

Rapport Complet du Commissaire Enquêteur concernant Le Projet de déviation de Domfront 61700.

Cet ensemble comporte :

- le rapport du commissaire enquêteur
- ses conclusions en seconde partie.

OBJET DE L'ENQUÊTE

L'opération proposée est la réalisation d'une déviation de Domfront, en tracé neuf, entre la route de Flers RD 962 et la route d'Alençon RD 976

Il s'agit d'un aménagement à deux voies, parfois trois, avec 6 carrefours giratoires pour les échanges. Les accès directs étant interdits.

Bien que 4 tronçons fonctionnels aient été définis, sur deux communes : La Haute Chapelle et Domfront, le dossier insiste sur l'unicité du projet : il est soumis à enquête publique dans son ensemble et non, tracé par tracé : tracé Ouest (tronçon A et B) ou tracé Sud (tronçon C et D).

L'enquête publique porte sur un projet total de 9 190 mètres, partant du lieu-dit La Volière, sur la RD 962, au nord de Domfront pour aboutir au lieu-dit L'Hôtellerie, sur la RD 976, à l'est de Domfront.

DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Par lettre du Préfet de l'Orne, enregistrée par le Tribunal Administratif de Caen le 29/04/09, il a été sollicité auprès de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Caen, la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder aux enquêtes publiques conjointes préalables à la déclaration d'utilité publique du projet de déviation de Domfront, classement et déclassement de voiries et mise en comptabilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Domfront et de La Haute Chapelle.

Par décision du 30/04/09, référencée E09000102/14, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Caen m'a désigné en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique ci-dessus mentionnée. (annexe 1)

Par arrêté préfectoral en date du 20/05/09, référencé NOR : 1122 09 10100, il a été décidé (annexe 2) :

- que ces enquêtes se dérouleront pendant un délai de trente deux jours, du lundi 22 juin au jeudi 23 juillet inclus, dans les communes de Domfront et de La Haute Chapelle où les dossiers et les registres d'enquête seront à la disposition du public aux heures habituels d'ouverture des Mairies,
- que le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public afin de recevoir ses observations, aux heures et jours suivants :
 - DOMFRONT, le lundi 22 juin 2009, de 9h à 12 h,
 - le lundi 6 juillet 2009, de 14h à 17h,
 - le jeudi 23 juillet 2009, de 14h à 17h,

LA HAUTE CHAPELLE, le samedi 27 juin 2009, de 9h à 12h
le jeudi 23 juillet, de 9h à 12h.

L'enquête publique a commencé le lundi 22 juin 2009 à la Mairie de Domfront, de 9h à 12 h J'ai paraphé le registre d'enquête avant l'ouverture. Celui de la Haute Chapelle a également été paraphé et les dossiers ont été tenus à la disposition du public aux heures et jours habituels d'ouverture des deux mairies.

Les permanences suivantes ont été tenues :

- lundi 22 juin à Domfront, de 9h à 12h
- samedi 27 juin à La Haute Chapelle, de 14h à 17h
- lundi 6 juillet à Domfront, de 14h à 17h
- jeudi 23 juillet à La Haute Chapelle, de 9h à 12h
- jeudi 23 juillet à Domfront, de 14h à 17h.

Seuls les registres concernant la DUP ont été annotés, sauf à rappeler sur les registres « mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme » et « classement et déclassement de voiries » de La Haute Chapelle les annotations et observations portées sur le registre DUP par Mme Brigitte Cœuret, par M. Bernard (deux fois) et par M. Boisbluche.

Sur le registre de Domfront, 32 observations ont été consignées, 4 lettres et 2 dossiers argumentés de commentaires sur 3 pages et de documentation, ont été joints. (annexe 3, 4 et 5)

Sur le registre de La Haute Chapelle, 25 observations ont été consignées, 3 lettres et 2 dossiers de M. Bernard ont été joints, dont une pétition signée par 352 personnes qui demandent la définition d'un nouveau tracé. (annexe 6, 7 et 8)

Les deux registres ont été clos par les Maires et m'ont été remis : celui de La Haute Chapelle le 22 juillet à 12h 30, heure de fermeture de la Mairie et celui de Domfront, le même jour à 17h, heure de fermeture de la Mairie.

Aucune lettre ne m'a été adressée par courrier.

Après avoir étudié le contenu des observations, courriers et dossiers, j'ai adressé le 27 juillet à Monsieur le Président du Conseil Général de l'Orne, une demande de mémoire en réponse. La période des congés d'été n'étant généralement pas favorable aux enquêtes publiques, le mémoire demandé en retour pour le 10 août 2009 ne m'est parvenu que le 25 août.

(annexe 9 : PV de clôture d'enquête, Annexe 10 : mémoire en réponse)

INFORMATION DU PUBLIC

Toute la publicité prévue par les textes et par l'arrêté préfectoral relative à l'affichage et aux insertions dans la presse a été réalisée :

C'est ainsi qu'un « avis au public » reproduisant les principales dispositions de l'arrêté d'ouverture d'enquête a été affiché dans les deux mairies et sur le parcours du projet de déviation, à chaque fois qu'une route existante devait être coupée par la nouvelle voie. (annexe 11)

L'affichage a été contrôlé par le Commissaire enquêteur le lundi 8 juin 2009.

