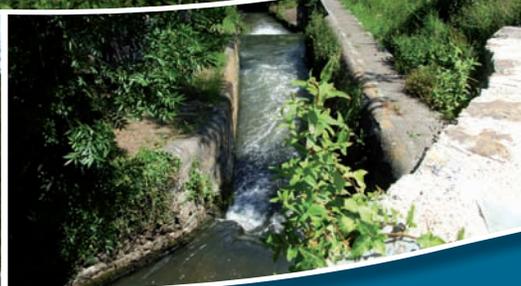




Un contournement sud de l'agglomération cherbourgeoise

POURQUOI ?

Avril 2011



Dossier de concertation

(Article L 300-2 du Code de l'urbanisme)



manche.fr

Préambule

Le présent dossier concerne les dispositions que le Département souhaite porter à la connaissance du public dans le cadre de la concertation réglementaire préalable à la réalisation d'un projet d'infrastructure routière.

Cette concertation entre dans le champ d'application des articles L.300-2 et R.300-1 du Code de l'urbanisme.

Il explique notamment au regard de l'analyse du territoire et de ses enjeux, les raisons qui amènent le Département à prévoir une infrastructure routière et présente le parti d'aménagement proposé.

Cette concertation s'intègre dans la concertation initiale débutée en juin 2006 et doit aboutir au choix du projet définitif à soumettre à la Déclaration d'Utilité Publique.

Ce dossier a été réalisé par :



EGIS Structure et Environnement

Le Carat
168 - 170 avenue Thiers
69 455 Lyon cedex 06
Tél. 04 72 45 32 37



Conseil général de la Manche

Direction générale adjointe de l'aménagement et des mobilités

Direction des infrastructures

Maison du Département
98 route de Candol
50008 Saint-Lô cedex
Tél. 02 33 05 95 00

Sommaire

Préambule	p 02
1 Le contexte du projet	p 04
La concertation : pourquoi, comment ?	p 04
L'historique et objectifs du projet.....	p 06
Un territoire administratif dynamique	p 08
2 Environnement socio-économique justifiant le projet porté par le Conseil général de la Manche	p 13
Contexte réglementaire - LOTI	p 13
Un environnement socio-économique justifiant le projet.....	p 15
Les faiblesses du réseau de transport actuel	p 21
La justification du projet.....	p 23
Les étapes clés du choix du projet	p 25
3 Parti d'aménagement proposé	p 30
Phasage du programme de contournement sud-ouest de l'agglomération cherbourgeoise	p 30
Caractéristiques générales du projet.....	p 31
4 Impacts et mesures correctives	p 39
5 Les étapes ultérieures du processus décisionnel	p 52



1 Le contexte du projet

La concertation : pourquoi, comment ?

UN CADRE RÉGLEMENTAIRE

La présente concertation s'inscrit dans le cadre réglementaire suivant.

Les articles L300-1 et L300-2, R300-1 à R300-3 du code de l'urbanisme font obligation pour les personnes publiques ayant l'initiative d'opération d'aménagement d'un montant supérieur à 1,9 M€ TTC, dans des zones urbanisées, d'organiser pendant toute la durée de l'élaboration du projet une concertation avec les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées dont les représentants de la profession agricole.

Cette concertation s'applique ainsi à un investissement routier réalisé dans une partie urbanisée d'une commune.

UN DÉBAT

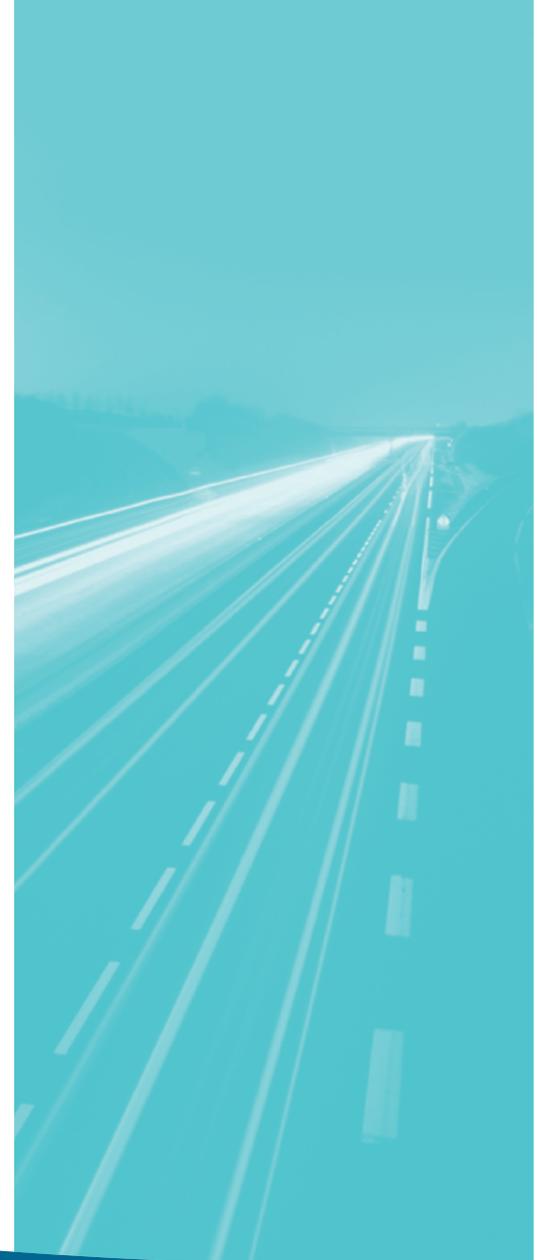
Le maître d'ouvrage, le conseil général de la Manche, souhaite débattre et concerter avec les élus et avec le public.

Pour initier le débat avec le public, le conseil général produit le présent dossier de concertation. Il souhaite que chaque habitant, citoyen, responsable associatif et acteur socio-professionnel puisse s'exprimer et donner son point de vue sur ce projet.

Une fois ces démarches terminées, il rendra public un bilan de la concertation. Ce bilan mettra en évidence **les attentes du public**, et permettra au conseil général de concevoir un projet y répondant pour le mieux.

Le projet pourra alors être conçu dans le détail, et faire l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique. Dans ce cadre, une enquête publique sera organisée en mairies avec dépôt d'un dossier d'études plus approfondies (comprenant une étude d'impact), le public pourra s'exprimer au cours de cette enquête publique.

Cette concertation vise donc à recueillir les attentes des personnes concernées afin de mieux éclairer les choix du maître d'ouvrage.



LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Les modalités envisagées sont les suivantes :

- publication d'un avis administratif dans les journaux Ouest France, la Manche Libre et La Presse de la Manche ainsi que dans les mairies des communes concernées afin d'informer le plus largement possible les habitants, les associations locales et toutes personnes concernées, de l'organisation de la procédure de concertation et notamment la date de réunion publique ;
- distribution d'une plaquette d'information dans les communes concernées rappelant les modalités de la concertation ;
- mise à disposition du dossier de concertation pendant une durée d'un mois en mairie des communes concernées et à la Maison du Département (service documentation) avec un registre permettant de recueillir les observations du public ;
- mise à disposition du dossier de concertation sur le site Internet du Département avec mention d'une adresse électronique (etudes.generales.dit@manche.fr) pour recueillir les observations du public ;
- organisation d'une réunion publique.

COMPOSITION DU DOSSIER DE CONCERTATION

Ce dossier de concertation présente :

- l'historique et les objectifs poursuivis par le projet
- la situation territoriale favorable
- l'environnement socio-économique qui justifie ce projet
- le parti d'aménagement proposé
- impacts du projet soumis à la concertation et solutions
- les étapes ultérieures du processus décisionnel.



Vue sur Cherbourg

L'historique et objectifs du projet

LA CONTINUITÉ DU CONTOURNEMENT DE L'AGGLOMÉRATION CHERBOURGEOISE

Dans le cadre d'une réflexion générale sur les déplacements dans la Manche, le conseil général a été amené à envisager le contournement de l'agglomération cherbourgeoise amorcé à l'Est, dont l'objectif était le désenclavement du port de Cherbourg.

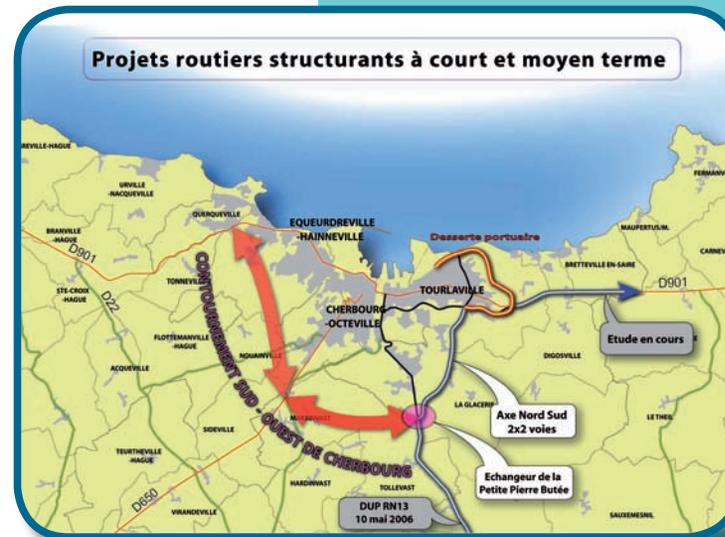
Cherbourg-Octeville est la principale agglomération des bocages du Cotentin (86 948 habitants en 2008) où elle joue le rôle de pôle principal au sein de l'armature urbaine.

Le centre se localise autour du port, à l'estuaire de la Divette, encadré de falaises qui relient un plateau où s'étalent les communes périphériques (Equeurdreville-Hainneville, Tourlaville). En périphérie, un net processus de périurbanisation est en cours, il s'étale progressivement depuis l'agglomération.

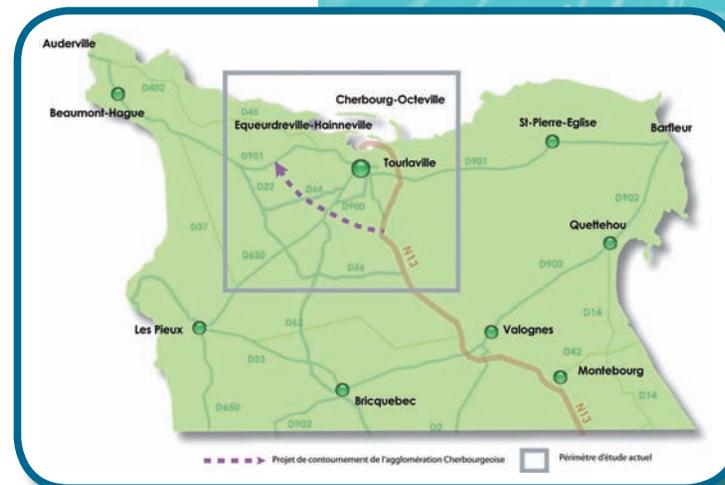
A présent, les contraintes topographiques, les difficultés d'accessibilité et la structuration économique du territoire nécessitent une amélioration des conditions des déplacements est-ouest et nord-sud.

Ces facteurs ont ainsi mis en perspective l'intérêt d'étudier un projet de contournement sud-ouest de l'agglomération qui constitue la partie départementale des aménagements routiers à réaliser en continuité du contournement Est (Penesme, axe nord-sud, échangeur de la Petite Pierre Butée).

Vue sur Cherbourg



(Source : Egis - 2006)



LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET

- 1992 : première étude réalisée par la communauté urbaine de Cherbourg
- 26 novembre 1998 : inscription au schéma directeur de la région de Cherbourg
- 03 juin 2005 : approbation du programme d'étude par le conseil général
- janvier 2006 à ce jour : études préliminaires et processus de concertation qui a permis de présenter aujourd'hui le projet d'aménagement du contournement sud dans le cadre d'une démarche partagée avec les collectivités locales présentes au comité de pilotage.

Le rôle du comité de pilotage a été décisif dans le choix des principes d'aménagement et dans le déroulement de la concertation. Il a permis notamment d'approuver les choix techniques, de prendre en compte des exigences spécifiques et d'approfondir des thématiques sensibles principalement dans le secteur ouest du programme.

Le conseil général a conclu cette phase amont lors de la session du 8 octobre 2010 où il a arrêté, sur le fondement de l'article L111.10 du code de l'urbanisme le périmètre délimitant les terrains affectés par ce projet et a décidé de procéder à la concertation L300.2 uniquement sur la partie sud et l'accès à la polyclinique (délibération CG.2010-10-08.4-4).

LES ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

Volet transport

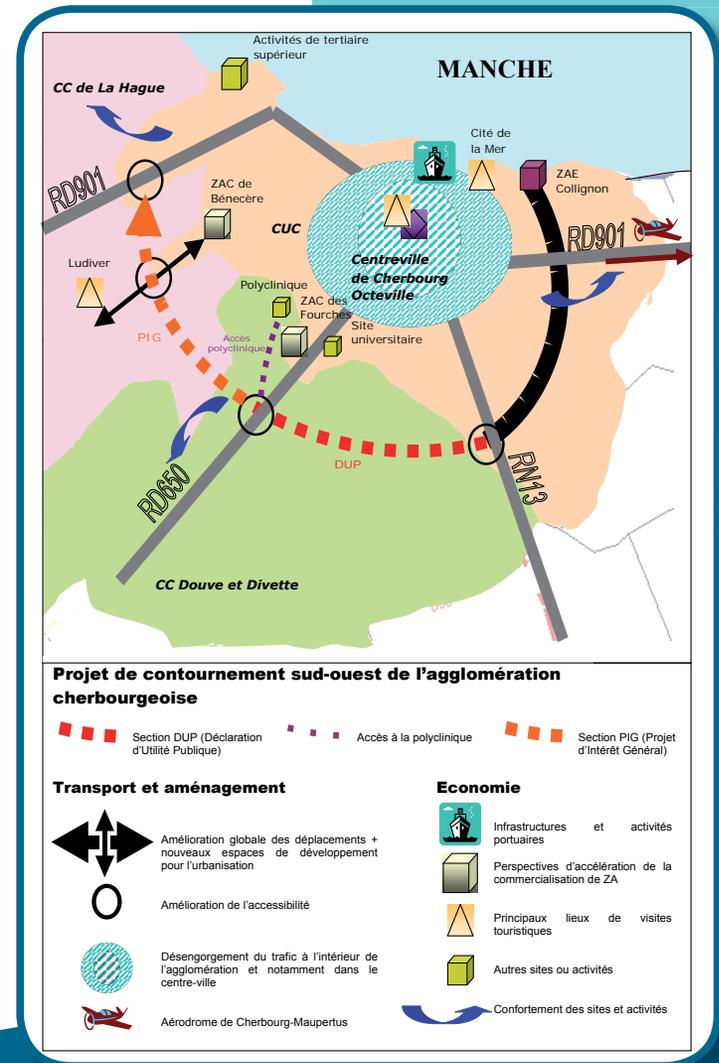
- faciliter les liaisons est-ouest en évitant l'agglomération,
- faciliter les conditions de circulation dans Cherbourg – Octeville,
- améliorer la circulation du centre-ville (proximité de la gare, ...).

Volet économique

- conforter les principaux sites et activités à enjeux,
- concrétiser les projets d'urbanisme ou de développement économique,
- reconquérir les domaines d'activités liés à la mer.

Volet aménagement du territoire

- désenclaver l'ouest de l'agglomération cherbourgeoise,
- maîtriser la périurbanisation,
- promouvoir les stratégies et projets communs.



