

Aménagement routier **SAINT-LÔ / COUTANCES**

Février 2022



DOSSIER DE CONCERTATION

(article L.103-2 du code de l'urbanisme)

SYNTHÈSE DU TOME 1



PROJET D'AMENAGEMENT ROUTIER – AXE SAINT-LO/COUTANCES
DOSSIER DE CONCERTATION

Maître d'Ouvrage :	<p>Conseil Départemental de la Manche</p>  <p>LA MANCHE LE DÉPARTEMENT</p>	<p>Maison du département 98 route de Candol 50 050 Saint-Lô 02 33 05 55 50</p>
Partenaire financier :	<p>Région Normandie</p>  <p>RÉGION NORMANDIE</p>	<p>Site de Rouen 5, rue Robert Schuman CS 21129 76 174 Rouen Cedex 02 35 52 56 00</p>
Date	Objet	
31/01/2022 au 11/03/2022	Diffusion du dossier Concertation	

SOMMAIRE

I. INTRODUCTION	3
I.1. L'objet du présent dossier	3
II. LA CONCERTATION PUBLIQUE : OBJECTIF	3
II.1. La réglementation	3
II.1.1. La concertation dans le code de l'urbanisme	3
II.2. La concertation, un moment clé de l'élaboration d'une opération routière	4
II.3. Les modalités de la concertation publique	4
III. LE PROJET D'AMENAGEMENT	6
III.1. L'historique et la justification du projet	6
III.1.1. La situation du projet	6
III.1.2. Rappel des études et des décisions antérieures	6
IV. LE TERRITOIRE CONCERNE : CONTEXTE GENERAL, DIAGNOSTIC ET OPPORTUNITES D'UN AMENAGEMENT ROUTIER	7
IV.1. Périmètre d'Etude de l'axe Saint-Lô-Coutances	7
IV.2. Bilan du contexte général	8
V. LES SCENARIOS ENVISAGES	9
V.1. Scénario 1 : Option de référence	9
V.2. Scénarios 2	14
V.2.1. Scénario 2.1 : Giratoires + Contournement de St-Gilles par le Nord	14
V.2.2. Scénario 2.2 : Echangeur dénivelé + Contournement de St-Gilles par le Nord	15
V.2.3. Scénario 2.3 : Echangeur dénivelé + Contournement de St-Gilles par le sud	16
V.2.4. Le Scénario 2.2 : le projet préférentiel	17
VI. ANALYSE COMPARATIVE DES SCENARIOS	22
VI.1. Bilan des apports des différents scénarios	22
VI.2. Comparaison entre les scénarios S1, S2.1, S2.2 et S2.3	24

VII. GLOSSAIRE	25
-----------------------------	-----------

I. INTRODUCTION

I.1. L'OBJET DU PRESENT DOSSIER

La présente concertation publique porte sur le projet d'aménagement routier entre les communes de Saint-Lô et Coutances au niveau des départementales RD971-RD972 et sur le recalibrage de la RD44.

Pour cet aménagement, plusieurs scénarios ont été étudiés et un choix préférentiel s'est dégagé à l'issue des analyses comparatives des enjeux du territoire. Ce tracé préférentiel et les différents scénarios du projet sont maintenant soumis à la concertation publique.

Comme l'exige la réglementation, la variante retenue fera l'objet d'analyses approfondies des impacts et des mesures à mettre en œuvre.

Durant la phase de concertation, le public est invité à s'exprimer, à donner son avis et à poser des questions qui pourront influencer sur le projet final.

L
'
E
S
S
E
N
T
I
E
L

La concertation publique a pour fonction d'écouter les avis, les questionnements et les propositions sur l'aménagement préférentiel ainsi que sur les autres scénarios. A l'issue de la concertation, le conseil départemental de la Manche, maître d'ouvrage de l'opération, délibérera sur un tracé définitif qui sera présenté lors de l'enquête publique.

Pour rappel, la concertation est une étape qui s'inscrit dans le déroulé global d'une opération d'aménagement routier comprenant plusieurs étapes successives : des études préliminaires jusqu'à la mise en service.



II. LA CONCERTATION PUBLIQUE : OBJECTIF

II.1. LA REGLEMENTATION

II.1.1. LA CONCERTATION DANS LE CODE DE L'URBANISME

Le code de l'urbanisme, qui a été précurseur dans le domaine de la concertation, prévoit l'organisation de concertation préalable dans certains cas.

Le projet d'axe routier de Saint-Lô-Coutances est concerné par l'article L.103-2 du code de l'urbanisme :

« Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées :

1° L'élaboration ou la révision du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme ;

2° La création d'une zone d'aménagement concerté ;

3° Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat ;

4° Les projets de renouvellement urbain. »

L'article R103-1 du code de l'urbanisme vient compléter cet article de loi en précisant :

« Les opérations d'aménagement soumises à concertation en application du 3° de l'article L.103-2 sont les suivantes :

1° L'opération ayant pour objet, dans une commune non dotée d'un plan local d'urbanisme ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu, ayant fait l'objet d'une enquête publique, la création de plus de 5 000 mètres carrés de surface de plancher ou la restauration, dans les conditions définies à l'article L.313-4-1, d'un ensemble de bâtiments ayant au moins cette surface ;

2° La réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants [...]. »

Cette concertation préalable à l'enquête publique, qui concerne notamment les projets soumis à étude d'impact, est obligatoire. Elle est mise en place à l'initiative du maître d'ouvrage, à la demande le cas échéant de l'autorité décisionnaire, et associe le public pendant toute la durée d'élaboration du projet. Ses modalités d'organisation sont très souples.

La concertation publique a pour objectifs d'informer le public, de recueillir son avis et de répondre à ses interrogations sur le projet, ses caractéristiques et les conditions de sa réalisation telles que définies à ce stade du processus.

Elle vise également à identifier la proposition d'aménagement la mieux appropriée du point de vue du public et, le cas échéant, les optimisations possibles du projet par combinaison des différentes variantes d'aménagement.

LES SENTI

Les modalités d'une concertation publique ne sont pas complètement définies par la loi. C'est le maître d'ouvrage du projet, ici le Conseil Départemental de la Manche, qui a la charge de les concevoir et de les mettre en œuvre en répondant aux principes et objectifs suivants :

- Assurer une information juste et transparente sur le contenu du projet, ses caractéristiques et ses conditions de réalisation,
- Permettre au public de donner son avis sur le projet en lui laissant la possibilité de formuler ses observations et/ou ses propositions afin d'en améliorer la qualité et d'en assurer la compréhension et l'acceptation.