Un avis a été publié par la Préfecture de l'Orne les 4 et 24 juin dans le Ouest France et les 4 et 25 juin dans « le Publicateur Libre ». (annexe 12)

ANALYSE DES OBSERVATIONS

Pour clarifier les différentes manières de parler des sections ou tronçons, on convient que les tronçons ou sections A et B définissent le tracé Ouest et que les tronçons ou sections C et D définissent le tracé Sud.

Les 65 observations, lettres et dossiers reçus pendant les cinq permanences (3 dossiers en Mairie de Domfront et 2 à la Mairie de la Haute Chapelle) ont été répartis par thèmes :

- 18 personnes sont plus intéressées par l'échange de parcelles les concernant que par le projet lui-même.
- 22 sont concernées par les nuisances de ce projet tant visuelles que sonores et demandent donc des aménagements supplémentaires de haies.
- 9 demandent des aménagements supplémentaires, création de voiries, de sorties, de passage souterrain. Curieusement pas un seul boviduc n'est proposé dans le dossier !
- 15 estiment le projet tel que présenté n'est pas justifié
- 7 sont en opposition formelle contre le tracé Ouest
- 7 apportent un contre projet
- 4 préféreraient le tracé urbain
- 8 + une pétition de 352 signataires déplorent le non-respect de la zone de protection du manoir de La Guyardière, classé
- 3 déplorent l'absence de concertation préalable et le non-respect de la Convention Aarhus
- 3 s'inquiètent sur l'avenir des chemins de randonnées (GR, Mont St Michel, VTT...) et sur leur raccordement après le passage de la déviation.

Un mémoire en réponse a été demandé au Conseil Général de l'Orne dès le 27 juillet 2009, il a été adressé en retour au commissaire enquêteur le 25 août.

Sur les échanges de parcelles (28 observations)

Toutes les observations consignées, dont le commissaire enquêteur prend acte, devront faire l'objet d'une étude attentive de la commission d'aménagement foncier, de la commission d'acquisitions à l'amiable et des remboursements qui seront proposés ultérieurement, mais elles ne font pas partie du domaine de l'enquête DUP, à ce stade du projet.

Sur les nuisances sonores et visuelles (22 observations)

Mme Brigitte Coeuret (HC1) de la Haute Chapelle demande que des haies bocagères soient plantées le long des grillages à grande faune, du côté des habitations.

M. Emmanuel de Truicais-Lariston (HC6), propriétaire d'un Manoir (ISMA depuis 1973) réclame la reconstitution des haies bocagères sur l'intégralité du tronçon D.

M. Pierre Fourré (HC9) demande la prolongation de la haie bocagère jusqu'au rond point RD 907.

Pour M. Didier Boisbluhe (HC12), la mise en place de mesures anti-bruits et de protection visuelles (haies bocagères) semblent indispensables.

M. et Mme Lossendière (HC19) souhaitent que la haie prévue soit poursuivie jusqu'à la parcelle « Les Landes ».

M. et Mme Butterworth (HC23) souhaitent l'implantation massive de haies et la création de merlons entre les deux ronds points de la Haute Chapelle, pour se protéger des nuisances visuelles et sonores.

Mme Rigouin Martine (D9) demande que la haie bocagère à créer s'étende jusqu'au bassin n°4 et que la haie existante soit conservée.

M. Gilles Susong recommande que soit inclus dans le programme, une replantation en arbres et en haies.

M. Xavier Fichard (D29) souhaite que le reboisement ou la reconstitution de haies bocagères soit prolongée sur la RD 22.

M. William Hewitt (D32) espère que toutes les dispositions seront prises pour amoindrir les nuisances visuelles et sonores.

M. et Mme Treble (DL3) demandent que soient plantés beaucoup d'arbres et des mesures soient prises pour amoindrir le niveau de bruit des camions.

M. et Mme Forget (DL2) souhaite que l'on envisage dès à présent des équipements et autres reboisements destinés à limiter ses nuisances.

Avis du CE

Une grande inquiétude se manifeste quant aux nuisances visuelles et sonores de ce projet, principalement sur le tronçon Ouest.

Le public qui s'est prononcé est très attaché à son environnement et tient à le sauvegarder. Le projet Ouest est considéré comme une plaie dans le pittoresque bocage du Domfrontais et les mesures demandées sont faites pour cacher au mieux cet irréparable atteinte au paysage existant.

Les habitants du Domfrontais se souviennent de l'arrachage massif des haies lors des remembrements de 1969 et de 1978 et « des stigmates profonds dans le paysage » (Etude écologique Faune Flore p 3). Depuis, les haies ont repoussé et on peut imaginer la hantise de ces mêmes habitants devant une autre dévastation des haies existantes prévue au passage de la déviation.

Contrairement à ce que souligne le mémoire en réponse, les habitants concernés par ce projet n'y sont pas favorables, même si la population de Domfront ne s'est pas « manifestée ». Une déviation ne mobilise pas autant de public qu'un projet éolien ou l'implantation d'un CSDU !

Sur les aménagements de la voirie (9 observations)

M. Suard (HC7) souhaite que soit étudié l'écartement du giratoire E (RN 976) par rapport à sa maison d'habitation, en incurvant légèrement la fin de la partie du tronçon D.