Un territoire administratif dynamique

DES ÉCHELLES PERTINENTES D'ORGANISATION DU TERRITOIRE

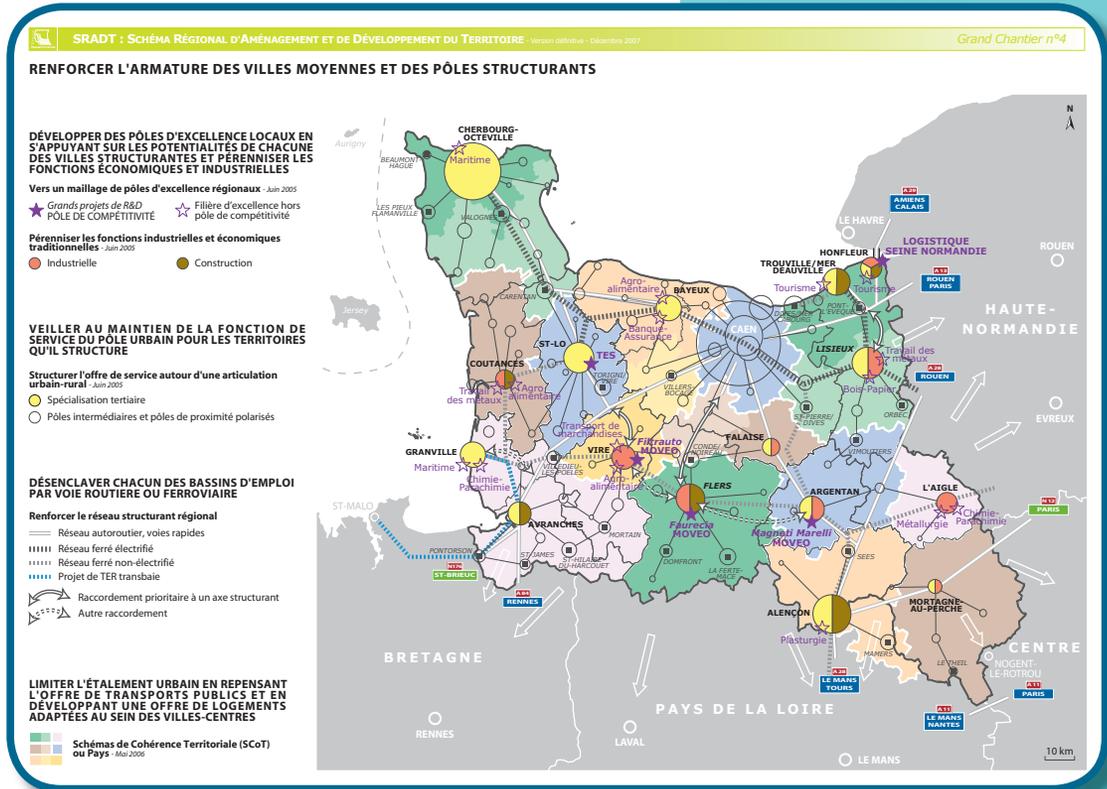
L'aménagement territorial du secteur d'étude est organisé et programmé à différentes échelles décisionnelles qui s'imbriquent :

→ au niveau régional

LE SCHÉMA RÉGIONAL D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE (SRADT) DE BASSE-NORMANDIE

Validé par la Région en décembre 2007, il définit les priorités d'actions régionales, dont en particulier :

- renforcer l'armature des villes moyennes et des pôles structurants,
- dynamiser et rendre attractif le monde rural,
- les seniors : un atout pour le développement des services,
- rendre la Basse-Normandie attractive pour les jeunes.



Source SRADT : renforcer l'armature des villes moyennes et des pôles structurants

→ au niveau départemental, concernant les transports,

LE SCHÉMA ROUTIER DÉPARTEMENTAL

Dans le cadre du choix du conseil général de limiter ses aménagements à des déviations localisées d'agglomérations, le département a maintenu la réalisation de la première partie d'aménagement (contournement sud de l'agglomération - opération n°2 du plan ci-dessous) et s'engage à en obtenir la déclaration d'utilité publique et d'en réaliser les travaux dans la continuité.

Cette décision ressort de la délibération CG.2011-02-14.4-9 relative à la priorisation des programmes d'investissement routier - déviations localisées d'agglomérations, dont les critères de pondération étaient : sécurité / accidentologie (30%), bilan coût / avantages (20%), avancement des études et obtention des autorisations (20%), congestion du réseau (10%), trafic mesuré / estimé (10%), et population déviée (10%).

La réalisation du contournement ouest de l'agglomération est quant à elle assujettie aux planifications pluriannuelles ultérieures des investissements routiers du département et d'éventuels autres cofinanceurs, dont la DUP pour travaux ne peut être anticipée au regard de la non lisibilité des investissements.

Carte de la délibération du 14 février 2011 (source : conseil général de la Manche)



→ au niveau du Pays Cotentin :

LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SCoT) DU PAYS DU COTENTIN

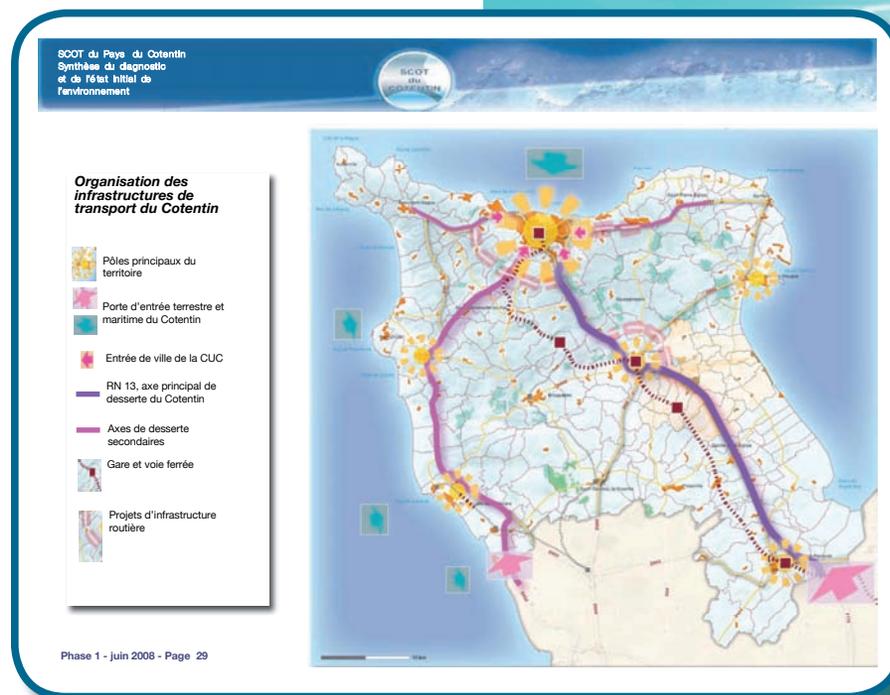
qui fixe les grandes orientations du territoire en matière d'aménagement et de développement :

Le périmètre du SCoT du Pays Cotentin tel qu'il ressort des arrêtés du 12 décembre 2001, et des arrêtés d'extension des 16 mai 2006 et 17 décembre 2008, comprend 183 communes, pour une population de 197 923 habitants en 1999. Les communes concernées par le programme du contournement sud-ouest de l'agglomération cherbourgeoise font partie de ce SCoT.

Le Document d'Orientations Générales (DOG) arrêté le 8 juillet 2010 présente les orientations stratégiques pour le pays du Cotentin :

- une stratégie économique valorisant l'ensemble du territoire :
 - un développement économique qui tire profit des façades maritimes et du décloisonnement,
 - une organisation territoriale autour de pôles aux vocations affirmées ;
- l'organisation du développement du territoire :
 - la gestion des flux,
 - le développement résidentiel,
 - le document d'aménagement commercial,
 - les grands équipements et services ;
- la gestion de l'environnement :
 - protéger et valoriser la biodiversité, armature de base d'une gestion interconnectée des milieux naturels,
 - les ressources environnementales,
 - les risques ;
- la gestion du paysage et du développement urbain :
 - la prise en compte du grand paysage : du littoral à l'arrière-pays
 - le développement équilibré d'un territoire littoral,
 - un mode de développement urbain global de qualité.

Le SCoT est un outil de valorisation des ressources et de renforcement de la capacité d'accueil.



Source : SCoT du Pays du Cotentin

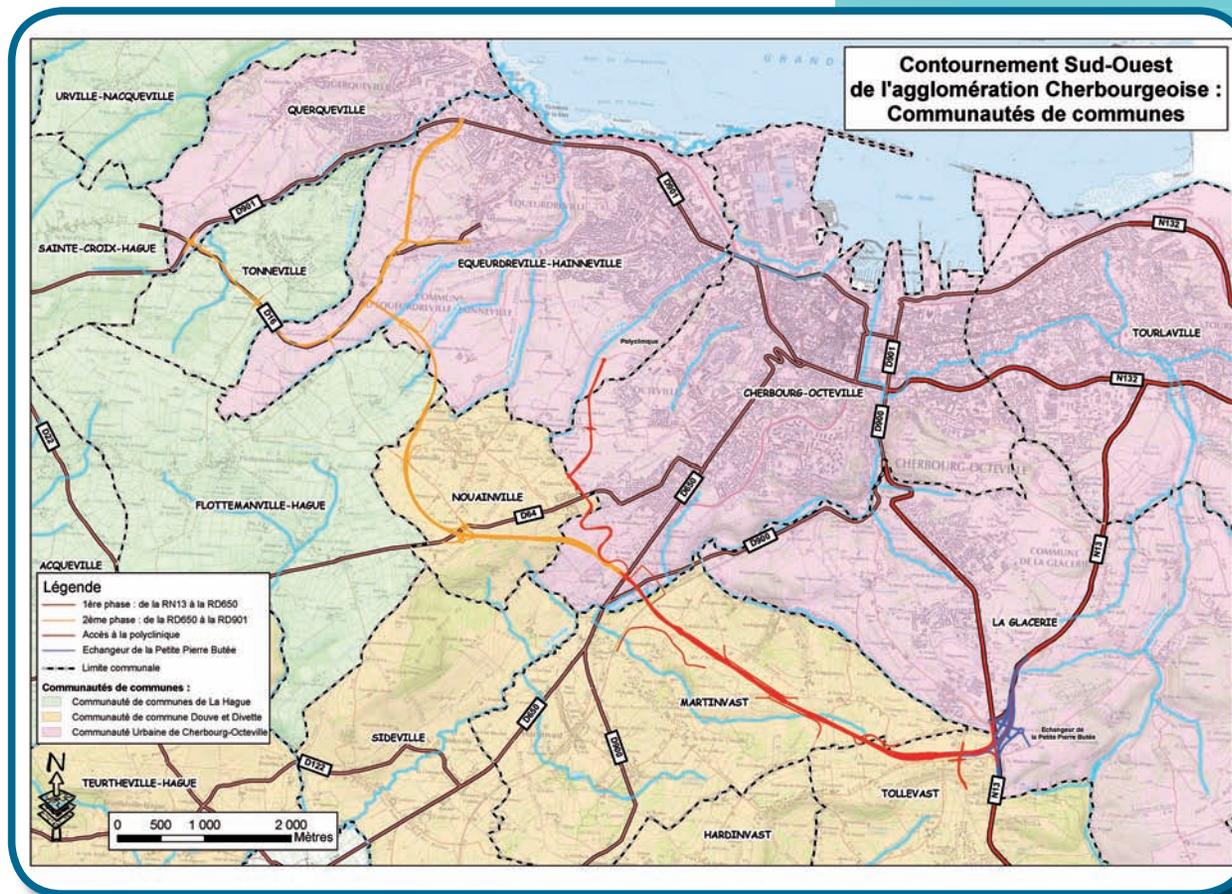
UN TERRITOIRE PRÉSENTANT DE NOMBREUX REGROUPEMENTS DE COMMUNES

Le territoire est concerné par trois communautés de communes :

- **communauté urbaine de Cherbourg** ; pour laquelle les communes de Querqueville, Équeurdreville-Hainneville, Cherbourg-Octeville, La Glacerie sont concernées par le projet,
- **communauté de communes de la Hague** pour laquelle les communes de Tonneville et Flottemanville-Hague sont concernées par le contournement ouest de l'agglomération,
- **communauté de communes Douve et Divette** pour laquelle les communes de Tollevast, Martinvast et Nouainville sont concernées par le projet.

Les regroupements de communes du secteur permettent de dynamiser localement chaque site avec un poids plus important que l'échelle de la commune.

Source : SCoT du Pays du Cotentin



DES DOCUMENTS D'URBANISME EN CONSTANTE ÉVOLUTION

Les documents d'urbanisme permettent d'anticiper et de préserver l'avenir d'une commune en prévoyant à long terme les différentes zones d'urbanisation (extension de l'habitat, implantation de zones d'activités...).

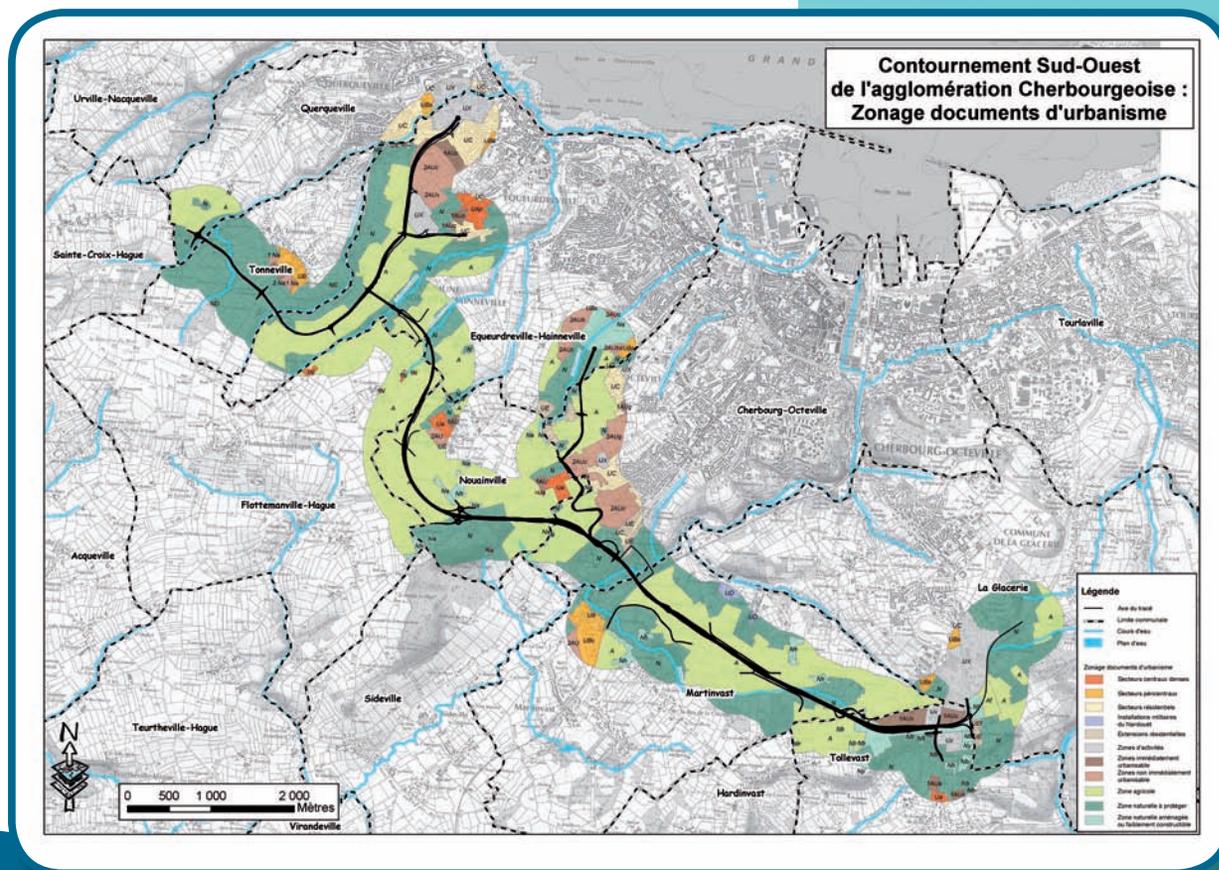
Ces projets de développement sont signe de dynamisme du secteur et concernent :

- les extensions urbaines résidentielles,
- les implantations d'activités artisanales et industrielles,
- les zones vouées à l'installation des petites industries et des services.

