde chaussée puis de manière définitive sur chacune des deux chaussées de la 2x2 voies. Cette méthodologie est celle déjà employée lors des travaux entre Landigou et Briouze.

La circulation peut être aussi renvoyée sur un chemin latéral à l'infrastructure. C'est la solution qui a été employée lors des travaux entre Flers et Landigou.

## 5 IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ASSOCIEES

### 5.1 GENERALITES

#### 5.1.1 En matière d'aménagement foncier

Dans le cadre des études préalables à l'aménagement routier, le Conseil départemental a d'ores et déjà engagé la concertation avec le monde agricole, et la **Commission permanente du Conseil départemental décidé lors de sa réunion du 21 septembre 2018, la création de deux commissions intercommunales d'aménagement foncier, regroupant les Communes de Briouze, Pointel, Saint-Hilaire-de-Briouze et Les Yveteaux, d'une part, et les Communes d'Écouché-les-Vallées et Lougé-sur-Maire, d'autre part.**

Il est précisé que les travaux à l'ouest de Briouze ont déjà donné lieu à réaménagement foncier.

#### 5.1.2 En matière d'habitat

Un certain nombre d'habitations sont soit directement concernées par l'emprise du projet et devront donc être acquises, soit situées à proximité immédiate de la future route et devront être protégées du bruit.

Le Conseil départemental de l'Orne examinera, au cas par cas, l'opportunité d'acquérir ces maisons. Depuis plusieurs années, le Département s'est ainsi rendu acquéreur des maisons, vers Batilly au lieudit « Pont-Blutel » notamment, qui vont permettre une réalisation plus facile du projet.

## 5.2 IMPACTS DES TRAVAUX (PHASE DE CHANTIER)

La réalisation du projet aura des incidences durant la phase de chantier qui nécessiteront des mesures de précaution/protection. Les emprises du chantier seront limitées au strict minimum et clairement délimitées et le planning des travaux sera calé pour minimiser autant que faire se peut en dehors des périodes « sensibles ».

Le Conseil départemental de l'Orne s'attachera à suivre plus particulièrement certains aspects des chantiers qui ne sont pas forcément de sa compétence, mais qui peuvent avoir des répercussions sur l'environnement.

Le chantier aura des retombées positives sur l'économie locale, la phase travaux pouvant générer des emplois directs dans le BTP, le Génie Civil, l'industrie ou les services, mais également indirects chez les fournisseurs, les commerces et les services proches de la zone concernée par les travaux.

## 5.3 IMPACTS DU PROJET A TERME

À terme la réalisation du projet aura quelques incidences qui seront réduites voire supprimées par la mise en place de mesures spécifiques comme par exemple, et sans que cette énumération soit limitative :

- la mise en place de bassin de rétention permettant de piéger la pollution avant qu'elle n'atteigne les cours d'eau ;
- le rétablissement des axes de communication recoupés par le projet;
- la mise en place dans certains secteurs de bassins de régulation de débit afin de limiter les apports lors des épisodes de pluie ;
- des mesures diverses permettant de limiter l'impact sur les activités agricoles ;
- La création ou la restauration de transparences pour la faune de tout type via les ouvrages ;
- l'intégration paysagère du projet ;
- l'adoucissement de l'aspect artificiel des talus par écrêtage et création de raccords en courbe avec le terrain naturel qui présentera alors un modelé assez souple ;
- la revégétalisation des talus y compris les enrochements ;

Par ailleurs, de manière générale, le projet de mise à 2 x 2 voies de la RD 924 améliorera le cadre de vie des riverains pour les traversées de Briouze, Fromentel, et Milhard. Cette amélioration concernera :

- une diminution des nuisances acoustiques au droit des habitations concernées ;
- une diminution de la pollution de l'air, notamment avec le transfert du trafic de transit.

L'aménagement de la RD 924 se traduira également par des effets positifs en termes de circulation et de sécurité routière.

## 6 DOCUMENTS D'URBANISME

Le territoire de l'aire d'étude est concerné par plusieurs documents de planification urbaine qui sont tous compatibles avec le projet

## 7 STATUT ET EXPLOITATION DE LA VOIE

Le présent projet donnera lieu à l'application de l'article L-152.1 du Code de la voirie routière, qui stipule que "Lorsqu'une route à grande circulation, au sens du Code de la route, est déviée en vue du contournement d'une agglomération, les propriétés riveraines n'ont pas d'accès direct à la déviation."

**En conséquence, aucun accès direct sur la route nouvelle ne sera admis sur les déviations de BRIOUZE, LES YVETEAUX-Fromentel et Milhard. L'accès à celle-ci se fera uniquement par les carrefours aménagés à cet effet.**

La RD 924 aménagée à 2x2 voies sera une route multi-fonctionnelle avec carrefours dénivelés et sans accès riverains. Elle sera exploitée sans péage. La RD 924 aménagée à 2x2 voies sera la route à grande circulation.

L'entretien et l'exploitation de la RD 924 seront assurés par le Conseil départemental de l'Orne et ses services.

**La vitesse autorisée sur l'ensemble du projet sera de 110 km/h.**

## 8 CLASSEMENT DE LA VOIRIE

### 8.1 VOIES ROUTIERES

Après mise en service, les voies routières créées seront incorporées dans le domaine public routier départemental pour 24,18 km ou communal après déclassement pour 11,7km.

### 8.2 OUVRAGES D'ART

**« Pour la répartition des contributions respectives des parties à la convention, le principe de référence est la prise en charge par le gestionnaire de la nouvelle infrastructure de l'ensemble des charges relatives à la structure de l'ouvrage d'art.**

Des conventions interviendront avec les collectivités concernées pour prévoir la répartition, entre les parties, des dépenses liées aux ouvrages. Le principe de répartition suivant est proposé dans le cadre de la présente enquête :

- **À charge du Conseil départemental :** Surveillance de l'ouvrage d'art de rétablissement, entretien courant et spécialisé de la structure, notamment pour la réfection et le renouvellement de son étanchéité, réparations de la structure, reconstruction.
- **À la charge de la commune ou CDC :** Chaussée, trottoirs, garde-corps, superstructures.

### 8.3 BASSINS DE TRAITEMENT DES EAUX

10 bassins de rétention seront positionnés le long de la RD 924 afin de récolter les eaux de pluie de la chaussée, et les traiter avant rejet dans le milieu naturel.

	Volume utile	Situation		Volume utile	Situation
<b>B85-B7</b>	1 610 m <sup>3</sup>	CR du Rocher	<b>B213</b>	3 470 m <sup>3</sup>	Fromentel
<b>B108</b>	1 830 m <sup>3</sup>	La Vilette	<b>B234</b>	1 910 m <sup>3</sup>	Le Vaux Bougon
<b>B118</b>	2 210 m <sup>3</sup>	La Héronnière	<b>B248</b>	1 800 m <sup>3</sup>	Milhard
<b>B140</b>	4 550 m <sup>3</sup>	Le Plessis	<b>B272</b>	1 830 m <sup>3</sup>	Guilbertière
<b>B183</b>	2 230 m <sup>3</sup>	Le Chemin Pélinais	<b>B274</b>	1 700 m <sup>3</sup>	Guilbertière

## 9 AVIS DE L'AUTORITE ADMINISTRATIVE DE L'ÉTAT COMPETENTE EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT

1/2

### 9.1 AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE (CNP) ET REPOSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le présent chapitre expose l'avis délibéré du Conseil National de la Protection de la Nature (n°2022-01-13a-00067) sur le dossier d'évaluation environnementale du projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RD924 entre Briouze et Sevrai.

En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, l'avis du Conseil National de Protection de la Nature doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, réponse qui est rappelée ici.

### AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE

art. L411-1 et L411-2 du livre IV du code de l'environnement

Référence Onagre du projet : n°2022-01-13a-00067 Référence de la demande : n°2022-00067-011-001

Dénomination du projet : Aménagement 2\*2 voies Briouze Sevrai

**Demande d'autorisation environnementale - Date de mise à disposition :**

Lieu des opérations : -Département : Orne -Commune(s) : 61220 - Briouze.61150 - Sevrai.

