

# Contournement sud-ouest de l'agglomération cherbourgeoise

## Poursuite de la concertation de mai 2011



**Dossier soumis à la concertation  
du 19 novembre 2012 au 11 janvier 2013.**

Réunion publique le 28 novembre 2012



[transports.manche.fr](http://transports.manche.fr)

# Préambule

Ce dossier présente les résultats de la concertation de mai 2011, suite des premières études initiées en juin 2006.

Il décrit les caractéristiques de l'aménagement que le Département souhaite porter à la connaissance du public au regard du bilan et des avis recueillis.

Ce nouveau projet porte sur trois communes complémentaires.

À ce titre, le département doit en application des articles L.300-2 et R.300-1 du Code de l'urbanisme soumettre ce projet à la concertation.

Ce dossier a été réalisé par :



**EGIS Structure et Environnement**

Immeuble Le Carat  
170 avenue Thiers  
69 455 Lyon cedex 06  
T. 0033 (0)4 37 72 41 38



**Conseil général de la Manche**  
**Pôle « Développement et aménagement du territoire »**  
**Direction des Infrastructures**

50050 Saint-Lô cedex  
T. 02 33 05 55 50

# Sommaire

Préambule .....	p 02
<b>1</b> Le contexte et bilan de la concertation d'avril 2011 .....	p 04
<b>2</b> Les dynamiques territoriales l'environnement socio-économique .....	p 11
<b>3</b> Le parti d'aménagement proposé .....	p 16
<b>4</b> Trafics .....	p 18
<b>5</b> Présentation détaillée de l'aménagement.....	p 22
<b>6</b> Impacts et mesures correctives .....	p 43
<b>7</b> Les questions de la concertation .....	p 60
<b>8</b> Les étapes ultérieures du processus décisionnel .....	p 61

# 1 Le contexte et bilan de la concertation d'avril 2011

## 1.1 - L'historique

### 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.

À 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

# Les étapes clés

**1992** les premières études sont réalisées par la Communauté Urbaine de Cherbourg

Le **26 novembre 1998** le Schéma Directeur de la Région de Cherbourg en inscrit le principe

Le **3 juin 2005** le Conseil Général approuve le programme d'étude

De **2005 à 2006 les études préliminaires** sont réalisées, elles avaient pour but 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 : une voie nouvelle 2x2voies de la RN13 à la RD901 en continuité du contournement est et de la RN13.

On définit aussi 4 fuseaux, chacun d'eux ayant fait l'objet d'une évaluation, afin d'analyser leur cohérence avec les objectifs et les enjeux.

La comparaison où les 13 critères ont été pris en compte (milieu physique, milieu naturel, eaux, patrimoine, tourisme et loisirs, agriculture, paysage, acoustique, air, urbanisme, avantages monétarisables, coût, fonctionnalité et technique) a montré que le fuseau 1 était le plus favorable, venaient ensuite les fuseaux 2, 1bis, puis le 3.

## **Ces études font l'objet du premier processus de concertation.**

Le bilan a été présenté au 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 RD650 – RD16.
- le raccordement à la RD16 puis à la RD901 moyennant une requalification adaptée aux évaluations de trafic.

**Lors de la session du 3<sup>e</sup> trimestre 2010**, il a été décidé de réaliser le contournement sud-ouest de l'agglomération cherbourgeoise en deux phases :

- le tronçon sud de la RN13 à la RD650 avec la desserte de la polyclinique (ZA des Fourches).
- le tronçon ouest de la RD650 à la RD901

## Les études de 2010 à 2011

Elles ont porté essentiellement sur la section RD650-RD901.

Elles ont permis dans un premier temps d'écarter la variante passant au nord de NOUAINVILLE pour des raisons d'impacts environnementaux sociétaux et de coût.

Dans un second temps, 4 alternatives correspondant à l'option sud ont été comparées sous la loupe de l'analyse multicritère. Le Comité de pilotage a retenu l'alternative NV2 le 6 mai 2010.

## Le projet qui a été soumis à la concertation 2011

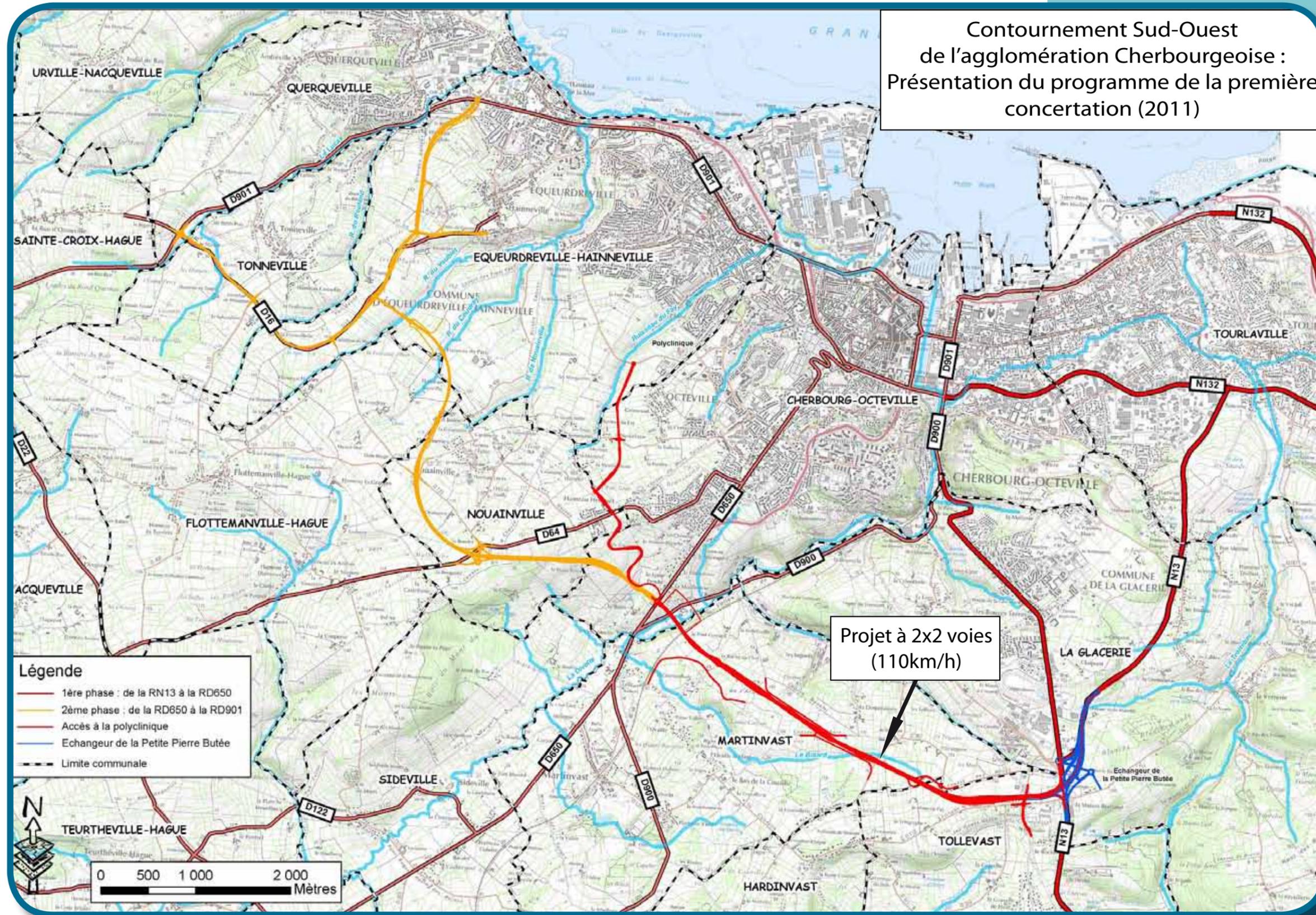
Le projet qui a été soumis à la concertation en mai-juin 2011 concernait **la liaison nouvelle en 2x2 voies** entre la RN13 et la RD650 et la desserte de la polyclinique depuis la RD650. Ce projet constituait la première phase de l'aménagement.

L'estimation globale de cette **première phase** s'élevait à **47M€** hors mesures de protection environnementale exceptionnelles.

Elle imaginait une suite favorable à l'échangeur de la Petite Pierre Butée (RN13) qui n'est pas aujourd'hui inscrit au budget de l'Etat (échangeur couvert par la DUP du 10 mai 2006 de la mise aux normes autoroutières de la RN13, coût estimé à 26M€).



Contournement Sud-Ouest  
de l'agglomération Cherbourgeoise :  
Présentation du programme de la première  
concertation (2011)



# 1.2 - Les enjeux et objectifs du projet

La concertation 2011 a confirmé les enjeux et objectifs du projet. Ils se traduisent ainsi :

## 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



Vue sur Cherbourg

# 1.3 - Le bilan de la concertation de 2011 - Modalité de la concertation 2012

Les avis recueillis lors de la concertation ont permis de remettre en exergue les principales critiques suivantes :

- ▶ la pertinence d'une infrastructure à 2x2 voies
- ▶ un phasage de l'aménagement préjudiciable à l'efficacité du projet
- ▶ les acteurs locaux demandent, 0 minima, la prolongation de la première phase jusqu'à la RD 64, quitte à concevoir un contournement à 2 voies et à proposer une deuxième phase d'élargissement où les collectivités locales seraient amenés à participer financièrement
- ▶ ce dernier induit le tracé de la desserte de la polyclinique, dénommée aussi ZAC Les Fourches, qui apparaît trop proche des habitations existantes et entraînera une augmentation de trafic sur des axes non adaptés ou déjà congestionnés (rue d'Aragos, RD650...).

Par ailleurs, de nombreux riverains semblent inquiets des nuisances sonores qu'engendrera le projet et, dans une moindre mesure, de son impact sur le paysage. De même, plusieurs personnes expropriées s'opposent au projet (et préféreraient le plus souvent une amélioration de l'existant) ou demandent qu'une procédure d'acquisition à l'amiable par le Conseil général soit engagée au plus tôt. Enfin, les acteurs locaux mettent en avant la nécessité d'améliorer la sécurité sur les axes desservis par le projet (RD650, rue de Foëdre...), suite à l'augmentation prévisionnelle des trafics, liée en grande partie au phasage du projet.

Cette concertation « officielle » s'est poursuivie par des réunions et visites de terrain où les riverains du projet de desserte de la ZAC des Fourches ont eu l'occasion d'exprimer leurs craintes, leurs attentes et où les conseillers généraux ont constaté ces demandes et exprimé leurs besoins. Cela se traduit par :

- ▶ priorité à la prise en compte des habitations existantes, du patrimoine vernaculaire, des haies bocagères
- ▶ envisager les alternatives de réutilisation des voies existantes
- ▶ prendre en compte dans la mesure du possible les projets d'extensions urbaines.

## UNE NOUVELLE CONCERTATION

Le conseil général a conclu la phase de concertation 2011 lors de la session du 6 février 2012 (n°2012-02-06.3-5) et a notamment décidé :

- ▶ d'approuver le bilan de la concertation ;

### ▶ d'envisager une nouvelle concertation sur un projet dont les grandes lignes seraient :

- ne pas attendre l'État et proposer un raccordement à la RN 13 qui assure tous les mouvements sans compromettre un échangeur dénivelé futur,
- diminuer les caractéristiques de la route dans la mesure où, à sa mise en service, elle ne sera pas saturée et où elle permet une économie substantielle,
- prolonger le projet initial jusqu'à la RD64 et aménager les routes existantes jusqu'à la RD901 (aménagement des RD123, RD406 et RD16) selon les caractéristiques des routes structurantes départementales, cela permettant de réaliser l'ensemble du projet sans le découper dans le temps,
- envisager l'accès à la ZAC des Fourches (polyclinique, future caserne des pompiers...) selon un tracé plus respectueux du bâti existant.

## Le périmètre de la concertation est donc étendu aux communes de :

- Flottemanville-Hague
- Tonneville
- Querqueville.

## En plus des communes déjà concernées par la concertation qui a eu lieu en mai-juin 2011 :

- Cherbourg-Octeville
- Equeurdreville-Hainneville
- La Glacerie
- Martinvast
- Nouainville
- Tollevast.

Lors de cette même session le conseil général a arrêté les modalités de la nouvelle concertation (n°2012-02-06.3-6). Organisée au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme elle comprendra :

- ▶ la publication d'un avis administratif préalable 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 les autres personnes concernées, dont les représentants de la profession agricole, de l'organisation de la procédure de concertation, notamment de la date et du lieu de la réunion publique ;
- ▶ la distribution d'une plaquette d'information préalable à destination des habitants des communes concernées ;
- ▶ la mise à disposition d'un dossier de concertation pendant la durée de celle-ci en mairie des communes concernées et à la Maison du Département (service documentation) avec un registre permettant de recueillir les observations du public ;
- ▶ la mise à disposition du dossier de concertation pendant la durée de celle-ci en ligne sur le site [manche.fr](http://manche.fr), avec mention d'une adresse électronique pour recueillir les avis du public ;
- ▶ l'organisation d'une réunion publique.

## 2 Les dynamiques territoriales l'environnement socio-économique

DEPUIS LE DOSSIER DE CONCERTATION DE 2011, LE CONTEXTE ÉVOLUE :

→ AU NIVEAU DU PAYS COTENTIN :

LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE DU PAYS (SCOT) 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 et modifié le 12 avril 2011, 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 :**

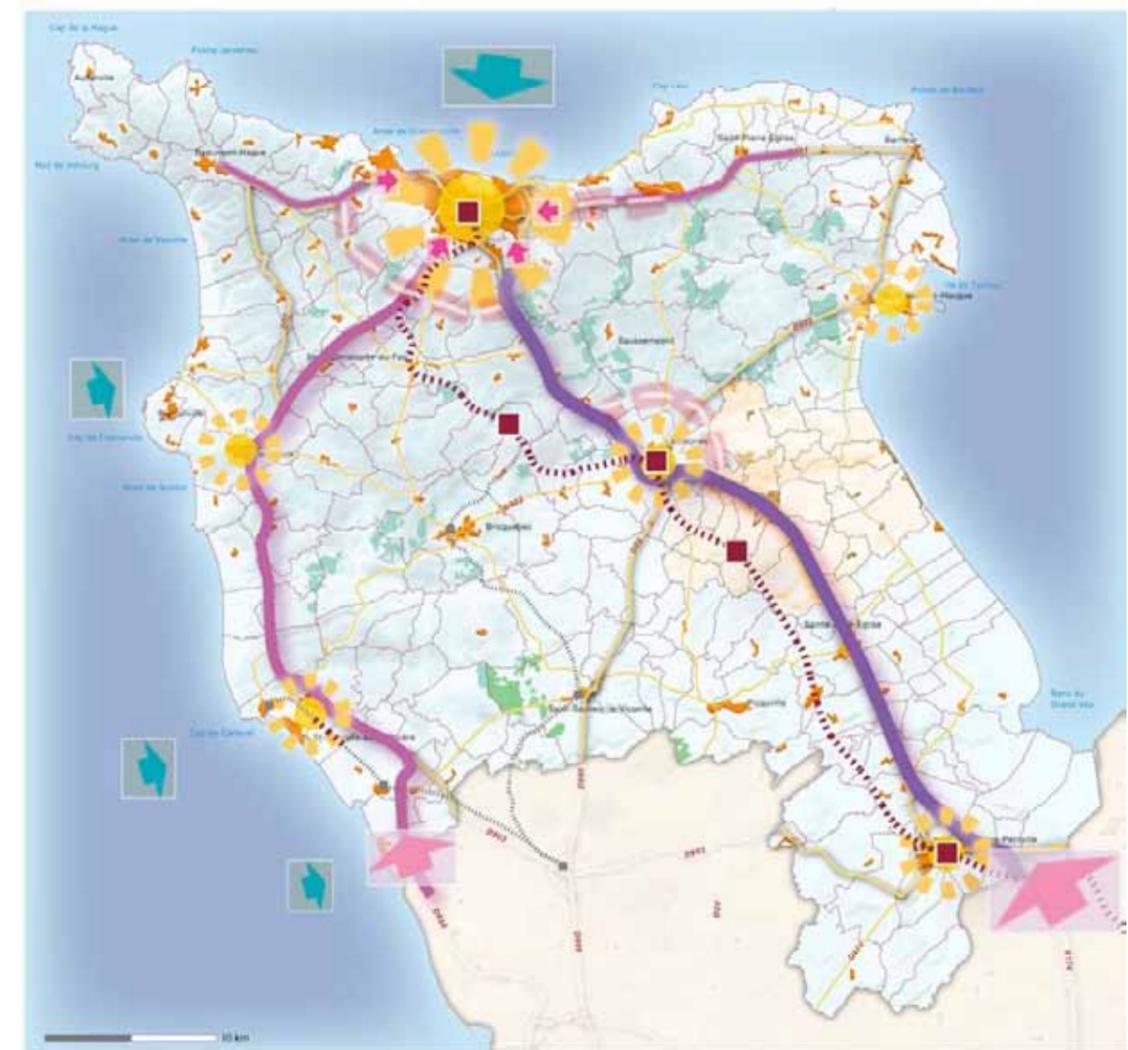
- ▶ la prise en compte du grand paysage, du littoral à l'arrière-pays
- ▶ le développement équilibré d'un territoire littoral,
- ▶ un mode de développement urbain global de qualité.

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

Source : SCoT du Pays du Cotentin

**Organisation des infrastructures de transport du Cotentin**

-  Pôles principaux du territoire
-  Porte d'entrée terrestre et maritime du Cotentin
-  Entrée de ville de la CUC
-  RN 13, axe principal de desserte du Cotentin
-  Axes de desserte secondaires
-  Gare et voie ferrée
-  Projets d'infrastructure routière



Phase 1 - juin 2008 - Page 29

## UN TERRITOIRE PRÉSENTANT DE NOMBREUX REGROUPEMENTS DE COMMUNES

**Le projet concerne trois communautés de communes :**

- communauté Urbaine de Cherbourg
- communauté de communes de la Hague
- communauté de communes Douve et Divette

Ces regroupements permettent de dynamiser chaque site et évitent l'isolement des communes sur des compétences partagées.

**Les communes touchées (9) par le projet sont :**

- ▶ La Glacerie
- ▶ Tollevast
- ▶ Martinvast
- ▶ Cherbourg-Octeville
- ▶ Nouainville
- ▶ Flottemanville-Hague
- ▶ Tonneville
- ▶ Equeurdreville-Hainneville
- ▶ Querqueville

Toutes ces communes sont dotées d'un PLU.

**La zone d'étude a été arrêtée pour l'ensemble du programme. Elle s'impose au document d'urbanisme et sera mise à jour après adoption du projet à soumettre à l'enquête publique.**

## 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 ces chantiers et 2 000 sous-traitants.
- La centrale EDF électronucléaire de Flamanville, qui emploie 620 salariés. Le réacteur nucléaire de type EPR (European Pressurised Reactor) est en cours de construction à proximité de l'actuelle centrale. Ce projet se traduit à terme par 250 à 350 emplois (directs et indirects) pour l'exploitation de ce réacteur.

## LES ÉNERGIES MARINES RENOUVELABLES (EMR)

Le 6 avril 2012, le consortium porté par EDF aux côtés d'Alstom, WPD, Dong Energy et Nass & Wind est lauréat de l'appel d'offres pour la construction de 3 champs d'éoliennes offshore au large des côtes françaises (Saint-Nazaire, Courseulles-sur-Mer et Fécamp).

Ces projets impliquent la construction de quatre usines pour la fabrication des composants des éoliennes nouvelle génération ce qui représente 5000 emplois pérennes qualifiés dont 1000 emplois directs.

Cherbourg accueillera une base industrielle pour la fabrication et l'assemblage avant implantation en mer. Deux unités devraient voir le jour pour la construction de pales et mâts soit 500 emplois directs et près de 2000 emplois induits.

Voilà un premier pas vers le développement de la filière des EMR que les collectivités souhaitent accompagner à travers une entité fédératrice Ouest Normandie Energies Marines. Il s'agit d'une société publique locale qui rassemble la Région Basse Normandie le département de la Manche et la Communauté Urbaine de Cherbourg. Elle a pour vocation de promouvoir le territoire auprès des acteurs intervenant dans le champ des énergies marines renouvelables et de structurer la filière industrielle. Il s'agira notamment d'adapter la formation au besoin des industriels et aux enjeux des nouvelles technologies, aider à la structuration du volet recherche & développement avec l'appui des compétences existantes, et de manière générale aider à l'émergence des activités relatives aux EMR.



© Fotolia

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

## LA POLITIQUE DÉPARTEMENTALE EN FAVEUR DU COVOITURAGE

Lors de sa session de 2010 le département a approuvé le schéma départemental d'aménagement des aires de covoiturage. Il s'agit d'accompagner, d'inciter et de sécuriser une pratique. Cette politique se décline en 2 volets, une partie investissement et une partie communication.

La partie investissement se décline en un programme dont le premier volet s'achève en 2014. Il représente 47 aires de covoiturage à aménager ou sécuriser pour un montant 2010 de 929k€. Ce programme est amené à être actualisé en fonction des pratiques. Le principe retenu étant de dimensionner pour une pratique égale à 3 fois l'usage constaté. En effet les exemples d'autres départements ont permis de montrer qu'organiser des stationnements sécurisés permet d'augmenter de 3 à 5 l'usage. A ce jour une quinzaine d'aires ont été réalisées et d'ici à la fin 2012, 7 autres sites devraient être aménagés.

La partie communication s'est traduite par la mise en place d'un site visant à sensibiliser le public aux avantages de cette pratique, faire connaître les emplacements dédiés réalisés par le département et mettre en relation les usagers. A ce jour nous dénombrons 15000 visiteurs sur la période de janvier à septembre 2012 soit une augmentation de 112% par rapport à 2011, 63000 pages vues (+53%), 885 inscrits et un total de 624 trajets proposés.

## LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET DÉPLACEMENTS - LES PROJETS DE LA CUC

La communauté urbaine de Cherbourg mène actuellement une réflexion sur un projet de bus à haut niveau de service (BHNS). Cette réflexion n'a pas au stade actuel, motivé de décision.

Toutefois, dans le cadre de la prochaine révision du plan local d'urbanisme intercommunal valant programme local de l'habitat et plan de déplacement urbain (PLU 3 en 1 art. 19 loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite du Grenelle II), il pourra être envisagé la création de parcs de stationnement relais en périphérie de la ville à proximité du contournement routier sud-ouest de l'agglomération.

En effet, comme le tracé du CSO traverse principalement des espaces non urbanisés à dominante agricole, il préserve, à l'échéance de la mise en œuvre du prochain PLU «grenellisé», la possibilité de création d'emplacements réservés pour ce type d'équipement dans le cas où le volet déplacements urbains du PLU intercommunal le prévoirait.

La politique vélo de la CUC se traduit notamment par son schéma directeur des pistes cyclables actualisé en 2009 suite à la charte vélo mise en place par la région Basse Normandie. Elle se traduit par l'aménagement de 40km identifiés par tronçons. Hormis au raccordement de la RD650 et à la rue du Thivet, l'aménagement routier n'interfère pas avec ce schéma. Aussi, la voie de desserte de la ZAC des Fourches veillera à avoir en rive de chaussée 2 bandes revêtues d'1.5m pour les cyclistes. Il convient aussi de noter que les sections d'aménagement des routes existantes seront équipées de bandes multifonctions qui par nature pourront assurer la continuité des cheminements vélos.

# 3 Le parti d'aménagement proposé

**Le parti d'aménagement proposé vise à répondre à l'ensemble des enjeux décrits au chapitre « Les enjeux et objectifs du projet » du présent document.**

## CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES

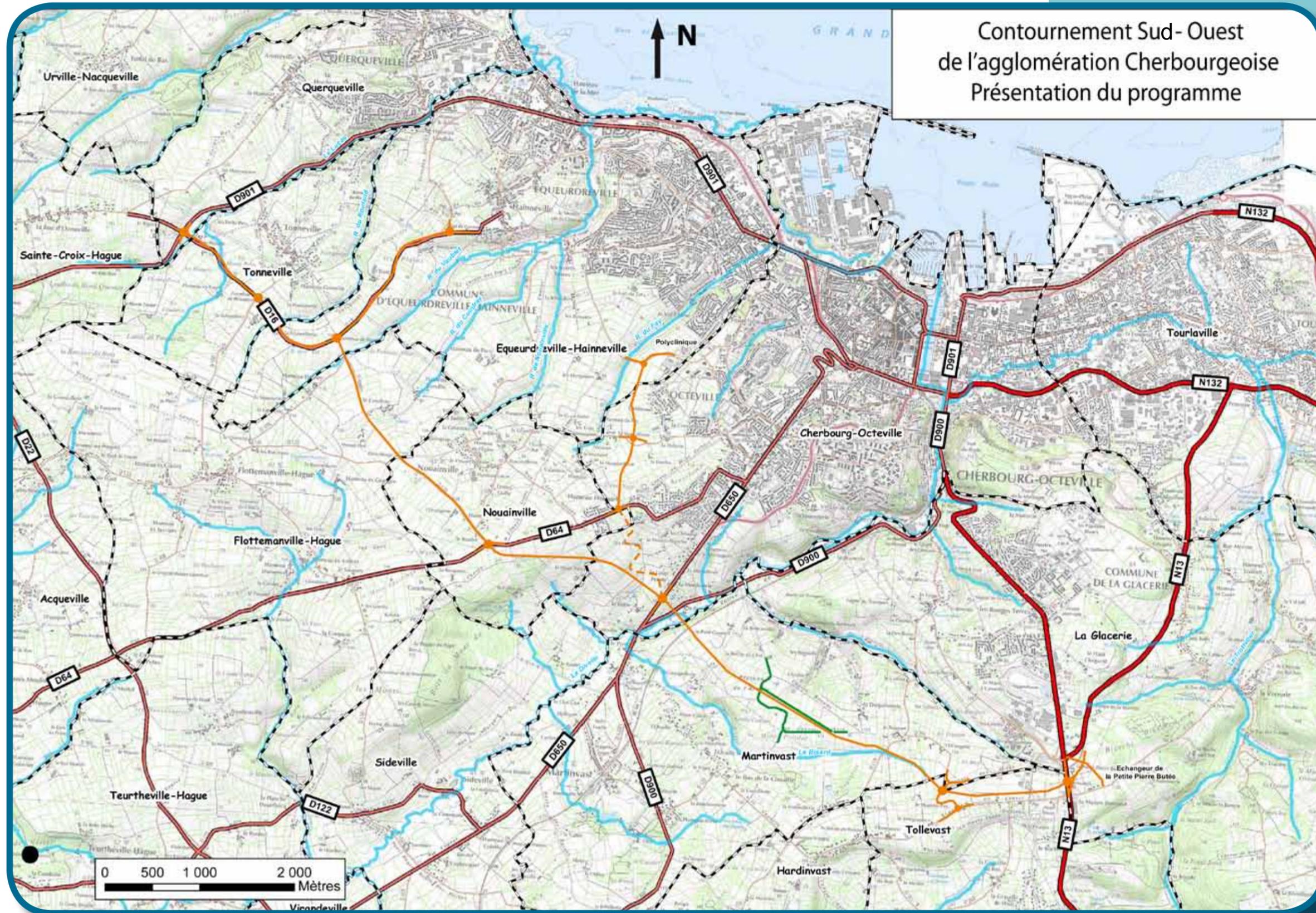
Elles sont :

- **modification des caractéristiques générales de l'infrastructure : nous ne sommes plus sur un projet à caractère autoroutier mais sur un projet de route interurbaine où deux types de voie se conjuguent**
  - les sections de tracé neuf seront des 2 voies avec créneaux de dépassement, carrefour plan de type giratoire et sans accès direct. Ici la circulation agricole sera proscrite. La vitesse sera limitée à 90 km/h
  - les sections de requalification de la voirie existante, amélioration en profil en travers, profil en long et en plan en rapport avec le réseau structurant départemental
- **adaptation du raccordement à la RN13 : un giratoire assurant tous les échanges et permettant à terme la réalisation de l'échangeur (aujourd'hui la continuité jusqu'au port de CHERBOURG ne figure dans aucun plan de financement)**
- **le tracé neuf s'étendra depuis la RN13 jusqu'à la RD64 au niveau du carrefour du Bondet (RD123)**
- **la requalification des routes départementales depuis le carrefour du Bondet jusqu'au Bigard (RD901) et Bénécière (Equeurdreville)**
- **la voie de desserte de la ZAC des Fourches**

**Des études de trafic réalisées par SORMEA en 2012 ont permis de confirmer l'attractivité de la nouvelle infrastructure malgré la baisse des caractéristiques techniques. Les niveaux de trafic diminuent dans le centre de Cherbourg. L'utilité du projet par rapport à cet objectif semble avérée (voir article III « Trafics »).**

Le parti d'aménagement qui vous est présenté a été établi sur ces principes. Il présente quelques variantes et les raisons qui nous amènent à opter pour l'une ou l'autre solution notamment pour la section sur Martinvast et la voie de desserte de la ZAC des Fourches. Il est précisé dans le chapitre « Parti d'aménagement proposé ».

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



# 4 Trafics

## **Le parti d'aménagement proposé vise à répondre à l'ensemble des enjeux décrits au paragraphe « contexte et bilan de la concertation avril 2011 ».**

Il résulte des études de trafic réalisées par la société SORMEA et des analyses techniques (faisabilité au regard notamment de la topographie).

Le rapport de novembre 2012 confirme le besoin de projet routier qui, malgré des caractéristiques moindres reste très attractif et efficace dans le report de trafic qui transit actuellement par Cherbourg-Octeville.

## **Les cartes ci-après vous montrent à l'échelle du projet les effets sur le trafic pour une hypothèse de mise en service en 2021 :**

- dossier de DUP et enquête 1er trimestre 2014
- déclaration de projet et arrêté de DUP début 2015
- maîtrise du foncier et autorisation diverses fin 2017
- début des travaux courant 2018
- mise en service 2021

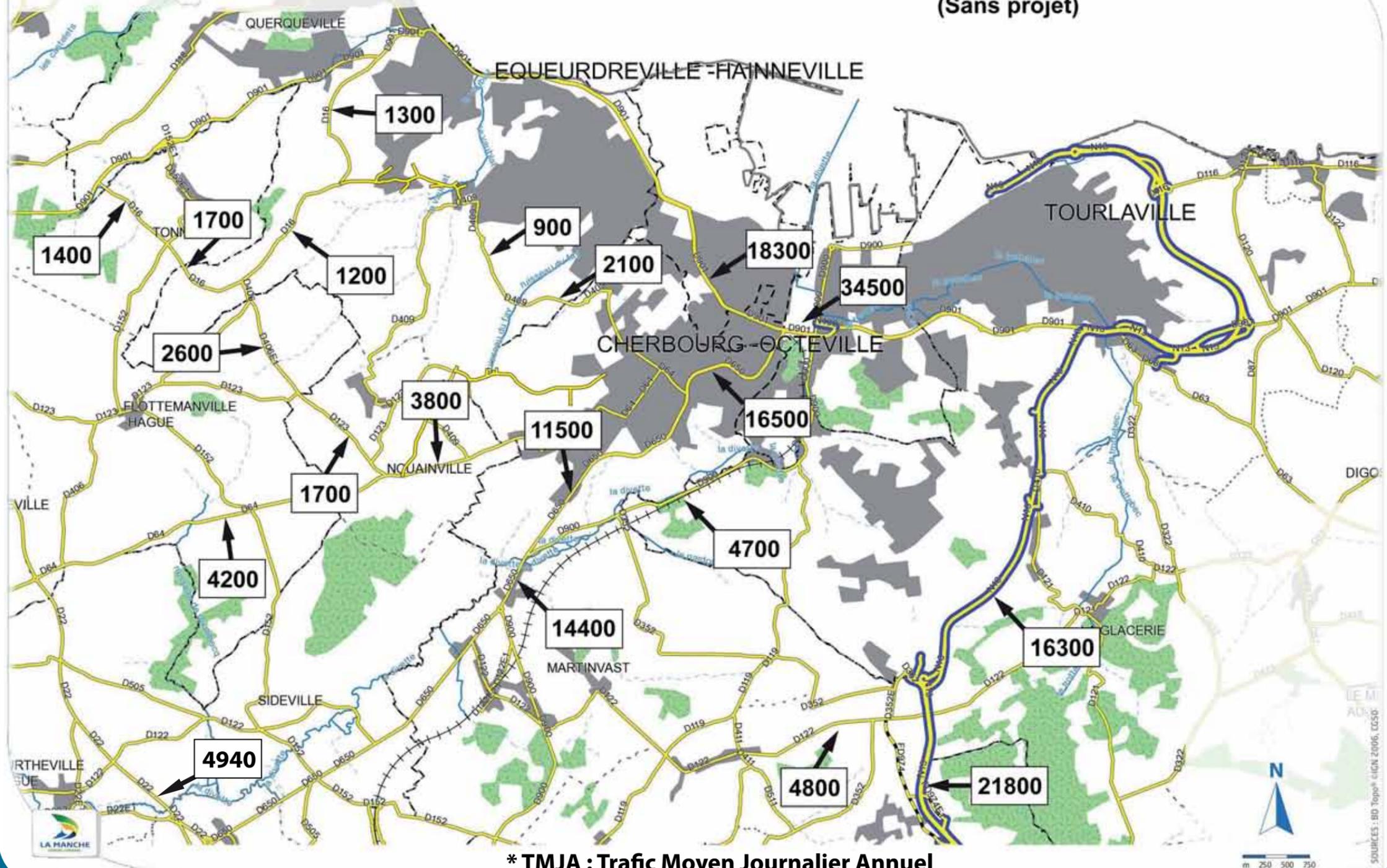
En effet on constate une diminution globale du trafic de 18% des artères est-ouest voire -25% sur le bd Guillaume le Conquérant.

Toutefois, les trafics captés par le CSO sont plus faibles dans le cas de la réalisation du barreau RD650 RD64 (accès à la ZAC des Fourches).

En effet une 5ème branche au giratoire avec la RD650 entraîne une quantité de trafic supérieure à écouler au niveau de ce carrefour. Cela entraîne des remontées de files aux voies d'entrées et diminue ainsi l'usage de la voie de contournement aux heures de pointes. C'est ce qui est illustré par les 3 cartes suivantes.

# Contournement sud-ouest de l'agglomération cherbourgeoise

TRAFIC : TMJA\*2021  
(Sans projet)

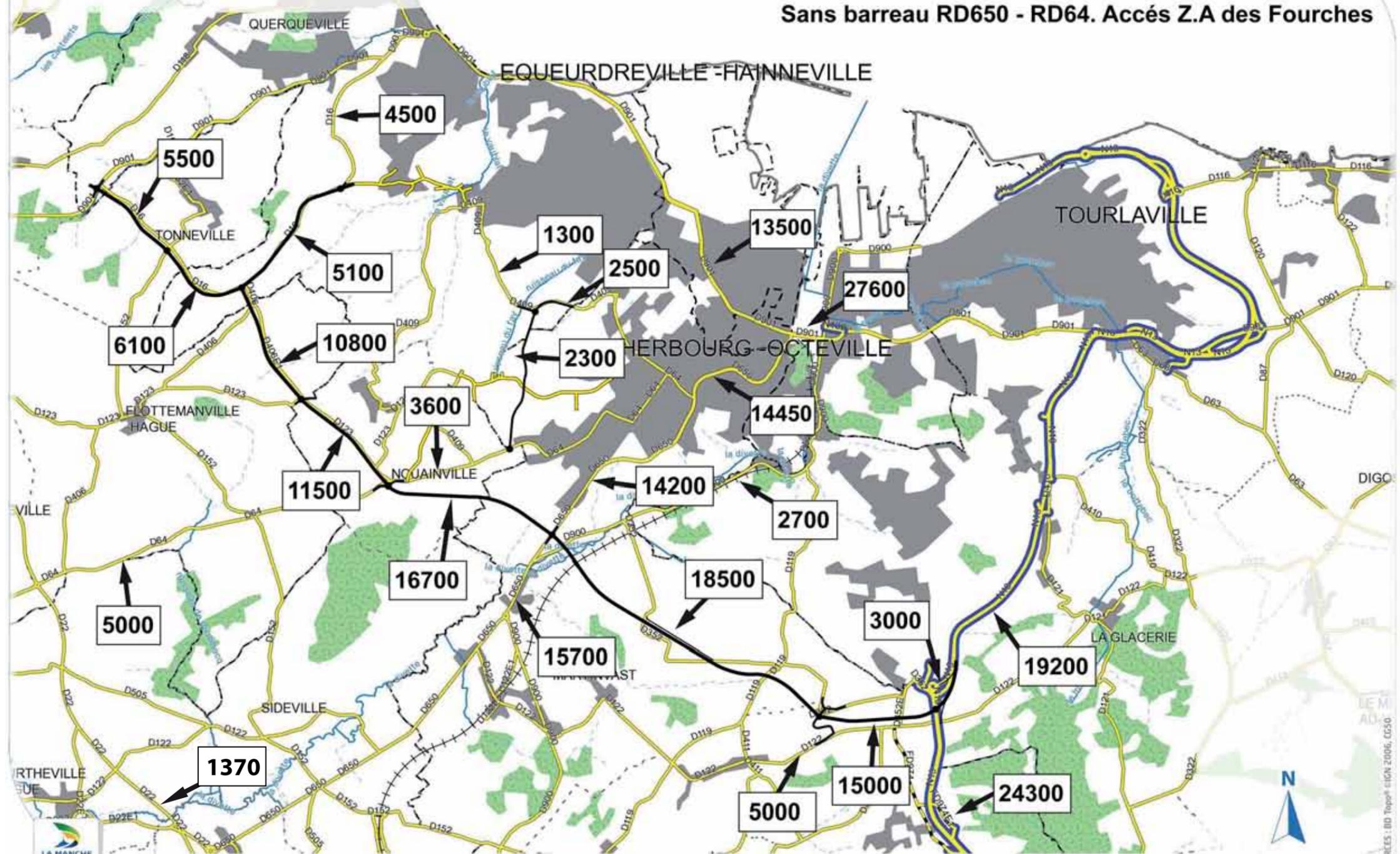


\* TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

# Contournement sud-ouest de l'agglomération cherbourgeoise

TRAFIC : TMJA\*2021

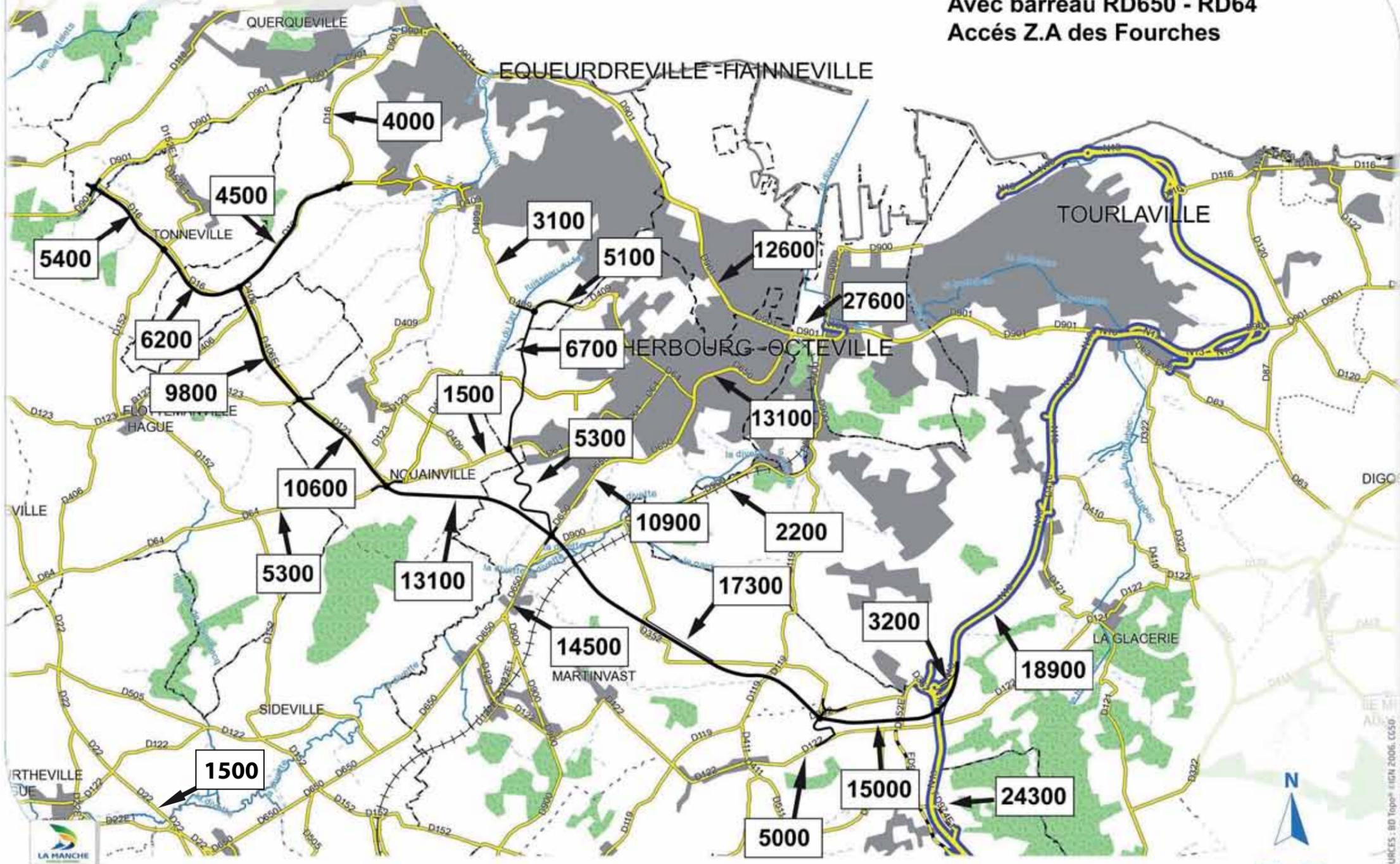
Sans barreau RD650 - RD64. Accès Z.A des Fourches



\* TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

# Contournement sud-ouest de l'agglomération cherbourgeoise

TRAFIC : TMJA\* 2021  
Avec barreau RD650 - RD64  
Accès Z.A des Fourches



\* TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

# 5 Présentation détaillée de l'aménagement

L'ensemble de l'aménagement sera classé au réseau structurant. Il s'agira de garantir la fluidité du trafic en conservant le principe d'absence d'accès direct sur la voie nouvelle, absence de véhicules lents pour la section RN13 RD64, mais de permettre l'usage par les convois exceptionnels.

Le parti d'aménagement est présenté depuis la RN13 jusqu'à la RD901.