Voici la liste des documents d'urbanisme concernés par le programme :

- PLU (Plan local d'urbanisme) de la Communauté Urbaine de Cherbourg approuvé le 19 décembre 2007 et modifié une seconde fois le 26 mars 2010,
- PLU de Nouainville approuvé le 4 novembre 2010,
- POS de Tonneville, approuvé le 30 mars 1995, la commune est en phase d'élaboration d'un PLU qui devrait être approuvé en juin 2012, un PAC spécifique au projet de contournement sud-ouest de l'agglomération leur a été fourni.
- PLU de Tollevast approuvé le 12 avril 2010,
- PLU de Martinvast approuvé le 13 octobre 2003,
- PLU de Flottemanville-Hague, approuvé le 13 décembre 2010.

Au titre de l'article L111.11 le Département a arrêté la zone d'étude pour l'ensemble du programme. Cette zone s'impose aux documents d'urbanisme.



2 Environnement socio-économique justifiant le projet porté par le conseil général de la Manche

L'analyse socio-économique d'un territoire relève autant de la nécessité de compréhension de son fonctionnement afin d'en apprécier les enjeux et les besoins, que de l'évaluation pour définir l'efficacité de tel ou tel aménagement. En matière d'infrastructure linéaire de déplacement cette notion est encadrée réglementairement et permet d'aboutir à des critères monétarisés permettant de préciser si le projet est utile à la collectivité ou non.

Contexte réglementaire - LOTI

L'évaluation économique et sociale d'un grand projet d'infrastructure est définie par la LOTI (Loi d'orientation sur les transports intérieurs) du 30 décembre 1982.

Cette loi érige le principe du droit au transport pour tous les citoyens. Elle est articulée autour de plusieurs idées fortes énoncées dans son article 3 et notamment :

- la complémentarité et la concurrence intermodale,
- la protection de l'environnement,
- l'efficacité économique et sociale.

L'article 14 impose aux Maîtres d'ouvrages la réalisation d'une évaluation économique et sociale des grands projets d'infrastructures préalablement à leur réalisation.



Le diagnostic socio-économique des études préliminaires de 2006 a permis de préciser les grandes caractéristiques des territoires concernés par le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg, ainsi que les principaux enjeux de développement.

On retiendra les éléments suivants :

En termes d'économie :

- conforter les principaux sites et activités à enjeux, afin de stopper la spirale de diminution de l'emploi au sein de la zone desservie par le projet.
- concrétiser les projets d'urbanisme ou de développement économique évoqués par les différents acteurs du territoire, consistant le plus souvent en des aménagements ou des extensions de zones d'activités.
- reconquérir les domaines d'activités liés à la mer, en misant sur le tourisme ou la plaisance.

En termes de transports :

- faciliter les conditions de circulation dans le secteur de Cherbourg, notamment sur les pénétrantes.
- améliorer les conditions de circulation en cœur de ville de Cherbourg-Octeville.

En termes d'aménagement du territoire :

- maîtriser la périurbanisation (de façon quantitative et qualitative, en évitant notamment le mitage), qui se manifeste par un étalement urbain de plus en plus loin de la ville-centre.
- désenclaver l'ouest de l'agglomération de Cherbourg qui souffre d'un important déficit d'accessibilité.
- promouvoir des réflexions, des stratégies et des projets communs aux différents EPCI, afin d'aboutir à un aménagement concerté du territoire.



Un environnement socio-économique justifiant le projet

L'évolution démographique

Les données ci-après sont issues des études préliminaires réalisées en 2006 lors de la première phase de concertation du programme concernant le choix d'un fuseau pour le tracé.

LA POPULATION

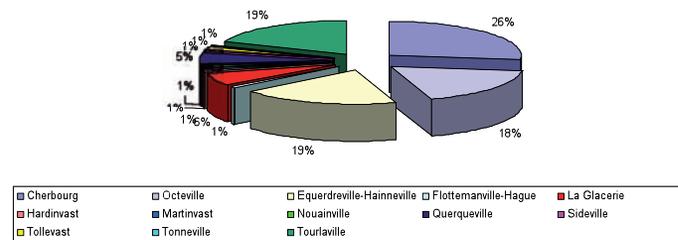
La population totale concernée par la zone d'étude s'élève à un peu moins de 100 000 habitants (92 908 habitants en 2008). Cette population a évolué depuis 1982 de manière inégale mais plutôt au profit des communes périphériques ainsi qu'Equedreville-Hainneville et Tourlaville. La population se répartit comme indiqué aux graphiques joints.

Les zones proches du projet de contournement sud-ouest de Cherbourg se caractérisent par :

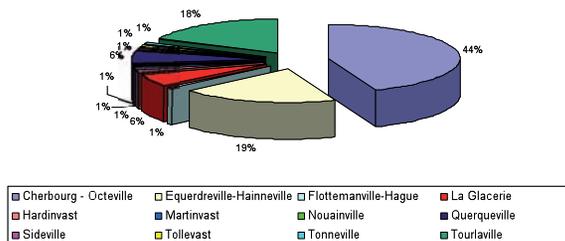
- une part de résidences secondaires inférieure à la moyenne départementale ;
- une localisation des résidences secondaires essentiellement sur la portion littorale de Cherbourg-Octeville à Saint-Vaast-la-Hougue ;
- une croissance du nombre de résidences (tant principales que secondaires) moins marquée que dans l'ensemble du département ;
- une stagnation du parc de résidences secondaires de Cherbourg au cours des années 1990 ;
- certaines communes de la zone concernée par le projet de contournement (Nouainville, Flottemanville-Hague, Martinvast, Tollevast et Tonneville) ont affirmé leur dynamisme en accroissant leur parc de résidences.

L'évolution du parc immobilier par commune depuis 1990 montre que les tendances d'évolution de leurs populations sont identiques aux tendances des périodes antérieures, à l'exception de Tourlaville et Nouainville où le nombre d'habitants après avoir augmenté a diminué, et de La Glacerie où le nombre d'habitants après avoir diminué augmente légèrement.

Répartition de la population de l'agglomération cherbourgeoise par commune (94 000 habitants en 1999)



Répartition de la population de l'agglomération cherbourgeoise par commune (93000 habitants en 2008)

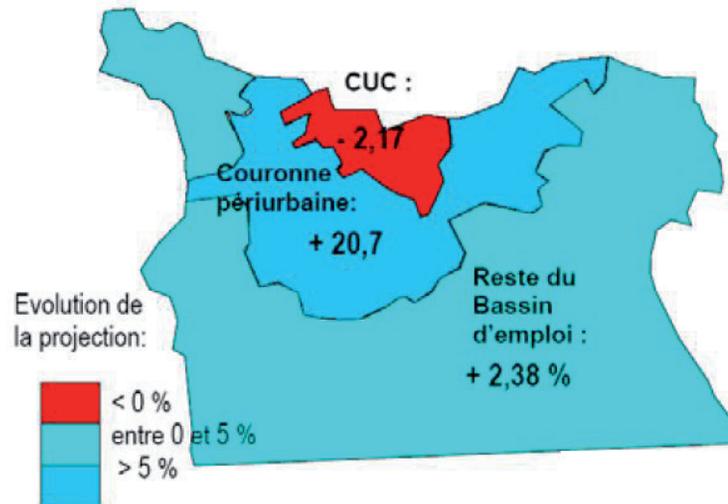


PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION À L'HORIZON 2012

L'INSEE a réalisé une projection démographique basée sur la méthode « Omphale » :

- l'hypothèse de projection se base sur un maintien de la fécondité actuelle et des migrations équivalentes à celles de la période 1982-1999.
- selon une projection à l'horizon 2012, le bassin d'emploi de Cherbourg gagnerait 3,05% d'habitants par rapport à 1999, la couronne périurbaine 20,7% et la Communauté Urbaine de Cherbourg poursuivrait son déclin démographique avec une chute de 2,17%.

Projection démographique du Cotentin 1999-2012



Source : INSEE

Le développement économique

Le département de la Manche reste marqué d'une forte empreinte rurale.

Pour autant, aujourd'hui, l'activité maritime du Haut-Cotentin, et de Cherbourg-Octeville en particulier, se caractérise par les composantes suivantes :

- le service de l'Etat en mer (Préfecture maritime),
- la construction navale,
- le port de commerce, dont l'activité est plutôt faible en tonnage (3.9 millions de tonnes), surtout en regard du positionnement géographique,
- le tourisme.

Cherbourg a ainsi un appareil portuaire complet : port militaire, port transmanche, port de pêche et port de commerce.

Au fil du temps, le département s'est progressivement industrialisé (notamment dans des activités de pointe et à haut niveau technologique) et plus récemment impliqué dans le développement touristique, qui est devenu une composante à part entière de l'économie manchoise.

L'EMPLOI

La zone d'étude fait partie du bassin d'emploi et de vie de Cherbourg. Cette zone s'organise autour du pôle urbain de Cherbourg-Octeville.

La répartition des 37 104 emplois dans la zone d'étude se fait de la manière suivante (RGP 1990 - 1999) :

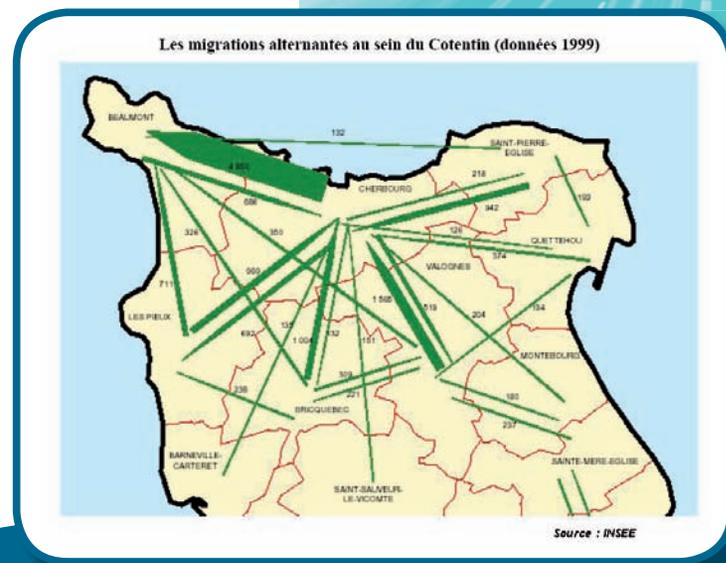
- agriculture : 383 emplois, baisse de - 30,1%
- industrie : 7 183 emplois, baisse de - 33,6%
- construction : 1 610 emplois, baisse de - 36,03%
- tertiaire : 27 928 emplois, augmentation de + 10,7%

Les spécificités économiques du territoire sont les suivantes :

- les zones proches du projet souffrent d'un fort taux de chômage, en croissance sur la période 1990-1999 ;
- au cours de la période 1990-1999, les zones proches du projet ont vu diminuer leurs effectifs salariés de façon plus importante que la moyenne départementale. L'industrie et la construction y subissent une forte contraction des effectifs. Le secteur tertiaire y enregistre une moindre croissance.

Les migrations pendulaires

Selon le RGP 1999, la majeure partie des actifs habitant la CUC exerce leur activité sur l'agglomération : 78.1%. Les migrations sont à destination de Cherbourg-Octeville et surtout du secteur de La Hague.



LES ZONES D'ACTIVITÉS

Les 48 zones d'activités de la circonscription de la CCI de Cherbourg représentent une surface totale de 550 ha, dont 64 ha de disponible.

Onze zones d'activités présentent une surface de plus de 20 ha :

- ZA Banque à Genêts (La Glacerie) : 40 ha
- ZA Le Pont (Martinvast) : 32 ha
- ZA site Alcatel (Querqueville) : 35 ha
- Cinq ZA à Tourlaville : ZA artisanale (38 ha), ZI Sauxmarais 1(38 ha) et 2 (27 ha), ZI des Mielles (25 ha)
- Zone portuaire Les Flamands (30 ha)
- deux ZA à Valognes : ZA Armanville (45 ha) et ZA Prêmesnil (66 ha).-

Deux zones d'activités se trouvent à proximité immédiate du programme :

- ZAC de Bénecère
- ZAC des Fourches.

L'ARTISANAT, LES COMMERCE ET LES SERVICES

Cherbourg-Octeville constitue le pôle principal de l'armature commerciale du Cotentin. Son influence s'exerce sur un large éventail de pôles secondaires ou de pôles relais.

A une échelle plus précise, le secteur de Cherbourg possède cinq ensembles commerciaux majeurs :

- centre-ville de Cherbourg
- les bassins (Carrefour)
- le centre commercial Cotentin (La Glacerie)
- le centre Leclerc de Querqueville
- le centre Leclerc de Tourlaville.

Au sein de la zone directement concernée par le projet, les grandes surfaces commerciales sont localisées dans la commune de Cherbourg et les communes de l'Est de l'agglomération notamment : La Glacerie, Tourlaville, Tollevast.



L'AGRICULTURE

En 2001, l'agriculture occupait 12,4 % de la population active manchoise, 7,5 % pour la Basse-Normandie et 4,1 % au niveau national. L'agriculture est ainsi un secteur majeur de la vie économique et sociale du Département, elle fournit près de la moitié de la production régionale (45 %).

L'agriculture manchoise s'appuie sur quatre activités principales : le lait, la viande bovine, les légumes de primeur et l'exploitation des produits de la mer.

LA PÊCHE

En 2004, 9 969 tonnes sont passées en criée à Cherbourg.

Un système de ramassage par camions permet de collecter une partie des pêches des différents ports du Cotentin, de Port-Bail à Saint-Vaast-la-Hougue.

L'INDUSTRIE

La part des emplois du secteur industriel dans le département de la Manche (29,5 % de la population active) se situe dans la moyenne française.

Trois entreprises seulement emploient plus de 1 000 personnes. Six autres entreprises emploient entre 500 et 1 000 salariés.

La construction navale

Plusieurs établissements de grande taille sont implantés sur Cherbourg :

- la Direction des Constructions Navales, premier employeur du département (2 550 emplois en 2005) malgré une baisse régulière de ses effectifs depuis 1989 imputable à la réduction des programmes militaires. La DCN, qui a pour spécialité la construction de sous-marins à propulsion classique ou nucléaire (dont le sous-marin nucléaire d'attaque Barracuda qui devrait être livré en 2012), s'est écartée du giron du ministère de la défense pour devenir une entreprise nationale.
- les Constructions Mécaniques de Normandie emploient 429 personnes, avec pour activité la construction navale civile et militaire.
- la construction navale est également représentée par d'autres structures de taille moindre : Facnor (enrouleurs de foc) à Saint-Vaast-la-Hougue, Mécanorem (entreprise implantée à Valognes et qui détient 40 % du marché français des remorques pour bateaux).

Les industries agro-alimentaires

Dans la Manche, ce secteur d'activité est dominé par de grands groupes d'envergure nationale, voire internationale : Lactalis, Nestlé, Bongrain (Cuisimer, Elle-et-Vire), Agrial (Sovico, Florette), Pomona (Marée du Cotentin), Les Maîtres Laitiers du Cotentin :

- tous les domaines de production sont concernés : lait, viande, légumes, produits cidricoles, produits de la mer.
- au sein de l'aire d'étude, on recense notamment les Maîtres laitiers du Cotentin et la filière légumière du Val de Saire.

Le nucléaire et la construction navale ont généré un tissu de prestataires dans l'ingénierie, les technologies de pointe, les services, représentant près de 170 entreprises de plus de 10 salariés (source : CCI).

A côté de ces trois principales activités industrielles, on compte aussi :

- la chimie
- l'électronique et l'équipement ménager.