Bénéficiaire : CD61

MOTIVATION ou CONDITIONS
<p>Le projet, porté par le Conseil départemental de l'Orne, concerne la mise à deux voies de la RD924 entre Briouze et Sevrai, dans le département de l'Orne, sur une longueur d'environ 19km traversant dix communes. Cet aménagement se fait pour partie sur le tracé de la route existante (6,5 km), mais également sur des nouveaux tracés (12,5 km) correspondant à des contournements de localités (zone urbaine de Briouze, hameau de Fromental). La plateforme de la chaussée a une largeur d'environ 21 m (chaussée de 16 m de large, 2x2 voies séparées d'un terreplein central de 2,60 m, bordée de chaque côté d'une bande d'arrêt d'urgence de 2,50 m) et elle est entourée de chaque côté d'un talus ou d'un fossé d'une largeur variable. Cinq échangeurs (ou demi-échangeur) sont prévus pour raccorder ce tronçon au réseau routier existant.</p> <p>La demande de dérogation concerne des espèces animales protégées : 51 espèces d'oiseaux, 21 espèces de mammifères, dont 18 espèces de chiroptères, 7 espèces de reptiles, 14 espèces de batraciens, et une espèce d'insectes au titre de la destruction, l'altération et de dégradation de leurs sites de reproduction ou de leurs aires de repos et/ou au titre de la destruction ou de la perturbation des individus et/ou de la capture des individus.</p> <p>L'aire d'étude faune flore (aire d'étude rapprochée) couvre une surface de 584 hectares située de part et d'autre de l'emprise du projet linéaire (largeur minimale de 200 m). Pour avoir une vision plus large du contexte écologique dans lequel s'inscrit l'aire d'étude, des investigations (analyses des bases de données disponibles et de la bibliographie, consultations de personnes ressources) ont été réalisées à une échelle locale allant de 1 à 5 km. Le CNPN n'a pas d'observations sur les différentes échelles retenues pour appréhender le milieu naturel dans le cadre de la réalisation du contexte écologique initial, ni sur la méthodologie d'inventaires (groupe taxonomiques inventoriés, périodes et protocoles d'inventaires, critères d'évaluation des enjeux).</p> <p>La description des habitats naturels et semi-naturels est clairement présentée (texte et annexe cartographique) et la qualification des enjeux de conservation pour chaque type d'habitats (tableau 7 pages 48 et 49) n'appelle pas de commentaires. L'étude des zones humides est faite dans les règles de l'art, aboutissant au recensement de 201,02 hectares de zones humides sur la zone d'étude.</p> <p>Le CNPN ne formule pas d'observations sur la qualification des enjeux de conservation concernant la flore, les insectes, les batraciens, les reptiles, les mammifères terrestres, les chiroptères, les oiseaux, les poissons, ni sur l'évaluation des impacts bruts sur les différentes espèces concernées (selon synthèse dans tableau 46, pages 120 à 122).</p> <p>Le CNPN juge pertinentes toutes les mesures d'évitement (E1 à E4), toutes les mesures de réduction (R1 à R10), avec la mesure R7 particulièrement bien décrite dans chaque situation où elle sera mise en place, toutes les mesures d'accompagnement (A2 à A4) et toutes les mesures de suivi.</p> <p>L'évaluation des impacts résiduels (résumée dans le tableau 50, pages 149 et 150) est logique au regard des mesures <i>supra</i> qui seront mises en place.</p>

MOTIVATION ou CONDITIONS		
<p>La liste des espèces concernées par la demande de dérogation comprend non seulement celles pour lesquels subsistent un impact résiduel significatif, mais certaines espèces à impact résiduel non significatif, mais dont certains individus pourraient être détruits accidentellement du fait de captures accidentelles possibles en phase chantier et d'exploitation.</p> <p>La méthodologie pour le calcul des ratios de compensation est clairement exposée. Elle aboutit à des propositions satisfaisantes en termes de ratios, de surface ou de linéaires à compenser, par type d'habitat impacté pour chaque espèce parapluie considérée (cf. tableau 55, page 160).</p> <p>Les mesures de gestion compensatoires préconisées sur les sites de compensation (29 lots de 137 parcelles et un délaissé de voirie) sont pertinentes et les gains écologiques attendus sur chaque site présenté dans le dossier sont logiques. Les fiches descriptives des mesures compensatoires sont claires (pages 255 à 261).</p> <p>La synthèse détaillée de la compensation par lot de parcelles (tableau 57, pages 263 à 266) montre que les besoins de compensation sont atteints. L'évaluation des gains écologiques apportés par ces mesures compensatoires n'appelle pas d'observations.</p> <p>Le CNPN note que la mise en place des mesures compensatoires sur les parcelles en gestion SAFER est encore incertaine (selon la note sur la sécurisation foncière, page 161), avec des arguments compréhensibles à ce stade. La surface concernée des parcelles en gestion SAFER représentant une centaine d'hectares (soit environ 53%), sur les 188,22 hectares de compensation, il est impératif que des conventions soient signées sur les parcelles proposées à la compensation, avant la signature de l'arrêté de dérogation. Si ce n'était pas le cas, il faudra s'assurer que l'ensemble des nouvelles parcelles proposées répondant bien aux besoins de compensation (à vérifier par la DREAL), soient également sous convention avec le pétitionnaire, avant la signature de l'arrêté de dérogation.</p> <p>Le CNPN a apprécié de disposer de l'estimation du coût des mesures d'atténuation et de compensation d'une part et de la réalisation du plan de gestion et du suivi naturaliste sur une durée de trente ans, d'autre part.</p> <p><b>Conclusion</b></p> <p><b>Le CNPN donne un avis favorable au projet sous réserve de deux conditions impératives :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la première porte sur la sécurisation foncière de toutes les parcelles proposées à la compensation, en particulier celles qui sont actuellement en gestion SAFER, avant la signature de l'arrêté de dérogation ;</li> <li>- la seconde concerne la gestion conservatoire sous forme d'Obligation Réelle Environnementale (ORE) avec un organisme spécialisé dans la conservation de la nature sur une durée de 50 ans eu égard à l'artificialisation définitive des sols.</li> </ul> <p><small>* les références citées dans l'avis concernent la pièce H du dossier d'autorisation environnementale unique relative à la demande de dérogation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'espèces animales protégées et de destruction d'espèces animales (Conseil départemental de l'Orne, décembre 2021, 337 pages).</small></p>		
<p>Par délégation du Conseil national de la protection de la nature Nom et prénom du délégataire : Michel Métais</p>		
AVIS : Favorable <input type="checkbox"/>	Favorable sous conditions <input checked="" type="checkbox"/>	Défavorable <input type="checkbox"/>
Fait le : 16 mars 2022	Signature : 	

## MEMOIRE EN REPONSE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DE L'ORNE

Le Maître d'Ouvrage prend note de l'avis favorable et largement positif du Conseil sur la qualité du dossier et sur les propositions qui y sont décrites. En réponse aux réserves exprimées, le Maître d'ouvrage souhaite apporter les éléments suivants.

### Recommandation n°1

Les sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER) sont des organismes créés en France par la loi d'orientation agricole (LOA) de 1960. Elles constituent l'un des principaux instruments d'aménagement du territoire et de la politique agricole. Elles sont investies d'une mission d'intérêt général qui les rend responsables de l'exercice d'un service public moyennant rémunération.

Les Safer ont, en effet, été reconnues par le Conseil d'État comme un organisme chargé de la « gestion d'un service public » administratif et par la Cour de cassation comme un organisme à qui l'État a confié une « mission d'intérêt public » ou « une mission d'intérêt général ».

La mise en œuvre de la politique foncière passe notamment par l'acquisition de biens immobiliers. Ces opérations se font au moyen principalement de vente amiable mais aussi par l'exercice du droit de préemption qui leur a été conféré par décret. Depuis la fin des années 1960, les SAFER ont été parties prenantes de l'aménagement du territoire. Elles ont apporté une contribution notable à la constitution du réseau autoroutier national ferroviaire ou fluvial.

Dans le cadre de la RD924, une convention lie la SAFER et le Département de l'Orne afin de constituer des réserves foncières en vue de la résiliation du projet. Ces acquisitions ont fait l'objet d'avance financières du Département et sont en portage par la SAFER. A ce titre, le Département estime que la sécurisation foncière des parcelles de la SAFER n'appelle pas d'inquiétude.

Toutefois, conformément aux éléments préconisés par le Conseil National de la Protection de la Nature dans de l'avant dernier paragraphe du présent avis, si des problématiques devaient survenir quant à la signature des conventions sur les parcelles proposées à la compensation, le Département de l'Orne s'engage à substituer les compensations sur de nouvelles parcelles proposées répondant bien aux besoins de compensations, après avis conforme de validation des services de l'Etat, notamment DDT et DREAL. Cet accord sera formalisé par un Procès-Verbal de substitutions des compensations établi par le comité de suivi ad hoc mis en place pour le projet.

### Recommandation n°2

La mobilisation de foncier pour l'établissement des compensations s'est organisée par le biais d'une convention de portage avec la SAFER Normandie. Par nature, ce portage n'oblige pas nécessairement l'acquisition en propre par le Département des parcelles retenues au titre de la compensation. De plus, la possibilité d'exploitation agricole est privilégiée à terme pour un grand nombre de parcelles. Cela implique donc que le Département ne devienne pas nécessairement propriétaire en propre des parcelles.

En parallèle, plusieurs parcelles identifiées sont déjà en propriété privée et le resteront. Les propriétaires sont simplement désireux de s'associer aux mesures de compensation pour lesquelles ils trouvent un intérêt. Le

fond ne changera donc pas de propriétaire et engager les propriétaires volontaires dans une démarche notariale semble difficile.