II.2. LA CONCERTATION, UN MOMENT CLE DE L'ELABORATION D'UNE OPERATION ROUTIERE

Depuis fin 2018, les services du département travaillent et étudient toutes les possibilités d'aménagement en 2+1 voies de l'axe St-Lô-Coutances. Dans un premier temps, une pré-concertation s'est déroulée entre les élus départementaux et les élus locaux afin de définir les lignes directrices du projet. Puis des présentations ont été réalisées auprès des conseils municipaux et également devant la profession agricole.

Aujourd'hui, à l'heure de la concertation, tous les différents usagers, intervenants et riverains sont invités à s'exprimer, parmi lesquels :

- Les habitants des communes suivantes, qui longent les différents axes du projet préférentiel :
 - Belval
 - Coutances
 - Monthuchon
 - Cambernon
 - Courcy
 - Quibou
 - Cametours
 - Gratot
 - Saint-Gilles
 - Camprond
 - Le Lorey
 - Savigny
 - Canisy
 - Le Mesnil-Amey
 - Thèreval
 - Carantilly
 - Marigny-le-Lozon
 - Tourville-sur-Sienne
- Les commerces, les associations locales, les services et équipements accueillant du public, implantés le long de l'axe routier ;
- Les entreprises utilisant régulièrement l'itinéraire St-Lô-Coutances notamment celles regroupées au sein des ZA, dont les conditions d'accessibilité routière constituent un enjeu de développement ;
- Les agriculteurs et sylviculteurs propriétaires et/ou exploitants, au sein du fuseau d'étude retenu à l'issue des études préalables, susceptibles d'être impactés par la voie nouvelle ;
- Les futurs riverains du projet ;
- Les usagers quotidiens de l'axe ;
- Les élus départementaux et locaux ;

II.3. LES MODALITES DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

L'article L.103-4 du code de l'urbanisme précise les objectifs et modalités de la concertation :

« Les modalités de la concertation permettent, pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente. »

De même, l'article L.103-6 du code de l'urbanisme indique :

« A l'issue de la concertation, l'autorité mentionnée à l'article L. 103-3 en arrête le bilan. Lorsque le projet fait l'objet d'une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, le bilan de la concertation est joint au dossier de l'enquête. »

LANCEMENT DE LA CONCERTATION

Le but est d'informer le plus largement possible de l'organisation de la procédure de concertation notamment de la durée, les dates de réunions et les lieux des réunions publiques.

- **Publication d'un avis administratif préalable** sur le site du Département de la Manche, dans les journaux Ouest-France, La Manche Libre et La Presse de la Manche, aux sièges des intercommunalités et dans les mairies des communes concernées.
- **Distribution d'une plaquette d'information** à destination des habitants et des entreprises des communes concernées.
- **Mise en place de panneaux d'information** au bord de la RD 972.

DUREE ET REUNION PUBLIQUES

Cette phase de concertation, structurante pour l'avenir du projet, se déroule du **31 janvier au 11 mars 2022**.

- Au vu de l'importance du projet, **une durée de concertation de six semaines est prévue** afin de laisser assez de temps pour informer le public, recueillir ses observations et ses propositions ainsi que celles des communes.
- **Organisation de deux réunions publiques** : Les réunions publiques ciblent l'ensemble de l'opération et ont pour objectifs d'écouter les points de vue et les besoins des habitants, des utilisateurs de la voie et des acteurs du territoire. Elle donne la possibilité aux citoyens de s'exprimer devant les décideurs publics qui peuvent ainsi compléter leurs informations et intégrer les demandes.
- **Tenue de 6 permanences** : les permanences ont pour objectifs de traiter les questions d'ordre plus personnel des riverains pouvant être impactés par le projet.

DOSSIER DE CONCERTATION ET RECUEIL DES AVIS

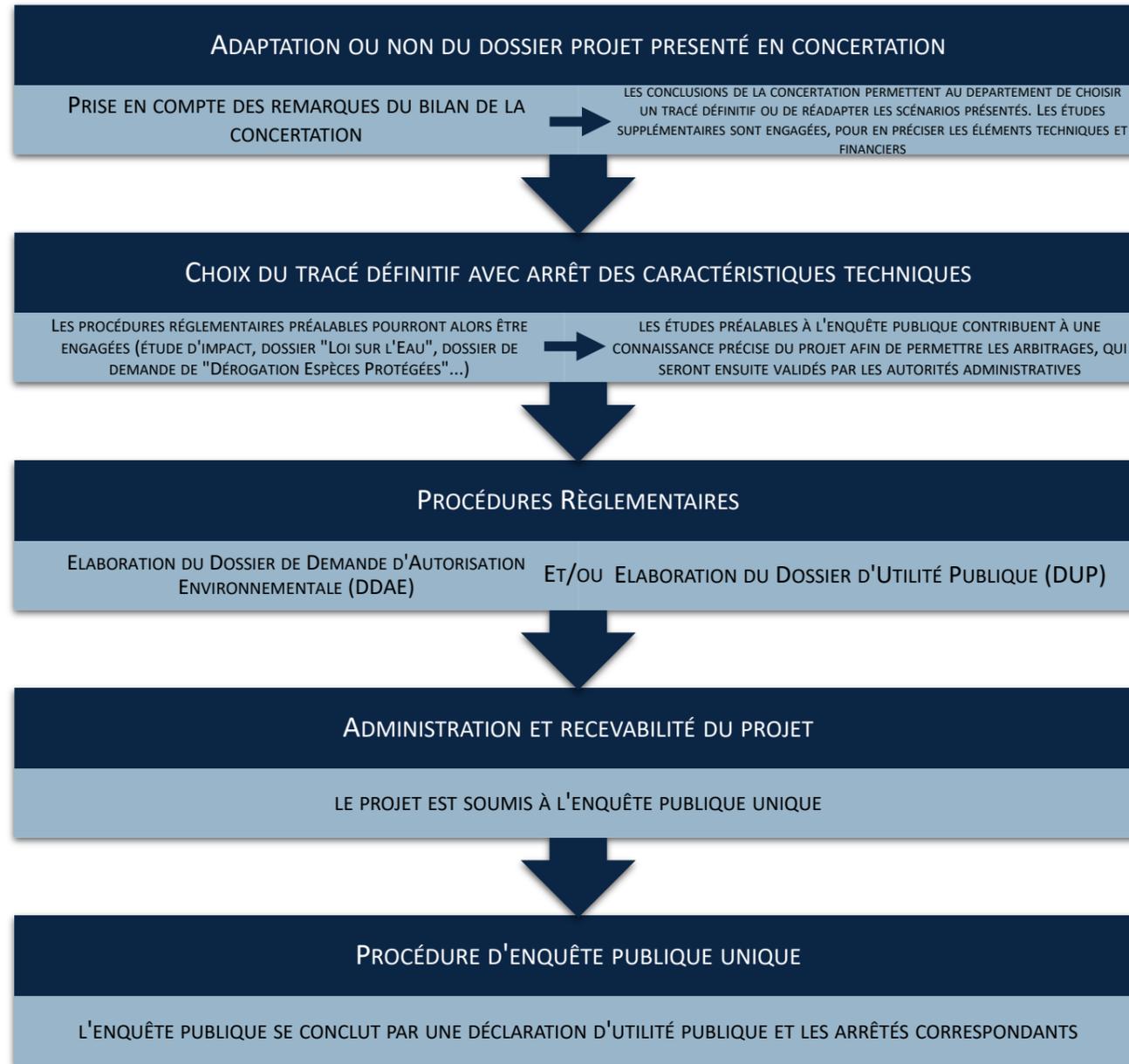
- **Mise à disposition du dossier de concertation** pendant la durée définie, en mairies des communes concernées, à la Maison du Département (service documentation), au sein des deux intercommunalités : Saint-Lô Agglo et Coutances Mer et Bocage ainsi que sur le site *manche.fr*.
- **Mise à disposition d'un registre** permettant de recueillir les observations du public sera joint aux dossiers, en version papier dans les divers locaux, ou bien en version dématérialisée sur le site internet.
- Sur le site internet, seront aussi consultables les diagnostics initiaux.