## SECTION LA GLACERIE - TOLLEVAST (RN13 - RD352)

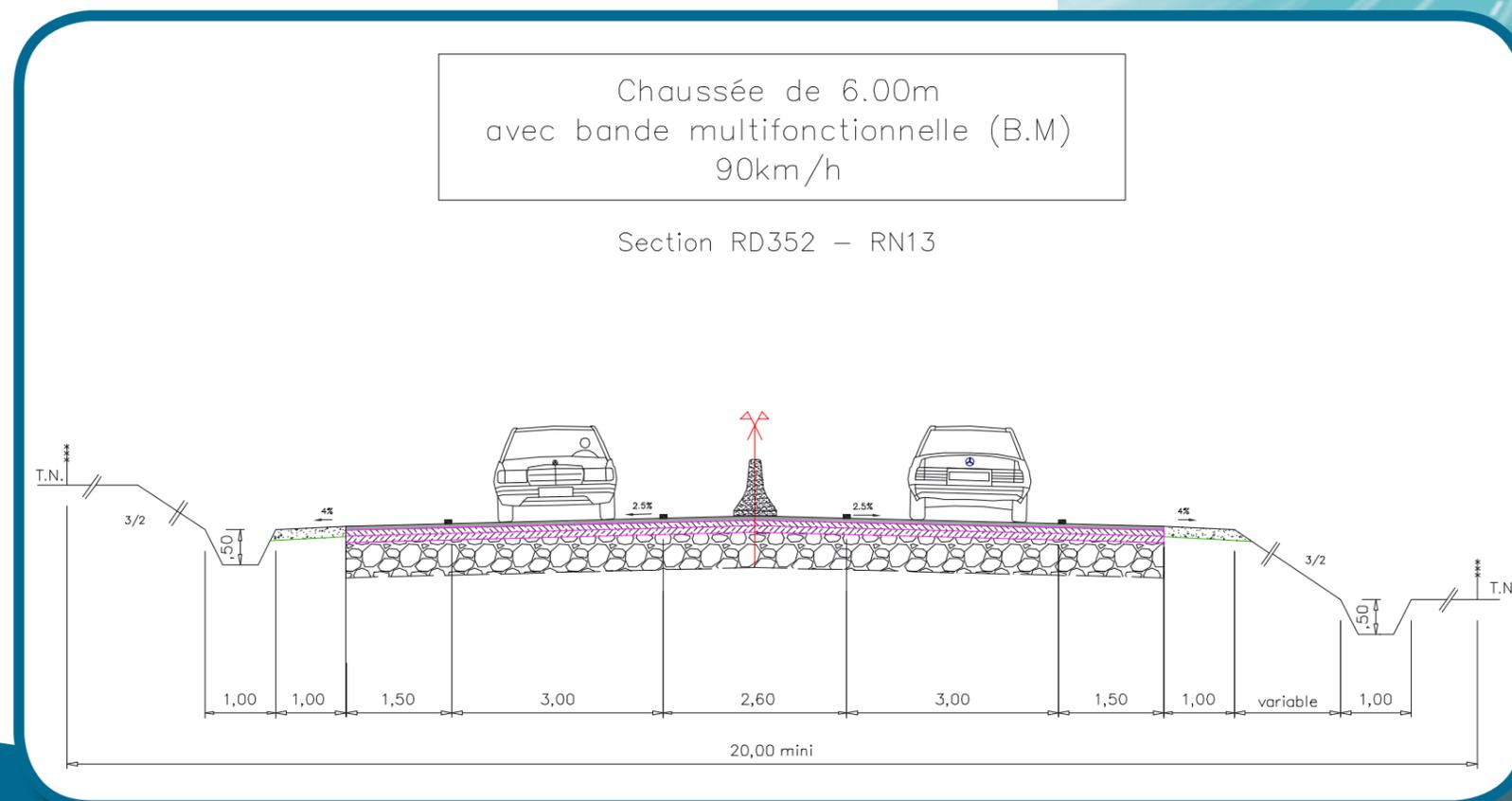
Initialement le raccordement a été construit dans l'hypothèse de la réalisation d'un échangeur dénivelé à moyen terme réalisé par l'Etat. N'ayant pas d'échéance sur ce projet, il a été fait le choix de proposer un raccordement de type giratoire qui devra s'inscrire dans les emprises futures de l'échangeur et dans une géométrie qui assure un bon écoulement des trafics.

### Ici plusieurs hypothèses ont été étudiées :

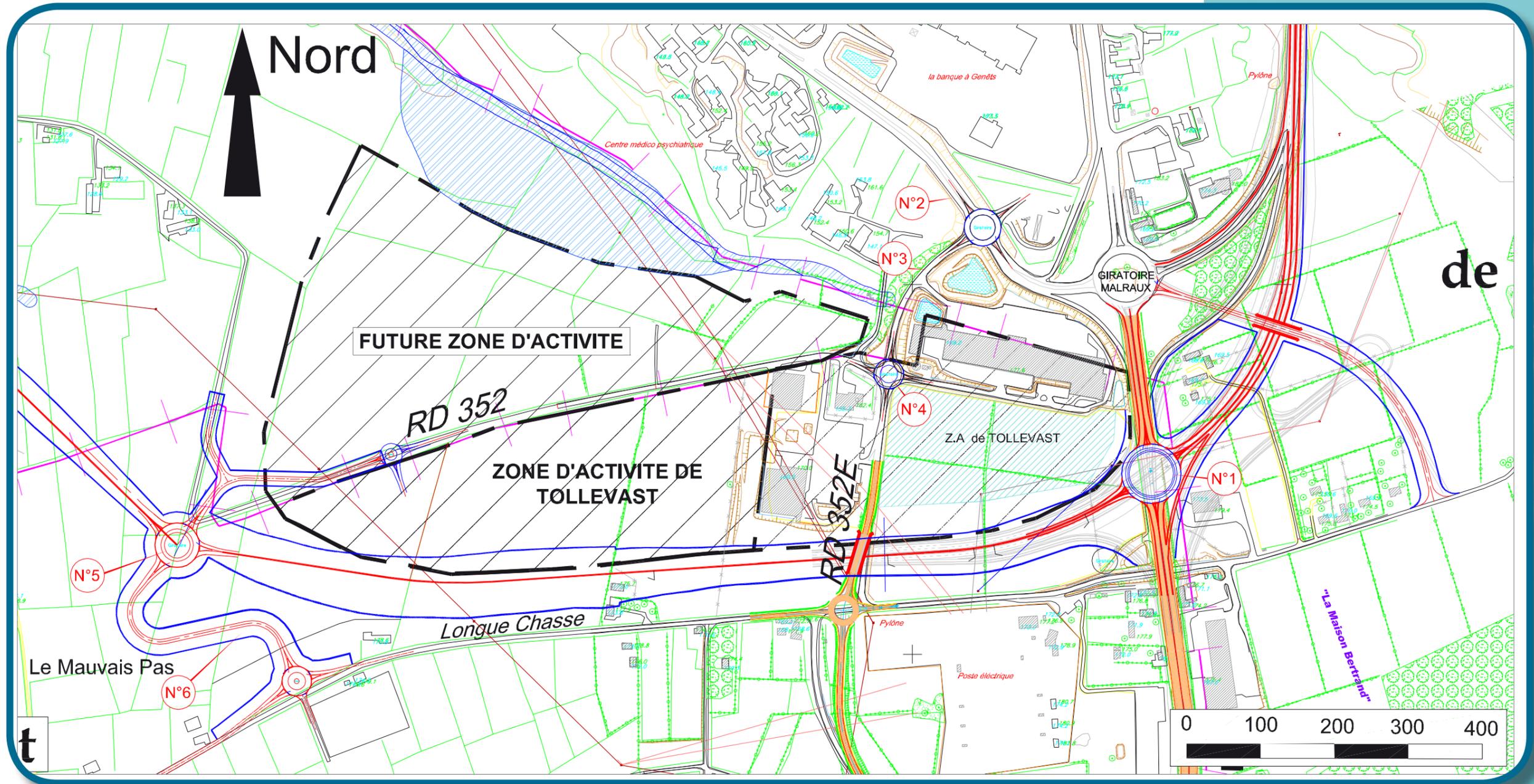
- avec et sans raccordement à l'axe nord-sud (RN13)
- avec et sans shunt vers le port

La comparaison de ces solutions s'est faite essentiellement sur le volet trafic, ce critère étant ici déterminant.

Le plan joint décrit l'aménagement proposé. Il comprend, à la demande de la commune de La GLACERIE une voie d'accès au lieu dit La Maison Bertrand depuis le giratoire Malraux.



Plan RN13 - RD352



**S'agissant d'un raccordement au réseau routier national, ce projet devra faire l'objet d'une validation des services de l'Etat. Lors de cette procédure le département de la Manche apportera la preuve du bon fonctionnement de l'ensemble du réseau. Aujourd'hui les modélisations de trafic nous ont permis d'optimiser la géométrie de l'infrastructure. Ainsi, à l'échéance de l'ouverture des surfaces commerciales projetées les dimensions des différents carrefours devront être les suivantes :**

- giratoire CSO RN13 : 3 voies sur l'anneau, 3 voies d'entrée sur la RN13 nord, 2 voies pour les autres entrées et les voies de sortie (signalé 1 sur le plan), shunt vers RN13 (Axe Nord-Sud).
- simplification du giratoire Malraux
- optimisation du giratoire «La Banque à Genest» : 2 voies à l'entrée ouest (signalé 2 sur le plan)
- RD352E, tourne à gauche vers « Conforama » et « Mr Bricolage » (évite les remontées de files au giratoire «La Banque à Genest» (signalé 3 sur le plan)
- futur giratoire RD352 RD352E : 2 voies aux entrées nord et ouest signalées 4 sur le plan)
- giratoire CSO RD352 : 2 voies d'entrée pour le CSO et 2 voies pour la sortie CSO Est ; Une liaison à la Longue Chasse (RD122) complète ici le maillage routier (signalé 5 sur le plan)
- Une liaison à la Longue Chasse (RD122) complète ici le maillage routier (signalé 6 sur le plan).

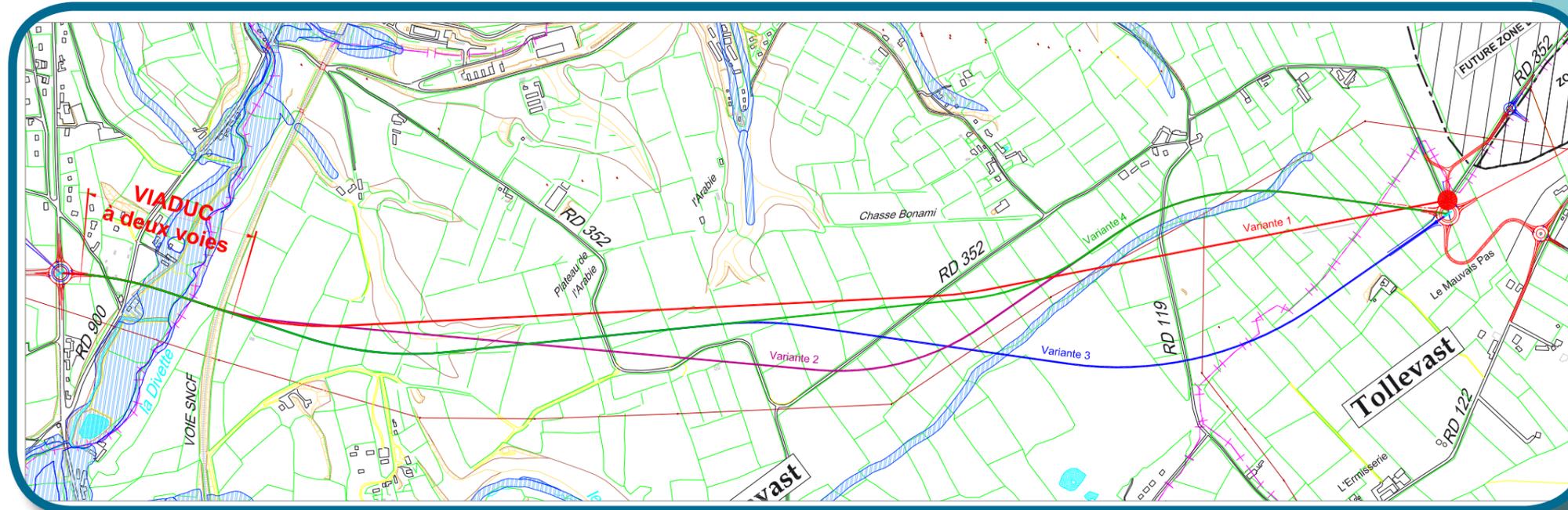
Enfin cette section nécessitera le rétablissement de la RD352E par un passage supérieur permettant les trafics de la voie de substitution de la RN13.

#### **Concernant les différents modes de transport ce secteur est concerné par :**

- la ligne 1 Saint-Lô - Cherbourg-Octeville (Manéo Express) .... L'ensemble de ces lignes sera maintenu et les arrêts seront adaptés le cas échéant.
- le département n'a pas constaté dans ce secteur de zone où la pratique du covoiturage doit être organisée ou sécurisée
- les déplacements à vélo ne sont pas ici organisés de manière spécifique. Toutefois si cette pratique se développe et amène les collectivités à créer des infrastructures le département veillera à les accompagner afin d'assurer les continuités desdites infrastructures.

## SECTEUR DE MARTINVAST (RD352 - RD650)

Ici le département a été amené à optimiser le tracé dans le cadre d'une démarche itérative avec la commune, le public et les bureaux d'études. Il s'agit de trouver le meilleur compromis entre les impacts sur l'activité agricole, le milieu naturel et les secteurs bâtis. A ce titre 4 variantes ont été comparées (voir plan ci-joint).

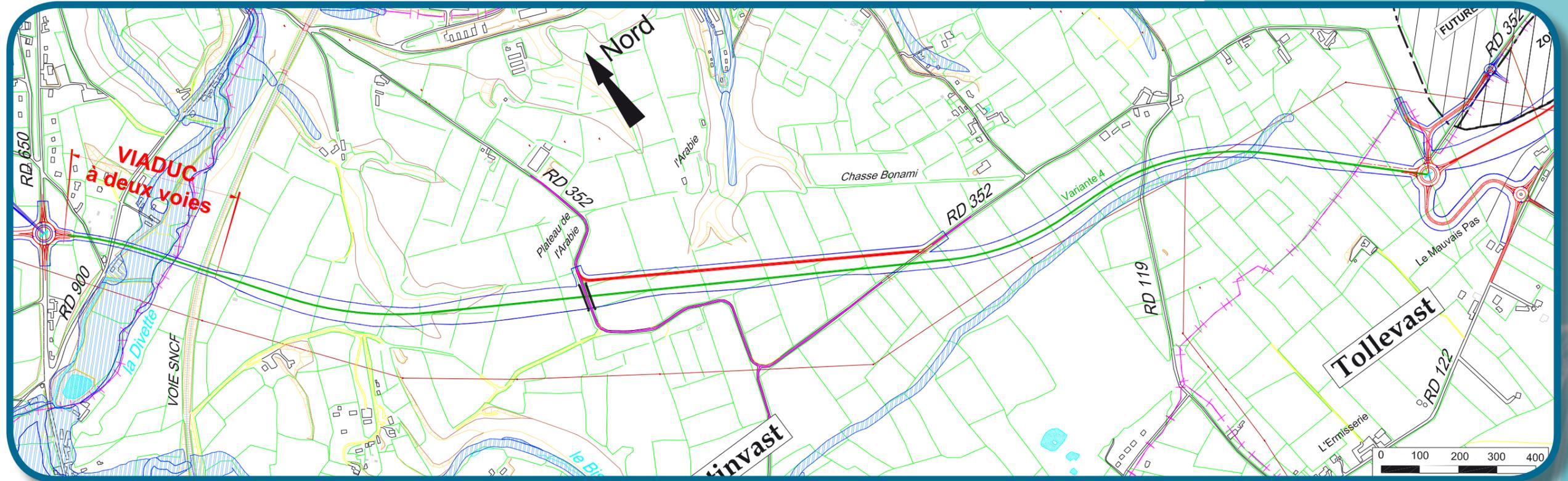


Dans un premier temps l'ensemble des critères habituels d'analyse a été évalué dans un souci de différenciation de chaque variante. Cette démarche n'a pas permis de détacher une solution optimale (la variante initiale ayant la meilleure notation malgré ses imperfections).

Le choix de la solution retenue découle d'une démarche de priorisation des enjeux par secteur.

### Ainsi le choix du tracé s'est porté sur la variante 4 pour les raisons suivantes :

- pour la partie est du tracé l'enjeu prioritaire identifié est l'impact sur le milieu naturel. On trouve ici des milieux humides (versant sud du Bisard) et un espace boisé qu'il convient de préserver. Ainsi le tracé s'oriente depuis le giratoire est vers le Bosquet pour ensuite longer le Bisard sur sa rive droite.
- Au-delà le tracé veille à impacter le moins possible les exploitations agricoles (passage en limite de parcelle) et tente de préserver au mieux les enjeux topographiques (la vallée du Pont Cosnard) et bocager.
- Le tracé franchit ensuite la Divette par un viaduc d'une longueur de 450m et d'une hauteur maximum de 35m pour se raccorder à la RD650 au nord du lieu-dit la Butte sur la commune de Cherbourg-Octeville.

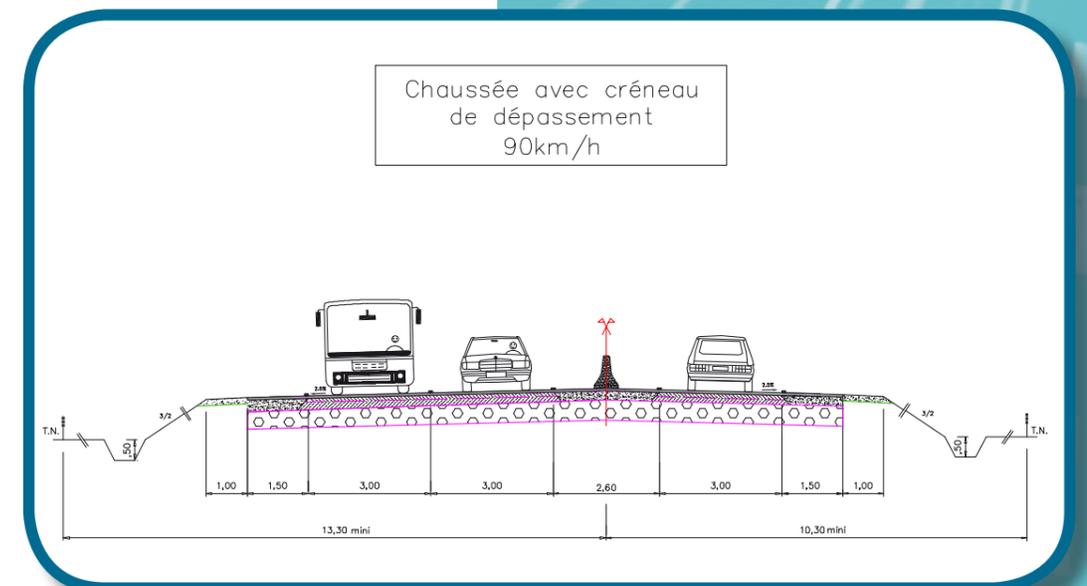


### Ainsi les caractéristiques géométriques principales seront :

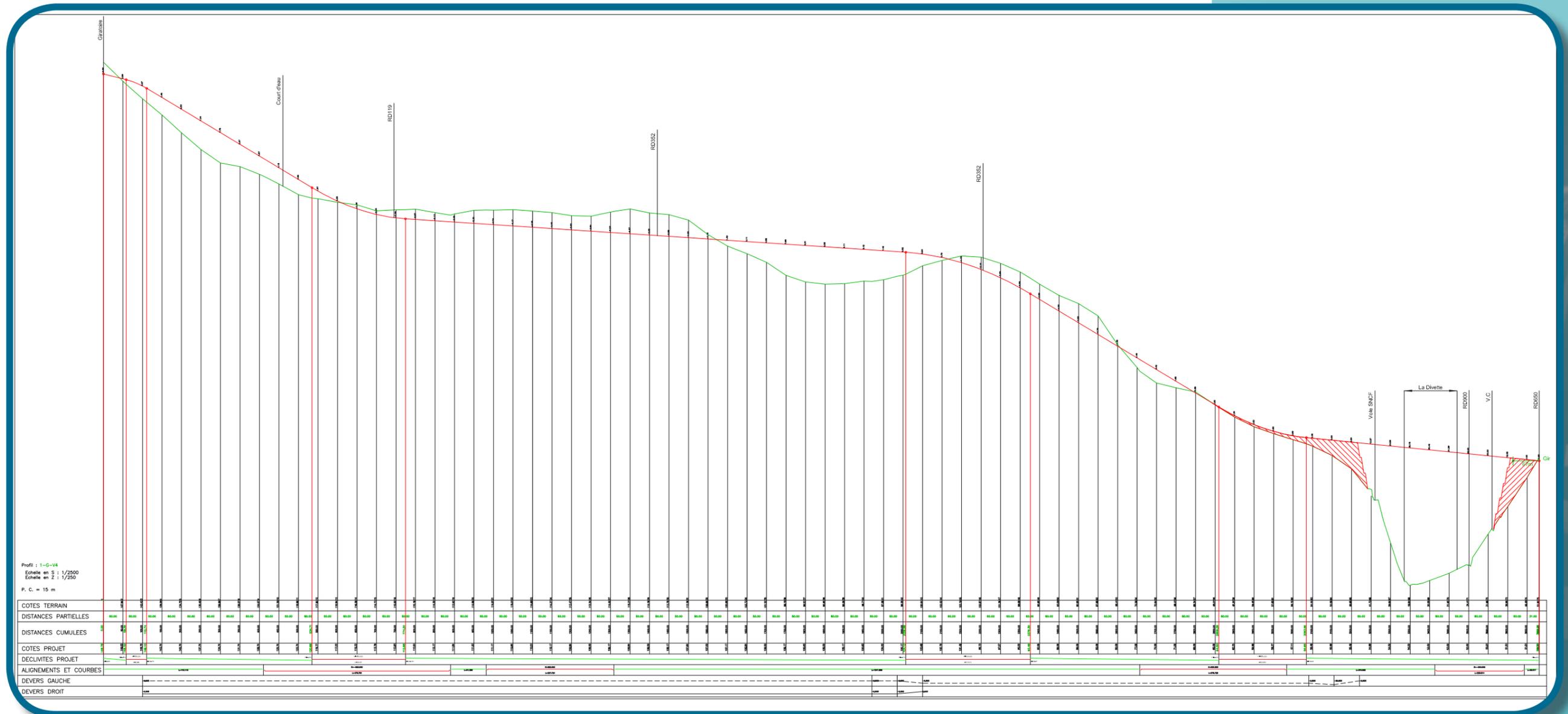
- une route de type R80,
- un profil en travers de type 3 voies à 2 chaussées (séparation physique des sens de circulation)
- un viaduc à 2 voies sans séparateur
- le giratoire CSO RD650 aura quant à lui, pour des raisons de fluidité, 2 voies pour ses 4 entrées.
- le rétablissement des RD109 et 352 via la VC3 du Bas de la Couaille

### Concernant les différents modes de transport ce secteur est concerné par :

- la ligne 10 Port-Bail Cherbourg-Octeville (Manéo Express) ainsi que de nombreux arrêts scolaires le long de la RD122. Les lignes et les arrêts seront maintenus voire adaptés le cas échéant. Enfin il existe une plate-forme d'échange à la ZA le Pont de MARTINVAST. Le projet routier pourra permettre dans l'avenir d'améliorer les circuits en lien avec ce point d'échange.
- le département n'a pas constaté dans ce secteur de zone où la pratique du covoiturage doit être organisée ou sécurisée
- les déplacements à vélo ne sont pas ici organisés de manière spécifique. Toutefois si cette pratique se développe et amène les collectivités à créer des infrastructures le département veillera à les accompagner afin d'assurer les continuités desdites infrastructures.