Dans ce cadre, pour encadrer les obligations de compensations, le Département a par le passé mobilisé des conventions avec les exploitants et propriétaires. La loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, a permis la possibilité de mobiliser un autre instrument pour encadrer les obligations de compensations, celui des Obligations Réelles Environnementales, ORE, dans les actes de propriétés. Toutefois, l'outil des ORE est encore peu courant. La profession notariale ne s'est d'ailleurs que peu outillée sur la transposition juridique, et sa mobilisation reste encore fragmentaire et difficile.

Pour toutes ces raisons, il semble difficile de pouvoir assurer la formalisation de l'encadrement des obligations de compensations par le seul outil des ORE tel que le préconise le Conseil National de Protection de la Nature. Toutefois, le Département s'engage à étudier la faisabilité pour mobiliser l'outil ORE, à engager des discussions avec la SAFER Normandie sur ce sujet, et à le mettre systématiquement en place quand cela est possible pour permettre de garantir la gestion conservatoire sur une durée de 50 ans.

## 9.2 AVIS DE L'AGENCE REGIONALE DE SANTE ET REPOSE DU MAITRE D'OUVRAGE



Alençon, le 11 mars 2021

Affaire suivie par **Frédéric GONANO**  
Technicien Sanitaire  
Direction de la Santé Publique  
Mél. : frederic.gonano@ars.sante.fr  
Tél. : 02.33.80.83.03

**Direction Départementale des Territoires**  
Service Eau et Biodiversité  
Cité administrative - Place Bonet  
CS 20537

Réf: DSP/FG/2021-

61007 ALENCON Cedex

**P1** : 2

1. Avis adressé à la DREAL le 30 janvier 2015
2. Avis de l'hydrogéologue agréé de septembre 2019

**Objet** : Demande d'autorisation environnementale  
Aménagement de la RD924 entre Briouze et Sevrai en 2x2 voies

Par correspondance du 8 février 2021, vous avez saisi mon service dans le cadre de la procédure de la demande d'autorisation environnementale relative à l'aménagement de la RD 924 à 2X2 voies entre Briouze et Sevrai notamment sur le volet protection des captages d'eau potable.

Sur la commune de Briouze, au droit des hameaux « La Villette » et « Héronnière » une partie du projet est situé en amont hydrogéologique des captages d'alimentation en eau potable « Ru du Val de Breuil ». Ces ouvrages sont utilisés pour l'alimentation en eau potable de Flers Agglo.

Ils disposent de périmètres de protection définis par un hydrogéologue agréé en mars 2006, complété en septembre 2019 suite à une actualisation de l'étude de vulnérabilité mais sans arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique à ce jour.

Le projet d'aménagement jouxte le périmètre de protection rapprochée complémentaire sans le couper.

Toutefois, compte tenu de la situation de ce projet en amont hydrogéologique, je rappelle dans un premier temps les prescriptions de l'ARS (dont certaines avaient été transmises à la DREAL dans l'avis du 30 janvier 2015 (P1)) concernant ce projet, et particulièrement dans le secteur en amont hydrogéologique des captages « Ru du Val de Breuil » à Briouze :

- Les aires de stationnement et d'entretien des véhicules de chantier, les stockages d'hydrocarbures et de produits polluants utilisés lors du chantier et les installations fixes de chantier, devront être situés en dehors du périmètre de protection des captages et de la zone en amont direct de ces périmètres ;
- Les aires de stationnement et d'entretien des véhicules de chantier devront être dotées de dispositifs de traitement des eaux ;

Agence Régionale de Santé  
de Normandie  
Délégation départementale de  
l'Orne  
Cité administrative  
Place Birnel - BP 539  
61010 Alençon Cedex  
Tel : 02 31 70 96 96  
[www.ars.normandie.sante.fr](http://www.ars.normandie.sante.fr)



Les services de l'ARS disposent de traitements constitués à des fins d'information ou de communication externe non transmissibles à des tiers. Conformément aux articles 48 et suivants de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, toute personne peut obtenir communication et, le cas échéant, rectification ou suppression des informations la concernant, en s'adressant au Délégué à la Protection des Données : [ARS-NORMANDIE-JURIDIQUE@ars.sante.fr](mailto:ARS-NORMANDIE-JURIDIQUE@ars.sante.fr)

- Les hydrocarbures et autres produits potentiellement polluants devront être stockés sur une aire de rétention. Les quantités stockées seront réduites au minimum ;
- Des glissières de sécurité anti-déversement devront être mises en place, sur le secteur concerné ainsi que sur toutes les zones de franchissement des cours d'eau et plus particulièrement sur le ruisseau de la Prévostière et du Gué ;
- Les eaux de ruissellement de la chaussée seront collectées par l'intermédiaire de cunettes étanches ;
- L'entretien de la chaussée et des bas-côtés devra être effectué exclusivement par des moyens mécaniques ou thermiques ;
- Un plan d'intervention permettant le confinement dans les plus brefs délais des produits polluants, en cas de pollution accidentelle, devra être établi.

Par ailleurs, le dossier transmis apporte des éléments complémentaires concernant notamment la gestion des eaux de ruissellement lors de la phase travaux et la phase d'exploitation. À ce titre, le bassin de rétention B108 localisé au sud du hameau la Villette sur la commune de Briouze est situé directement en amont hydrogéologique des captages « Ru du Val de Breuil » à Briouze. Le rejet dans le milieu naturel de ce bassin s'effectue dans le ruisseau du Gué dont les eaux passent à proximité immédiate des captages cités ci-dessus, via le ruisseau de la « Prévostière » et le ruisseau du « Val de Breuil ».

Bien que la nappe souterraine dispose d'une bonne protection naturelle, il ne peut totalement être exclu un transfert de ces eaux superficielles vers cette nappe captée lors des phases de pompage au niveau des forages.

Aussi, les aménagements du dispositif de recueil des eaux de ruissellement et de ce bassin de rétention devront être conçus de manière à prendre en compte ce risque. Les dispositifs devront notamment être étanches dans le secteur situé au droit du périmètre de protection rapprochée.

Selon les éléments dans le document d'incidences sur les milieux aquatiques, le suivi de contrôle de la qualité des eaux superficielles au niveau du ruisseau du Haut Gué, sera effectué mensuellement en phase travaux par le personnel en charge du contrôle interne, et poursuivi en partie par les services du département en phase d'exploitation (pour confirmer le bon dimensionnement et fonctionnement de ces ouvrages). Il conviendrait que le suivi en phase d'exploitation soit maintenu avec une fréquence régulière. De plus, pour ce suivi (phase travaux et exploitation) il conviendra de prendre également en compte la recherche d'hydrocarbures (cf. avis de l'hydrogéologue dans son avis actualisé du 17 septembre 2019 (PJ2)).

Enfin, il conviendrait de définir un protocole d'information et d'alerte avec les services de Fiers Agglo en charge de l'exploitation des forages « Ru de Val de Breuil » et le syndicat départemental de l'eau propriétaire de ces captages afin de :

- Prévoir la transmission des résultats du suivi de la qualité de l'eau sur le « Haut Gué » en aval du bassin de rétention par le Conseil départemental de l'Orne, maître d'ouvrage de ce projet, à Fiers Agglo et le SDE ;

- Mettre en place un dispositif d'alerte en cas d'accident et/ou de potentielle pollution afin de permettre un arrêt du pompage au niveau des forages le plus rapidement possible, fermeture rapide des vannes du bassin de rétention, etc.

Aussi, sous réserve expresse du respect de ce qui précède, j'ai l'honneur de vous informer que j'émet un avis favorable à ce projet.

Pour le Directeur général et par  
délégation,  
L'Ingénieure du génie sanitaire,

Marie TEYSSANDIER



Agence Régionale de Santé  
de Normandie  
Siège régional  
Espace Claude Monet  
2, place Jean Fouzille  
CS 55035  
14050 CAEN Cedex  
Tél : 02 31 70 98 98  
[www.ars.normandie.sante.fr](http://www.ars.normandie.sante.fr)



Les services de l'ARS disposent de traitements constitués à des fins d'information ou de communication externe non transmissibles à des tiers. Conformément aux articles 48 et suivants de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, toute personne peut obtenir communication et, le cas échéant, rectification ou suppression des informations la concernant, en s'adressant au Délégué à la Protection des Données : [ARS-NORMANDIE-JURIDIQUE@ars.sante.fr](mailto:ARS-NORMANDIE-JURIDIQUE@ars.sante.fr)

Agence Régionale de Santé  
de Normandie  
Siège régional  
Espace Claude Monet  
2, place Jean Fouzille  
CS 55035  
14050 CAEN Cedex  
Tél : 02 31 70 98 98  
[www.ars.normandie.sante.fr](http://www.ars.normandie.sante.fr)



Les services de l'ARS disposent de traitements constitués à des fins d'information ou de communication externe non transmissibles à des tiers. Conformément aux articles 48 et suivants de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, toute personne peut obtenir communication et, le cas échéant, rectification ou suppression des informations la concernant, en s'adressant au Délégué à la Protection des Données : [ARS-NORMANDIE-JURIDIQUE@ars.sante.fr](mailto:ARS-NORMANDIE-JURIDIQUE@ars.sante.fr)