LE NUCLÉAIRE

On distingue deux sites principaux :

- le centre de retraitement de combustibles irradiés de la Hague exploité par AREVA. Après une période marquée par de très importants programmes d'investissement qui en ont fait pendant un temps le plus grand chantier d'Europe, le site (300 hectares) a désormais un effectif stable : 3 200 employés dans l'usine, auxquels s'ajoutent 1 500 à 2 000 personnes travaillant de façon quasi-permanente sur ses chantiers et 2 000 sous-traitants.
- la centrale EDF électronucléaire de Flamanville, qui emploie 620 salariés.

Le secteur nucléaire est concerné par l'implantation d'un réacteur nucléaire de type EPR (European Pressurised Reactor) à proximité de l'actuelle centrale. Ce projet se traduira à terme par 250 à 350 emplois (directs et indirects) pour l'exploitation de ce réacteur.

LE TOURISME ET LE PATRIMOINE CULTUREL

La Manche dispose d'atouts majeurs en matière de tourisme avec son maillage de plus de 200 sites et lieux de visites. Sur l'ensemble de la Normandie, plus de 44 000 emplois salariés sont générés par le tourisme en 2007 (INSEE).

Plus précisément, en 2008, près de 4 400 emplois ont été générés par l'hôtellerie et la restauration dans la Manche (INSEE).

La pointe de Cherbourg et de l'ouest du Cotentin a une valeur touristique importante du fait du bassin de croisière pour la navigation de plaisance, avec notamment la proximité des îles anglo-normandes (Jersey, Guernesey, Sercq et Aurigny).

De plus, les sites naturels sont remarquables et ils sont très bien conservés du fait de la pression relativement faible s'exerçant sur le littoral.

Le patrimoine bâti est également riche et varié, avec par exemple le domaine de Beaurepaire à Martinvast et le parc floral du château.

Enfin, deux sites génèrent des flux importants de tourisme. La Cité de la Mer à Cherbourg est un lieu consacré au monde sous-marin, où travaille entre 50 et 100 personnes selon la saison. Le planétarium Ludiver à Flottemanville-Hague - Tonneviller est un site touristique et pédagogique sur les thèmes de l'astronomie, la conquête de l'espace, l'environnement de notre planète, la météorologie, etc.

AVIS DES ENTREPRISES VIS-À-VIS DU CONTOURNEMENT

La CCI a évoqué une attente forte vis à vis du contournement. Lors des entretiens réalisés en 2006, deux entreprises ont exprimé la même attente :

- Auchan La Glacière, qui pourrait ainsi mieux capter la clientèle en provenance du nord-ouest de l'agglomération,
- AREVA : le contournement profiterait aux salariés en provenance de l'Est et contribuerait à dynamiser l'ouest cherbourgeois.

Dans ce contexte, l'aménagement du contournement sud-ouest de Cherbourg pourrait permettre une meilleure accessibilité à l'emploi et pourrait faciliter les mobilités domicile-travail.



Les faiblesses du réseau de transport actuel

Le trafic actuel

L'étude de trafic a été réalisée par SORMEA en avril 2009 et actualisée en septembre 2010.

Les modélisations du trafic futur

Le principe de la micro simulation a été retenu :

- chaque véhicule compté sur le terrain est simulé sur le logiciel,
- il est en interaction avec les autres
- tous les aspects de la circulation sont modélisés (feux, cédez le passage, stop, passage souterrain, ...)
- il choisit son itinéraire en fonction de la densité du trafic existante à l'instant où il entre sur le réseau,
- il peut également choisir un autre itinéraire s'il rencontre des difficultés sur son chemin (re-routing),
- tous les paramètres de son itinéraire sont enregistrés dans la base de données (vitesse, temps de parcours, arrêt, ralentissement, consommation et émission de polluants)

La circulation difficile de Cherbourg-Octeville a ainsi été reproduite dans le détail, avec les longueurs de files d'attente constatées aux différents carrefours et feux, et à tous les comptages de véhicules du secteur pris en compte. Cela représente près de cent points de comptage pour caler le modèle.

HYPOTHÈSES DE CROISSANCE

Elles traduisent l'analyse du territoire, son dynamisme économique, sa démographie et le contexte sociétal.

Elles permettent d'évaluer le trafic à la mise en service (hypothèse 2015) et 20 ans après pour apprécier les impacts du projet et dimensionner les ouvrages.

La première étape consiste à définir le réseau routier et à évaluer le fonctionnement global.

Le dossier présente l'hypothèse d'une croissance de trafic de 0% (fil d'eau).



RÉSULTATS DU FONCTIONNEMENT GLOBAL

L'agglomération cherbourgeoise se caractérise par un trafic pendulaire marqué (domicile travail). Ce sont les représentations à l'heure de pointe du matin (HPM) et l'heure de pointe du soir (HPS) qui ont été choisies.

A ces heures on constate d'importantes concentrations de véhicules sur les pénétrantes et les principales artères du centre ville.

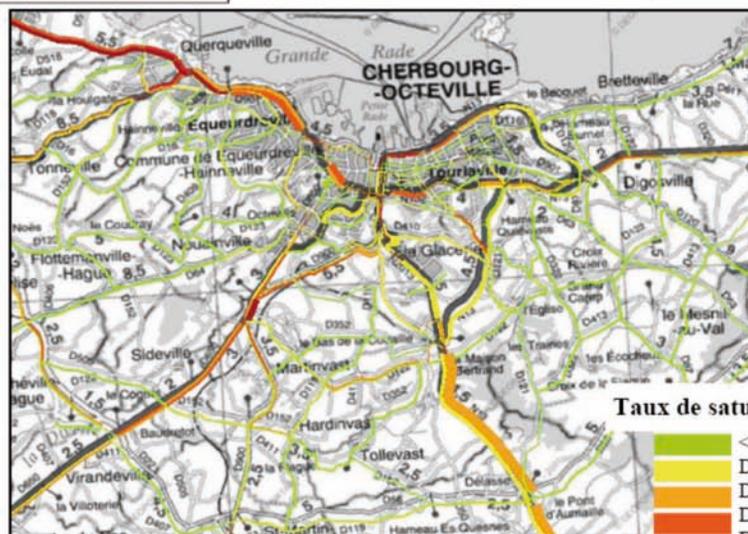
Les départementales quant à elles se chargent principalement à l'HPS pour atteindre des saturations importantes.

La carte ci-dessous illustre l'état du trafic (HPM/ heure de pointe du matin - HPS/ heure de pointe du soir)

HPM Fil de l'eau

Taux de saturation

HPS Fil de l'eau



Taux de saturation des voies



Source : SORMEA, septembre 2010.

La justification du programme

Le programme de contournement sud-ouest de Cherbourg n'apparaît aucunement en contradiction avec les documents de planification de référence aux différentes échelles géographiques.

Il constitue un complément au système de transport existant, cohérent avec les autres modes, et se présente comme une réponse à certains besoins et enjeux en matière de trafic, de socio-économie et d'aménagement du territoire.

Aucune solution alternative (contournement ferroviaire par exemple) ne pourrait être proposée en substitution.

LES EFFETS DE L'AMÉNAGEMENT - LES EFFETS SUR LES AUTRES MODES

La mise en service du contournement de Cherbourg permettra de décongestionner le centre ville, améliorant de fait les conditions de circulation, notamment aux heures de pointes, tant pour les voitures que les bus. La qualité du service rendu aux usagers des transports collectifs sera améliorée (régularité). Certaines lignes de bus pourront emprunter le contournement.

Le projet de contournement sud-ouest présente des enjeux forts en termes de développement et d'accessibilité du port :

- création d'un accès direct et sécurisé au centre AREVA de la Hague (dans le prolongement de la voie de contournement Est et de la RN 13),
- aménagement d'une zone d'activités d'arrière port, au niveau de Tollevast, en relations directes avec le contournement sud-ouest (détectée par l'étude de faisabilité économique).

Le projet de contournement sud-ouest permettra d'établir des liaisons directes entre l'aéroport et le centre AREVA de la Hague via le contournement Est et la RN13.

La réalisation du Contournement Sud Ouest complet diminuera fortement le trafic de transit en centre-ville, aboutissant à une baisse globale de 20%, parfois plus sur les artères orientées Est – Ouest (- 30% sur le boulevard Guillaume le Conquérant). De même, les voiries secondaires du réseau qui supportaient un trafic pendulaire important (D22, D56) sont fortement délestées. Les voies principales directement connectées à la nouvelle infrastructure sont en revanche affectées par une concentration de trafic. C'est une constatation habituelle sur les rocades d'agglomération. Ces voiries sont toutefois dimensionnées pour recevoir un trafic important et présentent des aménagements dimensionnés pour cela (échangeurs dénivelés sur la RD901 par exemple).



FACILITÉS DE MOBILITÉS DOMICILE-TRAVAIL

Le projet facilitera les déplacements domicile – travail en particulier entre Est et Ouest et entre Sud et Ouest. La décharge de certains axes fortement empruntés améliorera la condition de vie des riverains.

Les salariés d'AREVA, nombreux à réaliser le trajet entre l'agglomération de Cherbourg et le secteur de La Hague, pourront en profiter.

AMÉNAGEMENT ET STRUCTURATION DU TERRITOIRE

Le contournement Sud-Ouest aura des effets en matière d'aménagement et de structuration du territoire.

Il pourrait notamment :

- donner une armature au Cotentin, grâce à son rôle de périphérique de l'agglomération de Cherbourg.
- rééquilibrer le développement de l'agglomération de Cherbourg, entre l'est et l'ouest.
- constituer une opportunité en matière d'aménagement et de structuration du territoire.

Il permettra également :

- de désenclaver une population de quelques 30 000 habitants notamment dans les zones d'habitat et de développement économique de la partie sud de l'agglomération,
- d'améliorer l'accessibilité de certains sites : AREVA, port de Cherbourg, centre commerciaux,
- de désenclaver certains sites ou équipements existants générateurs de flux : ZA Les Fourches, Secteur des Genêts, zone économique pôle d'enseignement et de recherche universitaire, DCN, centre commercial Carrefour, centre de soins de la polyclinique du Cotentin,

En termes d'économie, de foncier et d'urbanisme il permettra de renforcer le tissu économique existant et peut constituer une opportunité de développement. Il offrira une meilleure desserte pour certains pôles commerciaux.

Il facilitera les déplacements des touristes et améliorera l'accessibilité des différents sites touristiques.

Les étapes clés du choix du projet

Les études préliminaires

Les études préliminaires ont été réalisées en 2005-2006, elles avaient pour buts de définir les objectifs de l'aménagement, les enjeux vis-à-vis de l'environnement naturel et humain, le parti d'aménagement, et ses caractéristiques principales.

Présentation des fuseaux

Les études techniques ont permis de définir 4 fuseaux distincts pour le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg, depuis le centre de l'agglomération :

- fuseau 1
- fuseau 1bis
- fuseau 2
- fuseau 3

Chacun d'entre eux a fait l'objet d'une évaluation, afin d'analyser leur cohérence avec les objectifs d'urbanisme.



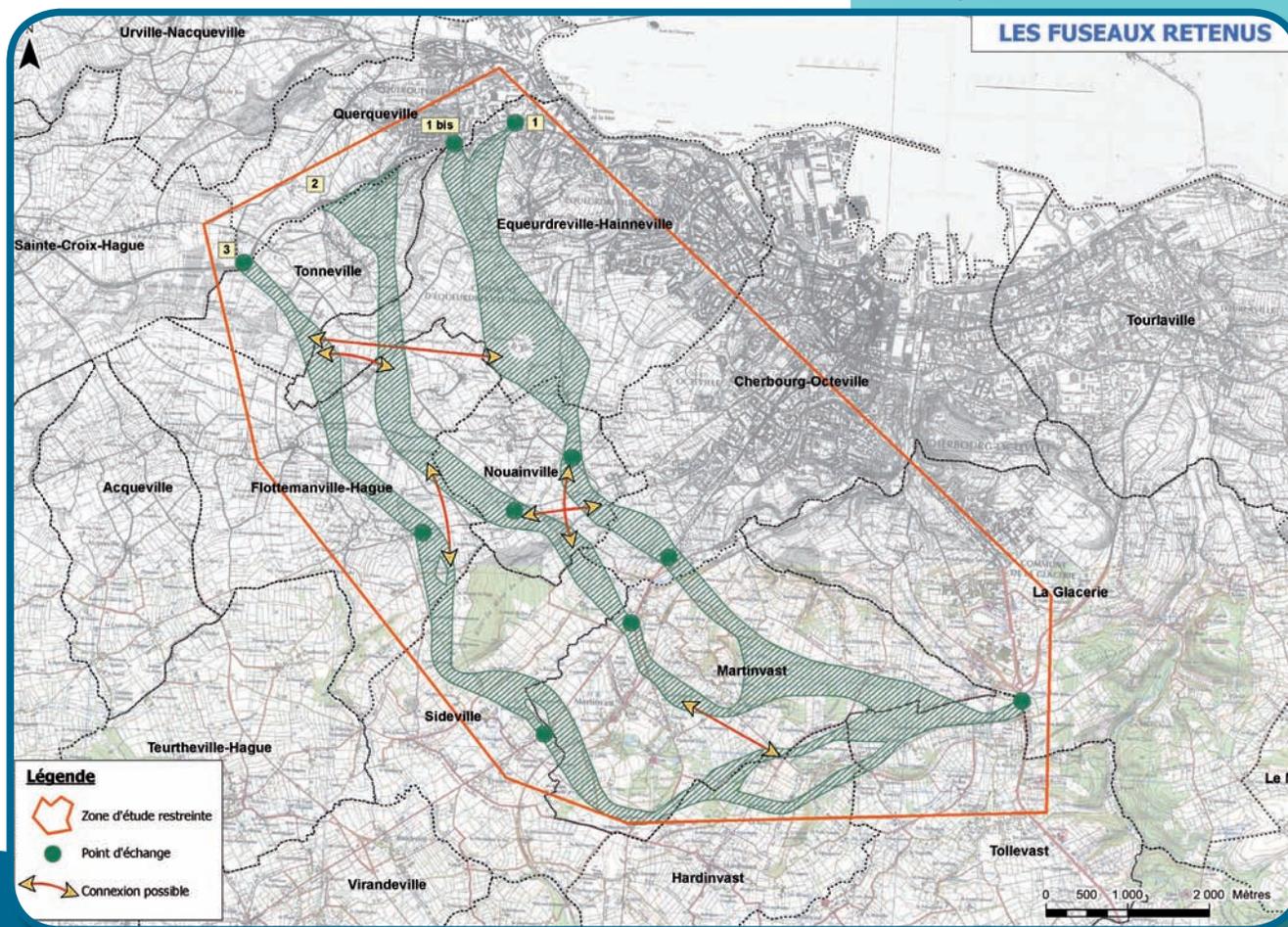
VARIANTES ÉTUDIÉES

Ont été étudiés dans le cadre de ce projet quatre fuseaux pour lesquels une variante de tracé a été définie.

Le tracé du fuseau 1 a une longueur de 12,250 km, celui du fuseau 1 Bis est long de 11,950 km, celui du fuseau 2 mesure 12,440 km et enfin celui du fuseau 3 a une longueur 14,650 km. Ces quatre fuseaux comprennent chacun 4 échangeurs.

La carte ci-jointe les représente.

Source : Egis, étude de 2006.



L'ANALYSE MULTI-CRITÈRES DES ÉTUDES DE 2006

L'analyse multicritère a pris en compte 13 critères : milieu physique, milieu naturel, eaux, patrimoine, tourisme et loisirs, agriculture, paysage, acoustique, air, urbanisme, avantages monétarisables, coût, fonctionnalité et technique.