## Profil en long variante 4



## LIAISON RD650 - RD64 :

Si ici le tracé de la voie structurante pose peu de question dans la mesure où il découle des débats antérieurs et de la concertation, le débat reste ouvert sur l'opportunité d'une voie complémentaire de desserte vers la ZA des Fourches et dans l'affirmative quel tracé adopter.

On détaillera dans un premier temps le tracé de la voie structurante, son impact, dans un second temps la question d'opportunité d'une voie complémentaire de desserte, puis dans un troisième temps quel tracé si cette voie complémentaire est décidée.

A la lumière des résultats donnés le public est amené à se prononcer sur ces questions.

**1 - le tracé de la voie structurante se développe sur environ 2km pour un dénivelé d'environ 90 m. Depuis la RD650 le profil en long est en rampe constante avec une valeur maximale de 6% sur les 2/3 du tracé et des hauteurs de déblai et remblai respectivement de 16 et 10m.**

Entre le Loup Pendu et la Butte il passe ensuite au nord du Houx Percé, impact légèrement un espace boisé au niveau de la Chasse au Franc avant de se raccorder à la RD64 au lieu-dit le Bondet par un giratoire.

La route sera une 3 voies à 2 chaussées (séparateur) afin de permettre le dépassement des véhicules lents. Le trafic supporté sera au maximum de 16 700 TMJA (voir chapitre « trafics »).

Le giratoire au niveau du Bondet aura 2 voies pour les entrées des axes sud et nord (actuelle RD123).

**2 - l'opportunité de la voie complémentaire doit s'examiner au regard d'un ensemble de critères, qui permet de comparer les bénéfices attendus par la collectivité et les impacts du projet.**

**Les bénéfices attendus par la collectivité sont :**

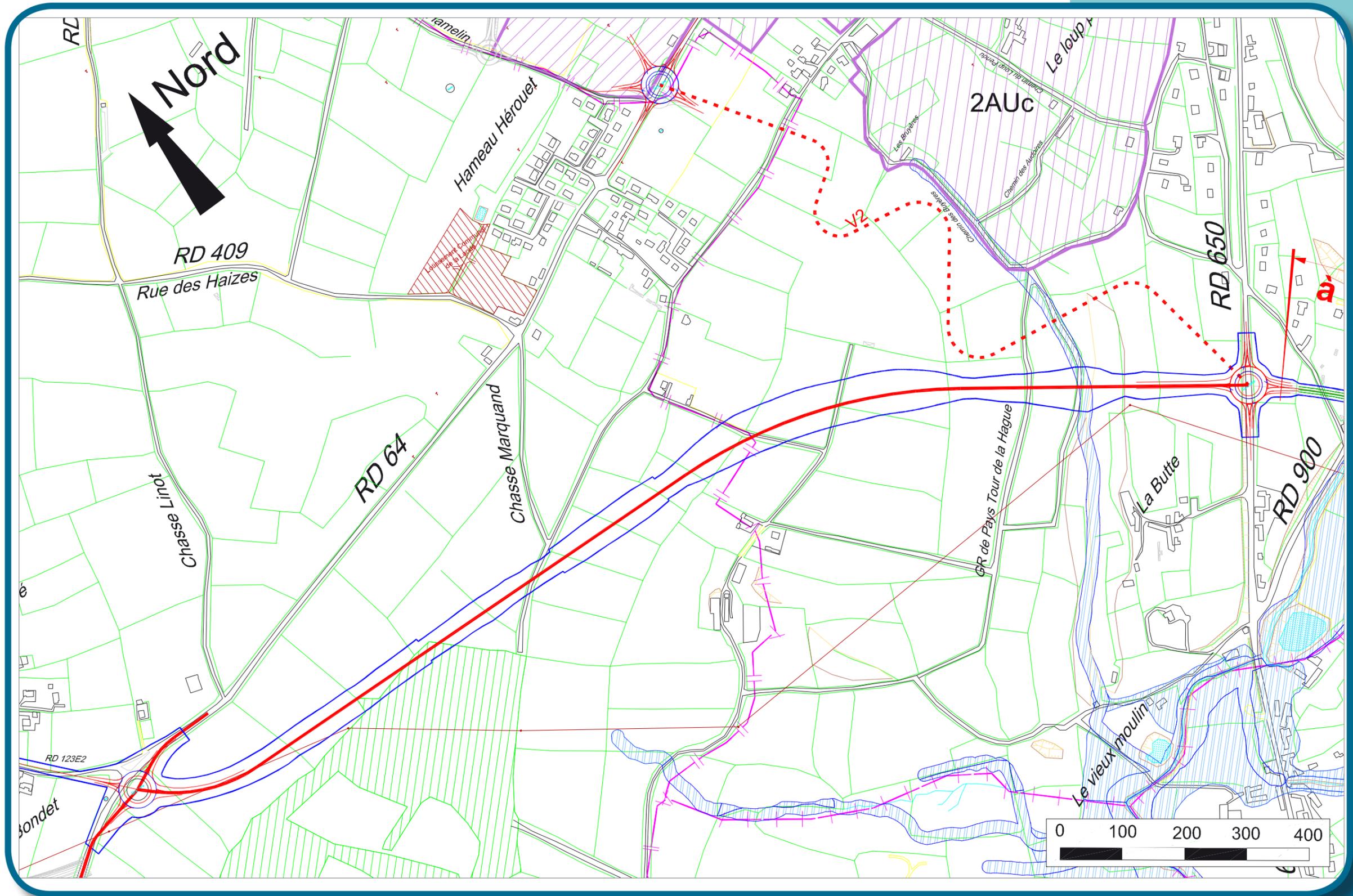
- le gain de temps et le confort pour l'utilisateur dans ses déplacements
- le désenclavement de territoire
- la tranquillité des riverains des voies délaissées

**Les impacts du projet sont :**

- la consommation d'espace
- le coût du projet

Le tableau ci-contre donne quelques éléments de réponse qualitatifs, une approche monétarisée ne semblant être adaptée à la question posée.

	Sans voie de desserte	Avec voie de desserte
Gain de temps (base étude SORMEA novembre 2011)		Il concernera en moyenne journalière 5300 vh. Le gain de temps varie entre 30 et 60s.
Désenclavement		Le maillage routier étant important il n'y a pas d'effet positif au désenclavement du territoire.
Tranquillité	La D64 supportera dans la traversée du hameau Hérouet un trafic d'environ 3600 vh/j (équivalent au trafic sans projet)	La D64 supportera dans la traversée du hameau Hérouet un trafic d'environ 1500 vh/j mais le projet impactera des habitations aujourd'hui isolées
Fonctionnement	Le CSO est dans cette configuration attractif sans risque de congestion au niveau de la D650	L'ajout d'une 5ème branche au giratoire de la D650 entraîne des difficultés d'écoulement qui rendent moins attractif le CSO
La consommation d'espace	Le CSO est dans cette configuration attractif sans risque de congestion au niveau de la D650	L'emprise complémentaire sera d'environ 2ha
Le coût		Le coût sera d'environ 3 M€



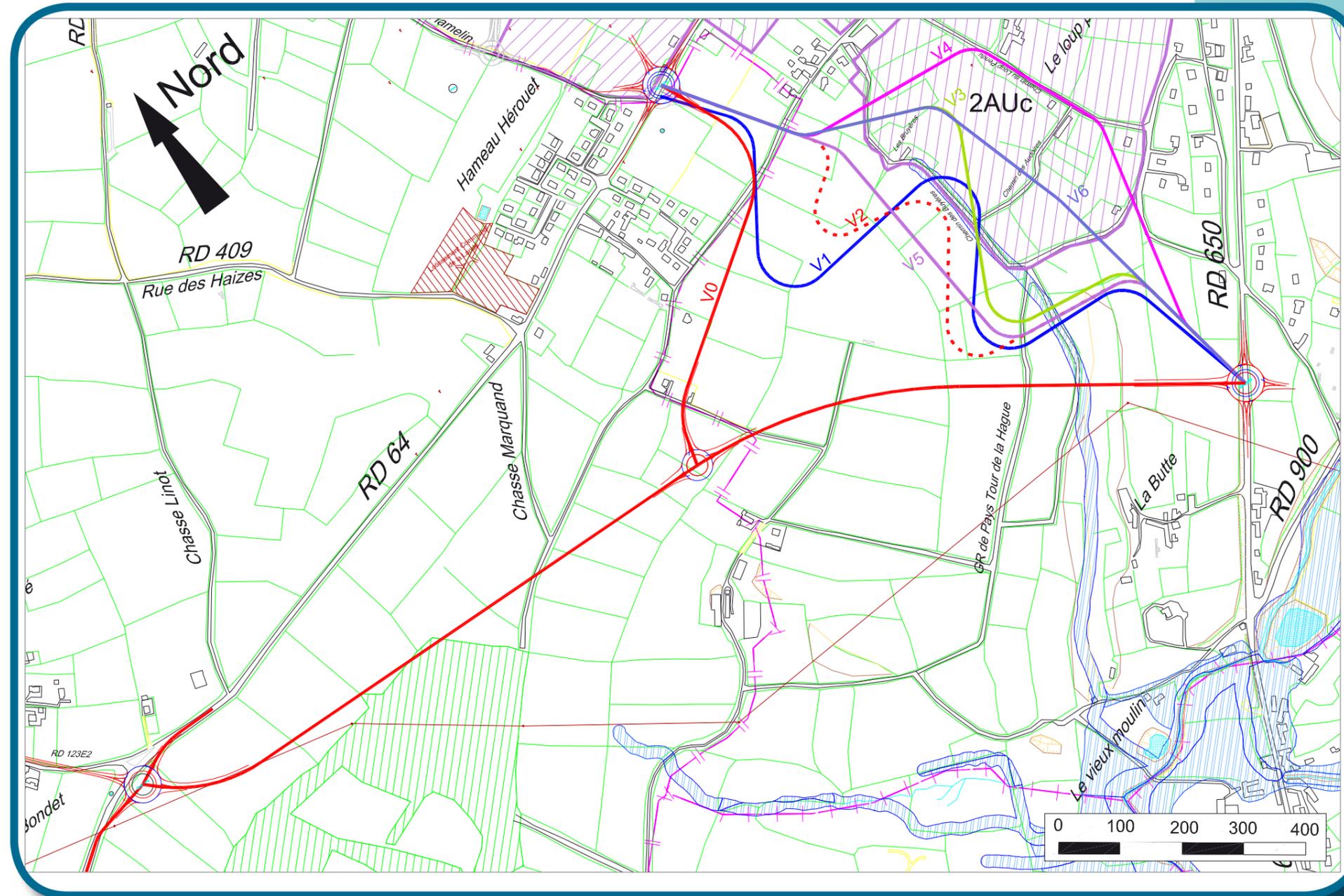


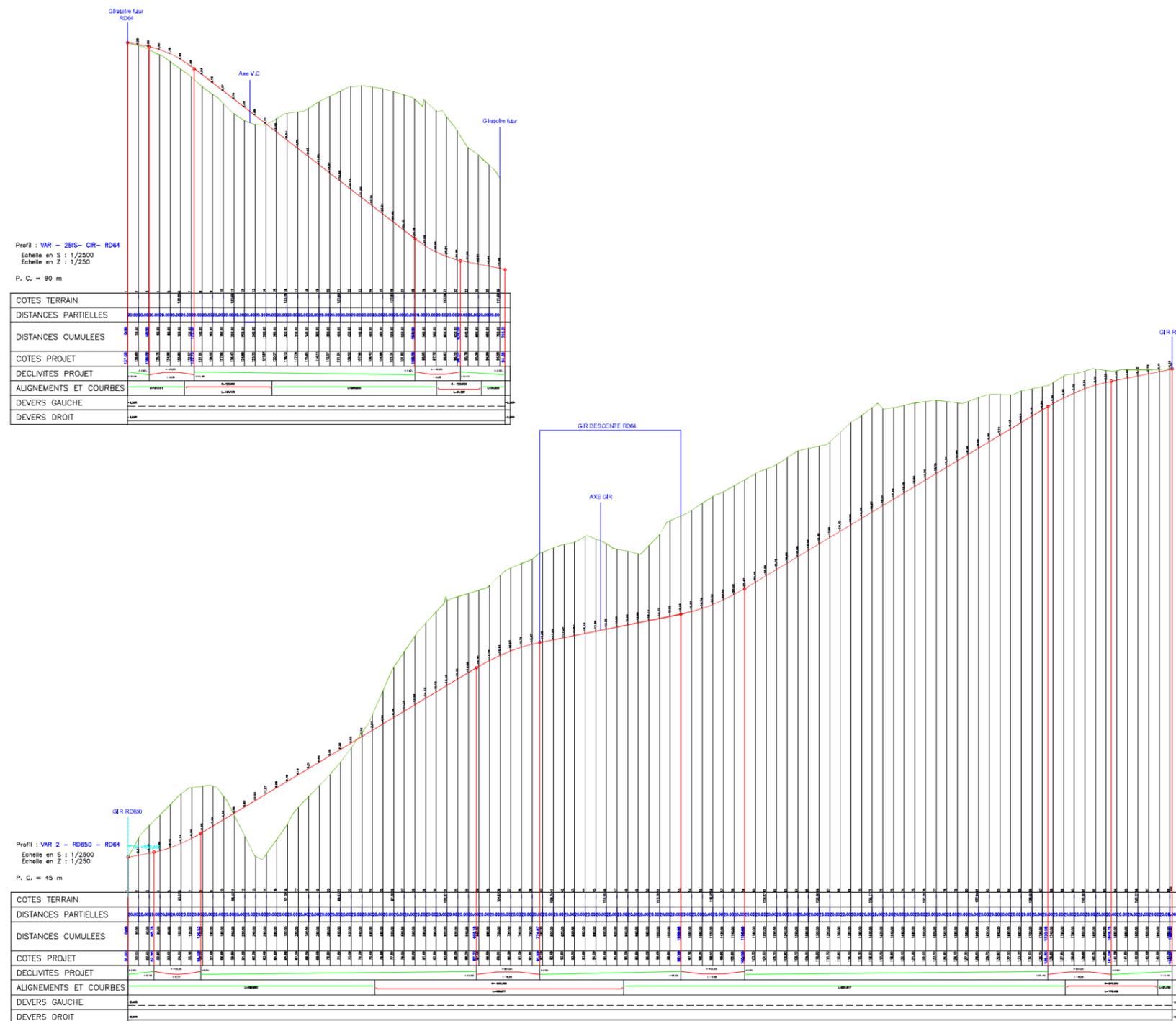
### 3- quel tracé pour une voie de desserte ?

Le département a envisagé ici 7 variantes qui vous sont décrites sur le plan joint.

La variante V0 consisterait à relier au plus court la RD64 depuis un giratoire intermédiaire situé au niveau du Houx Percé. Ce giratoire complémentaire sur la voie de liaison entraînerait, des travaux de terrassement lourds (la hauteur de déblai passe de 12m à 20m sur une longueur de plus de 500m). La voie de desserte nécessiterait elle aussi de forts terrassements (déblai moyen de 20m sur 300m de long) et ne permettrait qu'un tracé en rampe à 7.8%.

L'impact lourd sur l'environnement nous semble rédhibitoire ainsi que le fait de rompre la fluidité des flux de transit. C'est pourquoi cette solution a été écartée.





Dès lors il s'agit de trouver un tracé le plus acceptable depuis le giratoire D650, tant au regard de conséquences techniques que des contraintes environnementales.

Cette comparaison vous est présentée dans le tableau de synthèse ci-dessous :

	V1	V2	V3	V4	V5	V6
Milieu naturel	Coupe le talweg en 3 points et a l'emprise la plus forte	Coupe le talweg en 1 point mais se développe sur un vallon bocager	Coupe le talweg en 2 points	Faible impact sur le milieu	Coupe le talweg en 1 point et suit le vallon dans un relatif respect du paysage	Impacte un milieu futur à urbaniser
Milieu bâti	Passe à 100m des habitations les plus proches	Impacte moins les habitations du nord ouest	Impacte sensiblement les habitants du nord est (rue St Gilles)	Fort impact sur les habitations du chemin du Loup Pendu	Impacte moins les habitations du nord ouest	Impacte sensiblement les habitations du Loup Pendu
Espace agricole	Impacte fortement le milieu agricole	Impacte sensiblement le milieu agricole	Faible impact agricole	Faible impact agricole	Impacte moins sensiblement le milieu agricole	Faible impact agricole
Extension urbaine	Altère légèrement l'extension urbaine	N'altère pas l'extension urbaine	Impacte très sensiblement l'extension urbaine	Impacte sensiblement l'extension urbaine	Faible impact	Compromet l'extension urbaine
Fonctionnalité	Route à pente satisfaisante (6%)	Route à pente acceptable (8%)	Route à pente moyennement forte (9,7%)	Route à pente moyennement forte (9,7%)	Route à pentes fortes (9,3 à 12%)	Route à pentes fortes (10,5 à 13,7%)
Note théorique	12	11	13	11	12	14