### → Réponse apportée par la maîtrise d'ouvrage à la recommandation n°6

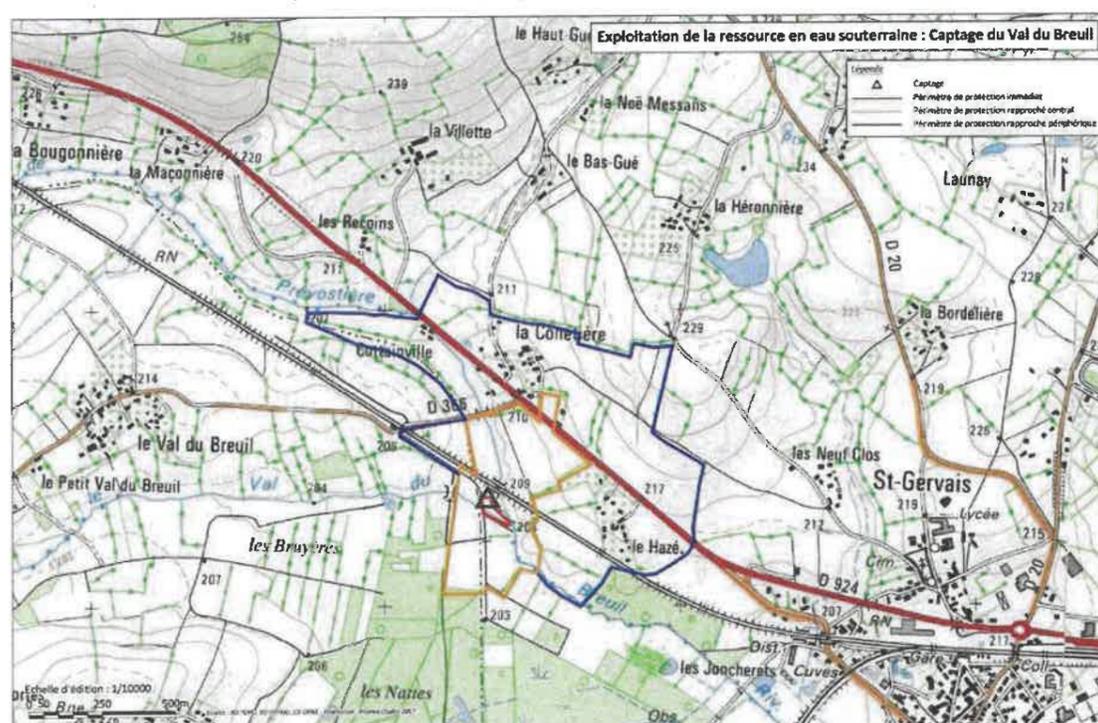
L'ensemble des prescriptions formulées par l'agence régionale de santé, tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation a bien été prise en compte dans l'évaluation environnementale.

#### Compléments relatifs aux captages AEP

La situation du projet vis-à-vis des captages pour l'alimentation en eau potable est traitée au paragraphe 2.3.4.1 Alimentation en eau potable, de la pièce F du dossier de demande d'autorisation environnementale.

Les périmètres de protection ont été définis par le géomètre agréé en mars 2006 et des compléments à l'arrêté préfectoral ont été définis suite à l'actualisation de l'étude de vulnérabilité. Il n'y a pas de nouvel arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique à ce jour.

#### ✓ Périmètres de protection des captages



Le projet reste à proximité immédiate du périmètre de protection rapprochée sans le recouper.

Des précautions supplémentaires seront toutefois mises en œuvre à proximité du périmètre de protection :

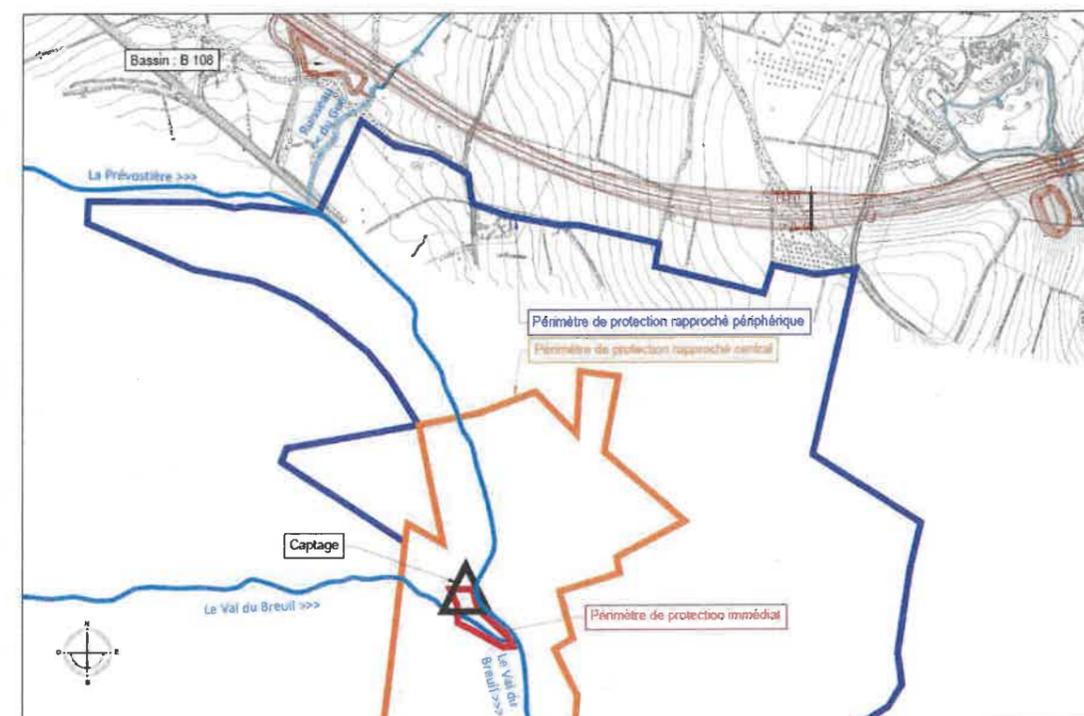
- ✓ Une stricte délimitation de l'emprise du chantier sera matérialisée au droit du périmètre de protection afin d'interdire toute intrusion en son sein.
- ✓ Les aires de stationnement et d'entretien des véhicules de chantier, les stockages d'hydrocarbures et autres produits polluants, les installations fixes de chantier, seront exclues de la zone située immédiatement en amont du périmètre de protection des captages.

Comme énoncé dans la pièce F du dossier de demande d'autorisation environnementale, les aires de stationnement des véhicules de chantier, et *a fortiori* les aires d'entretien, seront dotées de dispositifs de traitement des eaux : aire étanche, collecte des eaux de ruissellement et traitement par séparateur à hydrocarbures et décantation avant rejet au milieu naturel.

Il en sera de même pour toute aire de stockage d'hydrocarbures et autres produits polluants qui devront en outre être stockés en quantités réduites dans l'emprise du chantier.

Des mesures de suivi de qualité des eaux renforcées seront mises en œuvre en phase de travaux afin de contrôler l'absence de pollution. L'assainissement provisoire en phase de travaux sera également adapté au contexte : le ou les bassins mis en place sur ce secteur seront étanchés et les eaux sortant de ces bassins transiteront par un fossé enherbé vers le ruisseau du Gué, lui-même à l'extérieur du périmètre de protection qu'il rejoint à la confluence avec le ruisseau de la Prévostière au sud.

#### Situation du projet et du bassin B108 vis-à-vis des périmètres de protection



Le plan de contrôle décrit au titre 7 – Moyens de surveillance et d'intervention - pièce G du dossier de demande d'autorisation environnementale, précise les mesures qui sont prévues pour s'assurer de la qualité des rejets des ouvrages de rétention.

En phase d'exploitation, les mesures de qualité en phase chantier seront poursuivies avec une fréquence semestrielle et intégreront le suivi des hydrocarbures dans les eaux en sortie de bassin B108.

En outre, sur l'ensemble de la section riveraine de la zone de captage, des glissières de sécurité anti-déversement seront mises en place, de même qu'au droit des franchissements de cours d'eau, dont les ruisseaux de la Prévostière et le ruisseau du Gué situés en amont hydraulique de la zone de captage. Les dispositifs de collecte seront étanches, limitant ainsi les risques d'infiltration en amont du bassin de gestion des eaux pluviales, lui-même étanche également.

Conformément aux usages au sein du conseil départemental de l'Orne, l'entretien de la chaussée et des dépendances sera assuré mécaniquement ou par désherbage thermique, à l'exclusion de tout emploi de pesticides.

Les dispositions d'intervention en cas de pollution accidentelle décrites au paragraphe 3 du titre 7 – Moyens de surveillance et d'intervention - pièce G du dossier de demande d'autorisation environnementale seront mises en œuvre par les services gestionnaires de la voirie départementale.

Une convention sera établie entre les services du département gestionnaires de la route et les services de Flers Agglo en charge de l'exploitation des forages « Ru du val de Breuil » ainsi que le syndicat départemental de l'eau (SDE), propriétaire des captages.