Cinq niveaux ont été définis et cinq poids affectés :

- très Favorable 1
- favorable 2
- assez favorable 3
- défavorable 4
- très défavorable 5

Le résultat de cette analyse est synthétisé dans le tableau suivant :

	Fuseau 1	Fuseau 1 bis	Fuseau 2	Fuseau 3
Milieu physique	4	4	3	3
Milieu naturel	3	3	3	3
Eaux	2	2	5	5
Patrimoine tourisme et loisirs	2	2	2	5
Agriculture	4	4	3	5
Paysage	4	4	3	5
Acoustique	2	3	3	3
Air	2	3	3	3
Urbanisme	3	3	4	2
Avantages monétarisables	3	4	3	4
Coût	4	4	4	5
Fonctionnalité	2	2	3	4
Technique	3	3	2	3
Poids total	38	41	40	50

Ainsi le fuseau 1 ressortait comme étant le plus favorable au projet puis les fuseaux 2 et 1 bis, et en dernier le 3.



Tracé retenu suite à la concertation de 2006 - 2007

Ces études préliminaires se sont terminées par une concertation avec les administrations, les élus et la population.

En comité de pilotage du 21 décembre 2006, les points suivants ont été actés :

- le choix du fuseau 1 pour la section de la RD901 à la RD650
- la réalisation d'une étude supplémentaire pour le choix du contournement de Nouainville, section RD 650 – RD 16.
- le raccordement à la RD16 puis à la RD901 moyennant une requalification adaptée aux évaluations de trafic.

Ce point d'étape a été le début d'un processus continu de construction du projet pour la section ouest, de la D650 à la D901. Il a été successivement étudié le contournement de NOUAINVILLE par le nord ou l'ouest, puis divers variantes à l'ouest (5 au total) pour tenir compte notamment de la contrainte agricole.

Ce processus a trouvé son terme lors de la session du 3^e trimestre 2010 où le conseil général a acté du choix d'une réalisation du projet par étape dans le cadre d'un programme à terme de raccordement de la RN13 à la RD901.

Le programme

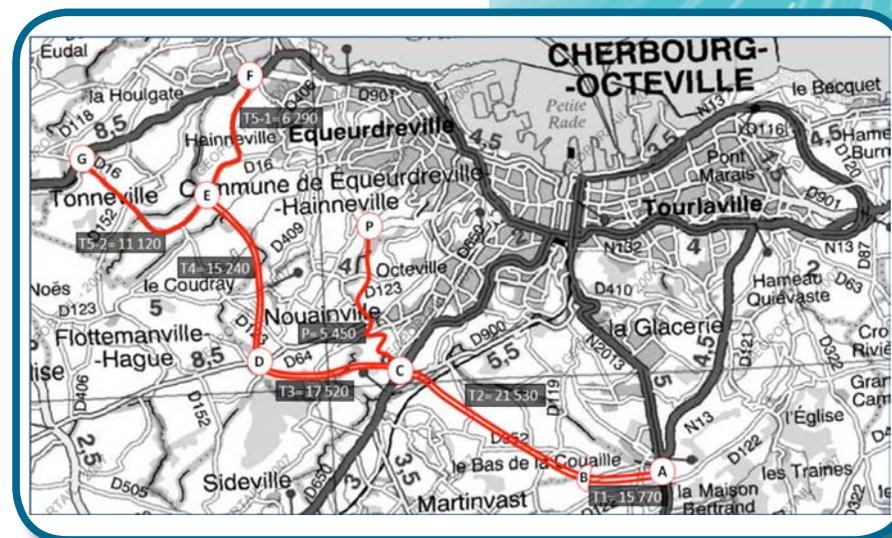
Le programme concerne la création d'une voie de liaison nouvelle entre la RN13 et la RD901.

Cette voie nouvelle aura les caractéristiques d'une 2x2 voies qui à terme constituera une continuité jusqu'au contournement est par notamment l'aménagement de l'échangeur de la Petite Pierre Butée l'axe nord sud et l'aménagement de Penesme.

Il se concrétise aujourd'hui par la zone d'étude arrêtée au titre de l'article L111-10 du code de l'urbanisme qui s'impose aujourd'hui aux documents d'urbanisme.

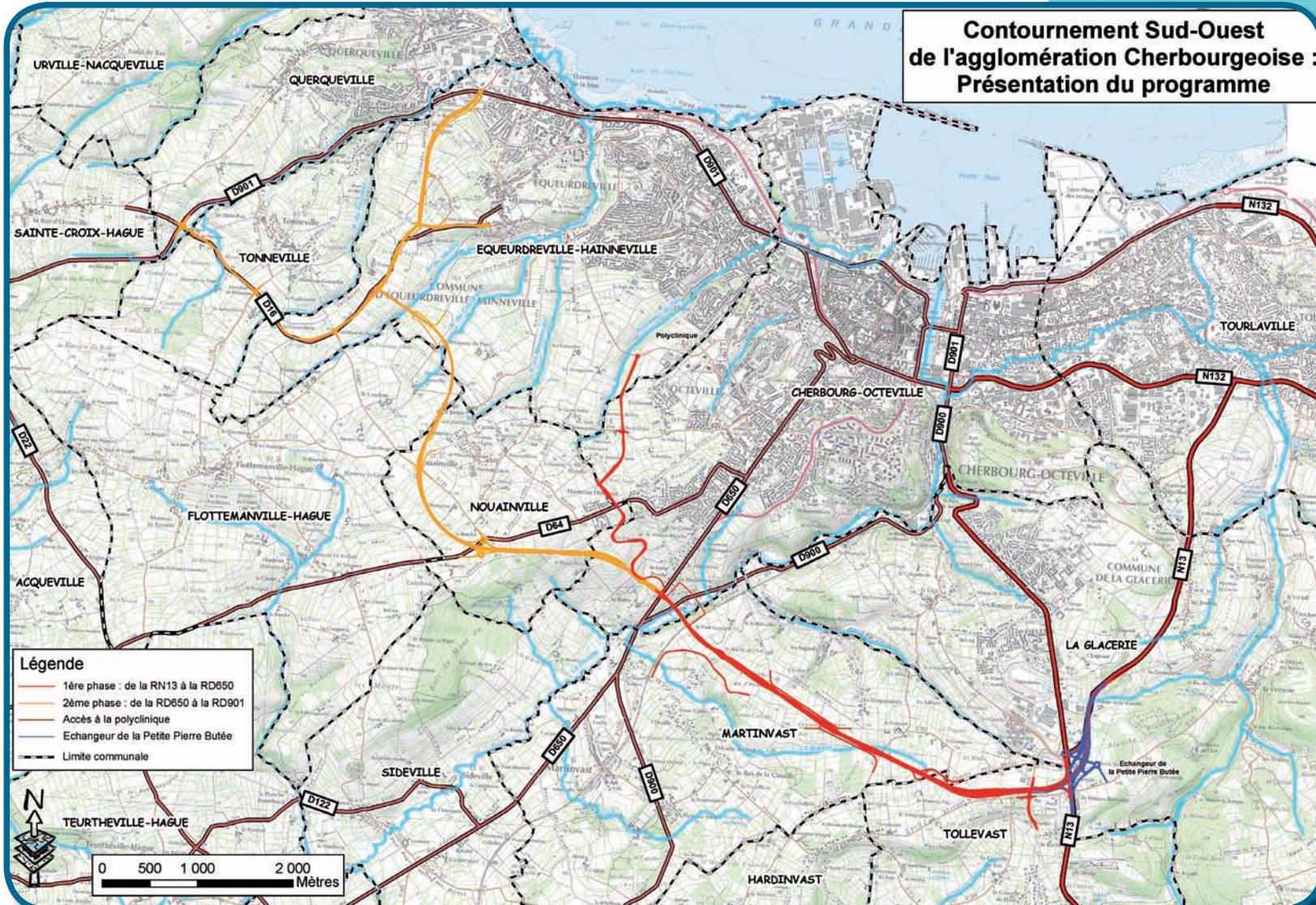
Il fera l'objet d'une procédure spécifique dénommée PIG.

Les conséquences à terme pour le trafic sont illustrées par la carte ci-contre. **Ici l'échangeur de la Petite Pierre Butée est considéré comme réalisé.**



Trafic TMJA 2035 : Source SORMEA

Contournement Sud-Ouest de l'agglomération Cherbourgeoise : Présentation du programme



3 Parti d'aménagement proposé

Phasage du programme de contournement sud-ouest de l'agglomération cherbourgeoise

Le conseil général a été amené à prioriser ses différentes opérations routières à l'échelle du département afin d'optimiser la programmation, les études et les travaux, en fonction de ses possibilités budgétaires.

Dans ce cadre et à l'issue de l'analyse multicritères la section sud comprise entre la RN13 et la RD650 a été jugée prioritaire.

La section ouest comprise entre la RD650 et le RD901 fera quant à elle l'objet d'un projet d'intérêt général pour conduire à des emplacements réservés dans les documents d'urbanisme et garantir sa faisabilité.

PHASE 1 – SECTION RN13 – RD650 : UN TRACÉ ADAPTÉ AU CONTEXTE ACTUEL

Cette section fait l'objet du présent dossier de concertation. Elle constitue un maillon routier autonome qui se raccorde à la RN13 par 2 bretelles.

Ce dossier de concertation est fondée sur l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, comme il a été explicité en introduction.

PHASE 2 – PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL : SECTION RD650 – RD901

Ce PIG n'est pas soumis au présent dossier de concertation.

ÉCHANGEUR DE LA PETITE PIERRE BUTÉE

Sous maîtrise d'ouvrage État, il est couvert par la déclaration d'utilité publique de la mise aux normes de la RN13.

Il permettra d'assurer la continuité est-ouest contournement ↔ RN13.

Son financement et sa réalisation seront établis en concertation avec les services de l'État.

Caractéristiques générales du projet

DESCRIPTION

Le projet soumis à la concertation comprend 2 types de route distincts, la voie de liaison RN13 RD650 et la desserte de la Polyclinique.

- La voie de liaison se développe successivement sur les communes de Tollevast Martinvast puis la CUC dans ces paysages bocagers du Cotentin. Le raccordement à la RN13 se situe au nord de la Longue Chasse (RD122), point haut du projet (environ 170m) puis le projet descend progressivement vers la vallée de la Divette suivant un tracé relativement rectiligne, et se termine au niveau de la RD650 au nord de la Butte à Cherbourg Octeville. Les déblais les plus importants se situent sur la commune de Tollevast (-15m) puis au niveau du plateau de l'Archie (-9m). La Divette sera franchie par un viaduc qui permettra aussi le franchissement de la voie ferrée et de la RD900.
- La desserte de la polyclinique se développe depuis la RD650 suivant un tracé sinueux de pente constante (7%) jusqu'au niveau de la RD64 à l'ouest du hameau Hérouet puis descend progressivement vers la RD409 (rue du Thivet) en raccordant par des giratoires une VC puis la rue de Foedre.

GÉOMÉTRIE

- La voie de liaison sera de type 2x2 voies séparées par un terre-plein central, respectera les normes routières U80 de l'ICTAVRU (norme adoptée pour le contournement Est) et sera limitée à 110km/h. Son exploitation et sa gestion seront identiques au contournement est. Son statut sera celui d'une « déviation d'agglomération » de routes classées à grande circulation avec interdiction d'accès directs des riverains (Article L152-1 du Code de la voirie routière). Les voiries interceptées seront rétablies soit sur des voiries existantes soit par la création d'ouvrage de franchissement. Un demi échangeur est prévu à l'ouest de la Chasse des mines pour permettre les mouvements Martinvast vers Malraux (La Glacière) et inversement.

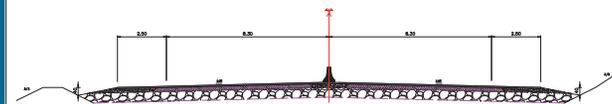
L'ensemble de la voie nouvelle pourra être emprunté par les convois exceptionnels y compris les transports nucléaires. Des basculements de trafic occasionnels seront possibles d'une chaussée à l'autre par franchissements du terre-plein central grâce à des barrières démontables. Au droit des échangeurs, des possibilités de basculement sur bretelles seront prévues. Le service hivernal sera de niveau national (H1).

- La desserte de la polyclinique sera une route de 6m de large ouverte à tous les usages et dont la gestion sera conforme aux destinations futures des zones desservies (voirie urbaine). Elle sera vraisemblablement intégrée au plan de déplacement urbain de l'agglomération.

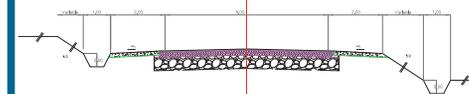
COÛT (VALEUR OCT. 2008)

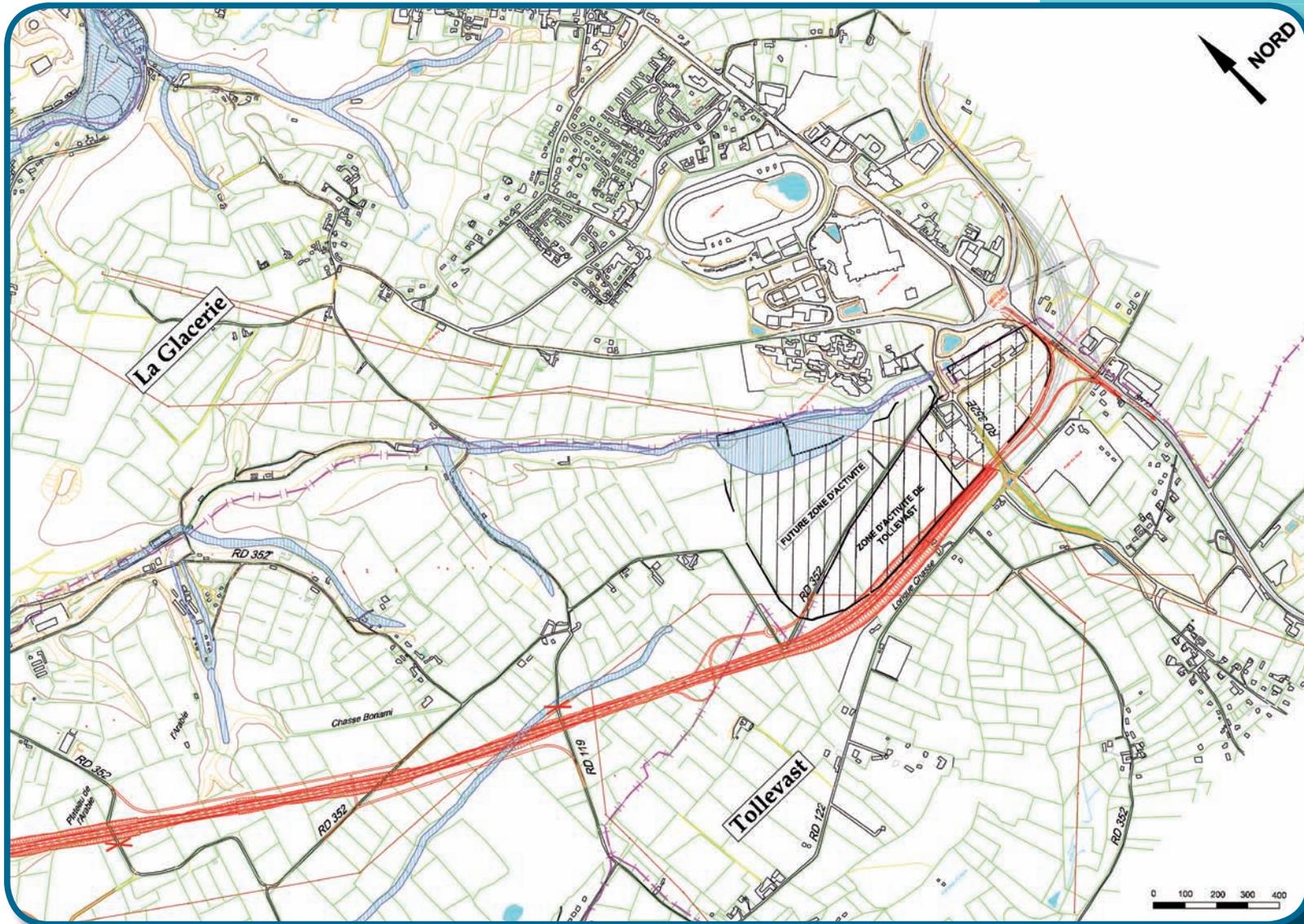
L'estimation globale de l'opération s'élève à 47M€.