CLOTURE DE LA CONCERTATION

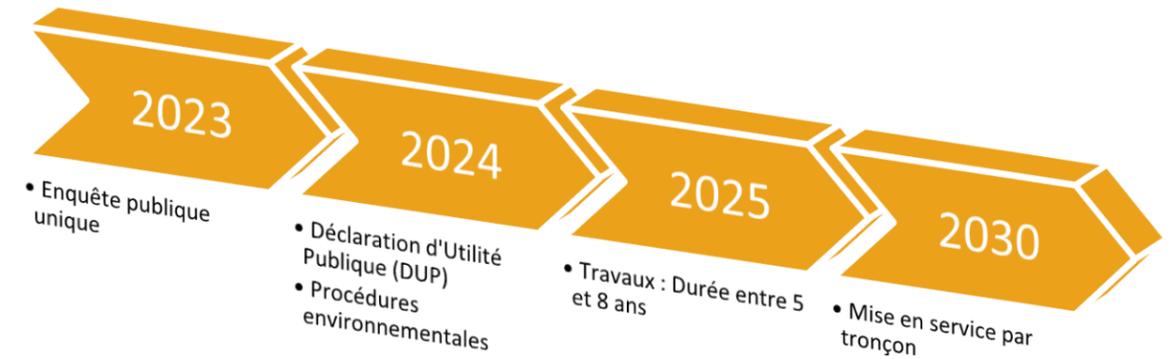
A l'issue de cette concertation, un bilan de la concertation sera établi. Il devra énoncer les moyens de concertation mis en œuvre tout au long de la procédure d'élaboration mais aussi relater les remarques émises par les personnes ayant participé à la concertation et les analyser au regard du projet global.

Ce bilan doit être rendu public dans un délai de trois mois après la fin de la concertation sur le site internet du maître d'ouvrage et communiqué aux communes concernées. Le projet sera alors arrêté dans sa nature et ses options essentielles.

ET APRES ?



LE PLANNING



III. LE PROJET D'AMENAGEMENT

III.1. L'HISTORIQUE ET LA JUSTIFICATION DU PROJET

III.1.1. LA SITUATION DU PROJET

La RD 972 est une voie à grande circulation, classée au sein du schéma routier départemental comme route structurante mais également classée réseau d'intérêt régional. Cet axe entre Saint-Lô et Coutances assure la liaison routière entre deux secteurs touristiques essentiels de Normandie : le nord-ouest du Calvados, qui comprend Bayeux et les plages du Débarquement, et la côte ouest de la Manche, riche de ses plages entre Granville et Pirou.

Le tronçon Saint-Lô-Coutances, entre le giratoire des Iles et le giratoire de l'Odyssee, d'une longueur d'environ 25km, supporte un trafic compris entre 7 000 et 14 000 véhicules/jour dont 5% de poids lourds.

Les projets successifs envisagés depuis les années 1990, prévoyant de créer une 2x2 voies en site neuf sur l'ensemble de l'axe, n'ont pas abouti. Plusieurs contraintes notamment foncières, avec une emprise estimée à environ 200 ha, mais aussi financières, techniques et administratives n'ont pas permis de finaliser les divers projets étudiés.

En juin 2018, le projet de modernisation a été relancé avec la Région Normandie afin de sécuriser l'axe Saint-Lô-Coutances et renforcer les liens économiques entre ces deux bassins de vie. Ce projet est financé à 50 % par le Département de la Manche et 50 % par la Région et était estimé à 80 millions d'Euros H.T.

Les services du département de la Manche ont étudié des scénarios alternatifs allant d'une sécurisation a minima de l'axe à la réalisation d'une 2x2 voies.

Le scénario concernant la réalisation d'une 2x2 voies en site neuf a été écarté dès le début des études. En effet, au regard des évolutions réglementaires, notamment environnementales, des emprises très consommatrices de terres agricoles (évaluées à 200 ha) et des coûts estimés (180 millions d'Euros H.T), il a été décidé de se détacher de ce type de projet pour l'aménagement de l'axe St-Lô-Coutances.

Lors de la concertation, 4 scénarios d'aménagement sont présentés :

- 1 scénario de référence correspondant au projet de sécurisation « a minima »
- 3 scénarios avec l'aménagement de l'axe en 2+1 voies.

L'aménagement en 2+1 voies correspond à une route à chaussées séparées pourvue de créneaux de dépassement en alternance, assurant ainsi un haut niveau de service, de sécurité et de fluidité. Cet aménagement comprend une partie élargie sur place et une partie en tracé neuf pour contourner Saint-Gilles en connexion avec la RN 174.