Les résultats du suivi de qualité de l'eau seront transmis à Flers Agglo et au SDE. Un dispositif d'alerte sera établi entre ces 3 services afin de coordonner les interventions en cas d'alerte pollution pour permettre une interruption du pompage en cas de retard sur l'intervention au niveau du bassin de rétention lui-même par exemple, ou déversement non contrôlé par les dispositifs de collecte malgré la mise en œuvre des moyens décrits précédemment.

## 10 ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES

### 10.1 DEROULEMENT DES ENQUETES PUBLIQUES

Le présent dossier a été soumis à trois enquêtes publiques conjointes préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), à l'arrêté de cessibilité et à l'autorisation environnementale unique (AEU) pour le projet de modernisation à 2x2 voies de la route départementale n°924 entre les communes de Briouze et Sevrai au nord-ouest d'Alençon dans l'Orne (61).

L'enquête publique s'est déroulée du jeudi 21 avril au vendredi 27 mai 2022 sur une durée de 4 semaines prolongée d'1 semaine.

Les permanences ont été tenues dans les mairies aux dates, horaires et lieux rappelés ci-dessous :

Jeudi	21 avril 2022	10 h 00 – 12 h 00	Mairie d'Ecouché-les-Vallées
Mercredi	27 avril 2022	10 h 00 – 12 h 00	Mairie de Putanges le Lac
Jeudi	5 mai 2022	16 h 00 – 18 h 00	Mairie de Briouze
Samedi	14 mai 2022	10 h 00 – 12 h 00	Mairie de Putanges le Lac
Mardi	17 mai 2022	10 h 30 – 12 h 30	Mairie de Briouze
Vendredi	20 mai 2022	15 h 00 – 17 h 00	Mairie d'Ecouché-les-Vallées
Mardi	24 mai 2022	10 h 00 – 12 h 00	Mairie de Briouze

Aucune remarque particulière n'est à signaler pour ce qui concerne l'application réglementaire des prescriptions relatives à cette procédure fixée par arrêté préfectoral 31 mars 2022 et notamment :

- l'affichage de l'avis d'enquête dans les 10 mairies et les 3 communautés de communes concernées par la procédure (réalisé par les municipalités).
- l'affichage de l'avis d'enquête conforme à la réglementation sur la voie publique au droit du projet (réalisé par le pétitionnaire)
- la diffusion dans les deux journaux locaux Ouest France et le L'Orne Combattante d'un avis d'enquête, renouvelé une fois
- la prolongation de l'enquête de 7 jours, les affichages ont été effectués par les mairies concernées.
- la diffusion de cette prolongation a été publiée dans les journaux Ouest France et L'Orne Combattante.
- l'affichage de l'avis d'enquête modifié sur la voie publique (réalisé par le pétitionnaire)

Le nombre important d'observations déposées sur les registres démontre le grand intérêt que le projet suscite auprès du public. Au cours des permanences en mairie, 49 visites ont été reçues venant principalement pour le parcellaire. Le courrier adressé aux propriétaires a généré des incompréhensions notamment avec la formulation « expropriation », du fait que la procédure d'enquête d'utilité publique relève du Code de l'Expropriation, et les personnes regrettaient de ne pas avoir de plan parcellaire joint à leur courrier.

A la clôture de l'enquête il a été comptabilisé 538 observations.

Source des observations	Nombre d'observations	Favorable	Défavorable	Ne se prononce pas
Registre dématérialisé	486	122	349	15
Mails	16	4	5	7
Registres papier	26	7	2	17
Courriers déposés en mairie	10	1	1	8
<b>Total</b>	<b>538</b>	<b>133</b>	<b>358</b>	<b>47</b>
%		24,72%	66,54%	8,73%

L'analyse des observations par thématiques abordées est la suivante :

Thématique	Nombre	%
Impact environnemental, écologique et foncier	232	31,96%
Le coût du projet	101	13,91%
Temporalité et projets alternatifs	99	13,64%
Demande d'aménagement	98	13,49%
Le trafic	92	12,67%
Impact sur l'économie locale	64	8,82%
Sécurité routière	40	5,51%
<b>Total</b>	<b>726</b>	<b>100,00%</b>

## 10.2 REPONSES AUX OBSERVATIONS ET MODIFICATIONS APPORTEES AU PROJET

A la suite du déroulement de l'enquête, la commissaire enquêteur a fait parvenir au Département son rapport de synthèse. Conformément aux dispositions réglementaires, le Maître d'ouvrage doit y répondre et peut proposer des modifications au projet afin de prendre en compte les contributions et ainsi améliorer substantiellement le dossier.

Le Département a proposé en réponse aux contributions déposées à l'enquête publique 10 prises en considérations et 8 modifications du projet.

### 10.2.1 Prise en considération

#### *Engagement du Département concernant le substitution des compensations environnementales*

Après lecture des nombreuses contributions sur ce sujet, et du fait d'une réelle inquiétude des exploitants agricole sur le terrain, le Département s'engage à conserver les parcelles en réserves à destination uniquement de l'aménagement foncier dans un premier temps, puis prendra contact avec les exploitants et propriétaires dans un second temps pour convenir avec eux des possibilités et modalités possibles amiables pour la mise en place de ces compensations. En cas de problématique, le Département s'engage à substituer ces compensations par des terrains en dehors de l'aménagement foncier. En parallèle, les démarches de prospections seront intensifiées pour substituer les compensations proposées dans le périmètre d'aménagement foncier par des terrains en dehors du périmètre d'aménagement foncier.

→ Le Département s'engage à substituer les compensations environnementales proposées dans le périmètre d'aménagement foncier en amont de la procédure ou lorsque celles-ci ne rencontreront pas d'accord des exploitants et propriétaires attributaires des terrains.

Ainsi, le Département de l'Orne s'engage à substituer les compensations sur de nouvelles parcelles proposées répondant bien aux besoins de compensations, après avis conforme de validation des services de l'Etat, notamment DDT et DREAL. Cet accord sera formalisé par un Procès-Verbal de substitutions des compensations établi par le comité de suivi ad hoc mis en place pour le projet tel que proposé dans le mémoire en réponse à l'avis du CNPN mis à l'enquête publique.

#### *Engagement du Département concernant la procédure d'Aménagement Foncier Agricole Forestier et Environnemental (AFAFE)*

De nombreuses contributions de la profession agricole abordent le sujet du remembrement foncier, des accès aux futures parcelles ou encore de franchissement de l'infrastructure. Le Maître d'Ouvrage a répondu à plusieurs reprises que ces demandes seront prises en considération et seront étudiées puis décidées collectivement durant la procédure d'aménagement foncier (AFAFE).

→ Le Département s'engage à lancer une procédure d'aménagement foncier pour l'ensemble du linéaire du projet qui n'a pas déjà fait l'objet d'un aménagement foncier.

#### *Engagement du Département concernant les ORE*

→ Le Département s'engage à mobiliser le dispositif des ORE dès lors que les conditions seront réunies.

#### *Engagement du Département concernant l'engrillagement*

→ Concernant l'engrillagement, si des collisions sont régulièrement repérées par les agences d'exploitation après la mise en exploitation, alors le Maître d'Ouvrage viendra compléter l'engrillagement par des aménagements complémentaires.

#### *Engagement du Département concernant l'itinéraire cyclable Flers - Argentan*

→ Du fait de la réponse favorable du maître d'ouvrage à la réalisation aux deux rétablissements routiers manquants, un itinéraire cyclable continu tout au long du projet de 2x2 voies est introduit par le projet en réponse aux contributions émises.

#### *Engagement du Département concernant les mesures acoustiques*

→ Concernant les contributions acoustiques, l'étude permet de conclure à un impact inférieur au seuil réglementaire des protections phoniques demandées. A ce jour, il n'est donc pas prévu d'aménagement spécifique pour les contributions déposées autres que celles prévues au dossier. Toutefois, le Maître d'ouvrage est ouvert à la discussion et s'engage à réaliser une campagne de mesures après réalisation des travaux pour s'en assurer. Le cas échéant en fonction des résultats obtenus, il sera envisagé des travaux correctifs

#### *Engagement du Département concernant l'aménagement du carrefour RD21/RD20*

→ Le Maître d'Ouvrage s'engage à accompagner l'intercommunalité et la commune de Briouze dans la réalisation d'un aménagement giratoire au carrefour des RD20 et RD21 dans des conditions qui resteront à définir.

#### *Engagement du Département concernant la parcelle ZA28*

→ Le Conseil départemental fera une proposition d'acquisition de la totalité de la parcelle ZA 28 (30m<sup>2</sup> supplémentaires).

#### *Engagement du Département concernant la parcelle ZA4*

→ La présence des points d'eau du terrain ZA4 aux Yveteaux sera prise en compte du mieux possible dans l'aménagement routier.

#### *Engagement du Département concernant la parcelle ZL7*

→ Un rachat sera proposé pour la parcelle ZL7 à Saint Hilaire de Briouze en très grande partie impactée.