M. et Mme Langlois (HC 18) indiquent que pour des raisons de sécurité il serait utile de créer une sortie spécifique sur le rond point du rétablissement de la RD 824 avec la RN 976 pour permettre aux habitants du lieu-dit Maison Neuve de pouvoir regagner leur domicile sans avoir à traverser la RN 976.

M. Roger Philippe, (D3) émet l'idée de la création d'une voie parallèle à la RD 976 à partir du rond point jusqu'à a route qui mène à Perrou pour sécuriser les habitants des villages avoisinant. Il suggère également la création d'un passage souterrain pour piéton, vélos et fauteuils pour handicapés pour que les habitants du « Bois Halé » puissent faire leurs courses sans avoir à traverser la déviation.

M. Alasseur (D4) dont la ferme est en rénovation complète au lieu-dit « La Prise Fouquet », demande que soient maintenus ou créés des accès, éventuellement souterrains pour avoir accès à ses parcelles d'exploitation.

M. Vaudandane Hubert et son frère Claude demandent que la route qui dessert « La Poterie » puisse arriver directement sur le rond point de la RD 976 afin d'éviter la reprise dangereuse sur la 976 pour les véhicules qui remonteraient sur Domfront.

Avis du CE

Chacune de ces observations trouve sa justification dans la recherche de plus de sécurité dans le nouveau contexte envisagé : la déviation, Sud ou Ouest est infranchissable et il faut bien envisager des solutions pour éviter des coupures d'un secteur à l'autre. Les giratoires solutionnent les grands axes, mais ignorent souvent les habitants des lieux-dits que la déviation traverse. Des aménagements ont déjà été proposés, d'autres devront l'être lors d'une phase ultérieure de la procédure.

Il est certain que si une véritable concertation avait eu lieu dès les premières ébauches du projet, ces aménagements auraient pu être intégrés dans le dossier présenté, rassurant les intéressés. Là encore, le tracé inquiète.

« Préférer la décision issue de la négociation plutôt que la décision issue de l'administration » (discours de clôture du Président Sarkozy au Grenelle de l'environnement) : il est souhaité, désormais, que le public soit informé en amont et qu'il puisse participer à l'élaboration des projets qui le concernent.

Projet non justifié et opposition formelle au tracé Ouest (15 observations)

Mme Brigitte Cœuret (HC1) : Investissement non justifié, puis en (HC2) : l'activité de Domfront est en perte de vitesse, les entreprises ferment, il n'y a pas de créations nouvelles, ce projet de déviation ne semble pas se justifier sur cette partie A.

M. Michel Boisgontier (HC3) exprime son désaccord sur le projet dans le tronçon A.

M. Didier Bernard (HC11) : « ce projet ne se justifie pas en terme de trafic routier (régression des flux sur cet axe depuis plus de trois ans) ».

Dans son dossier, il parle de « l'inutilité aberrante de la déviation Nord-Sud qui n'aurait qu'un impact de 4% sur la baisse du trafic ! »

M. Didier Boisbluche (HC12) : « les chiffres (trafic poids lourds) sur l'axe Caen Laval posent question sur l'utilité de la portion Nord-Sud ». Et il se demande si le choix Ouest n'est pas fait pour récupérer des matériaux d'encaissements nécessaires aux tronçons C et D. Il indique que l'inconvénient essentiel de ces tronçons (A et B) est de détruire la partie bocagère qui avait été préservée lors du remembrement et déplore « que ces plaies , même avec des aménagements paysagers ne pourront être refermées.

M. Hervé Michel (HC 14) : « Non au tracé Nord-Sud ! Un tracé inadapté ; Faire le double de kilomètres pour se rendre au même point ! » et de conclure, non sans humour : « C'est une déviation pour faciliter le départ du reste des quelques employés et commerces de la ville de Domfront. »

M. et Mme Lossendière (HC19) » La portion A et B ne se justifie pas, surtout après les travaux sur le Pont de Caen et le Pont Notre Dame sur l'Eau »

M. et Mme Hervé Lemoine (HC20) « Déviation non justifiable, vu le trafic routier de la section A et B ; projet dévalorisant la beauté du manoir de la Guyardière et de son site. »

M. Eric Gosselin (HC 25) La déviation section A et B ne se justifie pas : la circulation des poids lourds est en baisse et les projets routiers vers Falaise vont attirer le flux des VL PL. C'est la raison pour laquelle je m'oppose au projet. Les gens qui vont à Caen empruntent le trajet « La Ferté Macé-Falaise et évitent Flers »

M. le Maire de la Haute Chapelle (HC 26) « Pourquoi couper la commune de la Haute Chapelle par un véritable cratère avec un déblai de 350 000 M3 de terre pour ¼ du trafic de la ville de Domfront et dépenser autant d'argent public alors qu'il existe d'autres solutions ? »

M. Martin R Dugage (HC 17) : « je vous fais part de ma vive inquiétude de voir cette déviation suivre un tracé que j'estime monstrueux pour Domfront et La Haute Chapelle. Le vrai problème de circulation de la ville de Domfront est sur l'axe Est-Ouest, et non l'axe Nord-Sud. »

M. et Mme Hervé Langlois (D17) pensent que les tronçons A et B ne sont pas nécessaires et qu'ils sont trop coûteux.

M. Gérard Cornière (D 20) considère que le tracé est totalement inadapté eu égard au problème posé. Il suffisait de dévier la route d'Alençon seulement, ou faire se rejoindre La Violière à la route d'Alençon, via la route de La Ferté Macé, plutôt que de détériorer un lieu naturel et boisé que sont la proximité de la Guyardière, Le Tertre Chapon... »

M. Philippe Leroyer (D22) présente un projet qui éviterait de scinder la commune de La Haute Chapelle et de dénaturer les sites du Tertre et de La Guyardière.