III.1.2. RAPPEL DES ETUDES ET DES DECISIONS ANTERIEURES

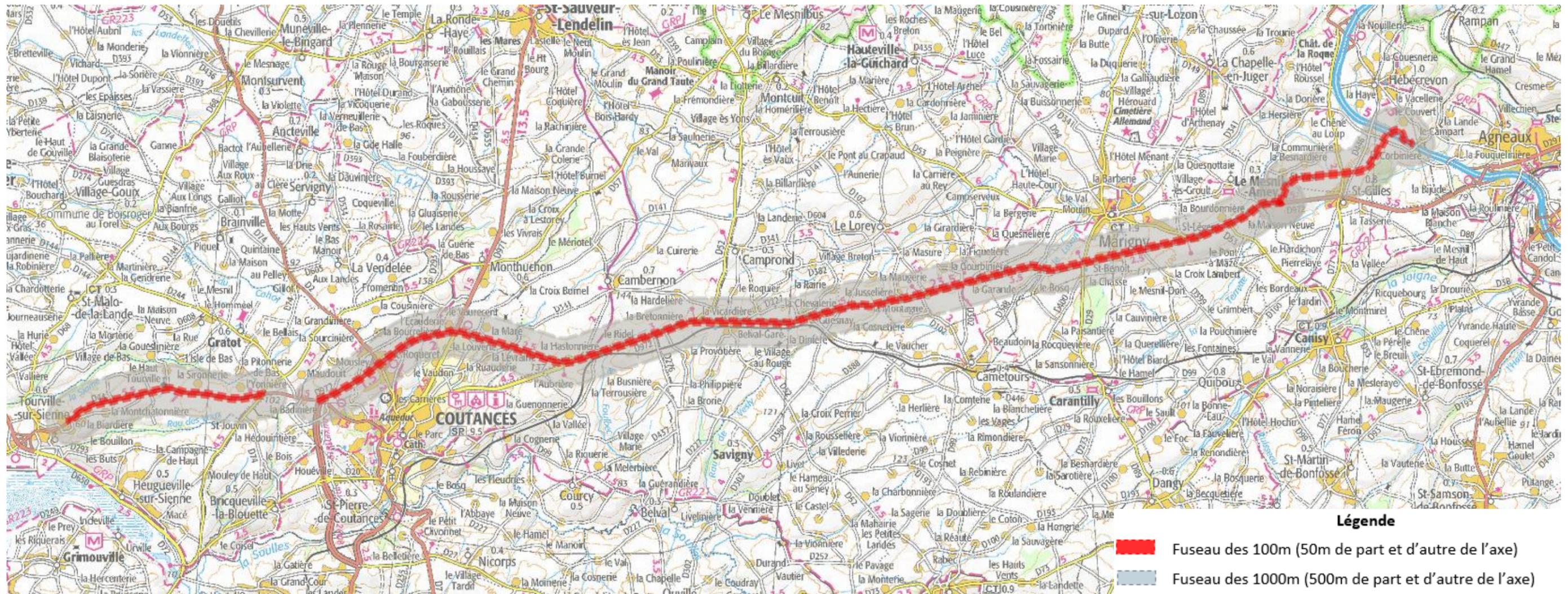
Les études et procédures sur cet itinéraire se sont succédées de la manière suivante :

2007	Bilan de concertation sur le projet de 2x2 : choix du tracé abouti sauf déviation de Saint-Gilles
2008	Réalisation d'études complémentaires sur les variantes Nord et Sud de la déviation de Saint-Gilles en 2x2 et 2 variantes à départager (<i>Délibération du 3 octobre 2008</i>)
Sept. 2013	Reprise du dossier, nouvelle délibération sur la déviation sud de Saint-Gilles en 2x2 (<i>Délibération 27 septembre 2013</i>) mais ajourné avant enquête publique
2016	Etude de faisabilité sur un nouveau tracé nord en 2+1 voies présenté aux élus départementaux (<i>Délibération du 14 novembre 2016</i>)
Oct. 2017	L'axe Saint-Lô Coutances est intégré dans le schéma des itinéraires d'intérêt régional
Sept. 2018	Validation des nouvelles orientations d'aménagement de l'axe routier Saint-Lô-Coutances en 2+1 voies avec une partie élargissement de la route actuelle et le contournement nord de St-Gilles en tracé neuf. Lancement des acquisitions foncières à l'amiable. Abrogation des études de tracé sud de St-Gilles en 2x2. (<i>Délibération du 28 septembre 2018</i>)
2019	Lancement des études de modernisation (études de trafic, agricoles, environnementales et des levés topographiques)
Juin 2019 à aujourd'hui	Mise en place de la pré-concertation avec les élus locaux (conseillers départementaux, maires et conseillers municipaux), les riverains ainsi qu'avec le monde agricole
Déc. 2020	Délibération sur le projet, ses objectifs et ses enjeux, sur la concertation (3 scénarios) et ses modalités (<i>Délibération du 4 décembre 2020</i>)
Déc. 2021	Modalités de concertation et intégration de modifications au projet (Suppression RD437, prise en compte des modes actifs, 4 scénarios de projet) (<i>Délibération du 10 décembre 2021</i>)
Janv./mars 2022	Réalisation de la concertation
Juin 2022	Bilan de concertation
	Reprise des études avec le tracé définitif

IV. LE TERRITOIRE CONCERNE : CONTEXTE GENERAL, DIAGNOSTIC ET OPPORTUNITES D'UN AMENAGEMENT ROUTIER

Pour la concertation, différents états initiaux ont été réalisés notamment sur la qualité de l'air, les zones humides, la faune, la flore et les habitats naturels, les activités agricoles et sylvicoles, la démographie, l'économie, l'acoustique, le paysage et le patrimoine. Pour chaque thématique, les aires d'étude ont fait l'objet d'une adaptation de leur périmètre afin de prendre en considération les enjeux du territoire.

IV.1. PERIMETRE D'ETUDE DE L'AXE SAINT-LO-COUTANCES



Carte 1 : Zone d'étude globale du projet

A l'échelle des fuseaux d'études retenus, les états initiaux mettent en évidence les enjeux et les contraintes avec lesquels il sera nécessaire de composer pour déterminer le projet de moindre impact pour l'environnement. À ce stade des études, un certain nombre de contraintes a pu être identifié. Néanmoins, les analyses, notamment sur les milieux naturels et le bruit, ne sont pas terminées et se poursuivront pour compléter les dossiers, une fois un tracé définitif acté.