#### *Engagement du Département concernant l'étude de la réhausse des hauteurs libres sous ouvrages*

→ La Maitrise d'ouvrage s'engage à demander une étude en phase de maîtrise d'œuvre pour voir la faisabilité (contrainte foncière notamment du fait des remblais) pour le passage systématique des ouvrages à 5m de hauteur libre sur la 2x2 voies et selon les possibilités à la fois techniques et financière.

## 10.2.2 Modifications du projet

#### *Modification du projet concernant le chemin de rétablissement prévu entre Saint-Hilaire-de-Briouze et Fromental*

Le chemin latéral de rétablissement d'accès, situé au sud de la 2X2 voies, prévu entre Saint-Hilaire-de-Briouze et Fromental rencontre plusieurs contributions à la fois du syndicat mais également d'exploitants agricoles pour la modification de son tracé.

Le choix du Maître d'Ouvrage porte sur une variante proposant une voie de rétablissement en passage direct et immédiatement parallèle à la 2x2 voies. Cette variante permet de résoudre les sujets de l'ensemble des contributions portant sur ce point.



Schéma minute - Variante avec emprise sur boisement

Chacune des variantes étudiées permet le contournement des locaux du SIAEP du Houleme. Toutefois, eu égard au fait que les autres variantes viennent consommer du terrain agricole en système laitier AOP mentionné également dans les contributions, la préférence d'analyse se porte sur la variante avec emprise sur le boisement.

→ Le Maître d'ouvrage s'engage à réaliser le rétablissement de voirie prévu entre Saint-Hilaire-de-Briouze et Fromental selon le plan de principe de la variante avec emprise sur le boisement.

#### *Modification du projet concernant le chemin de rétablissement RD771 – RD218*

La demande est exprimée par les élus locaux ainsi que par les exploitants agricoles de Lougé-sur-Maire et d'Ecouché-les-Vallées (Batilly et St Ouen-sur-Maire) qui empruntent la RD 924 actuelle pour effectuer des livraisons aux silos agricoles d'Ecouché. La section concernée constitue une rupture dans la continuité d'une circulation douce et de rétablissement sur l'axe FLERS-ARGENTAN du fait de l'absence de rétablissement routier parallèle.

Une solution consiste à rajouter un accès depuis le rétablissement avec la RD771, le trajet (sens Flers-> Argentan) utiliserait l'ancienne RD 771 à « L'Etre Hubert », depuis l'ancienne RD 924, pour accéder à ce nouvel accès puis retrouver l'ancienne emprise de la RD 924, conservée, pour rattraper la RD 218 à Sevrai.

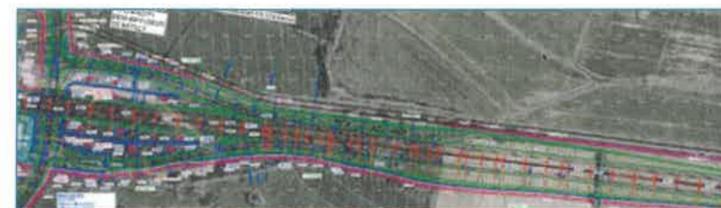




Schéma de rétablissement RD771 – RD218

→ Le Maître d'ouvrage s'engage à réaliser le rétablissement RD771 – RD218.

#### Modification du projet concernant le chemin de rétablissement entre la Pierre Hurel et le Vaux Deux

Cette voie parallèle n'était pas prévue au projet de 2006, et n'avait pas fait l'objet de demandes particulières.

Toutefois, il apparaît que pour les riverains du hameau de Vaux-Deux ainsi que pour les utilisateurs de la VC n°5 (route de Ménil-Jean) la liaison vers le hameau de Pierre Hurel n'est pas assurée. L'allongement de parcours pour se rendre en direction de Briouze (voire FLERS) est de l'ordre de 5 km (2,5 km aller/retour sur la RD 924 aménagée) en raison de l'éloignement de l'échangeur de Milhard, par rapport à la situation actuelle.

De plus, la section concernée constitue une rupture dans la continuité d'une circulation douce et de rétablissement routier sur l'axe FLERS-ARGENTAN car, contrairement aux véhicules agricoles qui peuvent déroger à l'interdiction d'accès aux voies rapides, les cyclistes ne peuvent pas s'insérer sur ce type de voie.

→ Sous couvert de la confirmation de la faisabilité technique, le Maître d'Ouvrage s'engage à réaliser le rétablissement routier entre le hameau de la pierre Hurel et le Vaux Deux. Il pourrait être créé au sud de la 2X2 voies en élargissant le chemin d'exploitation technique déjà présenté dans le projet depuis la Pierre Hurel puis en reliant la VC n°5 (route de ménil-Jean) au Sud du croisement.

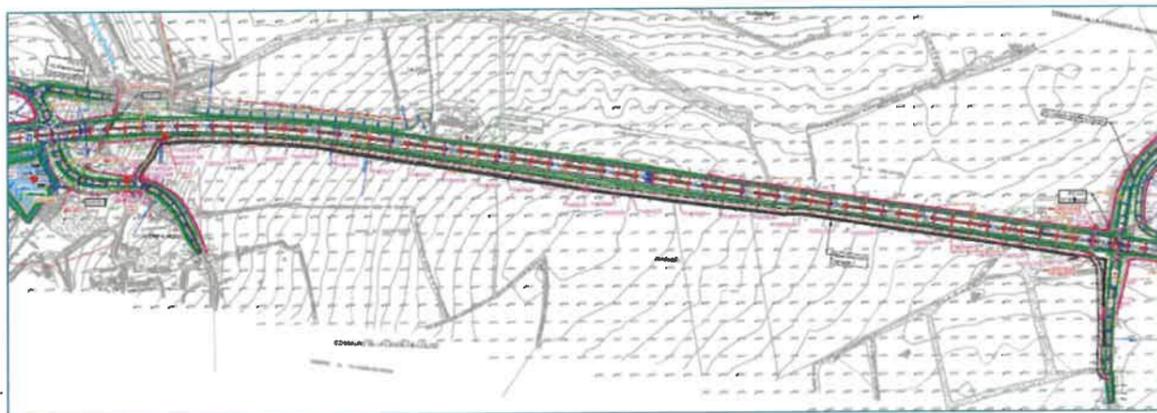


Schéma du rétablissement au sud

#### Modification du projet concernant l'ouvrage de franchissement au droit de la Maçonnière

Un ouvrage de franchissement était prévu au droit du lieu-dit la Villette pour l'accès aux propriétés.

Toutefois, plusieurs contributions tant de la mairie de Briouze, de cyclotouristes que d'exploitant agricole proposent le déplacement de l'ouvrage de franchissement au droit du lieu-dit la Maçonnière pour permettre la continuité des chemins de randonnées, la continuité des chemins ruraux et l'accès direct aux parcelles agricoles au nord. Cela implique la création d'un chemin d'accès au nord de la 2x2 voies pour desservir les propriétés du lieu-dit la Villette.

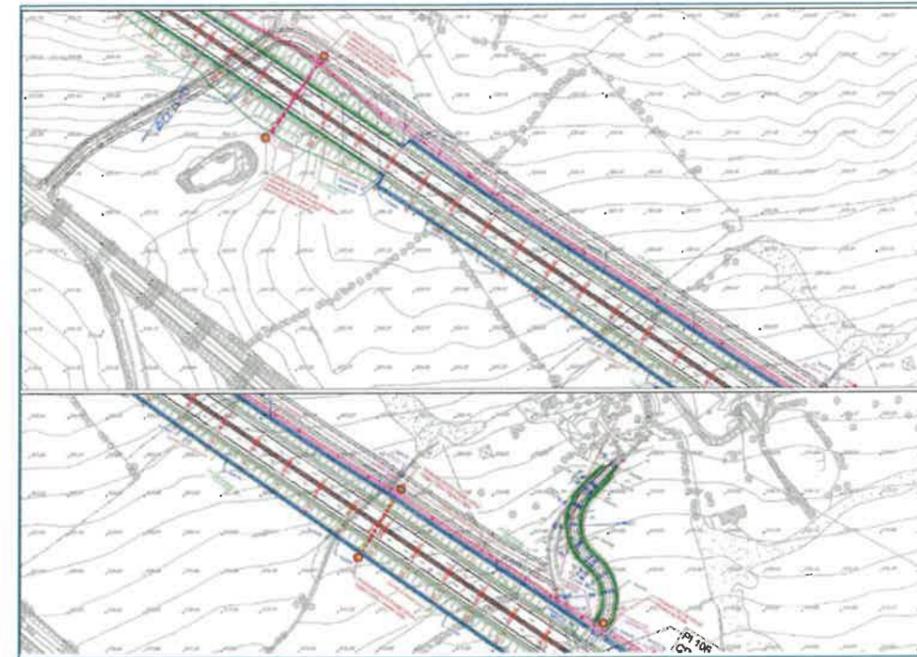


Schéma du déplacement d'ouvrage et du rétablissement d'accès par le nord

→ Compte tenu des différentes contributions portant sur le même sujet, Le Maître d'Ouvrage s'engage à réaliser l'ouvrage de franchissement de la 2x2 voie au droit de la Maçonnière en lieu et place de l'ouvrage initialement prévu au droit de la villette et de créer un chemin de rétablissement vers la Villette le long de la 2x2 voies.