M. et Mme Gigan (D22) estiment « que A et B est injustifié : l'investissement engagé serait trop important en proportion de l'importance de la circulation provenant de Flers. »

Avis du CE : Les oppositions sont nombreuses, argumentées et solidement étayées tant par des arguments liés au trafic : ce n'est pas ce tracé Ouest qui va améliorer les choses pour le centre ville, ou liés au rapport coût-utilité qui est négatif : dépenser autant pour si peu de résultats (¼ du trafic concerné pour la moitié de la dépense totale !) ou touchant au paysage : projet qualifié par l'un des déposants de « monstrueux ».

Etude des contre-propositions (7 projets)

A)- Contre-proposition de monsieur le Maire de la Haute Chapelle :

Monsieur Roger Gripon, Maire de la Haute Chapelle me remet le jeudi 23 juillet un courrier daté du 22 juillet, signé par lui et coté HC 26.

Il indique que « le fuseau Ouest n'est pas nécessaire, qu'il a un coût aussi important que le fuseau sud, pour un trafic moitié moins dense. »

Avec des aménagements complémentaires (à la Violière et aux Tanneries) le projet du Maire conserverait le tracé actuel, les poids lourds seraient renvoyés vers le rond point de la Jaunaie pour repartir sur le fuseau sud, en évitant la ville de Domfront.

Il propose de réaliser une déviation totale de Domfront par le Nord afin de ne pas couper la commune de la Haute Chapelle « par un véritable cratère avec un déblai de 350 000 m³ de terre pour libérer ¼ du trafic de la ville de Domfront ».

Il remarque l'importance des sommes mises dans cette partie du projet alors qu'il existe d'autres solutions (moins coûteuses).

Mémoire en réponse : ne retient pas cette contre proposition.

Avis du CE : Les remarques de Monsieur le Maire sont à prendre en considération, d'autant qu'elles semblent avoir l'aval du Conseil Général et de Monsieur Loquet, Conseiller Général.

Il rappelle que d'importants travaux ont déjà été faits dans ce sens précédemment : le Pont de Caen et le Pont Notre Dame.

On remarque également que la partie sud du projet est considérée comme indispensable, et c'est le sentiment de presque tout le public qui s'est exprimé pendant l'enquête.

Le projet Sud se justifie pleinement, et il est dommage que le projet présenté soit un projet global : Sections A, B, C et D : beaucoup d'observations écrites ou orales vont dans ce sens. Il est également souligné l'importance de la dépense pour un résultat moindre, ce qui est également constant dans les observations du public.

L'avis de Monsieur le Maire de la Haute Chapelle n'est pas favorable au projet présenté tel quel.

B) - Contre proposition de Monsieur Gérard Cornière, 14, rue du Maréchal à Domfront :

Monsieur Cornière dépose une observation sur le registre d'enquête en Mairie de Domfront le 22 juillet (cotée D20) dans la quelle il propose de se contenter de dévier la route d'Alençon seulement pour éviter le passage des poids lourds par le centre de la ville et par la descente de la Raterie, source de dangerosité.

Quant aux véhicules provenant de Flers, il trouve plus judicieux de faire rejoindre ces véhicules au carrefour de la Violière par la route d'Alençon et incluant le trafic provenant de la Ferté Macé.

Mémoire en réponse : le trajet est serait aussi compliqué que le tracé Ouest.

Avis du CE : le trajet Est semble privilégié et ce d'autant qu'il inclut le trafic provenant de La Ferté Macé et de Briouze (négligé dans le projet à l'étude).

Or on sait que Magny le Désert, près de La Ferté Macé est le siège de deux importantes entreprises possédant une flotte de poids lourds conséquente : les Transports Boudesseul et la Base Intermarché.

Là encore le tracé Sud n'est pas contesté.

C)- Contre proposition de Monsieur Philippe Leroyer, La Croix des Landes à Domfront :

Monsieur Leroyer note une observation sur le registre d'enquête publique de Domfront dans la quelle il propose de faire se rejoindre les axes routiers suivants : RD 21 (La Ferrière aux étangs, Briouze), la RD 908, très fréquentée (La Ferté Macé et Alençon) et la RD 962 (Flers), par la voie Nord, « afin d'éviter de scinder La Haute Chapelle en deux et de dénaturer les sites du Tertre et de la Guyardièrre. »

Mémoire en réponse : pas de tracé Est

Avis du CE : Monsieur Leroyer souligne que la RD 908 irrigue tout le département d'Est en Ouest et qu'il convient de lui faire rejoindre la déviation Sud par un tracé Est.