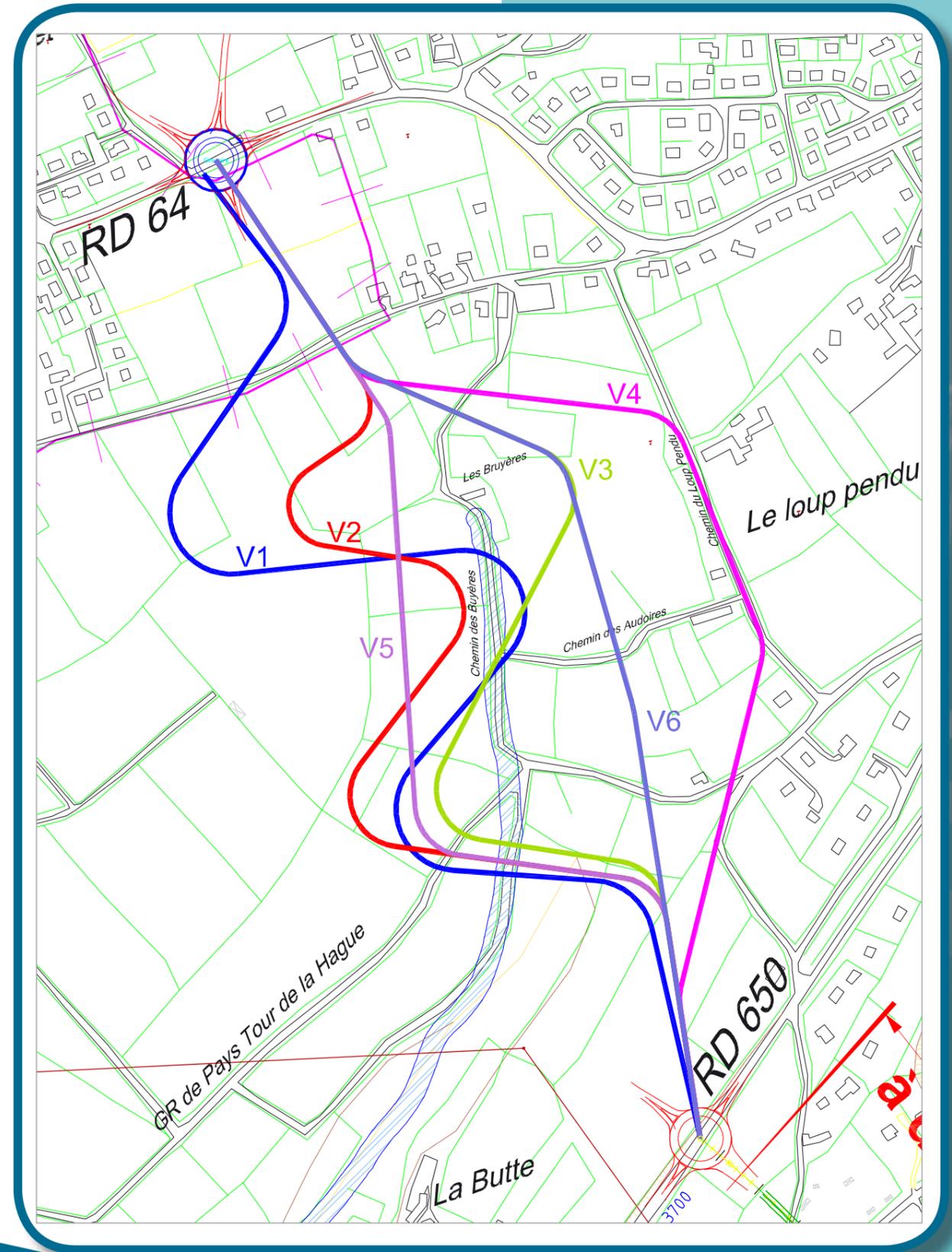
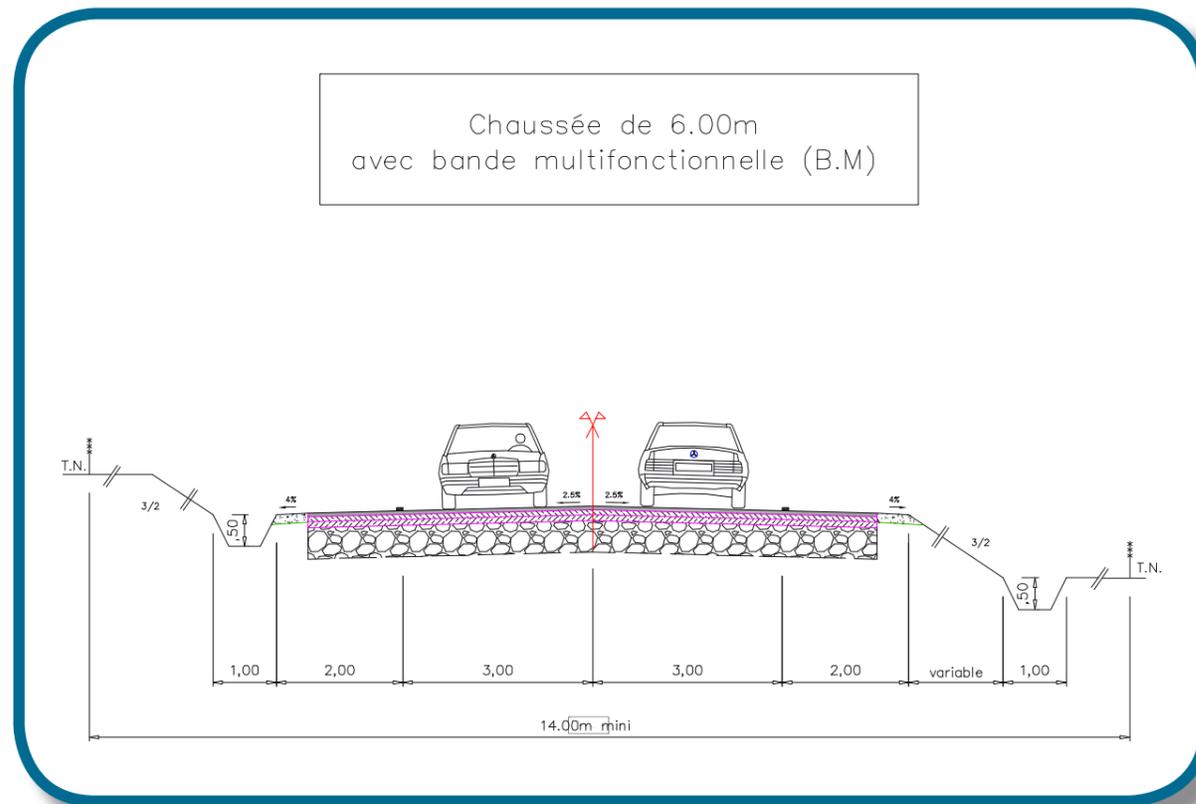
Favorable
Assez favorable
Défavorable
Très défavorable

**Au regard de cette comparaison, si une voie de desserte était décidée, le tracé le plus acceptable devrait suivre les principes de la variante 2 (avis de la CUC sur extension urbaine).**



### Concernant les modes de déplacement, ce secteur est concerné par :

- une pratique de covoiturage spontanée qui se développe au carrefour RD64 RD409. Ce point ne fait pas aujourd'hui partie des aires retenues au schéma départemental. Le positionnement définitif pourra être vu en fonction du projet routier.
- pour les pratiques du vélo nous ferons ici la même remarque que pour les autres sections : accompagnement des projets communaux le cas échéant afin d'assurer les continuités des infrastructures.



## ACCÈS À LA ZAC DES FOURCHES :

Quelle que soit la solution retenue, l'accès à la ZAC des Fourches nécessitera une voie nouvelle de desserte routière depuis la RD64 au niveau du hameau Herouët à la RD409 (rue du Thivet).

Lors du dossier de concertation précédent ce tracé tentait de respecter le projet d'extension urbaine et s'approchait des habitations rue du Bel Hamelin et rue de la Foëdre.

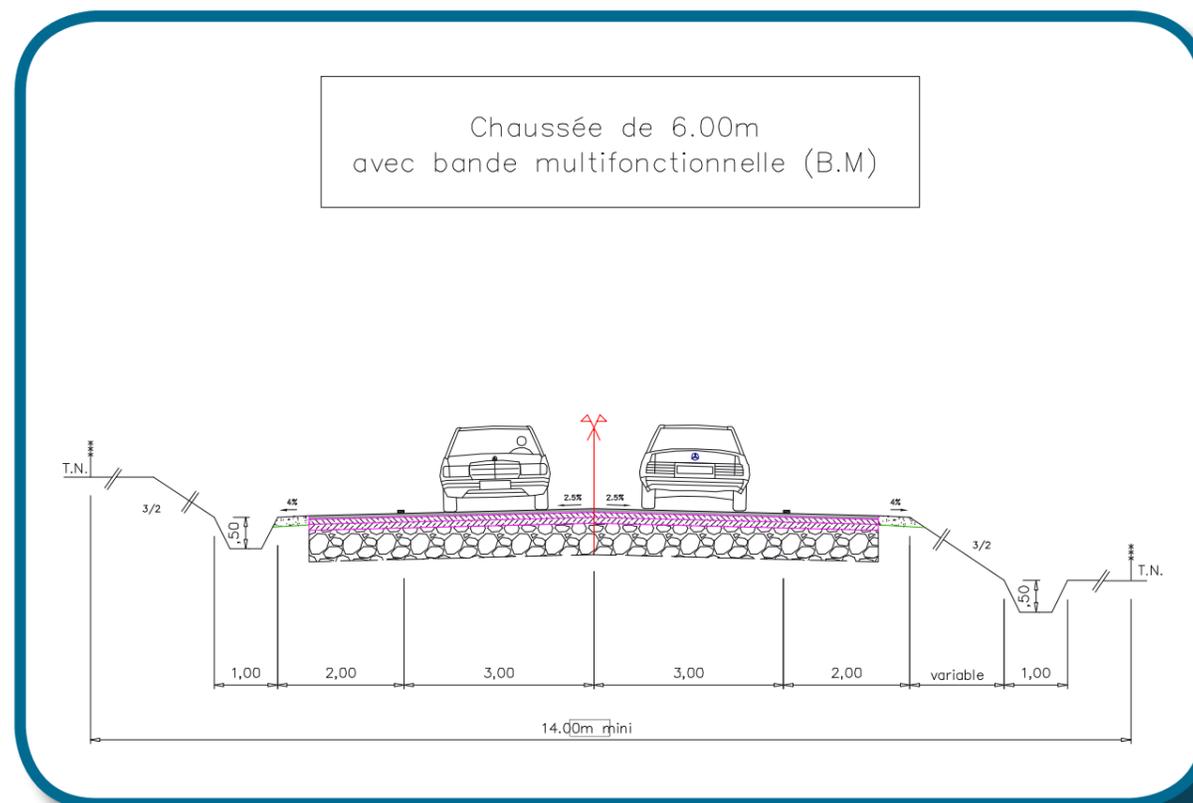
Le projet proposé aujourd'hui vise à s'éloigner des habitations existantes (plus de 150m pour les habitations du Martelet) tout en s'intégrant au mieux dans la topographie et la vallée du ruisseau du Fay (conservation du chemin de randonnée coté vallée pour une meilleure coupure verte).

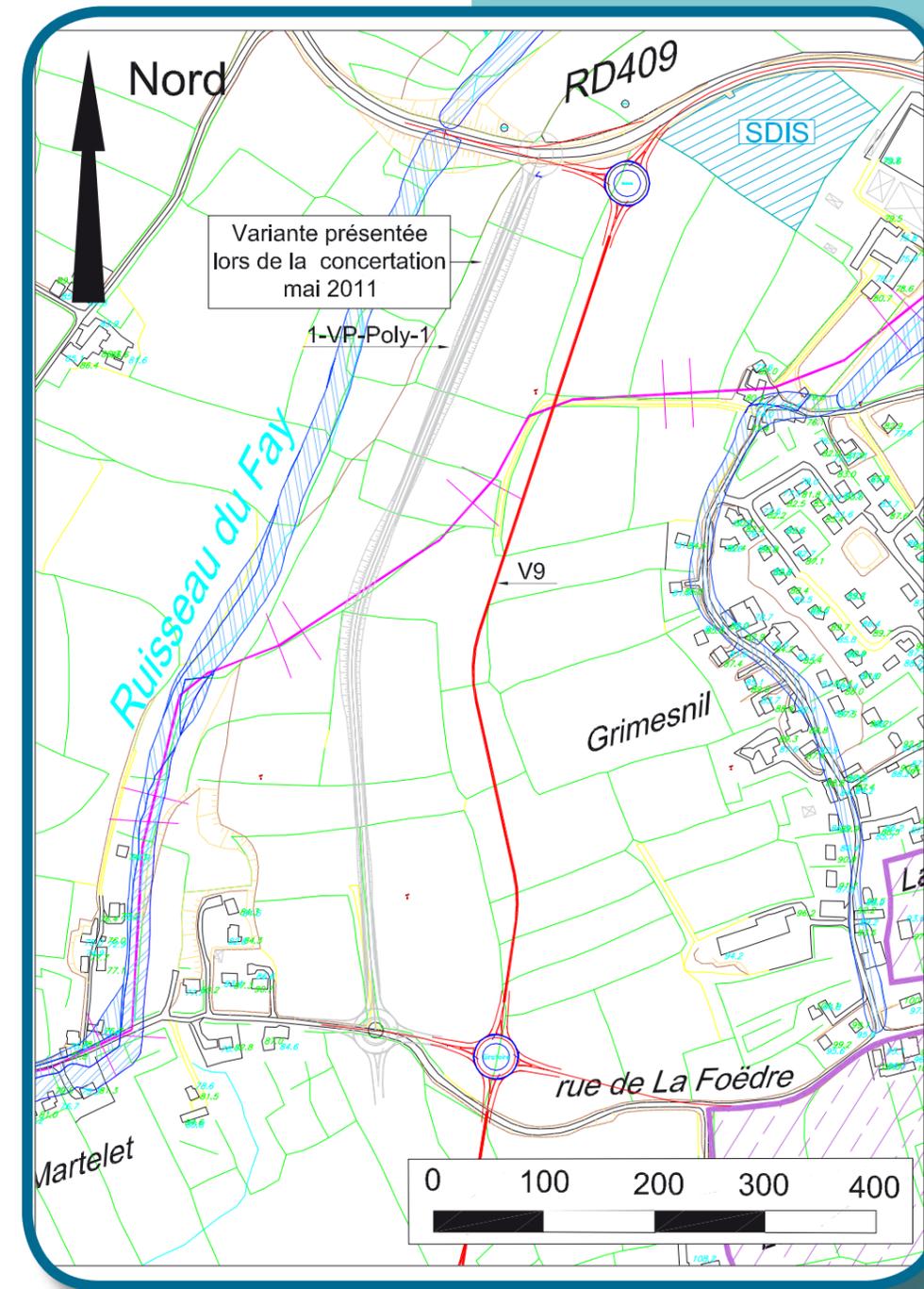
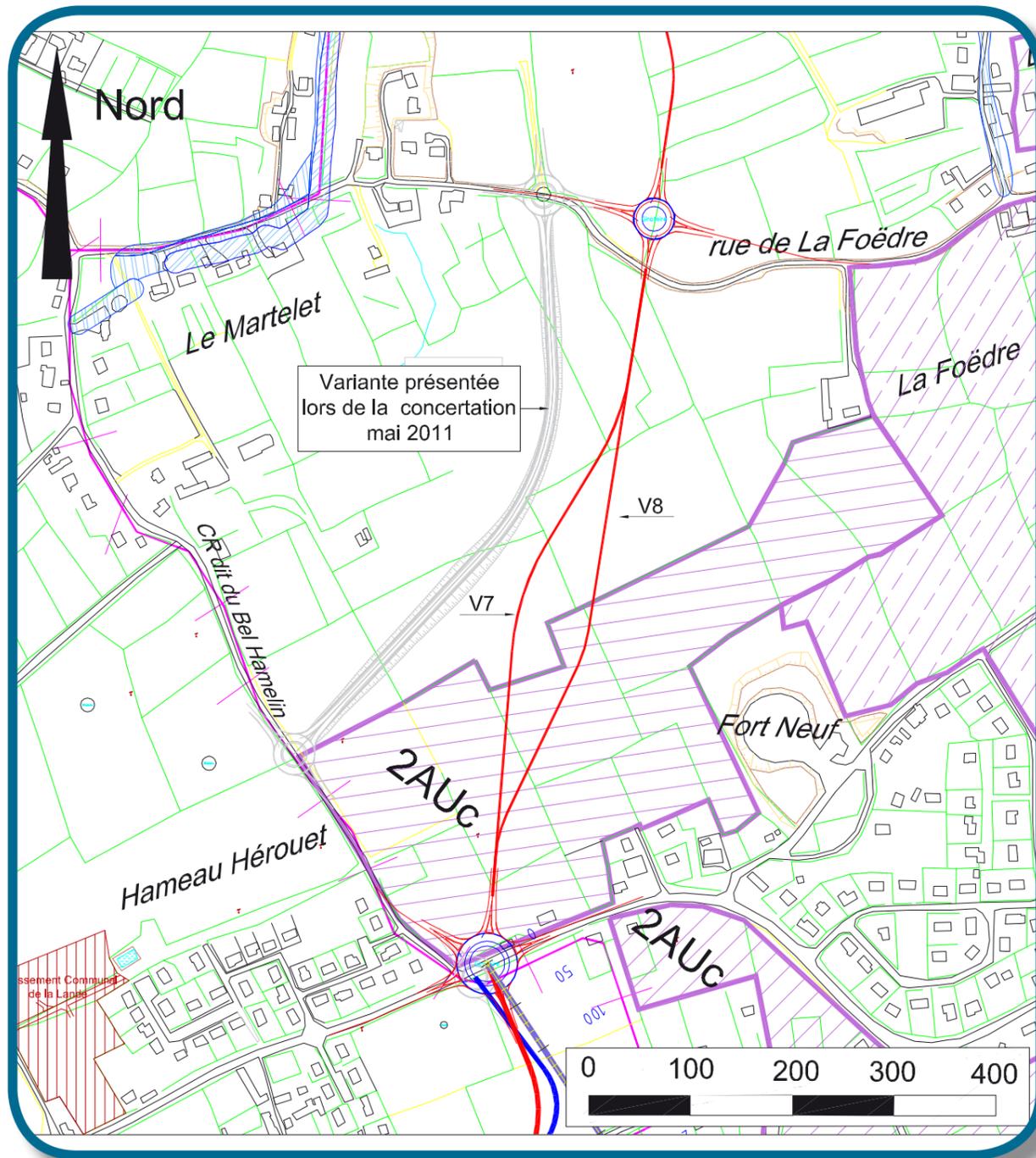
Ainsi il est proposé de retenir la variante V7 et la variante V9 décrites au plan joint.

### Description du projet :

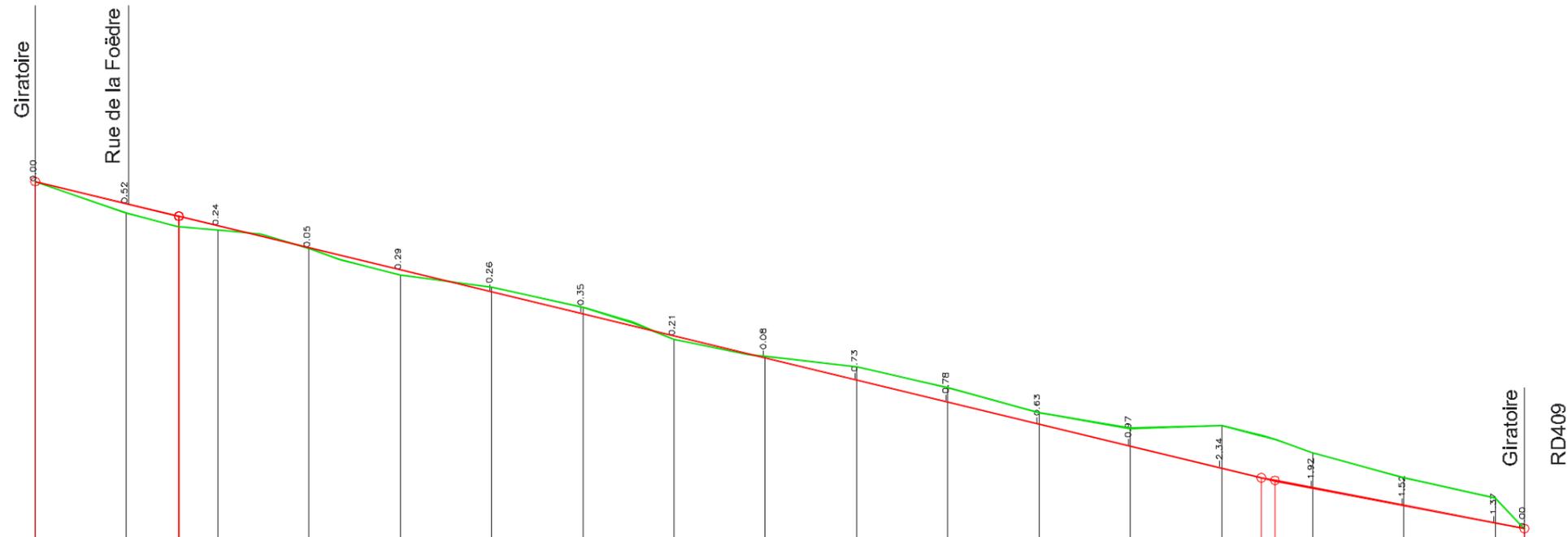
- le projet débute au hameau Hérouet où un giratoire permettra de raccorder la RD64 la rue du Bel Hamelin et la voie nouvelle;
- il s'oriente ensuite vers le nord suivant le terrain naturel (déblais remblais de 1 à 1,5m) selon une pente constante d'environ 5%
- la rue de Foëdre est ensuite raccordée selon un tracé offrant une bonne lisibilité à l'aide d'un giratoire
- le tracé se poursuit en s'appuyant à l'Est des haies orientées dans le sens du ruisseau du Fay, laissant ainsi une limite «verte» avec la vallée

Ici la vitesse sera limitée à 50km/h compte tenu de la proximité de l'environnement bâti. Cette voie aura vocation à être intégrée à la voirie de la CUC. À ce titre 2 bandes cyclables d'1.5m borderont la chaussée.









Profil : 1-I-V9  
 Echelle en S : 1/2500  
 Echelle en Z : 1/250  
 P. C. = 70 m

COTES TERRAIN		93.392	92.473	91.454	90.005	89.346	88.227	86.458	85.549	84.9810	83.8211	82.4612	81.6013	81.7514	80.2415	78.8816	77.2717	76.0918					
DISTANCES PARTIELLES		50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	15.87					
DISTANCES CUMULEES		0.00	50.00	100.00	150.00	200.00	250.00	300.00	350.00	400.00	450.00	500.00	550.00	600.00	650.00	700.00	750.00	800.00	815.87				
COTES PROJET		95.11	93.91	93.22	92.71	91.50	90.29	89.08	87.87	86.66	85.46	84.25	83.04	81.83	80.62	79.41	78.89	78.73	78.32	77.36	76.39	75.09	
DECLIVITES PROJET			-2.66%	-0.62%												-2.12%	-0.36%					-0.83%	
ALIGNEMENTS ET COURBES			L=123.478	R=-120.000 L=43.723	L=159.534	R=120.000 L=64.390									L=424.748								
DEVERS GAUCHE				-0.00%																			-0.00%
DEVERS DROIT				-2.50%																			-2.50%

## LIAISON RD64 RD901 DE NOUAINVILLE À QUERQUEVILLE

Initialement cette section supportait le projet d'une voie nouvelle qui se développait sur les territoires de NOUAINVILLE, FLOTTEMANVILLE-HAGUE et EQUEURDREVILLE puis se poursuivait par le recalibrage de la RD16 jusqu'à la RD901.

Aujourd'hui il est proposé dès Le Bondet (RD64) de recalibrer les routes départementales existantes.