**Profil en travers
2x2 voies**



**Chaussée de 6,00m
avec marquage**



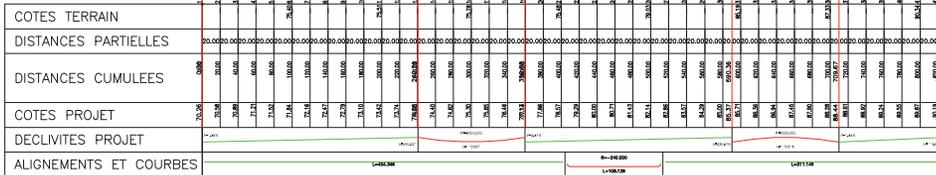


(Reproduction sans échelle)

Desserte de la Polyclinique RD409 / Rue de foëdre

Profil : Axe Polyclinique - 1
Echelle en S : 1/2500
Echelle en Z : 1/250

P. C. = 65 m

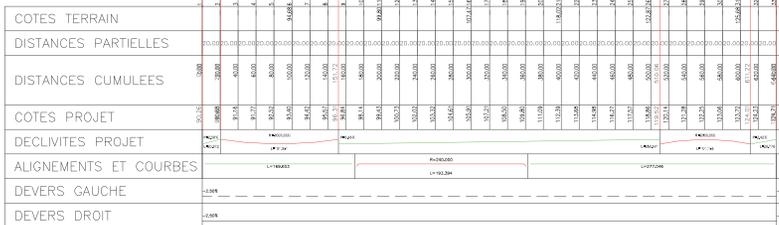


(Reproduction sans échelle)

Section Rue de foëdre/ CR du Bel Hamelin

Profil : Axe Polyclinique - 2
Echelle en S : 1/2500
Echelle en Z : 1/250

P. C. = 85 m

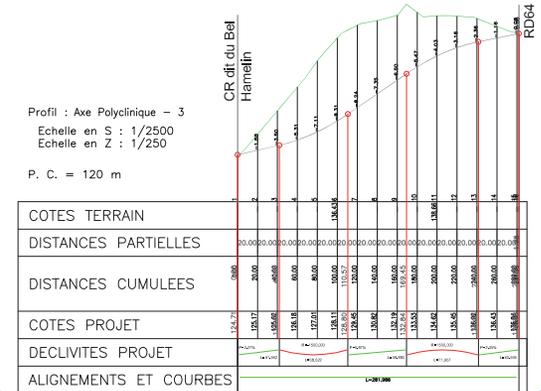


(Reproduction sans échelle)

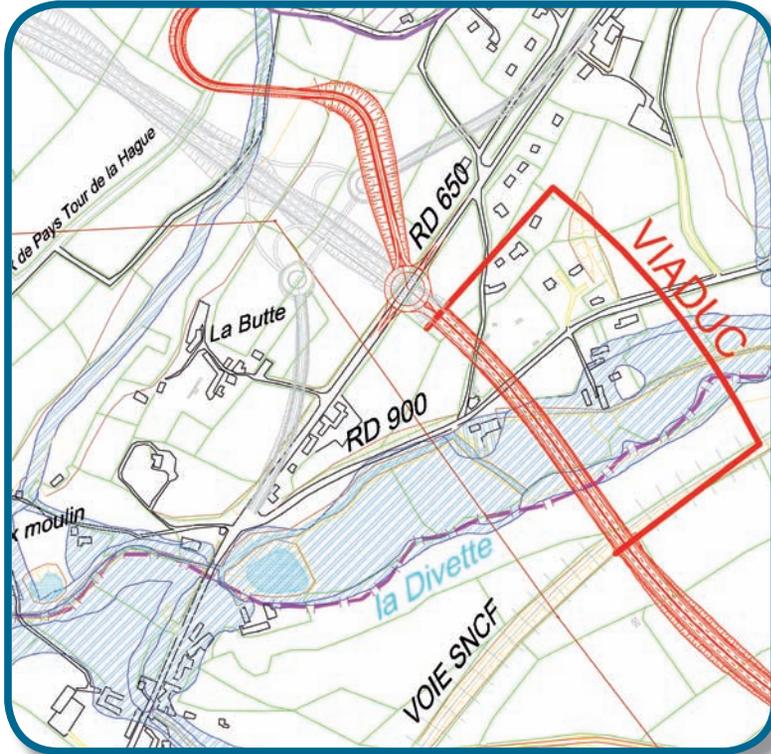
Desserte de la Polyclinique CR du Bel Hamelin / RD64

Profil : Axe Polyclinique - 3
Echelle en S : 1/2500
Echelle en Z : 1/250

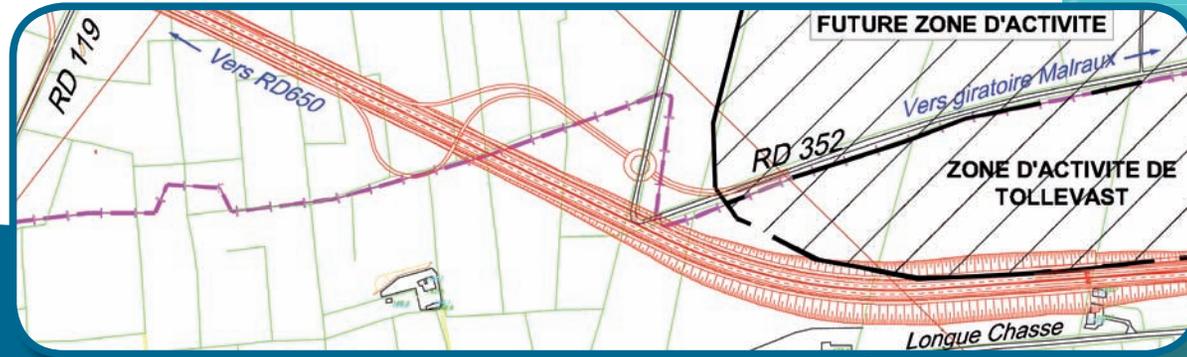
P. C. = 120 m



Raccordement RD650



Raccordement RN13



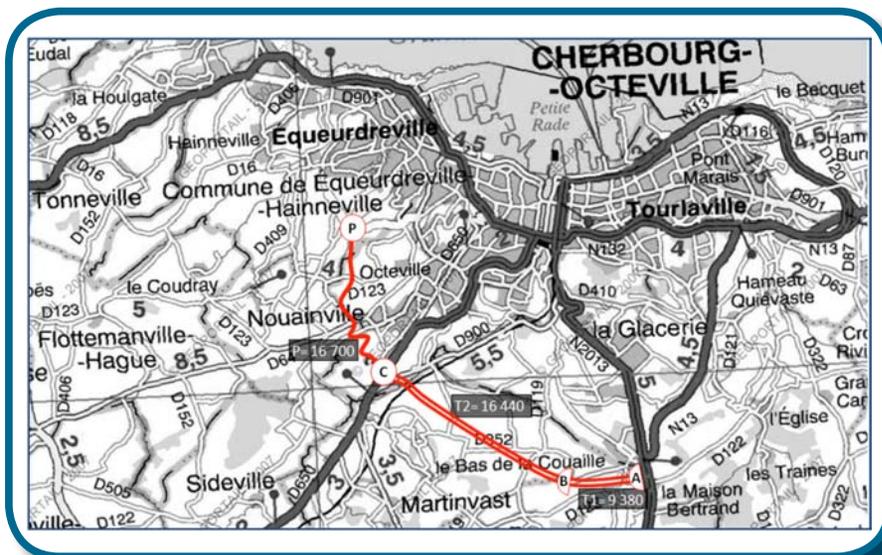
4 Impacts et mesures correctives

Le présent chapitre décrit les impacts et mesures du projet routier sur le territoire dans lequel il s'insère.

Conséquence sur les trafics

Le projet modélisé comprend uniquement les travaux à la charge du département décrits au précédent chapitre. Il ne comprend pas l'échangeur de la Petite Pierre Butée.

Les conséquences en termes de trafics en TMJA (trafic moyen journalier annuel) à l'année de mise en service (2015) sont les suivants:



Réalisation du tronçon du Contournement Sud de la RN13 à la RD650

Ainsi on constate que :

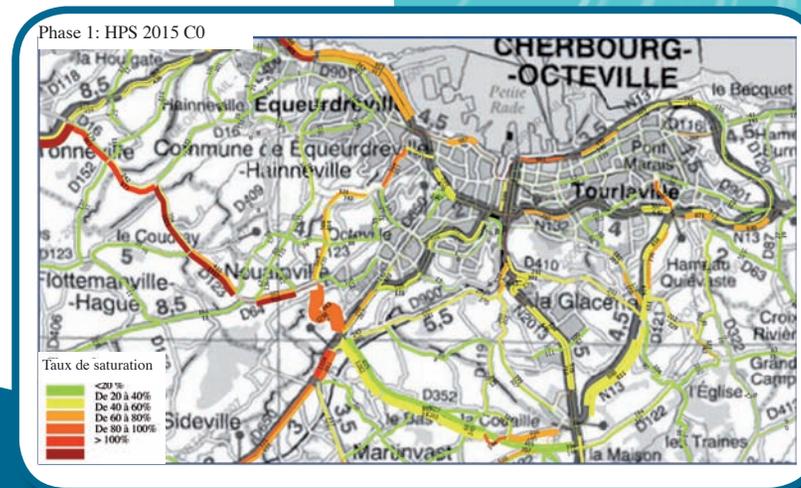
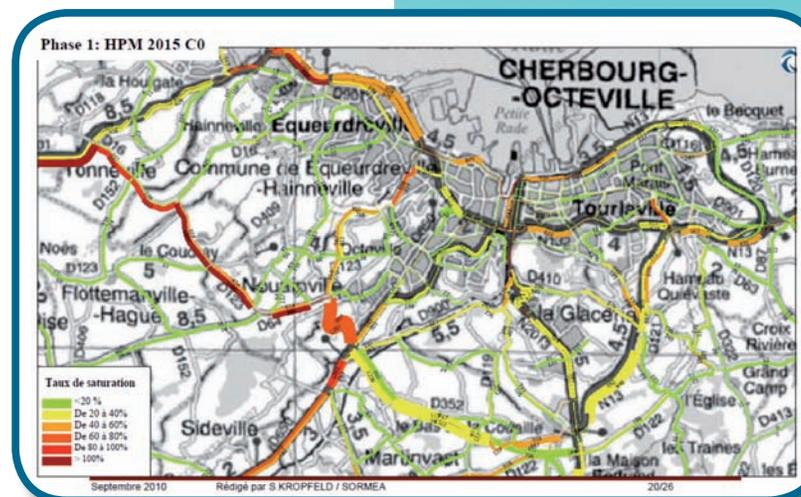
- le trafic sur le contournement sud ouest tronçon 1 sera de 16 000 à 17 000 véhicules par jour.
- le trafic en centre-ville baisse de 20% en moyenne, et 30% au niveau du boulevard Guillaume le Conquérant et de l'ex-RN13 entre la Glacière et la Gare,
- le trafic sur les RD16, RD123 et RD64 augmente fortement
- il sera nécessaire d'anticiper ces flux supplémentaires dès cette première phase.
- une légère augmentation avenue du Thivet est à noter (+30%) ainsi que sur la RD22.
- l'accessibilité à l'Ouest de l'agglomération et à la polyclinique va être fortement améliorée.

Toutefois, ce projet sans l'échangeur de la Petite Pierre Butée entrainera :

- un supplément de trafic important au giratoire Malraux.
- une limitation des flux est et ouest entre le contournement et la RN13.

On trouve les cartes ci-contre des densités de véhicules où l'on observe les résultats :

- baisse des densités en hyper centre (artères principales + rues secondaires) et sur les pénétrantes, indiquant une fluidification de la circulation, la RD650 plus chargée entre la RD22 et le carrefour avec le boulevard de l'Atlantique.



Les zones d'habitat, activités et loisirs

Les communes concernées par le projet sont dotées de documents de planification d'urbanisme : les Plans Locaux d'Urbanisme.

Ces documents précisent les extensions d'urbanisation et les règles de constructibilité par zone.

IMPACTS (voir carte page 12)

Les effets directs concernent les nuisances sonores et visuelles ou plus largement le cadre de vie.

Règlementairement, les lois sur le bruit et sur l'air obligent le maître d'ouvrage à prouver que le projet routier n'apportera pas de nuisances supérieures à des seuils critiques définis par décret.

Les niveaux maximum admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure nouvelle sont rappelés dans le tableau ci-joint (arrêté du 5 mai 1995, art. 2) :

• aucune emprise directe de l'ouvrage n'atteindra le bâti existant sur la section RN13 – RD650. Pour autant, au nord de Tollevast entre la RD122 et la RD352, le projet passe dans un secteur du PLU urbanisable immédiatement, à vocation principale d'activités en respectant les orientations d'aménagement ; et dans un secteur qui comprend des terrains utilisés pour des équipements publics isolés en campagne (relais de la Marine, terrain de football, etc.), des terrains proches des zones bâties, où sera possible le cas échéant d'aménager des espaces publics, et des terrains où pourraient être envisagées des extensions urbaines à très long terme. Ce second secteur comprend en outre l'emprise réservée pour la réalisation de la voie de contournement sud de Cherbourg.

• le reste de cette section de projet se trouve dans les zones naturelles et agricoles des PLU de Tollevast, Martinvast et Cherbourg-Octeville et passe à distance des hameaux de « Le Bosquet », « la Duquesnerie », « l'Arabie », et « la Roche du Chat ». Les lieux-dits les plus proches de l'ouvrage sont : « La Postellerie » et « la Moulinerie » en rive gauche de la Divette.

• concernant l'accès à la polyclinique, la majeure partie de cet aménagement se trouve dans les secteurs naturels et agricoles des communes de Cherbourg-Octeville, Nouainville et Equeurdreville-Hainneville. Néanmoins, à la limite communale entre Nouainville et Cherbourg-Octeville, au niveau du hameau de Hérout, l'accès à la polyclinique passe à proximité d'un secteur d'habitation dense.

• le contournement intercepte en deux points le circuit de la Manche VTT, le PDIPR (Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et Randonnée) et ces chemins locaux de randonnée pour la section RN13-RD650.

• l'accès à la polyclinique intercepte quant à lui le Chemin Saint-Michel, le GR de Pays de la Hague et le PDIPR entre les hameaux de la Butte et du Loup Pendu, et à nouveau le PDIPR et un GR entre le hameau de Grimesnil et le ruisseau du Fay.

Usage et nature des locaux	LAeq (6h – 22 h)	LAeq (22h – 6h)
Etablissements de santé, de soin et d'action sociale :		
• salle de soin et salles réservées au séjour des malades	57 dB(A)	55 dB(A)
• autre locaux	60 dB(A)	55 dB(A)
Etablissements d'enseignement (à l'exclusion des ateliers bruyants et des locaux sportifs)	60 dB(A)	Aucune obligation
Logements en zone d'ambiance préexistante modérée	60 dB(A)	60 dB(A)
Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Locaux à usage de bureaux en zone d'ambiance préexistante modérée	65 dB(A)	Aucune obligation

MESURES

Les investigations réalisées dans le cadre de l'étude d'impact de la Déclaration d'Utilité Publique veilleront à montrer que le projet, par ses mesures constructives et ses équipements respecte les dispositions réglementaires.

Lorsque les niveaux sonores engendrés par la réalisation de la nouvelle infrastructure routière sont supérieurs à ce qu'autorise la réglementation, des mesures correctives seront prises : isolement à la source par merlons acoustiques ou écran, isolement de façade par amélioration des vitrages etc.