D)- Contre proposition de Monsieur André Denis, La Touche à Champsecret :

Par courrier en date du 20 juillet 2009, coté DL2, Monsieur Denis affirme que le projet Ouest tel que retenu pour la liaison Nord/Sud n'apporte aucune solution au trafic routier des routes de La Ferté Macé et Briouze estimé à 4 400 véhicules/jour.

Il remet au goût du jour le projet « fuseau Est » retenu par les services compétents dans les années 1970 : partant de l'Hostellerie, contournant la Croix des Landes, passant au nord de Frileuse et rejoignant la route de Flers vers la Volière. Ce projet avait l'avantage, poursuit il, du raccordement des routes de la Ferté Macé et de Briouze, celui des routes de Mortain et de Tinchebray à la déviation se faisant par une bretelle entre Maison Rouge et Pignon Blanc : il supprimait tout trafic de poids lourds dans la ville de Domfront, véritable but recherché d'un tel investissement.

Mémoire en réponse : pas de tracé Est.

Avis du CE : Il est fait remarquer que le projet soumis à enquête publique est incomplet et ne comble pas les attentes de la population. Le projet « Fuseau Est » pourrait être remis à l'étude, plus général et qui admet plusieurs variantes, voir ci-après.

E)- Contre projet de l'Union Commerciale, Artisanale et Industrielle de Domfront, Hôtel de Ville, Place de la Roirie à Domfront :

Par lettre en date du 20 juillet 2009, Madame Guenanten et Monsieur Folliot, Co-Présidents de ladite Union Commerciale, informent le Préfet de l'Orne que 105 commerçants et artisans de Domfront ne comprennent pas pourquoi la déviation de Domfront n'englobe pas la route de La Ferté Macé. Les poids lourds qui traversent quotidiennement le centre ville sont des dangers potentiels pour la sécurité des piétons et donc pour le commerce local.

Mémoire en réponse : l'UCAID demande le prolongement de la déviation jusqu'à la route de La Ferté Macé.

Avis du CE : Cette remarque n'est pas vraiment un contre projet mais elle inclut dans sa rédaction la réaction défavorable de 105 adhérents commerçants et artisans vis-à-vis de l'actuel projet qui reste incomplet en terme de déviation des poids lourds dans le centre ville.

F)- Contre-projet de Monsieur Bernard Corvee, 9, route de Saint-Front à Domfront :

Monsieur Bernard Corvée dépose en Mairie de Domfront un premier dossier, de douze pages, argumenté de nombreuses annexes techniques, le 10 juillet 2009.

Il y déplore l'absence d'étude et de chiffrage d'options qui n'ont pas été retenues, la précipitation de ressortir une solution plus attractive pour les sociétés attributaires des travaux que pour l'intérêt général et déplore que la concertation n'ait pas eu lieu en amont du projet, concertation à priori obligatoire et recommandée par le Président de la République lors de son discours du 25 octobre 2007, concernant le Grenelle de l'environnement.

Partant du constat que Domfront se situe sur un piton rocheux, il suggère le percement d'un tunnel sous la ville, axe nord-sud avec une plate forme de distribution à chacune des extrémités, la création d'un axe partant du Pissot pour relier les routes de la Ferté Macé et d'Alençon, l'utilisation de la rue des Tanneries, avec quelques travaux et de celle de la rue Saint Front pour les véhicules venant de Mayenne et se dirigeant vers Alençon.

Cette idée de tunnel est innovante et si elle peut sembler onéreuse, elle n'implique aucune conséquence négative sur les terres agricoles, aucun impact notable sur l'environnement et elle rend l'axe La Haute Chapelle - route de Mayenne, inapproprié.

Mémoire en réponse : solution extravagante et disproportionnée

Avis du CE : Des villes en Europe, et en France ont choisi cette solution, qui permet en outre un traitement complet de l'air, réduisant les nuisances dues au trafic routier. On peut aussi imaginer l'impact d'une telle structure au point de vue tourisme, curiosité et innovation pour Domfront ! Ce projet, partant du Pissot permettrait d'englober la route de La Ferté et donc d'Argentan et de faire la jonction avec la route d'Alençon et de Mayenne.

Cette idée novatrice du tunnel nord-sud aboutirait l'abandon total du présent projet ! Il est évident que le coût serait disproportionné.

M. corvée met cependant en évidence l'importance de la route de la Ferté Macé pour les habitants de Domfront notamment pour rejoindre la Sous Préfecture, Argentan, siège du TGI, et des services administratifs, et des services hospitaliers (maternité).

G)- Contre projet de Monsieur Didier Bernard, La Guyardière, La Haute Chapelle :

Monsieur Didier Bernard propose une solution Est 3, qui consiste à partir du lieu-dit Le Pissot, de créer un giratoire et regagner la route de La Ferté Macé, aux environs du poste EDF, puis, au-delà de la déchetterie, redescendre vers la RD 976 (route de Pré en Pail, Alençon) et reprendre le tracé Sud jusqu'au giratoire de la rue Notre Dame.

C'est le seul projet qui connexe tous les axes desservant Domfront, il permet l'exclusion totale des Poids lourds en transit, il est plus court que les autres tracés partant de la Violière, il permet une vue sur Domfront nord et favorise ainsi la venue de touristes en centre ville. Il s'inscrit dans une politique d'économie de carburants, respecte l'environnement et ne porte qu'une atteinte minorée au paysage traversé et à la nature.