IV.2. BILAN DU CONTEXTE GENERAL

Thèmes	Situation actuelle	Que doit apporter le projet Saint-Lô / Coutances ?
Le contexte socio-économique		
<i>Démographie</i>	Stable mais vieillissante (arrivée de seniors et départs des actifs)	<p>Meilleure attractivité du territoire permettant de retenir les actifs présents et l'installation de nouveaux foyers dans le centre Manche</p> <p>Accessibilité aux pôles économiques des communes voisines de l'axe améliorée aidant ainsi leur développement</p> <p>Favoriser les échanges et l'accessibilité entre Littoral-CMB-SLA</p> <p>Réduction du trafic traversant la commune de St-Gilles pour rendre le centre bourg plus attractif et améliorer le cadre de vie des riverains</p> <p>Meilleure desserte des zones d'activités notamment celles du Parc de l'Odyssée et de la Tremblaye à Agneaux</p> <p>Fiabiliser et diminuer les temps de parcours pour les déplacements logistiques, les services de secours et les praticiens et patients des hôpitaux de St-Lô et Coutances et également pour les trajets domicile/travail</p> <p>Aménagements sécurisés</p> <p>Route adaptée au trafic actuel et futur</p> <p>Amélioration de la qualité de service de TC</p> <p>Fiabilisation et réduction des temps de parcours</p> <p>Offre d'itinéraire modes doux sécurisés aux abords des zones urbanisées (Coutances et Saint-Lô) pour faciliter les déplacements domicile/travail</p>
<i>Urbanisation</i>	Urbanisation sur le littoral et quelques projets dans les communes proches de l'axe RD972 Du bâti et une urbanisation dense localisée à Coutances et St Gilles et le long des infrastructures routières Effet de coupure dans la traversée de St-Gilles et traversées piétonnes dangereuses malgré les aménagements actuels	
<i>Les activités économiques / accès aux services publics</i>	Pénuries de main d'œuvre dans de nombreux secteurs économiques Accès aux ZA sur Agneaux souvent congestionnés Temps de trajet incertain selon les horaires	
<i>Le trafic et la sécurité / déplacement / offre de transport</i>	Trafic dense et infrastructures inadaptées et accidentogènes Trafics journaliers importants et en constante augmentation Usage de la voiture prépondérant en Centre Manche Axe constituant un maillage fort du réseau départemental Offre de transport en commun (TC) diversifiée mais amplitude horaire limitée, et temps de parcours moins compétitif que la voiture. Insuffisance ou absence d'itinéraires de modes doux	
Le contexte agricole		
<i>La situation</i>	Diminution du nombre d'exploitation, vieillissement de la profession Utilisation et confort de la route actuelle, problème de sécurité aux carrefours et aux accès des parcelles, conflits d'usages	<p>Déplacements sécurisés avec un trafic local faible, aménagements adaptés et prise en compte des girations d'engins agricoles ; les ouvrages d'art neufs auront un gabarit de 4.85m.</p> <p>Limiter l'artificialisation et les impacts sur le milieu agricole</p>
<i>Le foncier</i>	82 exploitations possèdent au moins une parcelle comprise (partiellement ou entièrement) au sein du fuseau d'étude de 100m (50m de part et d'autre de l'axe routier)	
Le contexte touristique		
<i>Intérêt / Economie</i>	Cadre favorable au tourisme vert Patrimoine remarquable et nombreux circuits de randonnées Part importante de l'économie de la CMB Clientèle locale et familiale	<p>Maintien et accroissement de l'attractivité touristique du Coutançais</p> <p>Opportunité touristique pour Saint-Lô Agglo</p> <p>Création et maintien d'itinéraires touristiques pour les modes doux</p> <p>Attractivité des stations balnéaires : facilité d'accès sur la côte ouest depuis St Lô</p>
Cadre de vie		
<i>L'ambiance sonore</i>	Ambiance sonore modérée pour la plupart des habitations présentes à proximité de l'axe sauf pour les traversées de la Chapelle et de St Gilles	<p>Application de la réglementation vis-à-vis de l'impact sonore du projet routier. Si habitations concernées : mise en place de dispositif.</p> <p>Point particulier à étudier : Traversée de la Chapelle et de St-Gilles</p> <p>Qualité de l'air du territoire maintenue, restant dans les normes réglementaires, en termes d'émissions et de concentration de polluants</p>
<i>La qualité de l'air</i>	Qualité de l'air bonne avec des épisodes de pollution aux particules très fines (PM2,5)	
Les milieux naturels		
<i>La faune / Les zones humides / les ressources en eaux</i>	Présence de nombreuses espèces sur l'aire d'étude Plusieurs vallées alluviales ou vallons coupés par l'axe D972 Présence de zones humides Manque d'assainissement des eaux pluviales et risque de pollutions des cours d'eau Axe actuel perturbant de l'équilibre hydrologique de la zone et fragmentant les corridors écologiques Coupure des cours d'eau avec des ouvrages de franchissement peu adaptés	<p>Ouverture des fonds de vallées afin d'améliorer et faciliter le passage de la faune et renforcer les continuités écologiques</p> <p>Prise en compte de la biodiversité avec l'application de la Doctrine « ERC » permettant d'éviter et de réduire les impacts sur les milieux naturels, les zones humides et espèces protégées et sensibles.</p> <p>Mise en place de dispositifs pour limiter les risques de pollution chronique ou accidentelle</p>
Le paysage		
<i>Les unités paysagères / L'arbre et la Haie</i>	Paysage bocager, découverte progressive de vues Maillage de haies de plus en plus impacté par l'évolution des pratiques agricoles Mise en place d'une politique de préservation dans certaines communes	<p>Impact paysager limité permettant la préservation des vues existantes sur le patrimoine naturel et historique</p> <p>Reconstitution du maillage bocager</p>
Ce qu'il faut retenir :	<p>L'axe St-Lô-Coutances joue un rôle moteur pour la dynamique sociale et économique du Centre Manche. Aux abords de cette route :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un cadre paysager très bocager à préserver et à entretenir • Une richesse d'espèces dont certaines protégées à préserver 	<p>L'aménagement de l'axe St-Lô-Coutances va ouvrir de nouvelles perspectives de développement local et favoriser l'implantation de nouveaux foyers d'actifs.</p> <p>Le projet veillera à maintenir, voire améliorer l'équilibre écologique des milieux traversés. Conformément à la loi, l'aménagement devra en priorité éviter ou réduire les impacts négatifs qu'il pourrait engendrer sur l'environnement.</p>

V. LES SCENARIOS ENVISAGES

4 scénarios d'aménagements sont mis en concertation auprès du public pour connaître son avis.

V.1. SCENARIO 1 : OPTION DE REFERENCE

DEFINITION

L'option de référence correspond aux aménagements les plus probables que réaliserait le maître d'ouvrage du projet évalué, dans le cas où celui-ci ne serait pas réalisé.

Le scénario n°1 consiste à créer des bandes multifonctions (BMF), à sécuriser le créneau existant et à rouvrir et sécuriser 2 créneaux de dépassements.

La route de Tourville sur Sienna (RD44) demeure avec ses caractéristiques actuelles.

Le scénario 1 comprend :

- La fin de l'aménagement de bandes multifonctions entre Marigny et l'échangeur d'Agneaux et au niveau du contournement Nord de Coutances
- La sécurisation des créneaux de dépassement existants du Fût, de la Fosse et de Terrette grâce à un **séparateur central**, dans la continuité des travaux réalisés sur l'est du contournement nord de Coutances.