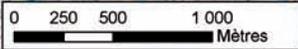
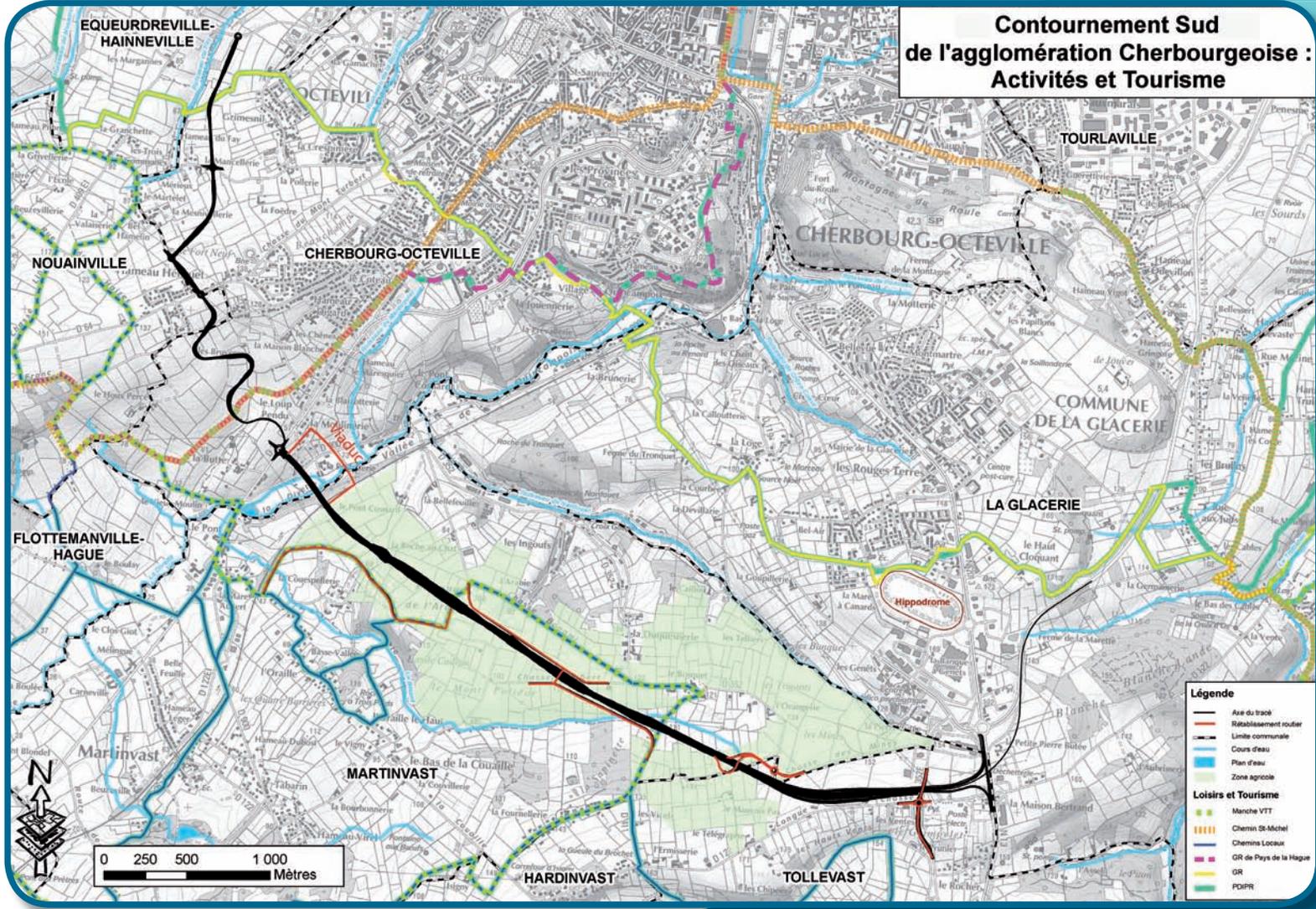
Concernant les documents d'urbanisme des communes, il s'agira de les rendre compatibles avec le contournement et ses aménagements annexes.

Des rétablissements de voiries seront réalisés afin de limiter au maximum l'effet de coupure du contournement, d'est en ouest (voir plan ci-contre) :

- raccordement au contournement et rétablissement de la RD352E sur la commune de Tollevast,
- raccordement au contournement et rétablissement de la RD 352 « Chasse des Mines » à la limite communale entre Martinvast et Tollevast,
- la RD119 sera coupée et rétablie :
 - au sud, avec une nouvelle voie se raccordant à la Chasse Turbert, qui permettra également le rétablissement des itinéraires de tourisme,
 - au nord, avec une nouvelle voie se raccordant à l'ouest sur la voie communale en direction de la Roche au Chat et à l'est à la Chasse Turbert,
 - un lien entre le nord et le sud de la voie nommée « Chasse Turbert » sera réalisé.
- une requalification de voirie sera réalisée sur la voie communale passant entre le plateau de l'Arabie et la Couespellerie, celle-ci permettra également aux itinéraires de tourisme de passer.
- enfin, au sud du viaduc de la Divette, une voirie longeant la ligne de chemin de fer, traversant en direction du hameau de la Moulinerie, puis atteignant le rond point de la RD650 sera requalifiée.



Contournement Sud de l'agglomération Cherbourgeoise : Activités et Tourisme



L'activité agricole

IMPACTS

Les impacts du tracé routier sur l'agriculture sont de plusieurs natures :

- la perte de surfaces agricoles qui est susceptible de se traduire pour certaines exploitations par une diminution de SAU (superficie agricole utile).
- l'effet de coupure, entraînant une déstructuration du parcellaire et des exploitations qui se traduit par des difficultés de travail et de circulation, et par des allongements de parcours. Cet effet de coupure peut compromettre le fonctionnement de l'exploitation lorsqu'il concerne les terres proches des bâtiments, particulièrement s'il s'agit d'un atelier en production laitière, ou toute activité d'élevage associant les bâtiments à des terres contiguës.
- à moyen terme la difficulté d'exploitation des terres dans le cas d'isolement de territoires agricole entre un nouveau tracé routier et une agglomération urbaine se traduit par une perte de surface complémentaire.

La perte de surfaces agricoles sur un secteur perturbé par un tracé routier est donc liée à l'emprise de l'ouvrage lui-même, mais aussi à l'enclavement de terres agricoles.

Les impacts selon les tronçons sont:

→ **Tronçon Tollevast - RD650 :**

Il s'agit d'une 2x2 voies engendrant une forte coupure dans le territoire, avec réduction des points de passage de part et d'autre du tracé. Il passe sur le plateau situé entre les vallées du Nardouet et celle du Bisard. Avec des pentes souvent relativement faibles, la part des labours est plus importante que sur la moyenne des SAU, tout en restant inférieure aux surfaces des prairies. La qualité des sols est assez variable, souvent relativement médiocre pour les grandes cultures avec des sols acides de profondeur et d'hydromorphie variables. L'activité principale est la production laitière.

Une consultation avec les exploitants va être engagée dans le cadre des études du dossier de DUP afin de préciser l'identité et la nature des exploitations et appréhender les impacts du tracé sur celles-ci.

→ **RD650 - polyclinique**

Il s'agit d'une simple voie de desserte utilisable par les engins agricoles.

La situation des activités agricoles a fait l'objet d'investigations récentes permettant de posséder une meilleure connaissance du contexte agricole.

- entre la RD650 et la Mancellerie la route monte en lacés dans un relief marqué. 7 exploitations sont touchées engendrant une fragmentation parcellaire et des délaissés. L'une des exploitations dispose d'un bâtiment d'élevage sur le bloc parcellaire impacté (bovins viande), une autre à son siège à 700 mètres de l'ilot parcellaire impacté et se trouve déjà dans un contexte foncier fragile.
- entre la Mancellerie et la polyclinique la route longe le ruisseau du Fay en restant en limite du plateau. Ici, une seule exploitation est impactée dont le siège se situe à Grimesnil. Cette exploitation se voit déjà amputée de surfaces agricoles du fait de l'urbanisation de la commune de Cherbourg-Octeville. Le tracé routier ajoute à la fragilisation de cette exploitation laitière, tout en préservant la plus grande part du bloc parcellaire principal destiné au troupeau principal en continuité des bâtiments (bâtiments aux normes avec salle de traite). La question se pose de la pérennité de cette exploitation.



PISTES ENVISAGEABLES DE RÉDUCTION DES IMPACTS

Les rétablissements de voiries limiteront l'effet de coupure du contournement.

Afin de réduire les impacts de coupures parcellaires et de délaissés, un aménagement foncier devra être proposé, si possible avec constitution de réserves foncières (intervention de la SAFER ou autre opérateur souhaitable). Ces réserves devront couvrir non seulement les emprises routières, mais aussi les surfaces résiduelles dont la vocation agricole risque d'être compromise (entre voiries et zones urbanisées).

Dans un contexte périurbain dense, les perspectives de compensation par un aménagement foncier restent faibles sur l'ouest entre la RD650 et la polyclinique. Des propositions pourraient être faites à certains exploitants de changer de site d'exploitation (sous réserve de l'existence d'un site de substitution et d'un accord avec les exploitants). Une telle opportunité permettrait de redonner des perspectives foncières agricoles et d'envisager de réels aménagements compensatoires pour les exploitations impactées.

Ce contexte montre la nécessité de préserver l'activité agricole. Cela pourrait se faire par la mise en place d'outil spécifique comme le périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles naturels et périurbains (loi 2005-147 du 23 février 2005, décret du 7 juillet 2006).

Pour l'étude d'impact du dossier DUP le volet agricole sera détaillé pour chaque exploitation sur l'ensemble du tracé. Si certaines perturbations peuvent trouver des solutions satisfaisantes dans les rétablissements de voiries ou dans l'aménagement foncier, d'autres nécessiteront des interventions ou des indemnités spécifiques.



Le paysage bocager

SENSIBILITÉS ENVIRONNEMENTALES

La section objet de la présente concertation se situe au sein du paysage bocager.

Le bocage est un paysage agricole traditionnel. Dans ce secteur, le maillage est serré et les parcelles de taille modeste (0,5 à 2ha). Il est constitué principalement de prairies fauchées ou pâturées, le maïs et les céréales possèdent une bonne place sur les pentes faibles. Les vergers de pommiers couvrent de petites parcelles à l'est de la zone d'étude. La déprise agricole engendre l'abandon de l'exploitation des parcelles en forte pente, généralement colonisées par des fougères.

Dans ce biotope, les haies constituent des lieux de refuge, de nidification pour de nombreuses espèces animales et les prés les lieux de nourrissage. Les haies sont constituées d'une strate arbustive et d'une strate arborescente plus ou moins présente et haute. Elles se développent sur les talus ou le long des murs de pierre. L'aubépine est présente dans la plupart des haies en strate arbustive associée au noisetier, au troène, au houx. Le chêne et le hêtre sont les espèces les plus fréquentes en strate arborescente. Elles viennent quelque peu compenser la rareté des véritables boisements.

OPTIMISATIONS PROPOSÉES

Le projet de contournement veillera à compenser les haies arrachées et à s'insérer au mieux au sein du paysage dans lequel il est réalisé. Les rétablissements seront construits de manière à ne pas amplifier ces coupures visuelles.

Le patrimoine à préserver

SENSIBILITÉS ENVIRONNEMENTALES

Le contournement ainsi que les divers rétablissements ne se trouvent au sein d'aucun périmètre de protection de monument historique inscrit ou classé. Il se situe également à distance des éléments du patrimoine local.

Pour autant, le raccordement à l'est au niveau de l'échangeur de la Petite Pierre Butée se fait à proximité immédiate d'un site archéologique recensé par le service régional de l'archéologie (dépôt monétaire gallo-romain). Et à l'est de la RN13 se trouve le site inscrit de la vallée de Trottebec.

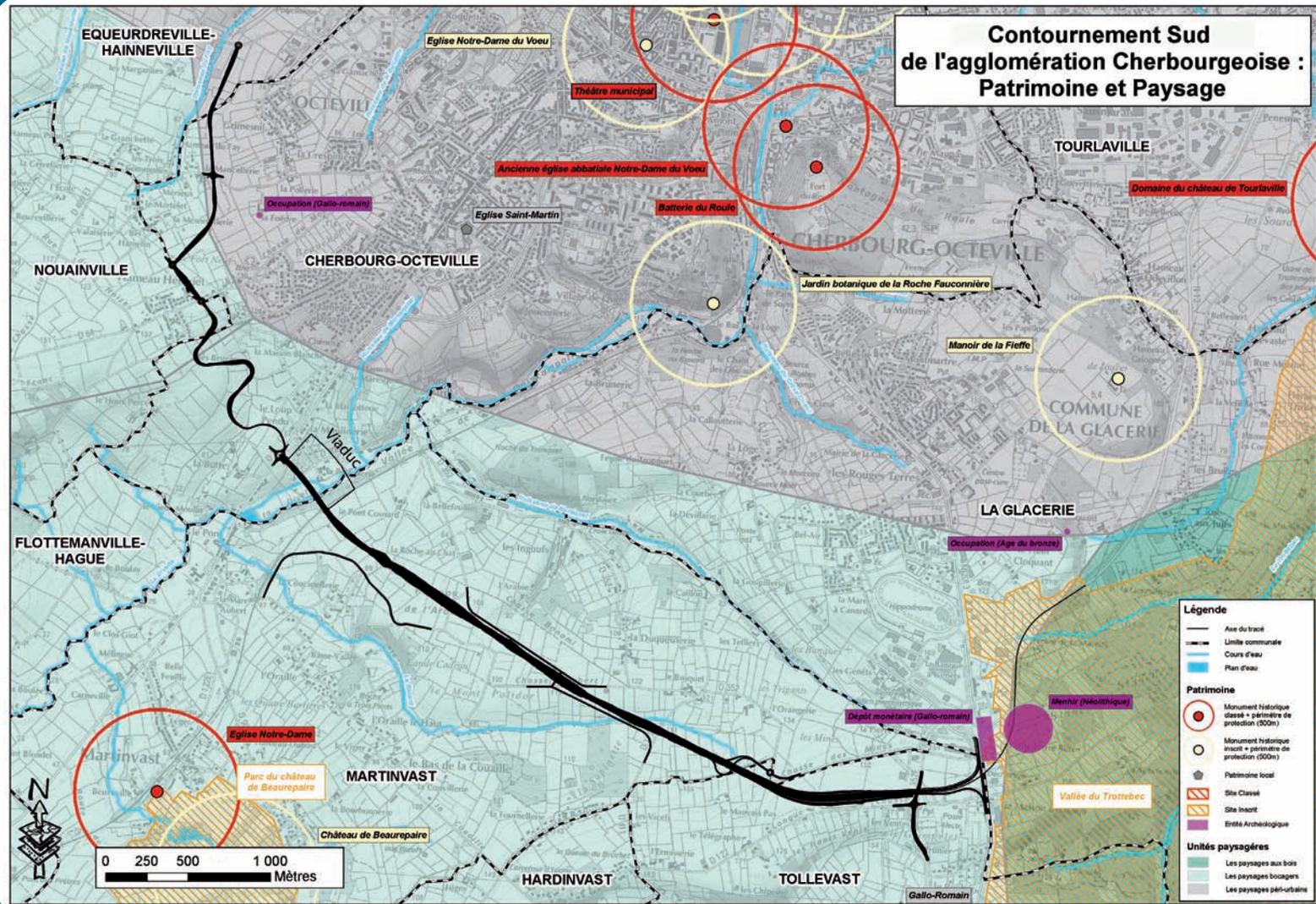
Les éléments concernant les chemins et itinéraires touristiques de randonnée et de cyclisme ont été explicités dans le paragraphe sur les réseaux, activités et le territoire.