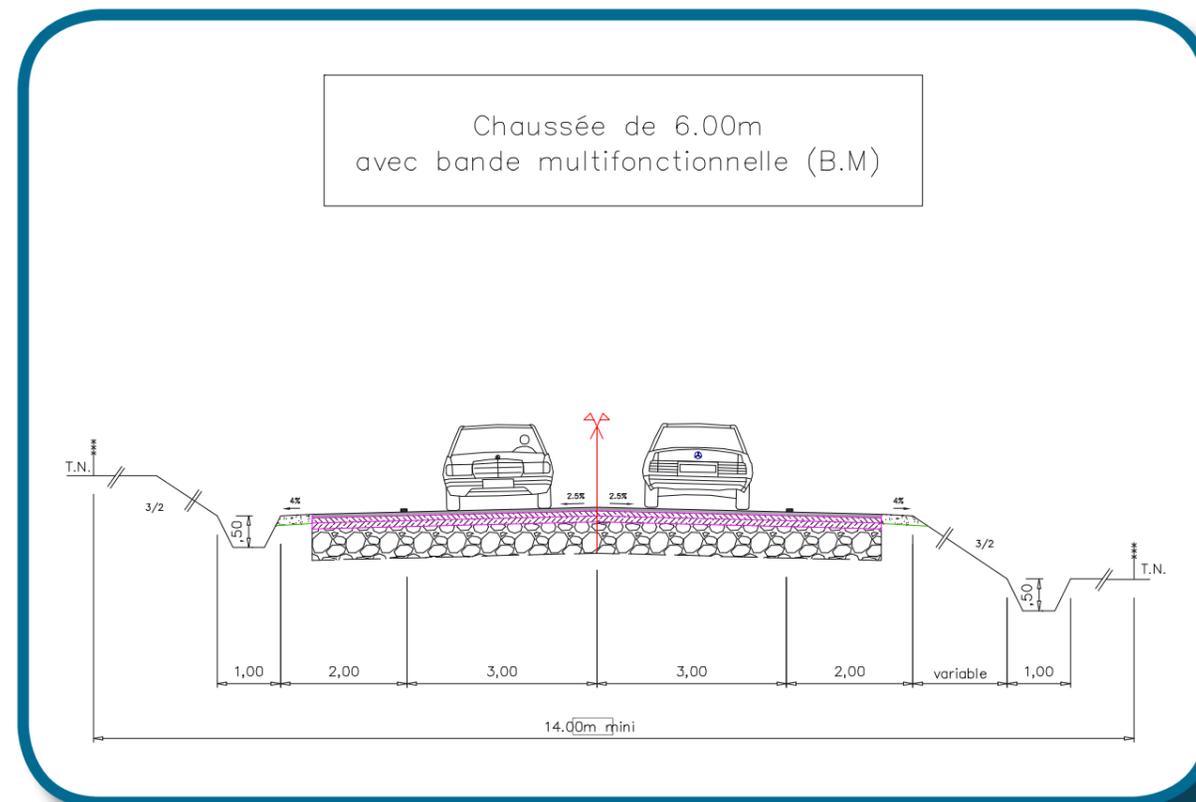
Il s'agit successivement de la RD123 la D406 la RD406E1 et la RD16.

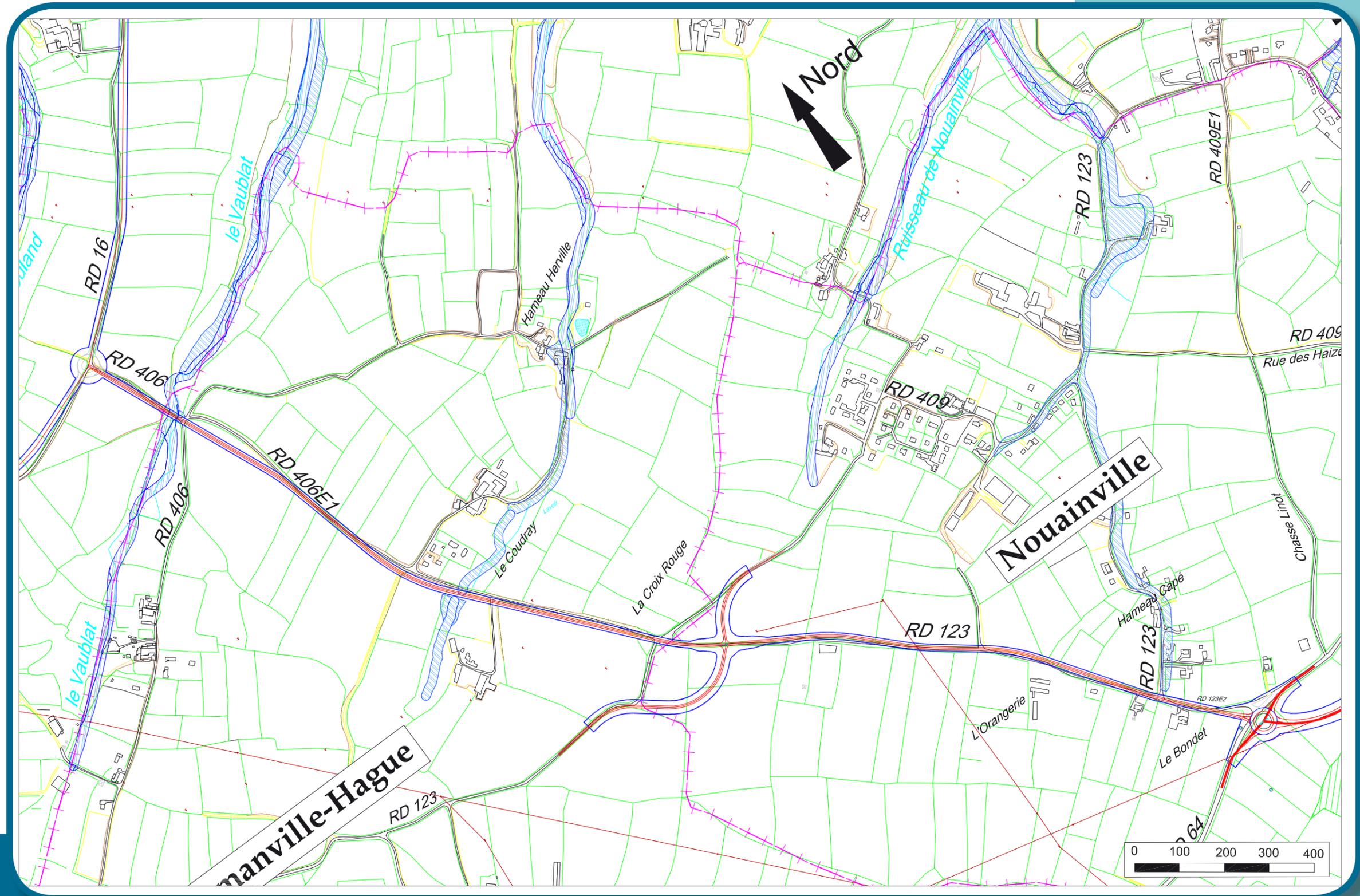
Le projet aura une largeur de 14m hors déblais ou remblais. Il permettra l'aménagement d'une route bidirectionnelle avec bande multifonction voire piste cyclable et l'organisation en sécurité des accès riverains.

Depuis la RD64 l'élargissement se fera coté nord-est. A partir du carrefour de la Croix Rouge, l'élargissement se fera ensuite coté sud-ouest. Le franchissement du Vaublat sera amélioré ainsi que le carrefour situé en rive droite. Le carrefour avec la RD16 sera aménagé en giratoire. La RD16 sera calibrée vers l'est jusqu'à Bénécère où un giratoire formera la fin de l'aménagement et vers l'ouest jusqu'à la RD901 (Le Bigard). Au niveau de la Trainellerie l'élargissement se fera coté nord-est, un bâtiment devra être démoli, puis après Mautalon il se fera tantôt coté sud-ouest tantôt coté nord ouest afin d'optimiser les déblais et aménager les différents accès.

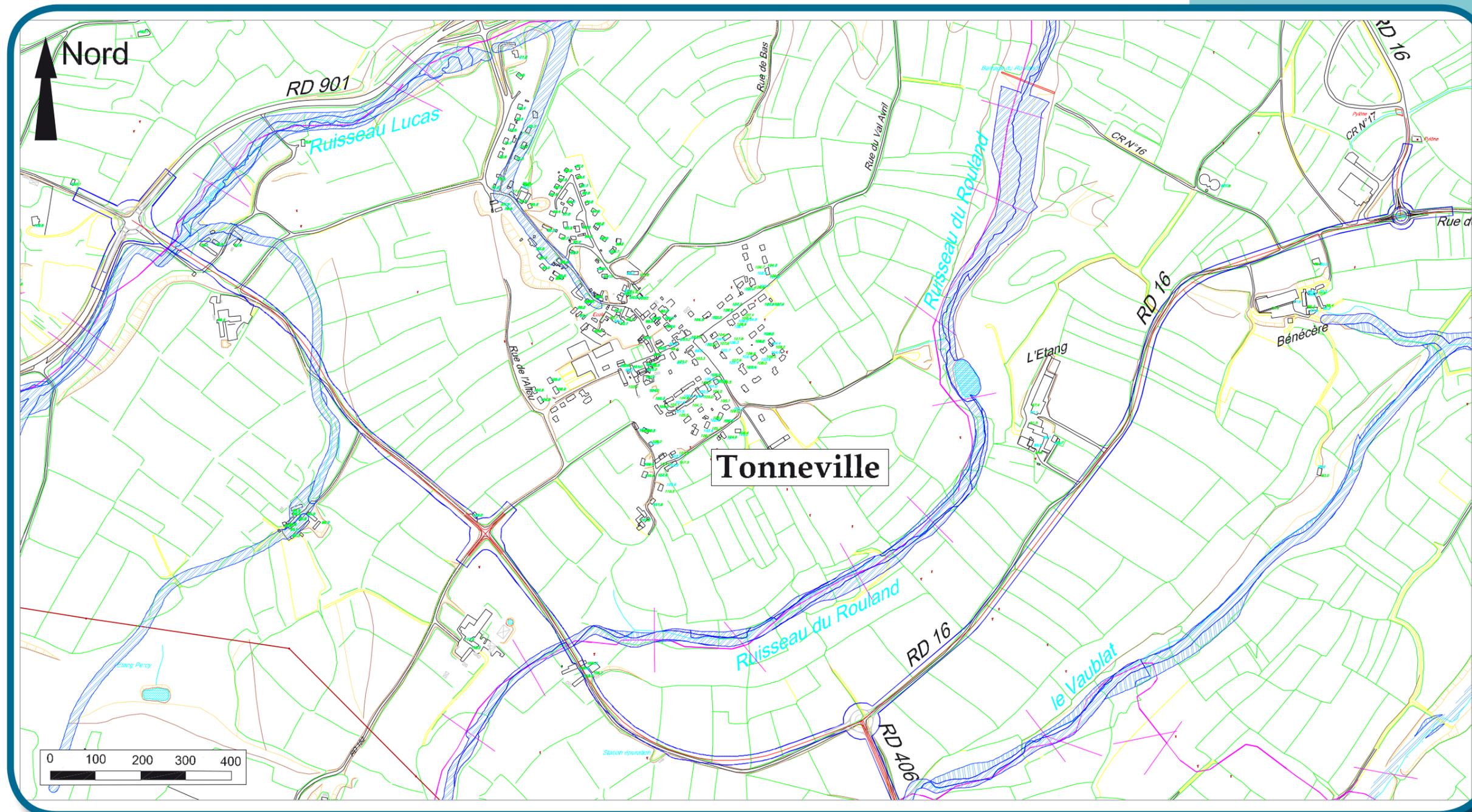
**Concernant les différents modes de transport**, il n'a pas été noté dans ce secteur de pratique particulière.

Toutefois il convient de noter que le parti d'aménagement proposé ici est de nature à améliorer la notion communément nommée «partageons la route». En effet une route bidirectionnelle avec bande multifonction permet à l'ensemble des usagers de trouver leur place de manière satisfaisante en terme de sécurité.





## Plan RD16



# Coût

Initialement le coût du projet, hors échangeur Petite Pierre Butée (26M€), se décomposait comme suit (valeur 2008) :

◦ Total	<b>94 M€</b>
▶ RN13 RD650	43.3 M€
▶ RD650 RD901	46.7 M€
▶ ZA des Fourches	4 M€

Le coût du projet proposé à cette nouvelle concertation, s'élève à (valeur 2011) :

◦ Total	<b>54.8 M€</b>
▶ Raccordement RN13	1.2 M€
▶ RN13 - RD64	36 M€
▶ RD64 - RD16	5.4 M€
▶ RD16 - RD901	8.4 M€
▶ ZA des Fourches :	
→ RD64- RD409	3.8 M€
▶ Option : accès direct ZA des Fourches	
→ RD650- RD64	3 M€

# 6 Impacts et mesures correctives

À la suite de la concertation, le projet sera conçu dans le détail, et fera l'objet d'une enquête publique et d'une étude d'impact conformément à l'article R122-4 et suivant du code de l'environnement. Cette étude d'impact permettra notamment de définir précisément les impacts et mesures destinées à supprimer, limiter, réduire ou compenser les effets du projet sur l'environnement.

Les paragraphes ci-dessous ont pour but d'expliquer par thématique comment sera évalué l'impact du projet.

## LES ZONES D'HABITAT - CADRE DE VIE

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

Le projet vise à de s'écarter le plus possible des habitations existantes puis à limiter les impacts sur les zones d'extensions d'habitations. Il a aussi permis de fixer les limites de certains secteurs (cas de la ZA de Tollevast).

Toutefois le projet aura un impact direct ou indirect sur le bâti existant. Il nécessitera l'acquisition de deux habitations et d'un bâtiment désaffecté.

- au lieu-dit « La Petite Pierre Butée » (acquisition par l'Etat dans le cadre de la Mise aux Normes Autoroutières de la RN13).
- à l'est du « Hameau Hérouet » sur la commune de Cherbourg-Octeville.
- au lieu-dit « La Traisnellerie » (commune d'Equedreville-Hainneville).

RD16 - «La Traisnellerie»



RD64

L'étude d'impact évaluera les effets directs concernant 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.

**Vis-à-vis du bruit les seuils sont (arrêté du 5 mai 1995, art. 2) :**

Usage et nature des locaux	LAeq (6h – 22 h)	LAeq (22h – 6h)
Établissements de santé, de soin et d'action sociale : → salle de soin et salles réservées au séjour des malades → autres locaux	57 dB(A) 60 dB(A)	55 dB(A) 55 dB(A)
Établissements 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)	55 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

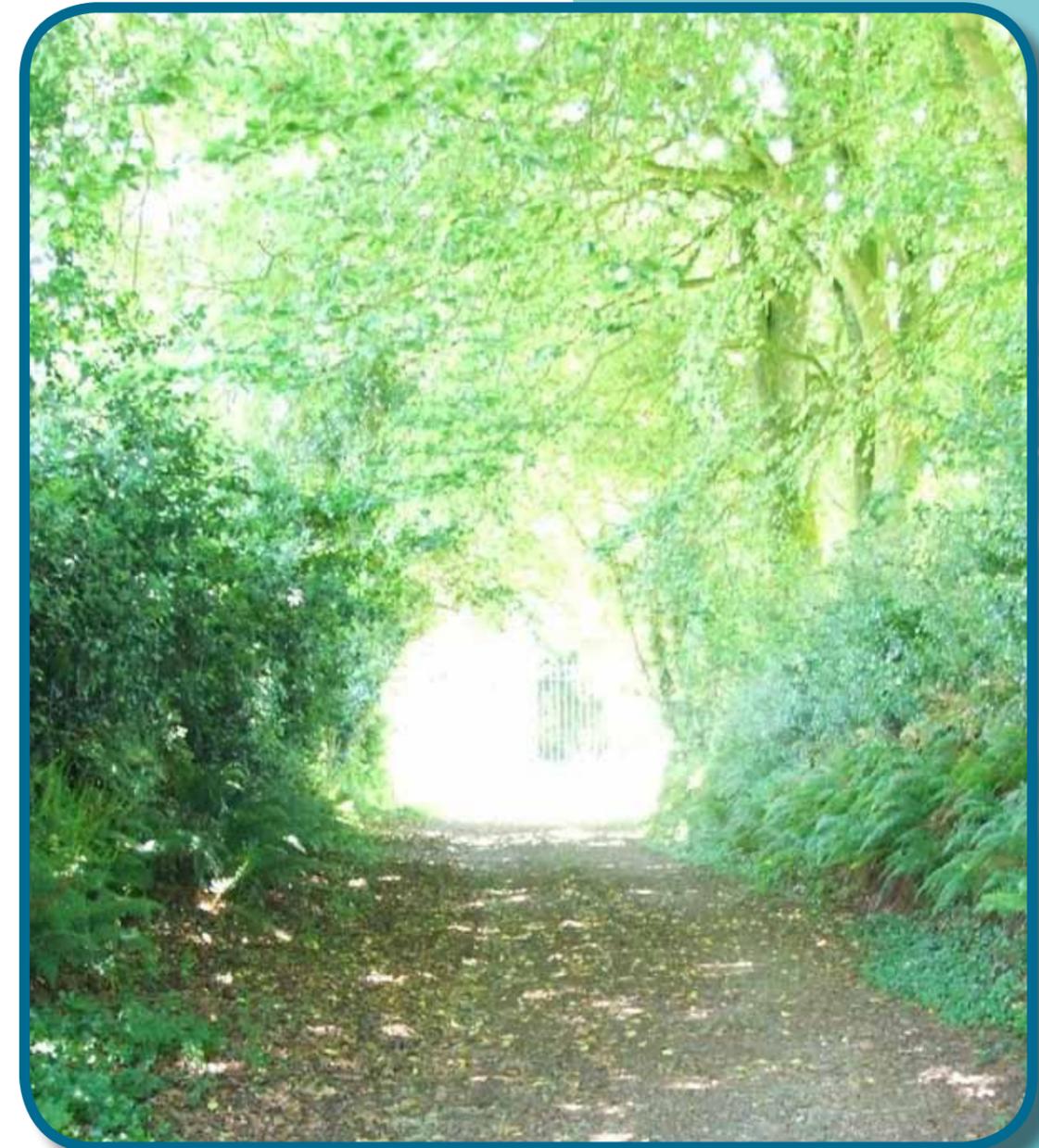
Des modélisations seront faites pour identifier les zones impactées et définir les mesures de protection adaptées.

Ces mesures veilleront à limiter la propagation du bruit à la source ou isoler des façades, voire proposer d'acquiescer les habitations si le coût de la protection n'est pas en rapport avec le bien à protéger.

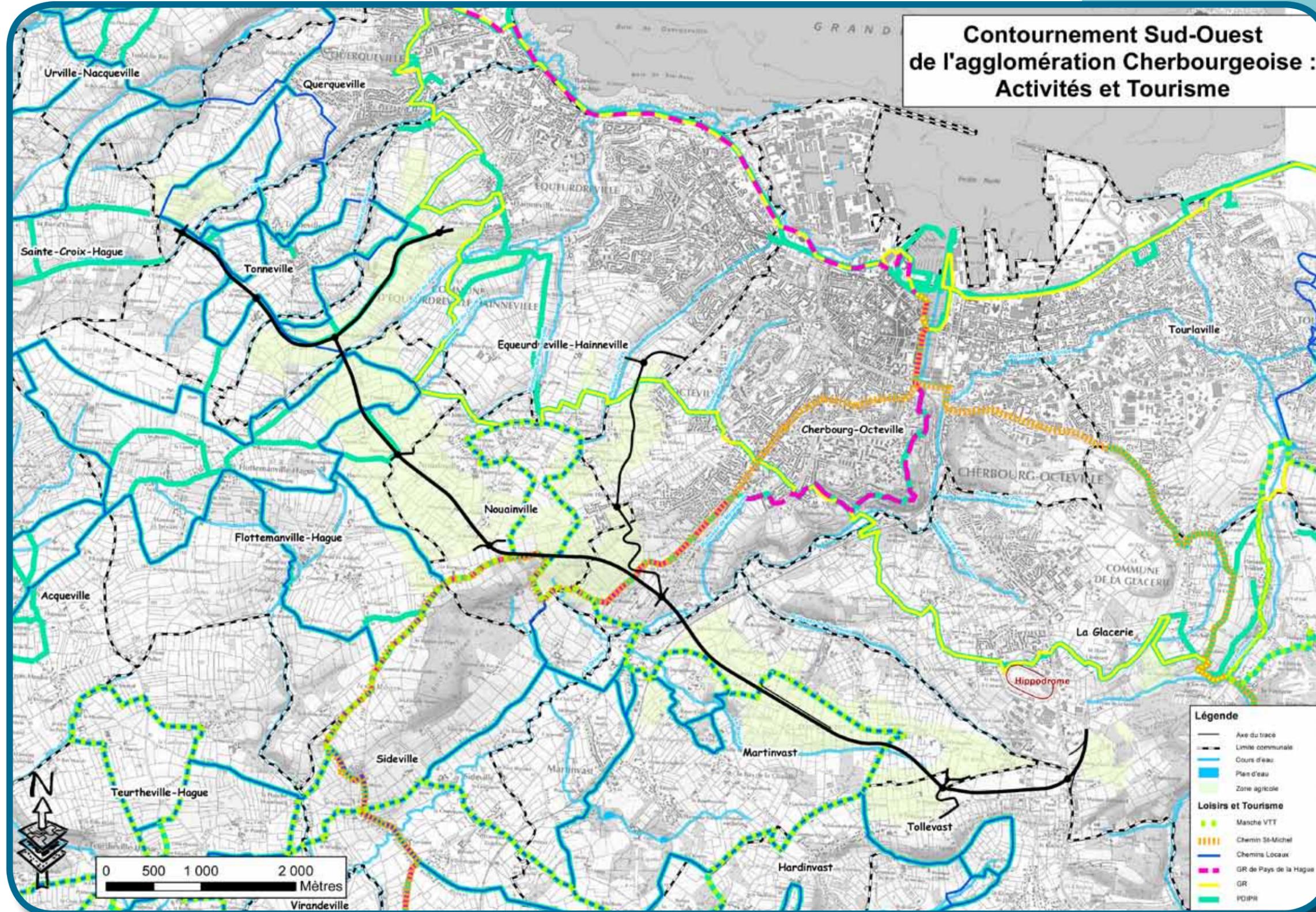
Concernant les documents d'urbanisme des communes, il s'agira de les rendre compatibles avec le contournement et ses aménagements annexes.

Vis-à-vis des itinéraires de promenade et de découverte, le projet intercepte en quatre points le circuit de la Manche VTT, le PDIPR (Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et Randonnée) et les chemins locaux de randonnée.