Aucun aménagement d'itinéraire vélo n'est prévu dans le cadre de l'aménagement du scénario 1.

CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES

- Vitesse maintenue à 80km/h sur l'ensemble de l'itinéraire et à 90km/h sur les créneaux de dépassement,
- Tous les véhicules sont autorisés sur cette voie,
- Les accès riverains existants sur la RD972 sont maintenus,
- Au niveau des créneaux de dépassement, les chaussées étant séparées, des voies parallèles à la RD972 sont donc créées pour rétablir les riverains et les renvoyer vers de nouveaux points d'échanges sécurisés aux extrémités des créneaux.

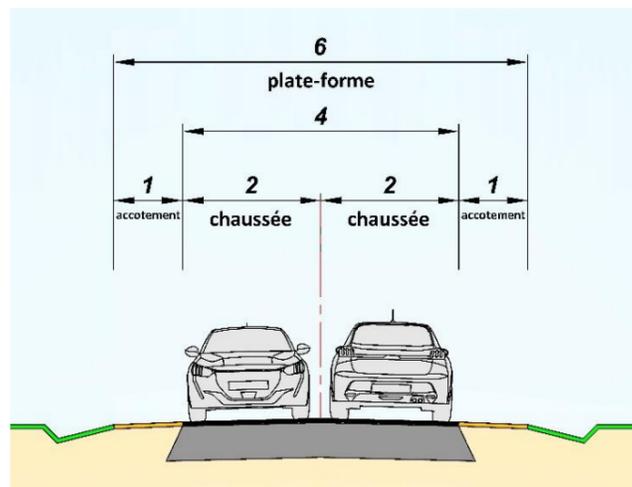


Figure 2 : Coupe graphique du profil en travers des accès aux parcelles et aux habitations riverains