Mémoire en réponse : Position très partisane, sans prendre en compte l'ensemble des intérêts collectifs et publics.

Avis du CE : D'après le dossier du Conseil Général et le mémoire en réponse, les tracés Est ont été étudiés, puis écartés pour presque les mêmes raisons que celles qui ont abouti au choix du tracé Ouest, à quelques différences près : « le tracé Est passe dans un secteur encore plus protégé que le secteur Ouest : plusieurs monuments classés, site urbain inscrit, périmètre de protection de captage d'alimentation d'eau potable »

Or la solution Est est à nouveau évoquée ici par M. Bernard, avec une proposition plus courte, donc moins onéreuse et qui respecte le paysage et l'environnement. Ce projet est plus complet que les autres puisqu'il inclut les routes de Briouze, La Ferté Macé, et qu'il permet l'exclusion des poids lourds en centre ville.

En résumé, toutes ces contre-propositions excluent la solution Ouest par la Haute Chapelle (tronçon A et B) mais ne rejettent pas, sauf Monsieur Corvée, la solution Sud (tronçon C et D). Elles sont moins impactantes pour le monde agricole, exploitants ou propriétaires et respectent davantage le contexte environnemental.

Non-respect de la zone de protection du manoir de la Guyardière (8 observations et 352 signataires d'une pétition):

Concernant le périmètre de protection de son manoir, traversé par le projet, M. Bernard s'étonne : « a quoi sert le périmètre s'il ne « protège » pas ? »

La pétition qu'il joint au dossier, signée par 352 personnes est ainsi rédigée :

« J'ai pris connaissance de projet retenu, pour la déviation de Domfront, par le Conseil Général de l'Orne, lors de sa séance du 28 septembre 2007.

Je constate que le tracé mutilerait sévèrement le paysage naturel de la commune de la Haute Chapelle, et qu'il créerait une atteinte irréversible à l'environnement du Manoir de la Guyardière et notamment une « co-visibilité » inacceptable, résultant du non-respect du périmètre de protection réglementaire.

Je demande à M. le Président du Conseil Général de l'Orne et à ses services de réétudier la projet, pour que la déviation en cause emprunte l'un des nombreux autres tracés possibles, respectant le Manoir de la Guyardière, son environnement, son périmètre de protection, et les préservant de toutes les atteintes de la déviation. »

Je note que 95% des signataires sont du département de l'Orne et que cette pétition porte également sur le paysage naturel de La Haute Chapelle.

L'architecte des bâtiments de France a émis un avis défavorable, de précaution, à ce projet.

Je me suis rendu sur place pour constater les nuisances diurnes et nocturnes que ce projet aurait sur le Manoir et sur les activités qu'il propose gratuitement à ses visiteurs (concerts dérangés par le bruit des poids lourds, phares qui balayent les façades ...) et je comprends la position du propriétaire et des 352 signataires.

Sur le raccordement des voies (chemins GR, Mont St Michel) (3 observations)

Certains sont déjà étudiés dans le dossier, d'autres pourront l'être, dans la suite des études et les sentiers seront rétablis s'il existe des solutions techniques et financièrement acceptables et des itinéraires de substitution seront proposés

(mémoire en réponse)

Sur l'absence de concertation (3 observations)

Avis de CE : La dimension du projet de la déviation de Domfront n'entre pas dans la procédure du débat public, mais les Lois Grenelle I et II vont permettre au public d'être mieux informé et dès le début de projets le concernant.

« Il faut avoir le courage de décider autrement, de changer les méthodes »

« Un projet dont le coût environnement est trop lourd sera refusé »

« Ce sera aux projets non écologiques de prouver qu'il n'était pas possible de faire autrement »

(discours du Président Sarkozy le 25 octobre 2009)

Le changement dans ce sens, est souhaitable.

Dans son mémoire en réponse, le Bureau des études routières du Conseil Général de l'Orne répond longuement sur les deux projets argumentés, celui de Monsieur Bernard et celui de Monsieur Corvée, en les repoussant purement et simplement.

Il ne prend pas en considération la piste proposée par M. le Maire de La Haute Chapelle ni les autres projets évoqués plus haut et qui concourent tous à privilégier la solution Est.

Car, « une enquête publique sur un tracé Est ne soulèverait sans doute pas moins d'observations sur les atteintes à l'environnement et aux nuisances générées » alors, à quoi bon !

Ce qui est clairement affirmé, c'est que « le projet présenté reste le meilleur compromis en terme de contraintes et d'impacts, et la solution la plus satisfaisante pour répondre aux enjeux ».

Telle est la conclusion sans appel du mémoire en réponse !

Mais si on considère les lourdes atteintes environnementales et paysagères imposées au territoire et aux habitants du tracé Ouest et celles que l'on n'a pas osé ou voulu imposer au territoire et aux habitants du secteur Est, on est en droit de se demander si ce projet est souhaitable (et souhaité) dans sa portion Nord-Sud, tracé Ouest et tracé Est confondus ?

Et pourquoi ne pas conclure provisoirement à la « non-utilité » de dévier Domfront Nord- Sud ?