Ces itinéraires de promenade seront rétablis, la sécurité des randonneurs sera assurée et les cônes de vue préservés autant que possible.



## Contournement Sud-Ouest de l'agglomération Cherbourgeoise : Activités et Tourisme



## LE PAYSAGE BOCAGER

Le projet se situe au sein du paysage bocager.

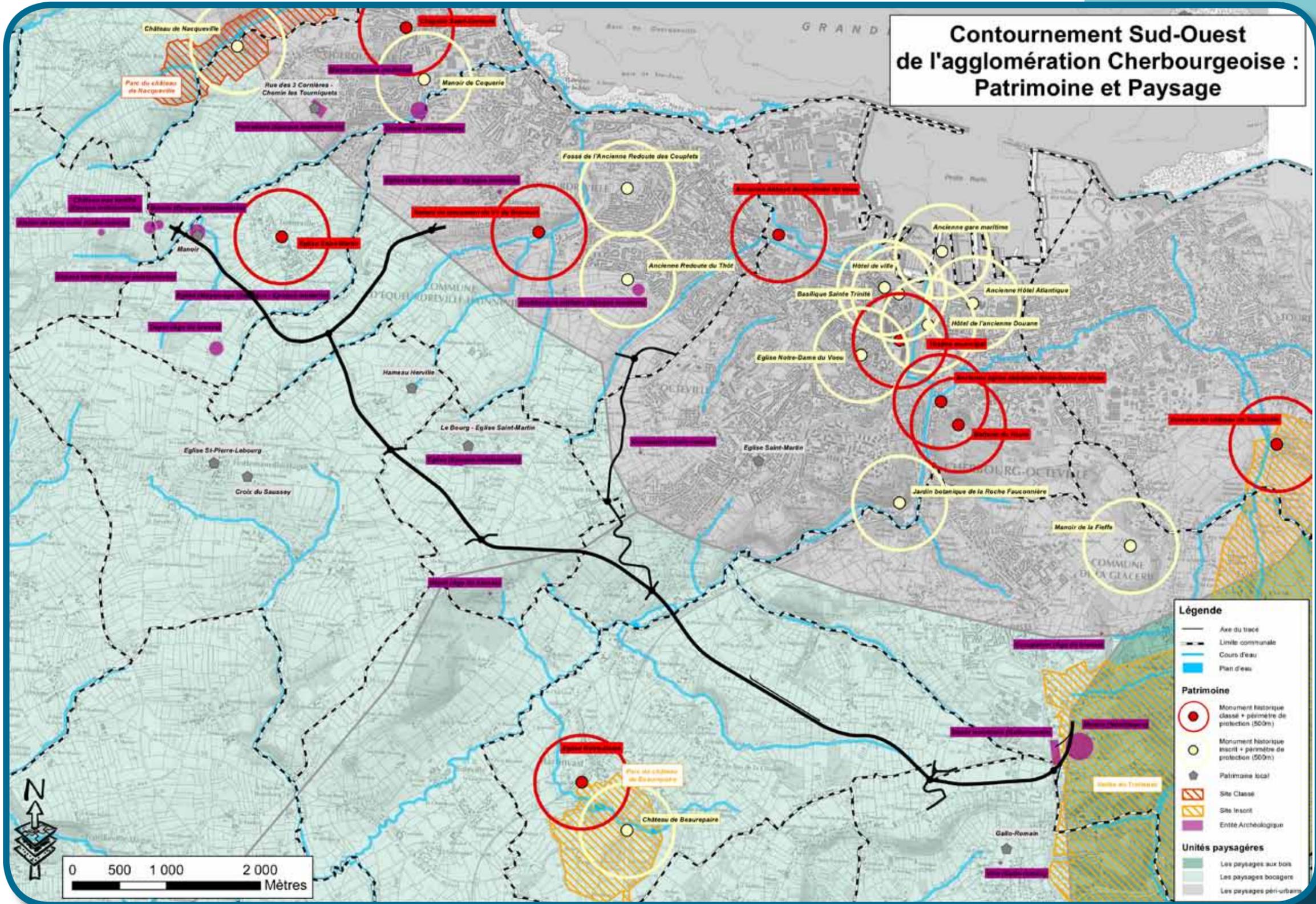
Le bocage est un paysage agricole traditionnel. Ici, le maillage est serré et les parcelles sont de taille modeste (0.5 à 2ha). On trouve principalement des prairies fauchées ou pâturées sur les pentes faibles. Les vergers de pommiers couvrent de petites parcelles à l'est de la zone d'étude. La déprise 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 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.

Des mesures de réduction et de compensation seront prises pour limiter au maximum l'effet de l'aménagement. Les haies arrachées seront compensées. Une insertion paysagère spécifique sera recherchée notamment de manière à ne pas amplifier ces coupures visuelles.



# Contournement Sud-Ouest de l'agglomération Cherbourgeoise : Patrimoine et Paysage



## 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.

La réalisation de la nouvelle liaison (RN13 - RD64) se situe à distance des éléments du patrimoine local. Pour autant, le raccordement à l'est au niveau du giratoire de la Petite Pierre Butée se fait à proximité immédiate d'un site archéologique recensé par le service régional de l'archéologie, un dépôt monétaire gallo-romain. A l'est de la RN13 nous trouverons le site inscrit de la vallée de Trottebec.

La voie de liaison à la ZA des Fourches n'intercepte aucun monument historique classé ou inscrit. Une entité archéologique d'occupation gallo-romaine se situe néanmoins au lieu-dit de la Foëdre.

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

## LE MILIEU NATUREL

Le projet 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), du PLU de Cherbourg-Octeville, de Nouainville, d'Équeurdreville-Hainneville (Ruisseau du Vaublât) et de Tonneville (Ruisseau du Rouland).

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 inclus dans la ZNIEFF de type II de la vallée du Trottebec ; et à l'ouest du projet à proximité de la RD16 sur la commune de Tonneville se situe la ZNIEFF de type 2 Lande de Sainte Croix-Hague.

Lors de l'étude d'impact en vue de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique des inventaires exhaustifs seront menés afin de s'assurer de l'absence de sensibilité forte.



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 à proximité de 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 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.

### Le projet de requalification de voirie entre la RD64 et le RD901 passe d'est en ouest par :

- une zone humide à Nouainville, où ont pu être observés des chiroptères
- la vallée du ruisseau du Vaublat (corridor humide)
- la branche est de la RD 16 se situe dans un espace où de nombreux chiroptères ont pu être observés. Le projet traverse 2 mares et coupe trois corridors humides (ruisseau du Rouland, et en deux points Le Lucas)

L'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. Elle mettra également en évidence les trames vertes et bleues impactées par le projet.

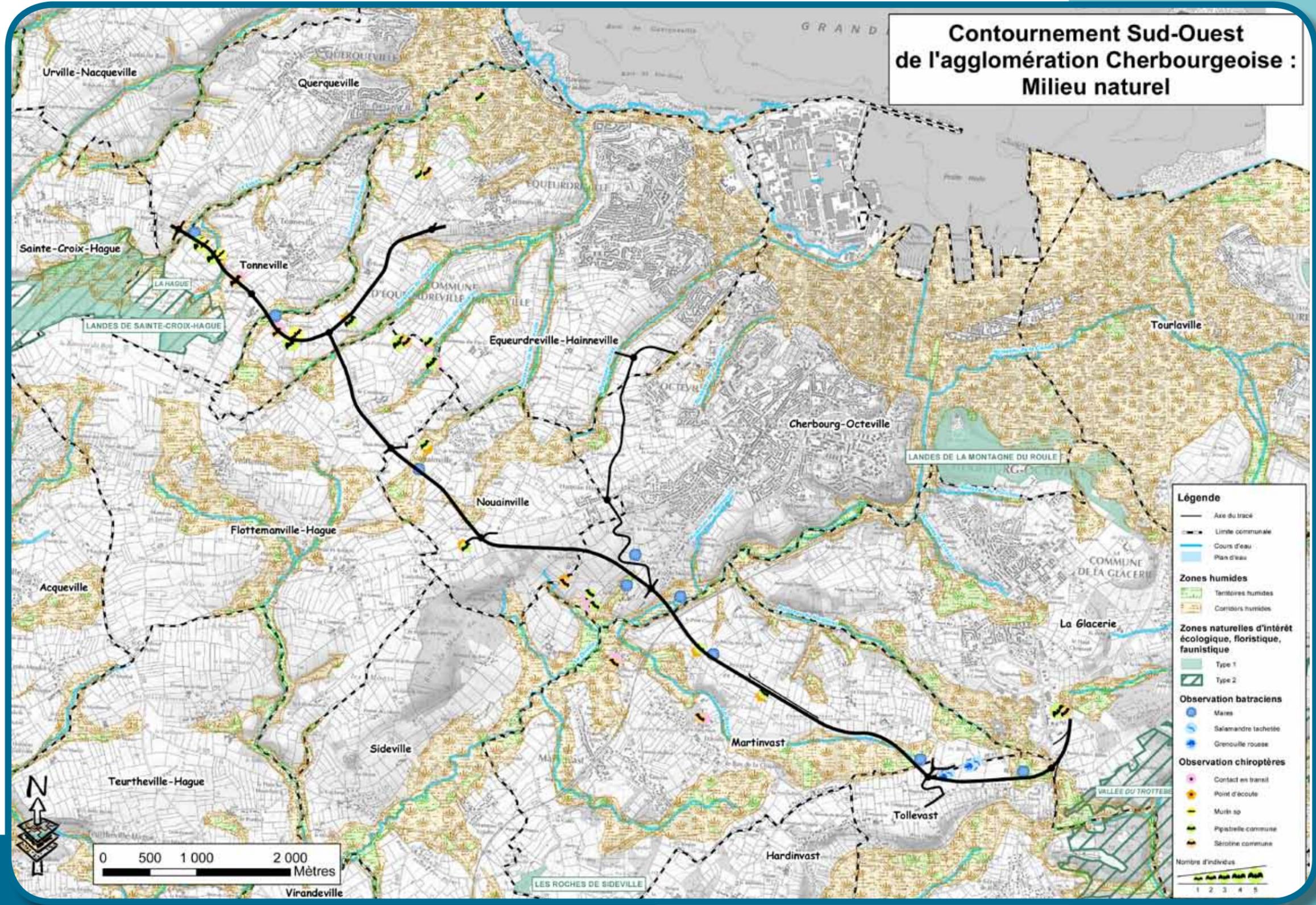
Concernant les batraciens, des mesures d'évitement et de correction pourront être apportées pendant la phase chantier et lors de la mise en service du contournement : planning des travaux, clôtures spécifiques, captures des individus et déplacements dans des mares de compensation, etc. Pour les chiroptères, 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. Le choix d'un viaduc pour préserver les rives et le corridor humide de la Divette est une mesure forte pour limiter les impacts du projet.

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



# Contournement Sud-Ouest de l'agglomération Cherbourgeoise : Milieu naturel



**Légende**

- Axe du tracé
- Limite communale
- Cours d'eau
- Plan d'eau

**Zones humides**

- Territoires humides
- Corrivers humides

**Zones naturelles d'intérêt écologique, floristique, faunistique**

- Type 1
- Type 2

**Observation batraciens**

- Mares
- Salamandre tachetée
- Grenouille rouge

**Observation chiroptères**

- Contact en transit
- Point d'écoute
- Murfs sp
- Pipistrelle commune
- Sérotine commune

**Nombre d'individus**

1 2 3 4 5

## 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.

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 plusieurs 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 ruisseau du Fay longé par la desserte de la ZA des Fourches,
- les ruisseaux du Vaublat, le Rouland et le Lucas sont ensuite traversés par le projet de requalification de voirie depuis la RD64 jusqu'à la RD901.

Le projet passe au-dessus du ruisseau «Bisard» à l'est de la RD119, un ouvrage de traversée sera réalisé.

Concernant la Divette, un viaduc permettra le passage de la route.

### 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 ces périmètres de protection éloignés et rapprochés 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.
- enfin sur la commune de Nouainville, l'aménagement passe dans le périmètre de protection éloigné de Saint Gilles.

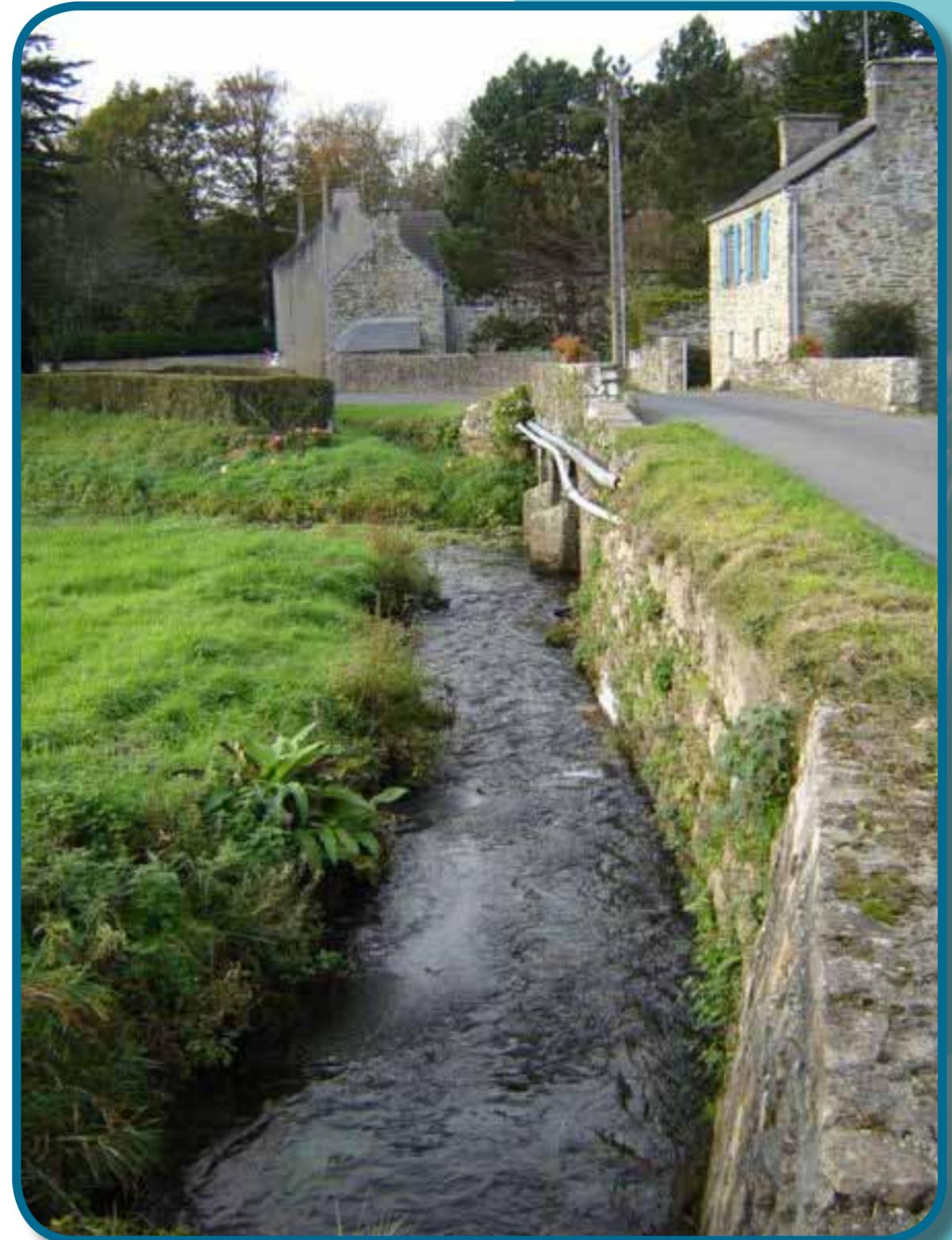


**Le projet veillera à respecter le niveau des plus hautes eaux par des mesures constructives adaptées, c'est-à-dire des ouvertures hydrauliques suffisantes et des ouvrages de continuité dans le lit majeur ainsi que des modelés de terrain.**

**Pour préserver et limiter les pollutions ainsi que les atteintes environnementales sur le lit de la Divette, l'option d'un viaduc a été retenue.**

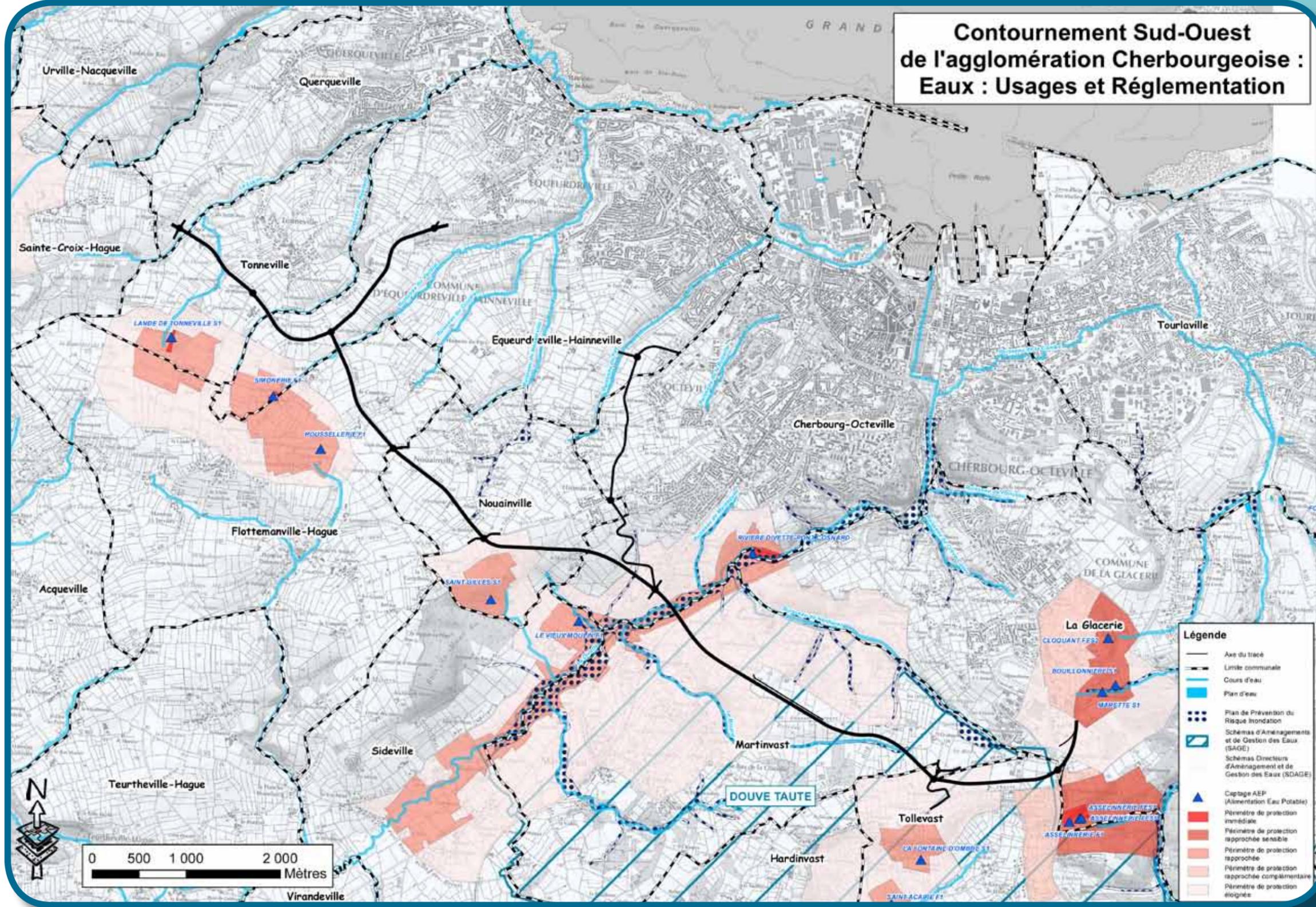
Des systèmes d'épuration efficaces, de nature à respecter la qualité biologique des cours d'eau et à éviter les pollutions des nappes phréatiques, seront mis en place le long des axes routiers.

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.



*La Divette*

# Contournement Sud-Ouest de l'agglomération Cherbourgeoise : Eaux : Usages et Réglementation



**Légende**

- Axe du tracé
- - - Limite communale
- Cours d'eau
- Plan d'eau
- Plan de Prévention du Risque Inondation
- Schémas d'Aménagements et de Gestion des Eaux (SAGE)
- Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)
- ▲ Captage AEP (Alimentation Eau Potable)
- Périmètre de protection immédiate
- Périmètre de protection rapprochée sensible
- Périmètre de protection rapprochée
- Périmètre de protection rapprochée complémentaire
- Périmètre de protection éloignée

# 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 qui entraîne une destructuration du parcellaire et des exploitations et 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.
- L'enclavement de territoires agricoles entre les voiries et des secteurs urbanisés, se traduisant par une augmentation des contraintes d'exploitation et une diminution des capacités d'exploitation de ces terrains, pouvant se traduire à terme par une perte de surface complémentaire.

Les impacts selon les tronçons sont variables. Les principaux éléments sont mentionnés ci-dessous :

### Tronçon Tollevast – RD650 :

Il s'agit d'une 2x1 voies avec créneau de dépassement 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'emprise de ce tracé neuf est significative sur le territoire agricole, tout en laissant de part et d'autre des espaces d'exploitation importants. L'activité principale est la production laitière.

Le nombre d'exploitants retraités ou en cours de cessation est notable sur ce secteur, et plusieurs exploitants dont le siège est assez éloigné interviennent sur ce secteur ce qui contribue à limiter les impacts. On compte toutefois deux sièges d'exploitation d'élevage laitier sur ce tronçon (à la Roche au Chat et au Bosquet) ainsi que deux exploitations ayant des bâtiments d'élevage bovin en continuité avec des ensembles de prairies.