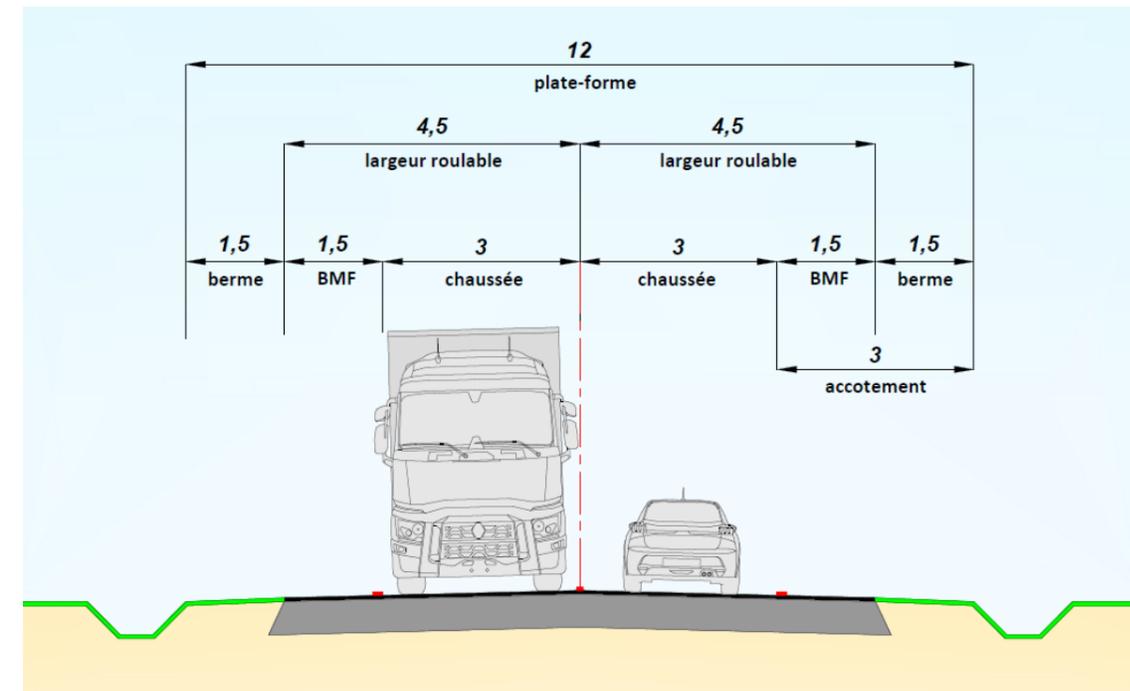


Figure 1 : Caractéristiques de la RD972 après aménagement des BMF

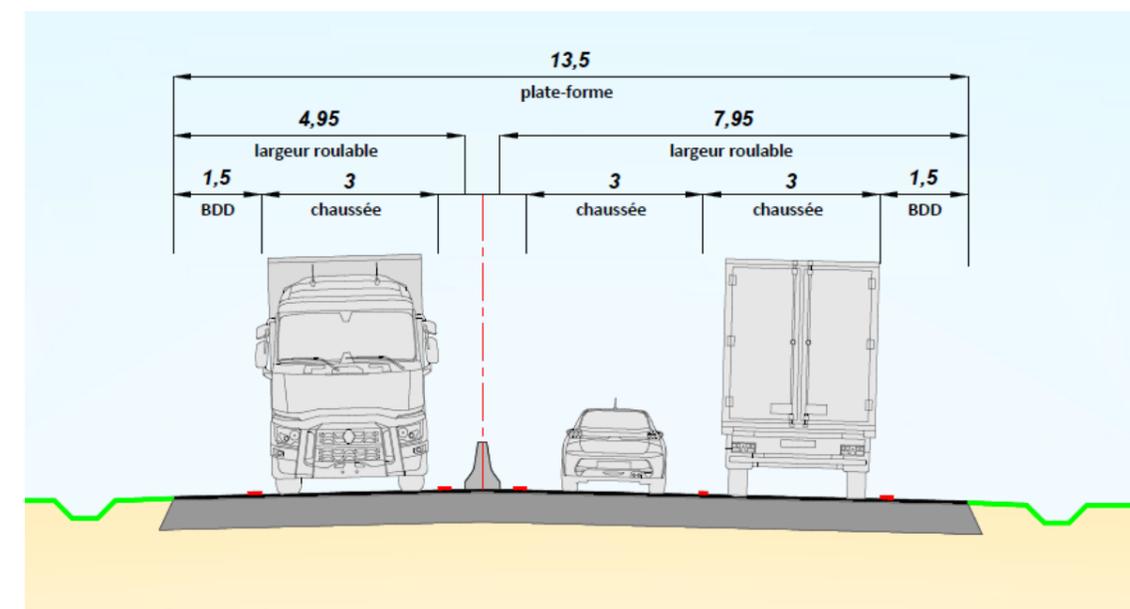
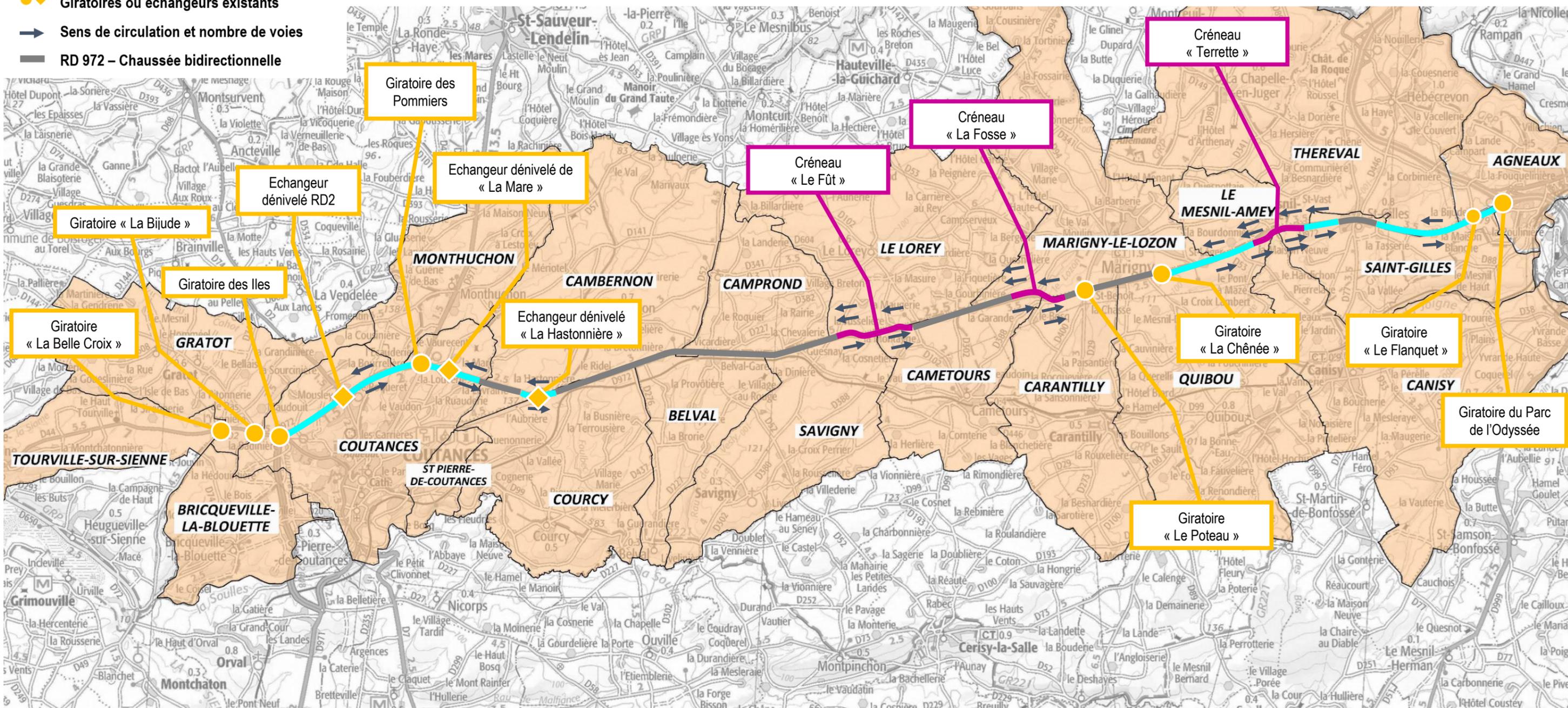


Figure 3 : Caractéristiques des créneaux de dépassement

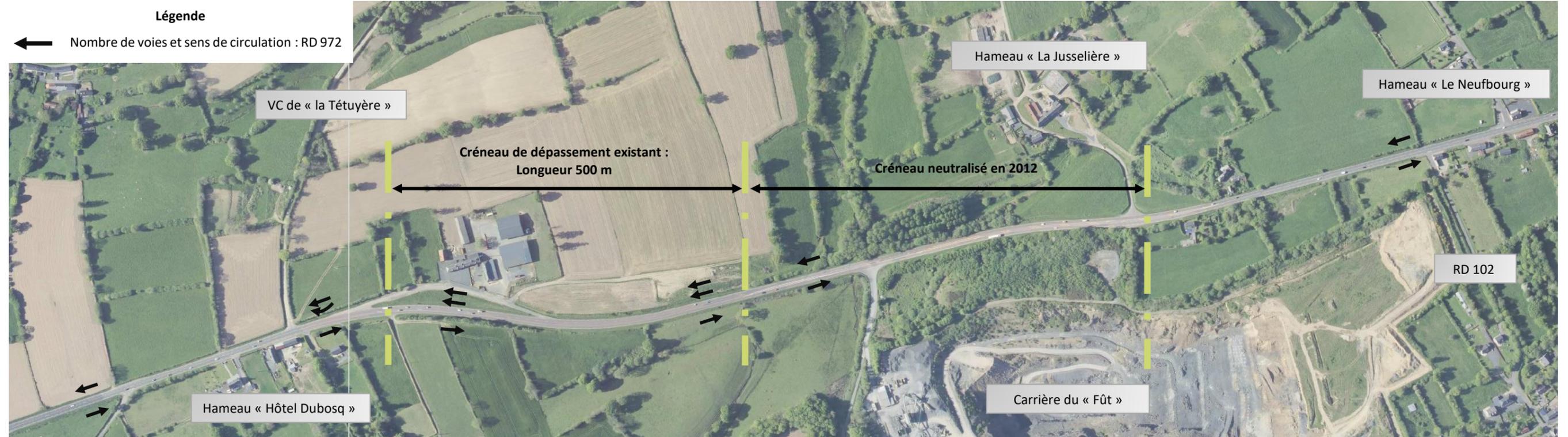
- Sécurisation des créneaux de dépassement
- Bandes multifonctions à réaliser
- Giratoires ou échangeurs existants
- ➔ Sens de circulation et nombre de voies
- ▬ RD 972 – Chaussée bidirectionnelle



Carte 2 : Plan synoptique de l'option de référence - Scénario 1

CRENEAU « LE FUT »