Conclusions et avis motivé du commissaire enquêteur

Les conclusions et l'avis motivé du commissaire enquêteur sont sur un document séparé.

Concernant une enquête d'utilité publique, les quatre questions qui doivent faire l'objet d'analyses par le CE sont les suivantes :

- 1- Le but du projet est-il d'utilité publique ?
- 2- Les moyens envisagés sont-ils les mieux appropriés à la poursuite de ce but ?
- 3- L'atteinte à la propriété privée et à l'environnement est-elle jugée excessive au regard de l'opération ?
- 4- Le coût de l'opération n'est-il pas disproportionné par rapport à l'intérêt du projet ?

Dans la réponse à ces questions, le commissaire enquêteur est en droit de donner également son avis d'opportunité et il est invité également à porter un regard sur la neutralité du projet dans une perspective durable en tenant compte de la fonctionnalité des milieux.

Dit autrement, ce projet détruit-il plus que ce qu'il apporte, est-il équilibré ?

Et ne modifie-t-il pas inconsidérément les espaces existants ?

1- Le but du projet est-il d'utilité publique ?

Une déviation qui doit permettre de sécuriser un centre ville en déviant le trafic des poids lourds fait sans aucun doute partie des projets d'utilité publique.

« L'un des buts majeurs de l'opération de déviation de Domfront est la diminution du trafic dans le centre urbain » (p 5 du dossier)

Or, dans le cas particulier de la ville de Domfront, il a déjà été apporté une solution pour l'axe Nord Sud (Domfront-Flers ou Flers-Domfront) par la création et l'aménagement du Pont de Caen et du Pont Notre Dame sur l'eau. L'axe Nord Sud emprunte la rue des Tanneries et évite donc déjà complètement le centre ville, principalement les rues commerçantes : rue du Maréchal Foch, rue d'Enfer puis rue Georges Clémenceau.

Le trafic actuellement en cause est celui de l'axe Ouest Est (tracé Sud), qui, à lui seul draine un trafic journalier de 5 984véh/j par la RN 176 direction Avranches et la Bretagne, 2 942 véh/j par la RD 962, direction Mayenne et 4 347 véh/j direction Alençon Paris (Chiffres 1997), c'est-à-dire près de 50% du trafic total journalier. Il semble donc opportun de privilégier le projet de déviation Sud qui écarterait à lui seul près de 50% du trafic (notamment de poids lourds) du centre ville, « l'un des buts majeurs de l'opération »

Le tracé Sud est réellement d'utilité publique tandis que le tracé Ouest, comme il est dit dans les observations du public, est superfétatoire.

C'est également l'avis d'opportunité du commissaire enquêteur.

Le tracé Ouest étant plus long que le tracé sud (4 990 m contre 4 290m) et donc plus pénalisant au point de vue emprise sur des terrains bocagers, plus cher (8 591 000 € contre 7 353 500 €) et reconnu moins utile, c'est lui qui induit une réponse négative à la question posée.

2- Les moyens envisagés sont ils les mieux appropriés à la poursuite de ce but ?

En choisissant la formule de réalisation de la déviation en « tracé neuf », on s'attend de toute évidence à des modifications environnementales importantes, souvent pénalisantes pour le particulier, mêmes assorties de mesures compensatoires.

Le tout est d'estimer si le projet est équilibré : détruit il plus que ce qu'il apporte ? Ne modifie t'il pas inconsidérément les espaces existants ?

La réponse du public qui s'est présenté aux permanences est la suivante : le tracé Ouest est disproportionné entre ce qu'il apporterait en confort routier (concernant le seul trafic venant de Flers ou s'y dirigeant par la RD 962) par rapport aux bouleversements qu'il implique dans le paysage bocager de La Haute Chapelle : c'est la position de M. le Maire de la Haute Chapelle, de M. Bernard, propriétaire d'un manoir inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, et de la plupart des habitants de la Haute Chapelle qui se sont exprimés. C'est aussi l'avis du commissaire enquêteur.

3- L'atteinte à la propriété privée et à l'environnement n'est-elle pas excessive au regard de l'intérêt de l'opération ?

L'atteinte à la propriété privée est manifeste dans trois cas principaux :

- l'exploitation et l'habitation de M. Rémi Danguy (La Massonnière) est coupée en deux : 3 ha côté siège d'exploitation et 29 ha de l'autre côté de la déviation. Le dossier tel que présenté l'a reconnu (p 208/290) et envisage la reconstruction de bâtiments agricoles ainsi que la création d'un passage sous la déviation pour un véhicule léger. Il en est de même pour la bergerie Martin : reconstruction ou indemnisation.
- Mme Bernou Marie Louise (82 ans) (D25) demande à être relogée à cause du giratoire sur la RD 962 qui est prévu à 10 mètres de sa maison et de la déviation qui coupe sa propriété d'Est en Ouest. Des mesures doivent être prises dans ce sens.

Quant à l'atteinte à l'environnement elle est plus que manifeste tout au long du tracé en sa totalité : violation d'un périmètre protégé (manoir de la Guyardière), avec avis défavorable – de précaution – de l'architecte des Bâtiments de France, destruction de haies, traversée d'une zone NDi, franchissement de trois voies gallo-romaines, impacts sur des zones humides et traversée de secteurs boisés, dont certains classés ESC, impliquant la fragmentation de certains habitats, rupture de corridors biologiques avec effets de barrière sur des couloirs de migration de la petite et grande faune...