Le tracé est relativement peu impactant sur l'activité agricole entre la RN13 et l'Orangerie, du fait de la nature des structures concernées. Par contre le secteur du Bosquet avec deux exploitations fortement concernées ayant des bâtiments d'élevage sur le secteur est plus problématique, dans un contexte de proximité des bâtiments risquant de limiter les améliorations que pourrait apporter un aménagement foncier.

Sur la partie située à partir de l'Arabie et descendant vers la RD650, le projet coupe un grand herbager doté d'un bâtiment d'élevage viande. Entre la voie ferrée et la RD650 le tracé passe sur des blocs secondaires de prairies humides et d'herbages à chevaux, dans un contexte qu'il semble relativement aisé de compenser en matière agricole.

### Les modifications des règles de circulation peuvent avoir localement un impact sensible sur certaines exploitations :

- du fait de la présence de parcelles coupées par le nouveau tracé ou séparées du bloc principal d'exploitation
- du fait des modifications de parcours pour des exploitants venant parfois d'assez loin pour des cultures d'ensilage, et accédant à leurs parcelles par la chasse Turbert ou par la RD119.



## RD650 - RD64

Deux tracés sont étudiés : l'un en 2x1 voies avec créneau de dépassement rejoint la RD64 au niveau de l'embranchement de la RD123 sur la RD64 et s'inscrit dans le contournement ouest de l'agglomération, l'autre pour lequel la question de l'opportunité se pose monte en lacets vers le hameau Hérouet pour la desserte de la ZA des Fourches.

### 2x1 voies avec créneau de dépassement:

6 exploitations sont impactées, pour une surface d'emprise totale de près de 10 hectares. Aucun siège d'exploitation ne se trouve à proximité immédiate, mais deux exploitations assez proches sont sensiblement impactées : l'une des exploitations dispose d'un bâtiment d'élevage sur le bloc parcellaire impacté (bovins viande), une autre a son siège à 700 mètres de l'ilot parcellaire impacté et se trouve déjà dans un contexte foncier fragile. Une troisième exploitation est impactée sur une emprise de près de 2,5 hectares, mais sur des parcelles excentrées de l'exploitation.

Il existe un effet d'enclavement des terres situées entre ce tracé et l'agglomération. Celui-ci semble rester encore supportable au regard de l'importance des surfaces agricoles restant au nord est du tracé. Les conditions de réalisation d'un aménagement foncier réparateur semblent toutefois délicates dans un contexte périurbain très présent.

### Montée vers le hameau Hérouet :

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 lacets dans un relief marqué. 7 exploitations sont touchées engendrant une fragmentation parcellaire et des délaissés. Les deux exploitations précédemment mentionnées sont là encore les principales impactées.

L'effet d'enclavement des parcelles situées entre le projet et l'agglomération est très fort. Toutefois ces terres sont, à long terme la continuité urbaine du « Loup Pendu ».

### Cumul des deux projets :

Le cumul des deux projets est extrêmement préjudiciable pour les deux exploitants concernés par les deux options de tracés. Les blocs parcellaires impactés situés sur des secteurs de pente sont fragmentés, avec des difficultés d'accès et une perte de cohérence des conditions d'exploitation. L'effet d'enclavement devient important pour l'ensemble de ce secteur.

## RD 64 - ZA des Fourches

Il n'y a pas d'enjeu stratégique agricole particulier à noter entre la RD64 et la Mancellerie. L'impact le plus sensible est lié à l'augmentation des contraintes en contexte urbain et à la diminution accrue de l'attractivité des terres concernées pour l'exploitation agricole dans ce secteur à vocation urbaine déjà affirmée.

Entre la Mancellerie et la ZA des Fourches, 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 avec la réalisation de la nouvelle route et de la pression urbaine.

## RD64 – RD901

Il s'agit d'un simple aménagement des routes départementales existantes, se traduisant par des modifications d'emprises (limitées) et une prévision d'augmentation de trafic significative. De ce fait, les usages agricoles seront peu modifiés en terme de parcellaire, par contre les usages nécessitant un fort accès à la voirie seront compliqués : traversées de bêtes et chantiers de récolte.

De la RD64 à la RD16 (du Boudet au carrefour du Vaublat), la situation au regard des exploitations semble peu préoccupante. Toutefois, plusieurs exploitations traversent régulièrement cette route du fait de la répartition parcellaire. Malgré la faible emprise du projet en terme de foncier agricole, un aménagement foncier semble une voie importante de limitation des impacts des modifications de voiries envisagées.

Concernant la RD16 on dénombre trois sièges d'exploitations laitières disposant d'herbages de part et d'autre de la route. Un aménagement foncier peut permettre de limiter les besoins de traversées, mais il est probable que des aménagements spécifiques de type boviduc seront nécessaires.

Enfin il conviendra de porter une réflexion globale au regard de l'organisation des chantiers de récolte afin de prévoir le cas échéant des aménagements spécifiques.

## 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).

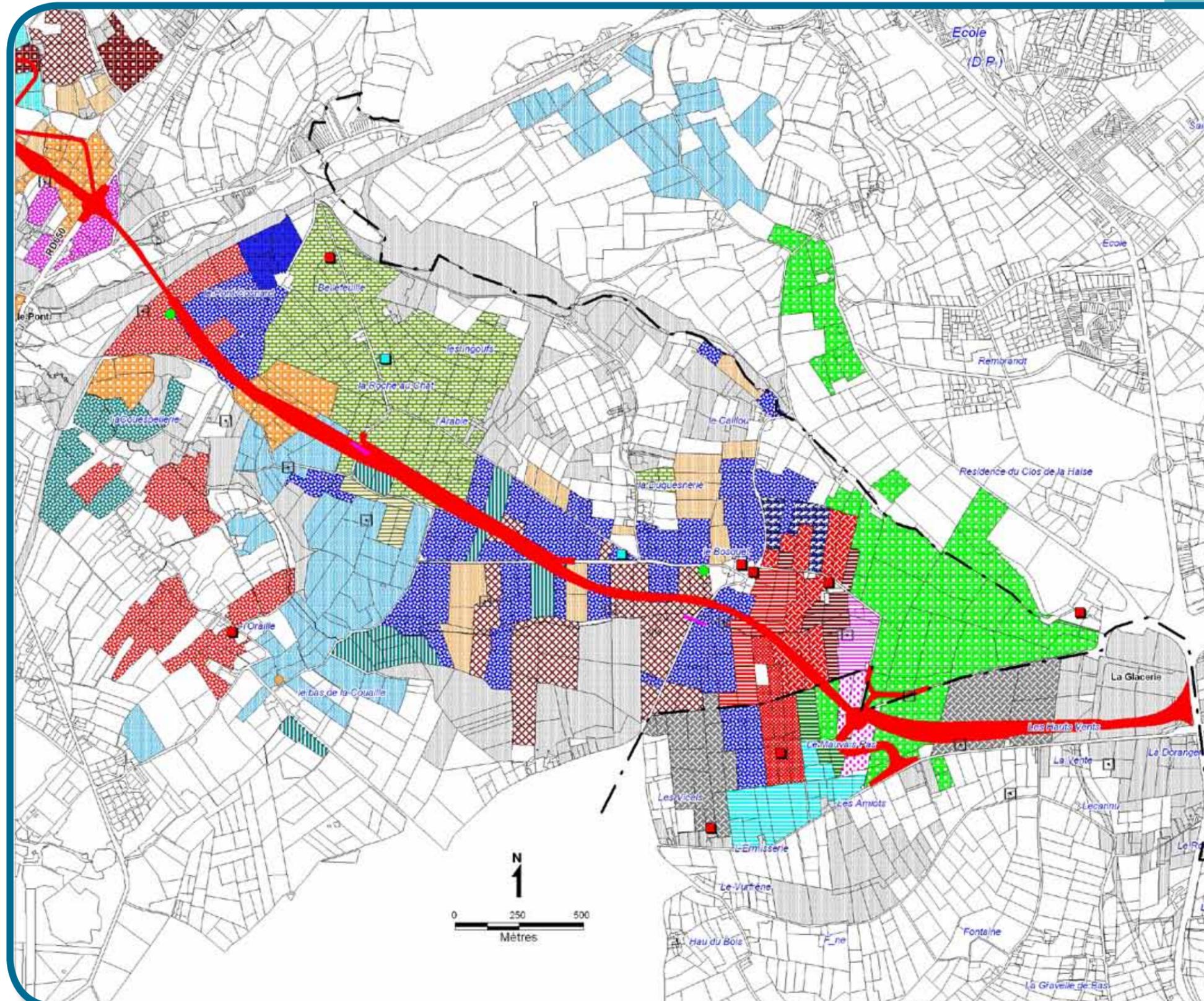
Dans un contexte périurbain dense, les perspectives de compensation par un aménagement foncier restent faibles sur l'ouest entre la RD650 et la ZA des Fourches.

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.

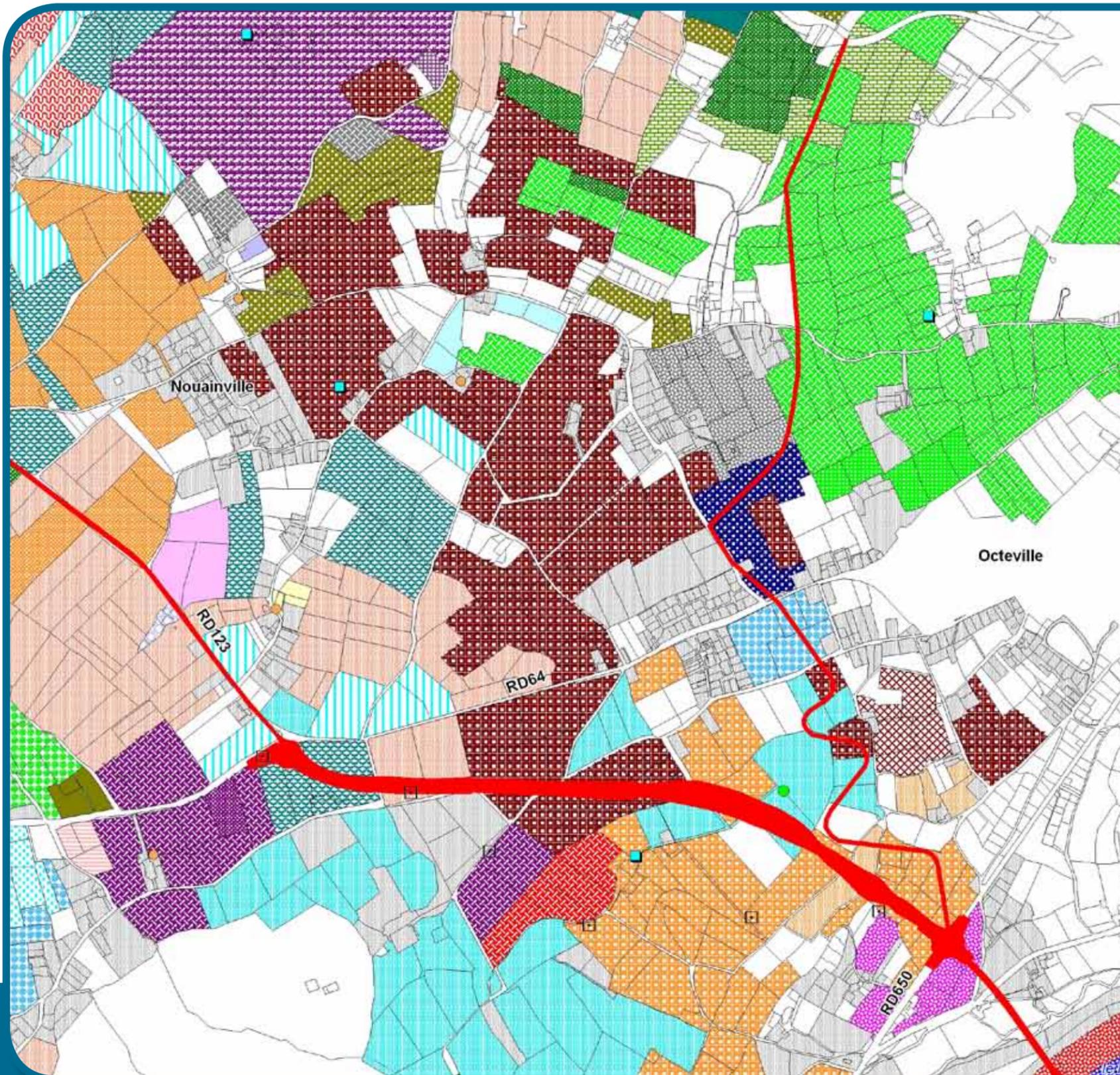
Ce contexte montre la nécessité de préserver l'activité agricole. Cela pourrait se faire par la mise en place d'outil spécifique comme le périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles naturels et périurbains (loi 2005-147 du 23 février 2005, décret du 7 juillet 2006).

Pour l'étude d'impact du dossier DUP le volet agricole sera détaillé pour chaque exploitation sur l'ensemble du tracé.

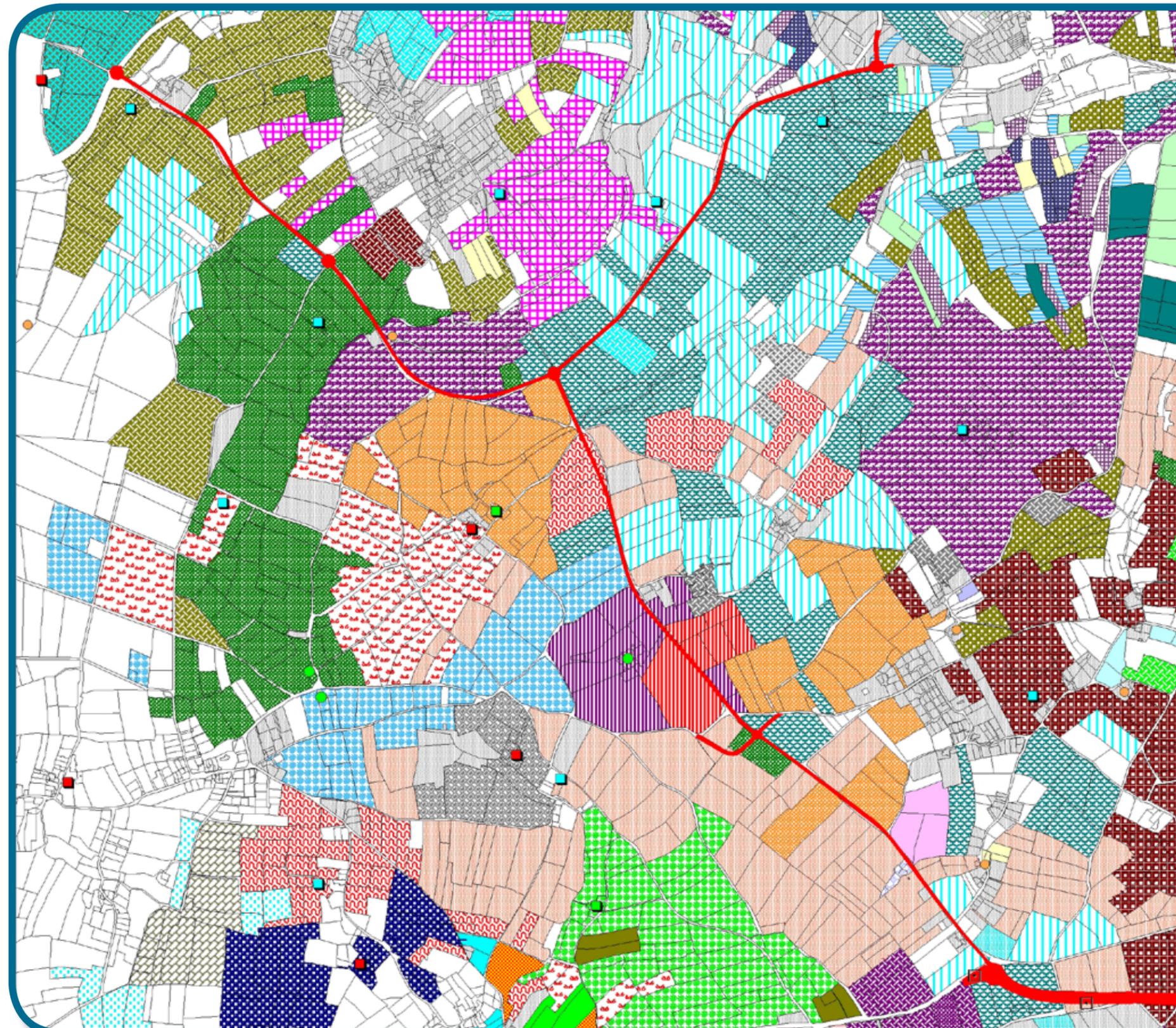
Si certaines perturbations peuvent trouver des solutions satisfaisantes dans les rétablissements de voiries ou dans l'aménagement foncier, d'autres nécessiteront des interventions ou des indemnités spécifiques.



- bâtiments d'exploitation**
- siège d'exploitation sans élevage
  - siège d'exploitation avec atelier laitier
  - siège d'exploitation avec atelier élevage
  - site d'élevage non laitier
  - autres bâtiments agricoles
- exploitations**
- BRIERE ret/ RENET
  - FERON Jean Luc toutavil
  - Foliot
  - GAEC CARRE
  - GAEC de Ravalet
  - LEFEVRE Michel
  - Legoupil Bernadette
  - LEMAITRE Noël
  - LERICHE Michel da
  - reprise BRIX Julien
  - Mauroard Stéphane
  - RAGONDE Remi
  - RENET Hubert
  - SAMSON Marc Tamerville
  - SCEA le Vacheux
  - exploitants retraités
- LECACHEUR
- LECONNETABLE Hubert
- LEFEVRE Maurice
- Mme ALEXANDRE Ret
- Mme BATAILLE non agri
- MOULIN Michel



- bâtiments d'exploitation**
- siège d'exploitation sans élevage
  - siège d'exploitation avec atelier laitier
  - siège d'exploitation avec atelier élevage
  - site d'élevage non laitier
  - autres bâtiments agricoles
- exploitations**
- bienaimé VALOGNE
  - centre équestre La Valett
  - code 211
  - Denis ADE
  - Denis ADE- CUC
  - Desquesnes Hervé
  - duquesne ds
  - élevage chiens
  - FERON Jean Luc tourlavill
  - FERON JL B
  - Foliot
  - GAEC CARRE
  - GAEC de la Cour
  - GAEC de Ravalet
  - GAEC des Etoiles
  - GAEC DES GRANGES
  - GAEC des Rousses
  - GAEC la Reveille
  - GAEC le Boulay
  - GAEC PAIN DUQUESNE
  - Gerard DUREL
  - LEFEVRE Michel
  - Legoupil Bernadette
  - Maurouard Stéphane
  - SCEA le Vacheux
  - SCEA Lecouturier
  - exploitants retraités



- bâtiments d'exploitation**
- siège d'exploitation sans élevage
  - siège d'exploitation avec atelier laitier
  - siège d'exploitation avec atelier élevage
  - site d'élevage non laitier
  - autres bâtiments agricoles

- exploitations**
- FERON Jacques
  - bienaimé VALOGNE
  - centre équestre La Valette
  - code 211
  - Desquesnes Hervé
  - Destres André
  - EARL les Entrées
  - EARL les Hommets
  - élevage chiens
  - ferme du Bigard
  - FERON Jean
  - FERON JL B
  - FERON Roger
  - Folliot
  - GAEC de la Cour
  - GAEC de Ravalet
  - GAEC des Etoiles
  - GAEC DES GRANGES
  - GAEC des Rousses
  - GAEC Duquesne
  - GAEC la Revelle
  - GAEC le Boulay
  - GAEC PAIN DUQUESNE
  - Isabelle PAIN
  - LEFEVRE Michel
  - Legoupilot D'Actif
  - Michel FLEURY
  - Philippe FLEURY
  - Pilard Cyrille
  - SCEA le Vacheux
  - SCEA Lecouturier
  - exploitants retraités

# 7 Les questions de la concertation

**Le projet soumis à la concertation invite le public, les collectivités locales et les associations à donner leur avis sur :**

► **Les caractéristiques du projet :**

- une 2x1 voies avec créneaux de dépassement et non plus une 2x2 voies
- un aménagement des routes existantes depuis la RD64 jusqu'à la route de Beaumont-Hague (RD901) et non plus une route neuve à forte emprise.
- une limitation à 90km/h et non plus à 110km/h.
- une réalisation en une seule phase au lieu d'une réalisation en deux phases sans perspectives de programmation de la 2ème phase.
- un giratoire au niveau de la RN13 et non plus un échangeur dénivelé non programmé par l'Etat.

► **L'opportunité de réaliser le barreau complémentaire de liaison RD650 – Hameau Hérouet (RD64).**

# 8 Les étapes ultérieures du processus décisionnel

## Aujourd'hui : concertation publique

- nouvelle concertation à mener sur le périmètre du projet, incluant les communes de Flottemanville-Hague, Tonneville et Querqueville
- présentation de la démarche d'amélioration continue du projet et de l'aménagement issu de la concertation 2011.
- Invitation de la population à donner son avis sur les nouveaux principes d'aménagement.

- ▶ **un bilan sera réalisé.**
- ▶ **il sera présenté aux élus vraisemblablement courant 2ème trimestre 2013.**
- ▶ **le projet définitif sera arrêté pour en réaliser le dossier d'enquête préalable à la DUP (1er trimestre 2014).**
- ▶ **validation du dossier de DUP par le conseil général (au mieux fin 1er semestre 2014)**
- ▶ **enquête publique après instruction administrative (4ème trimestre 2014).**
- ▶ **maîtrise foncière (2 ans).**