OPTIMISATIONS PROPOSÉES

Les dispositions du projet routier veilleront à préserver le patrimoine dans le respect de la réglementation, tout en préservant autant que possible les perspectives.



Contournement Sud de l'agglomération Cherbourgeoise : Patrimoine et Paysage



Le milieu naturel

SENSIBILITÉS ENVIRONNEMENTALES

Le projet de contournement sud-ouest de l'agglomération cherbourgeoise traverse des zones naturelles protégées du PLU de Martinvast (entre la commune de Tollevast et le Bisard) et à proximité de la Divette (incluant la traversée d'un espace boisé classé), et du PLU de Cherbourg-Octeville.

Le projet ne traverse pourtant aucune zone d'inventaire. Néanmoins, à l'est du projet et à proximité de l'échangeur de la Petite Pierre Butée se trouve la forêt Joret, un espace boisé classé inclut dans la ZNIEFF de type II de la vallée du Trottebec.

L'article 23 de la loi «paysage» dispose que «l'Etat peut décider l'élaboration d'inventaires locaux et régionaux du patrimoine faunistique et floristique».

Un programme initié par le Ministère de l'Environnement en 1982, met en place les ZNIEFF, zones sur lesquelles est réalisé un inventaire d'espèces animales et végétales. Véritable outil de connaissance des milieux naturels français, l'inventaire ZNIEFF permet de recenser de la manière la plus exhaustive possible les espaces dont l'intérêt repose :

- soit sur l'équilibre et la richesse de l'écosystème,
- soit sur la présence d'espèces d'animaux ou de plantes rares et menacées.

Les ZNIEFF de type I sont des sites généralement de taille réduite, qui présentent un intérêt spécifique et abritent des espèces animales ou végétales protégées bien identifiées. Elles correspondent à un enjeu de préservation.

Les ZNIEFF de type II sont des grands ensembles naturels riches et peu modifiés ou qui offrent des potentialités biologiques importantes. Cet inventaire n'exclut donc pas que, dans une ZNIEFF de type II, des terrains puissent être classés dans des zones où des constructions ou des installations sont permises sous réserve du respect des écosystèmes.

Dans sa partie Est le projet suit le vallon du Bisard, puis le plateau d'Arabie pour rejoindre la Divette qu'il traverse avec sa zone d'inondation.

D'est en ouest, le projet traverse :

- à l'est de la commune de Tollevast, entre l'échangeur de la Petite Pierre Butée et le rétablissement de la RD352E, l'ouvrage passe au sein d'un corridor humide et de zones humides, à proximité d'une mare ;
- tout au long de la limite communale nord de Tollevast, le long de la voie « Chasse des Mines », deux mares abritent des salamandres tachetées et des grenouilles rousses qui ont pu être observées. La mare la plus à l'ouest se situe entre le rétablissement de la RD352 et le contournement ;
- sur le territoire de Martinvast, entre la limite communale avec Tollevast et le ruisseau « Bisard », le contournement et le rétablissement de la RD901 se situent sur des zones humides et au sein d'un corridor humide. A l'ouest du ruisseau « Bisard », des pipistrelles communes ont pu être observées aux points d'écoute. Globalement, comme il l'a été explicité dans le paragraphe sur le paysage, le projet passe en zone bocagère sur le plateau de l'Arabie, il risque de couper le réseau de haie de cet espace.
- enfin, sur la commune de Cherbourg-Octeville, le viaduc au-dessus de la Divette et le rétablissement de la voie au sud se trouvent dans un corridor humide.

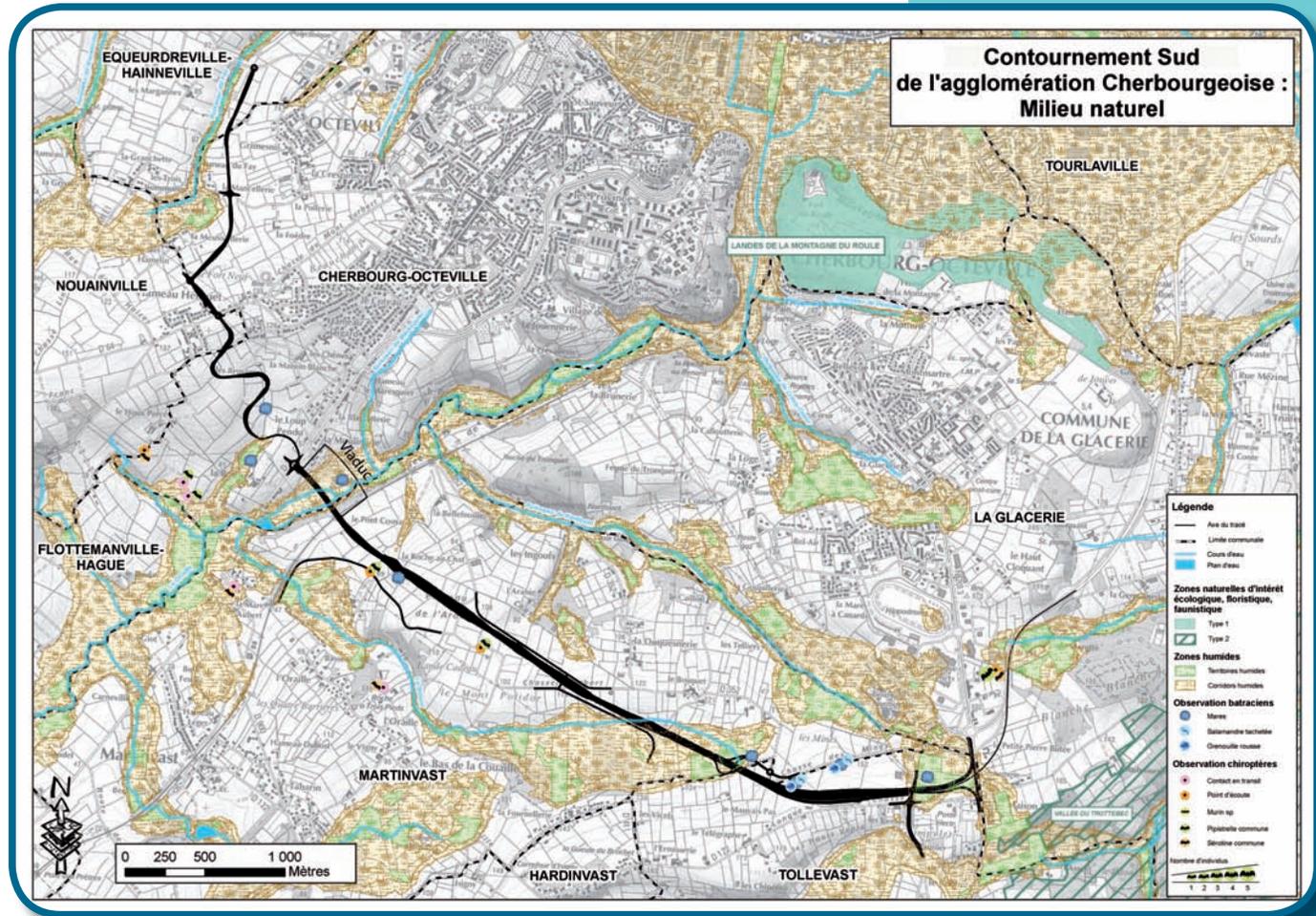
OPTIMISATIONS PROPOSÉES

Une étude d'impact permettra de définir précisément les impacts et mesures destinées à supprimer, limiter, réduire ou compenser les effets du projet sur l'environnement.

Concernant les batraciens, des mesures d'évitement et de correction pourront être apportées pendant la phase chantier et lors de la mise en service du contournement : planning des travaux, clôtures spécifiques, captures des individus et déplacements dans des mares de compensation, etc. Pour les chiroptères, un planning des travaux pourra également être établi, ainsi que des haies de guidage pour éviter les risques de collision et la création de nichoirs si des arbres gîtes sont abattus.

Vis-à-vis de la destruction de zones humides, des mesures compensatoires seront recherchées soit par la création, soit par la maîtrise foncière de zones humides de qualité équivalente. De plus, le choix d'un viaduc pour préserver les rives et le corridor humide de la Divette a été retenu afin de limiter au maximum les impacts du projet.

Par ailleurs, la destruction d'espaces boisés classés sur le territoire de Martinvast devra être compensée.



Des contraintes hydrauliques fortes

Les contraintes hydrologiques que peut rencontrer le contournement sont liées :

- au réseau hydrographique de surface,
- au périmètre de captage d'alimentation en eau potable (AEP),
- aux objectifs définis par le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) de Seine-Normandie et du SAGE (Schéma d'Aménagements et de Gestion des Eaux) Douve Taute,
- aux contraintes et objectifs définis dans le Plan de Prévention des Risques Inondation Divette – Trottebec.

SENSIBILITÉS ENVIRONNEMENTALES

Le tracé se trouve en intégralité au sein du périmètre du SDAGE Seine-Normandie. Plus spécifiquement, la partie du tracé se situant sur les communes de Tollevast et de Martinvast est dans le périmètre du SAGE Douve-Taute. Le projet se trouve également en intégralité dans le périmètre du PPRI Divette - Trottebec.

Le tracé traverse deux cours d'eau, d'est en ouest :

- un affluent rive droite de la Divette, le Bisard, dont il longe le cours,
 - la Divette et sa zone d'inondation
- Le projet passe au-dessus du ruisseau «Bisard» près de la RD119, deux ouvrages de traversée seront réalisés : un pour le contournement et un pour le rétablissement de la RD352.

Concernant la Divette, un viaduc permettra le passage du contournement.

Le contournement traverse également des périmètres de protection AEP, d'est en ouest :

- le rétablissement de la RD352E sur la commune de Tollevast se situe, pour sa partie sud, à l'intérieur du périmètre de protection rapproché complémentaire de l'AEP Asselinerie,
- sur la commune de Tollevast, le projet se trouve au sein du périmètre de protection éloigné de l'AEP de La Fontaine d'Ombre S1,
- sur la commune de Martinvast, le projet se trouve au sein du périmètre de protection éloigné du captage Le Vieux Moulins F1, puis au sein du périmètre de protection rapproché de ce même captage à la limite communale entre Martinvast et Cherbourg-Octeville. Ce périmètre de protection rapproché est également traversé par le rétablissement routier au sud du viaduc.
- le projet passe également en amont de la prise d'eau sur la Divette à Pont Cosnard et traverse ses périmètres de protection éloignée et rapprochée sur les communes de Martinvast et de Cherbourg-Octeville. Il faut souligner que ce captage permet l'alimentation en eau potable de plus de 80% de la population de l'agglomération Cherbourgeoise.



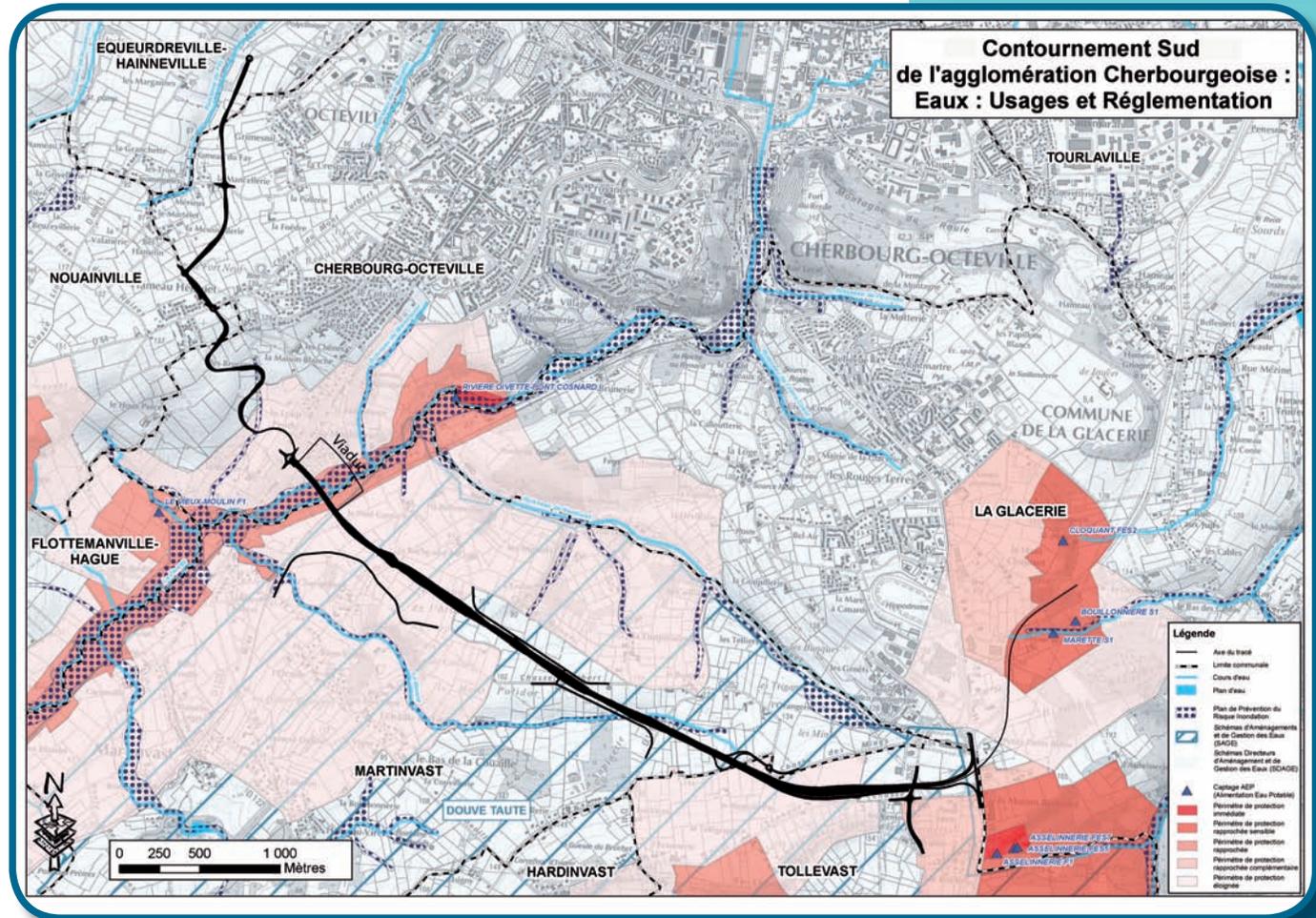
OPTIMISATIONS PROPOSÉES

Le projet veillera à respecter le niveau des plus hautes eaux par des mesures constructives adaptées, c'est-à-dire des ouvertures hydrauliques suffisantes et des ouvrages de continuités dans le lit majeur ainsi que des modelés de terrain.

Pour préserver et limiter les pollutions et atteinte environnementale sur le lit de la Divette, l'option d'un viaduc a été retenue.

Des systèmes d'épuration efficaces et de nature à respecter la qualité biologique des cours d'eau et à éviter les pollutions des nappes phréatiques seront mis en place le long des axes routiers.

Par ailleurs, les objectifs du SDAGE Seine-Normandie et du SAGE Douve-Taute seront respectés et le contournement sera compatible avec le PPRI Divette - Trottebec, il n'accentuera donc pas le risque inondation.



5 Les étapes ultérieures du processus décisionnel

AUJOURD'HUI : CONCERTATION PUBLIQUE

- présentation des études menées
- présentation du principe d'aménagement retenu
- invitation de la population à donner son avis sur le principe d'aménagement proposé

- un bilan sera fait par le conseil général de la Manche, maître d'ouvrage de l'opération
- il sera présenté aux élus vraisemblablement courant septembre 2011
- le projet définitif sera arrêté pour en réaliser le dossier d'enquête préalable à la DUP (4^e trimestre 2011)
- validation du dossier de DUP par le conseil général (au mieux 1^{er} trimestre 2012)
- enquête publique après instruction administrative (3^e trimestre 2012)