Ces atteintes sont compréhensibles et « tolérables » (puis compensées) pour le tracé Sud, que l'on peut reconnaître comme étant d'utilité publique, elles ne sont plus acceptables pour le tracé Ouest tracé estimé « non nécessaire » (D17) , « ne se justifie pas » (D17), « injustifié » (D24) et (HC1), (HC2), et « monstrueux » (HC 17).

Le commissaire enquêteur considère que l'atteinte à l'environnement est excessive au regard de l'intérêt de l'opération, principalement dans les bouleversements paysagés imposés dans le tracé Ouest.

4 - Le coût de l'opération est-il disproportionné par rapport l'intérêt du projet ?

Certaines observations sur les deux registres soulignent que les dépenses engendrées par les travaux du tracé Ouest (8 591 000 € pour une longueur de 4990 m) sont trop importantes par rapport aux résultats attendus, et que finalement, on pourrait en faire l'économie.

Et même si, se contentant du seul tracé Sud (7 353 000 €), il faut ajouter aux travaux prévus un surcoût de 1 300 000 € pour les remblais qu'on aurait pu récupérer du tracé Ouest, (et non 500 000 € comme prévu initialement), il est réalisé une économie de 7 291 000 € sur le programme total.

Dit autrement, le tracé Ouest est plus cher et moins utile que le tracé Sud.

En maintenir la réalisation rendrait le coût de l'opération disproportionné par rapport à l'intérêt du projet.

En appliquant la théorie du bilan, il y a plus d'inconvénients que d'avantages à ce projet.

APRES AVOIR :

- consulté et étudié dans son intégralité le dossier soumis à enquête publique,
- rencontré Messieurs les Maires de Domfront et de La Haute Chapelle,
- eu plusieurs contacts téléphoniques avec M. Gatien du bureau des études routières,
- constaté une rédaction compréhensible et accessible du dossier d'enquête pour le public,
- tenu cinq permanences aux jours et heures prescrits par l'arrêté Préfectoral NOR 1122 09 10100,

CONSIDERANT :

- que le projet n'étant pas sécable, il ne peut être donné par le commissaire enquêteur un avis favorable sur la déclaration d'utilité publique pour une partie du projet (par exemple pour le trajet Sud) et un avis défavorable pour le tracé Ouest,
- que le public qui s'est manifesté n'a pas formulé d'opposition pour le tracé Sud, tracé qu'il estime utile pour le désenclavement de la ville de Domfront, mais qu'il a, en général, désapprouvé le choix fait pour le tracé Ouest et qu'il a fait 7 contre-propositions,
- que le tracé Ouest est plus coûteux que le tracé Sud pour une bien moindre efficacité, qu'il est très impactant au point de vue environnemental, controversé et mal perçu par les habitants de La Haute Chapelle et par son Conseil Municipal, considérant en outre que le conseil municipal de Domfront a émis un avis que l'on peut qualifier de neutre,
- l'existence de 7 contre-projets qui ont en commun un tracé à l'est de Domfront, et l'avis du mémoire en réponse qui n'y trouve pas d'avantages,
- l'avis défavorable « de précaution » de la part de l'architecte des bâtiments de France,
- l'avis de Monsieur le Maire de la Haute Chapelle, non favorable au projet présenté et qui oriente lui aussi le tracé vers l'est de Domfront,

Au titre de commissaire enquêteur chargé de la présente enquête,

- prenant en compte le résultat négatif des résultats de la théorie dite du bilan : plus d'inconvénients que d'avantages,
- estimant que le projet des tronçons A et B est non opportun eu égard à son tracé qui coupe en deux le village de la Haute Chapelle, l'entaille d'un percement de 350 000 m³ en son milieu, empiète délibérément un périmètre protégé d'une large bande sur plus de 600m, détruit arbres et bois parfois classés, pour simplement éviter que le trafic venant de Flers ne traverse la ville, alors même qu'un parcours a déjà été créé à cet effet,
- considérant que le projet est non opportun par son coût élevé, et incomplet puisqu'il ne résout pas la circulation des poids lourds venant de Briouze et de La Ferté Macé,
- le considérant non opportun en ce qu'il reconnaît une contre-performance énergétique en avouant une augmentation de 12,8% avec la déviation de la consommation annuelle de TEP en projection 2025 :
 - o 1 149 TEP sans déviation, 1 296 TEP avec déviation,
- constatant l'absence de neutralité de ce projet, dans le tracé Ouest, et l'estimant déséquilibré en ce qu'il apporte peu d'amélioration de « confort routier » par rapport à ce qu'il détruit au titre de l'environnement,

Pour ces raisons, regrettant le choix qui a été fait de proposer à la déclaration d'utilité publique la totalité du projet, ou rien et en reconnaissant le bien fondé du tracé Sud (tronçons C et D),

j'émet **un avis défavorable** au projet tel que présenté.

En l'état des choses, le commissaire enquêteur donne également un **avis défavorable** sur les deux autres thèmes de son enquête : mise en conformité des PLU, classement de la nouvelle voirie et déclassement de la voirie existante.