#### Modification du projet concernant la déviation de Fromental

Le barreau reliant les RD 909 et 19 au sud, déclaré d'utilité publique en 2006 et repris dans le projet actuel, 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 diminuer les circulations, notamment des poids lourds, dans les parties agglomérées du hameau.

Toutefois, compte tenu de l'important impact sur les parcelles agricoles, en matière de prélèvement foncier, et du maintien partiel de la circulation dans la traversée du hameau de Fromental via la RD 909, la création d'un barreau au nord de Fromental permettrait le renvoi de l'intégralité du trafic de transit dans le prolongement de la RD 19 jusqu'à la RD 909 sans aucun impact pour les habitants du hameau et des exploitants au sud. Le trafic de transit « nord-sud » provenant de l'échangeur des Yveteaux et de la liaison La Ferté-Macé <-> Putanges-le-lac sera dévié. Seul le trafic résiduel généré par la RD 909 (direction Rânes) continuera à traverser le hameau.

Cette proposition de modifications présente de nombreux mérites qui justifient son choix en privilégiant la réutilisation du barreau interne à la zone d'activité.

En effet, le barreau nord vient dévier du bourg de Fromental le trafic poids lourds issu de la liaison RD909 vers la RD924. Il présente également le mérite de venir irriguer la zone d'activité en son cœur et même d'améliorer encore son attractivité par sa traversée par le barreau de liaison la rendant plus visible aux usagers et prospects éventuels. Il a une longueur inférieure à la longueur du barreau sud de près de 50m. Ainsi, la suppression du barreau sud, pour le remplacer par un barreau nord, aura des conséquences favorables sur l'équilibre environnemental du projet. Il diminue la consommation des terres agricoles, car une partie est déjà aménagée

en voie au sein de la zone d'activé, mais également l'effet de segmentation des terres agricoles induit par le tracé du barreau sud. Enfin, il traverse des surfaces peu propices aux zones humides et en partie déjà aménagées en voirie, alors que le barreau sud traverse quant à lui une grande part de zones à potentialités de zones humides. Il a donc également un impact positif sur cet aspect de zones humides.

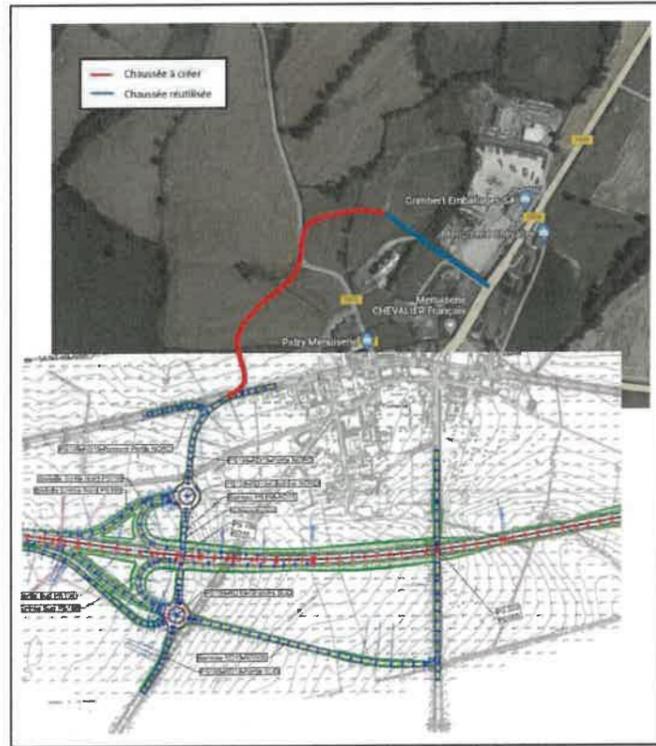


Schéma de barreau Nord de Fromental

→ Le Maitre d'Ouvrage s'engage à réaliser le barreau Nord de Fromental tel que proposé sur le schéma plus avant en remplacement du barreau sud abandonné.

Les conditions définitives techniques de tracé et de réalisation feront l'objet d'une étude plus fine en phase de maîtrise d'œuvre, et intégreront également le réaménagement du carrefour débouchant sur le RD909.

#### Modification du projet concernant le bassin du val bougon

→ Le Maitre d'ouvrage s'engage à étudier une légère modification de la forme du bassin de rétention du val bougon pour s'adapter au mieux à la topographie du terrain. Le volume de ce bassin devra rester identique.

#### Modification du projet concernant le bassin du pont blutel

→ Le Maitre d'Ouvrage s'engage à modifier la forme du bassin de rétention du pont blutel pour s'adapter au mieux à la topographie du terrain. Le volume de ce bassin devra rester identique.

#### Modification du projet concernant l'impact sur les parcelles B39 et B40

→ Concernant l'impact qui est envisagé sur les parcelles B39 et B40 à Saint Ouen sur Maire par le rétablissement d'une voie de desserte, le Maitre d'Ouvrage s'engage à corriger le profil du rétablissement pour ne pas impacter les aménagements existants mentionnés dans la contribution (haie, clôture...).

## 10.3 AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

### 10.3.1 Sur la Déclaration d'Utilité Publique

#### 5 – CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ SUR LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Pour fonder mon avis, je formule ci-dessous les raisons et motifs sur lesquels je me suis appuyé.

Après avoir examiné le dossier d'enquête, m'être rendu sur le site en compagnie des représentants du Conseil départemental, avoir rencontré les intervenants lors de mes permanences, examiné les nombreuses observations du public, l'avis de l'autorité environnementale, l'avis de la CNPN et les mémoires en réponse du maître d'ouvrage, et avoir fait une analyse bilanciale:

- l'enquête s'est déroulée conformément à l'arrêté de Monsieur le Préfet de l'Orne en date du 31 mars 2022, prescrivant l'ouverture d'enquête ;
- les avis au public par voie de presse et l'accomplissement des formalités d'affichage faisant connaître l'ouverture de l'enquête ont participé à la bonne information du public qui s'est présenté en nombre à l'enquête ;
- le public a pu prendre connaissance du dossier et exprimer ses observations sans limitation ;
- l'enquête s'est déroulée sans incident ;
- la mobilisation du public a été importante et l'enquête a fait l'objet de nombreuses observations et questionnements ;
- le dossier bien que très volumineux et technique contenait des pièces illustrées (plans, photo, résumé non technique...) qui permettaient la visualisation du projet ;
- le maître d'ouvrage a apporté des éclairages dans ses mémoires en réponses (mémoire à l'avis de l'Autorité Environnementale, mémoire à l'avis du CNPN et mémoire au procès-verbal de synthèse de l'enquête) ;
- le projet vise à poursuivre l'achèvement de l'axe routier entre Fiers et Argentan dont 19km sont d'ores et déjà en service ;
- les expropriations envisagées sont justifiées pour permettre la réalisation du projet ;
- le maître d'ouvrage est en mesure de gérer et d'atténuer les inconvénients du projet ;
- les réserves foncières pour les exploitations agricoles impactées sont d'ores et déjà constituées ;
- le projet intègre une dimension paysagère élaborée ;
- les continuités écologiques sont prévues et localisées de manière cohérente ;
- le maître d'ouvrage s'engage à réaliser le barreau Nord de Fromental en remplacement du barreau sud moins impactant pour les parcelles agricoles situées dans le projet initial ;
- le maître d'ouvrage s'engage à réaliser plusieurs rétablissements routiers notamment celui entre le hameau de la pierre Hurel et le Vaux Deux ;
- les rétablissements routiers vont permettre la création d'un itinéraire continu tout au long du projet de la 2x2 voies permettant la circulation des véhicules lents ;
- le projet s'accompagne d'allongements de temps de parcours pour les agriculteurs et certains usagers ;

- les aménagements de parcelles rendus nécessaires par les effets de coupure seront étudiés au cours de la procédure d'aménagement foncier par les deux commissions déjà en place.

En conséquence, j'émet un **UN AVIS FAVORABLE à la déclaration d'utilité publique pour la mise à 2x2 voies de la RN 924 entre Briouze et Sevrai avec une réserve:**

Que tous les engagements pris par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse soit respectés.

**Avec les recommandations suivantes:**

- Prendre en considération les avis émis par les conseils municipaux lors des délibérations sur le projet de mise à 2x2 voies.
- Mettre en place une campagne de mesure du bruit avant travaux et après mise en service de la 2x2 voies afin de vérifier les impacts et prendre les mesures nécessaires pour le cas échéant y remédier.
- Mettre en place le même type de mesure concernant la qualité de l'air.
- L'essentiel du linéaire du projet traversera des milieux naturels, même s'ils sont exploités par le milieu agricole. La programmation des travaux devra tenir compte des périodes de nidification et de reproduction des espèces.
- Des études devront être réalisées pour des aménagements cyclables concernant la voie en rétablissement continu le long de la 2x2 voies.
- Dans le cas de découverte fortuite de vestiges non localisables avant travaux, les entreprises mandatées par le Conseil départemental devront impérativement informer le pétitionnaire qui devra informer sans délai le service régional de l'archéologie (DRAC).

### 10.3.2 Sur l'Enquête Parcellaire

#### 6 – CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ SUR L'ENQUÊTE PARCELLAIRE

L'enquête parcellaire s'est déroulée en même temps que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du 21 avril au 24 mai 2022 et porte sur l'acquisition de terrains par le Conseil départemental pour l'aménagement de la RD 924.

**Rappel de l'objet de ce type d'enquête**

L'enquête parcellaire est une mesure d'instruction prescrite notamment par les articles L.1, L.131-1 et R.131-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ayant pour but essentiel de déterminer avec précision les propriétaires des biens à acquérir ainsi que leur consistance exacte. Elle s'adresse plus particulièrement aux propriétaires et leur permet éventuellement de signaler les inexactitudes que pourraient comporter le plan ou l'état des parcelles en ce qui concerne tant les désignations cadastrales des parcelles que l'identité des propriétaires.

L'enquête parcellaire permet également la recherche de l'identité exacte et complète des propriétaires, et autres titulaires de droits réels.

Ainsi seront réunis dans les moindres délais, conformément aux prescriptions réglementaires et légales, tous les renseignements permettant un règlement rapide des indemnités dues aux propriétaires et autres ayants droit, qu'un accord amiable intervienne, ou que lesdites indemnités soient fixées judiciairement.

En ce qui concerne l'information des propriétaires des parcelles soumises à emprise foncière j'ai constaté que :

- le responsable du projet a adressé les 5 et 6 avril 2022, un courrier par lettre recommandée avec accusé de réception aux 166 propriétaires concernés par l'enquête parcellaire. Était joint à ce courrier un document qui permettait de contrôler l'identité du propriétaire ou du titulaire du droit de même que l'arrêté préfectoral du 31 mars 2022 qui précisait les modalités de l'enquête ;
- Les parcelles concernées par les expropriations envisagées sont parfaitement identifiables sur le plan de situation et en corrélation avec les documents de la DUP ;
- la présente enquête, tant en ce qui concerne les annonces légales dans la presse, que l'affichage officiel dans les dix mairies concernées et les trois communautés de communes a été réalisé dans les délais impartis ;
- la volonté du Conseil Départemental était d'assurer au-delà de l'affichage légal, une information importante auprès du public en disposant 24 panneaux le long du projet de déviation ;
- le dossier d'enquête et les registres ont été à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans 3 communes. Il était également possible de consulter en ligne les documents et d'émettre une observation sur le registre dématérialisé. Cela a permis à chacun et tout au long de l'enquête, de prendre connaissance du dossier ou de faire connaître ses observations.

l'indemnisation des propriétaires touchés, à défaut d'accord amiable avec le maître d'ouvrage, peut être portée devant le juge de l'expropriation, préservant ainsi leurs droits.

En conséquence, j'émet **UN AVIS FAVORABLE** à l'état parcellaire concernant le projet d'aménagement en 2x2 voies de la RD 924 entre Briouze et Sevrai.

Avec la recommandation suivante:

De poursuivre les relances pour obtenir les annexes qui étaient jointes à la correspondance adressée aux propriétaires.

### 10.3.3 Sur l'Autorisation Environnementale

#### 7 – CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ SUR L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

- Les principaux enjeux environnementaux de ce projet ont bien été pris en compte:
  - le milieu physique (sol, eaux, loi sur l'eau et zones humides) ;
  - la biodiversité ;
  - les nuisances sonores;
- l'analyse des incidences et la présentation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation apparaissent proportionnées aux enjeux;
- les choix techniques apportés répondent aux problématiques posées par l'hydraulique, les milieux naturels, l'agriculture ou le paysage, contribuant à une acceptabilité environnementale globale satisfaisante;
- La solution proposée s'avère techniquement réaliste (emprises réduites au strict nécessaire, mouvements de matériaux limités...) et présente un coût global acceptable au regard du bilan avantage-inconvénient (conforme à ce type de projet);
- l'autorisation environnementale envisagée est nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération d'aménagement de la RD 924 en 2X2 voies.

En conséquence, j'émet **UN AVIS FAVORABLE** à l'autorisation environnementale envisagée pour l'aménagement de la RD 924

## 11 CONCLUSIONS DU MAITRE D'OUVRAGE

Le projet présenté à l'enquête parachève la liaison Flers-Argentan à 2x2 voies. Il justifie pleinement de son utilité publique en se fondant à la fois sur les gains qu'apportera l'infrastructure mais également sur le coût de l'inaction. Ces éléments motivent pleinement la réalisation de l'infrastructure à la fois pour le confort, les nuisances et la sécurité routière mais également pour soutenir le développement local qui dans le cas contraire s'engagera résolument sur le chemin de la désertification et de l'accidentologie.

Le projet participe à la structuration routière et économique du Nord du département, facilite les relations FLERS – ARGENTAN, améliore significativement la sécurité routière tant en rase campagne qu'en agglomération, désenclave les zones traversées rurales, améliore la capacité de l'infrastructure et les temps de parcours, réduit les nuisances dans les zones urbaines traversées et les pollutions tout en prenant en compte du mieux possible la biodiversité locale et les continuités écologiques.

Toutefois en l'absence de projet, les conditions de circulation sur les parties de l'axe RD 924 non aménagées vont se dégrader et rendre plus difficile encore l'usage par toutes les parties prenantes de la voie existante tel que le monde agricole. Les conditions de fluidité du trafic, de confort, de rapidité se dégraderont elles-aussi rendant plus agressifs les usagers de la route. Les conditions de sécurité sur l'axe vont aussi se dégrader et les chiffres sur l'accidentologie seront directement imputables à l'inaction sur ce tronçon. L'activité économique du secteur ouest du Département diminuera inévitablement notamment à FLERS mais également à Fromental où plusieurs entreprises délocaliseront leurs activités, impactant de fait l'emploi local, l'attractivité départementale, la centralisation dans les métropoles étroites et fragilisant plus encore ces pôles d'équilibres ruraux. Ainsi les pertes d'emploi et la chute démographique seraient donc en grande partie imputables à l'inaction sur ce tronçon. Enfin, les nuisances pour les bourgs et hameaux traversés iront croissantes impliquant à la fois plus de départs dans une zone rurale déjà enclavée et plus d'impact sur le cadre de vie des habitants.

Par conséquent, au vu :

- de l'utilité publique du projet qui s'inscrit dans la continuité des sections déjà aménagées entre Flers et Argentan,
- des observations recueillies lors de la concertation préalable de 2018,
- de l'avis de l'autorité environnementale par la voix du Conseil National de Protection de la Nature qui reconnaît que les actions d'évitement et de réduction sont pertinentes, qui ne formule pas d'observation sur la qualification des enjeux, qui estime que la méthodologie pour le calcul des ratios de compensation sont satisfaisants, que les besoins de compensations sont atteints et même dépassés, qui émet donc un avis favorable sous réserves de sécuriser les parcelles à la compensation et de recourir dès lors que c'est possible aux ORE,
- du coût du projet comparable à ce type d'infrastructure et financièrement acceptable pour le Département,
- du rapport de synthèse des enquêtes publiques conjointes faisant une analyse des observations,
- des réponses du maître d'ouvrages, assorties des prises en considération et modifications apportées au projet,
- de l'avis favorable du commissaire enquêteur à la déclaration d'utilité publique du projet, sous réserve que tous les engagements pris par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse soient respectés, et assorti de recommandations,
- de l'avis favorable du commissaire enquêteur à l'enquête parcellaire sans réserve et assorti d'une recommandation,

- de l'avis favorable du commissaire enquêteur sur l'autorisation environnementale sans réserve et sans recommandation,

Le Conseil départemental de l'Orne se prononce pour le maintien du projet tel que présenté à l'enquête publique, assorti des prises en considération et modifications ci-avant susvisées, et demande à M. le préfet de prononcer par arrêté :

- l'utilité publique du projet,
- la cessibilité des terrains de l'emprise,
- l'autorisation environnementale unique,

## 12 ANNEXES - RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

ANNEXE 1 - Document n°1 du 23 juin 2022 – Rapport d'enquête (*Compte tenu du volume du document faisant 100 pages – L'annexe est disponible sur demande auprès des services du Département*)

ANNEXE 2 - Document n°1 bis annexes 22 06 2021 - RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE PRÉALABLE (*Compte tenu du volume du document faisant 272 pages – L'annexe est disponible sur demande auprès des services du Département*)

ANNEXE 3 - Document n°2 Avis et conclusions 24 06 2022 – (*Annexe jointe au présent document*)

Conseil départemental de l'Orne  
27 boulevard de Strasbourg  
CS 30528  
61017 ALENÇO N CEDEX