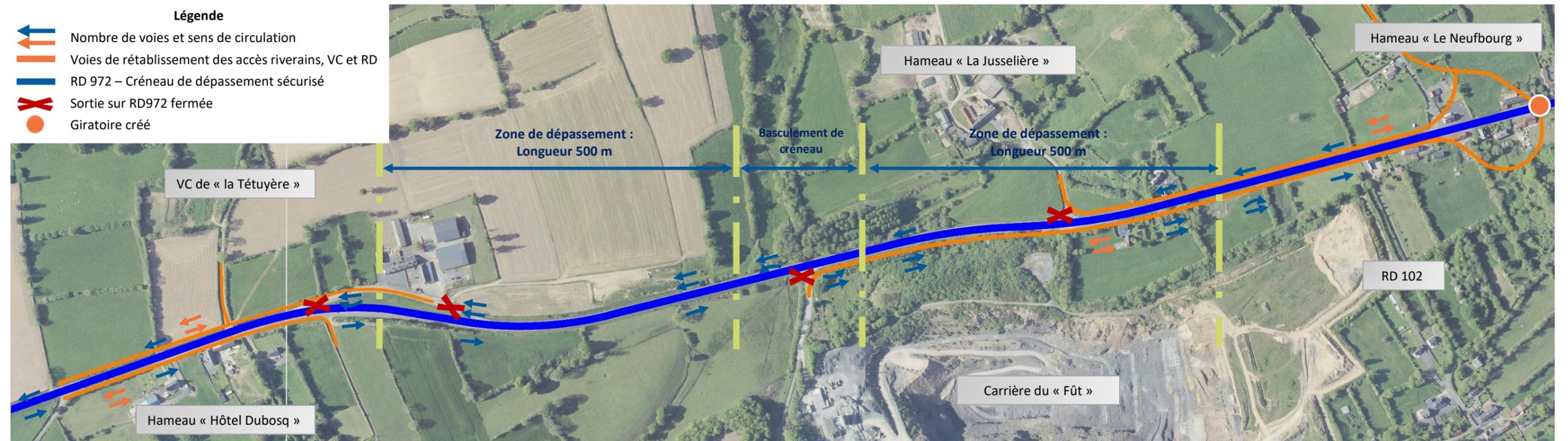
ÉTAT INITIAL : Un seul créneau de dépassement existant dans le sens St-Lô-Coutances.



PROJET

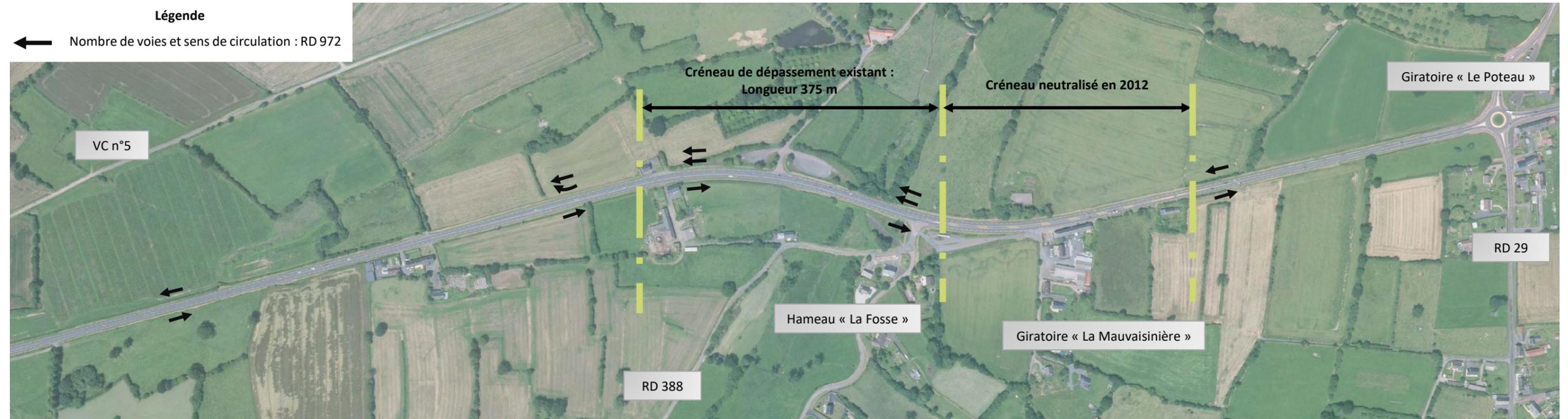
- Mise aux normes du créneau existant
- Sécurisation par l'installation d'une glissière de séparation centrale

- Création d'un nouveau créneau de dépassement dans le sens Coutances-St-Lô
- Suppression des accès directs aux parcelles et habitations dans le créneau.



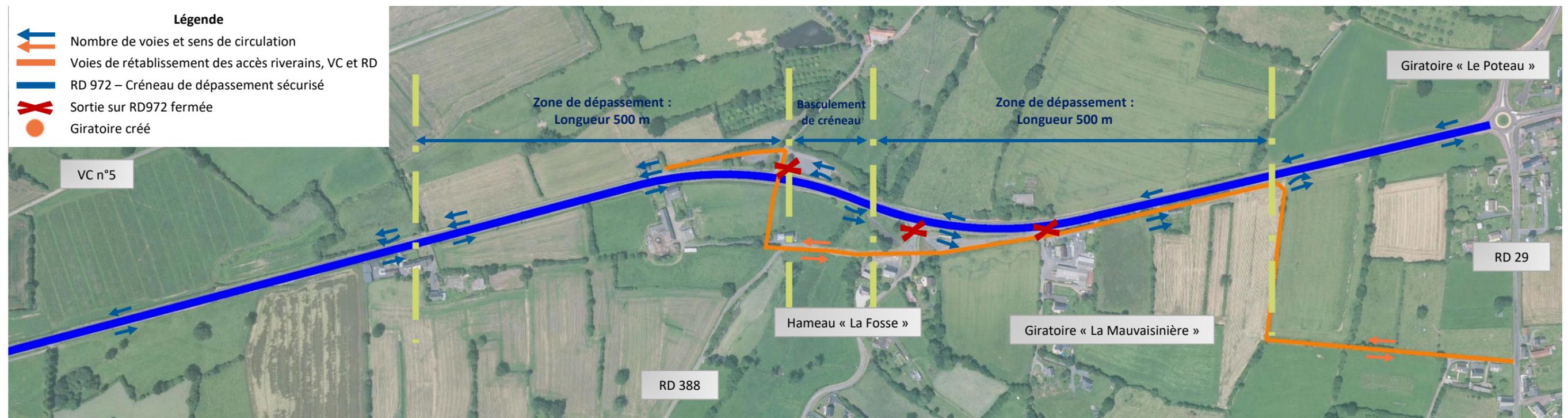
CRENEAU « LA FOSSE »

ETAT INITIAL : Un seul créneau de dépassement existant dans le sens St-Lô-Coutances.



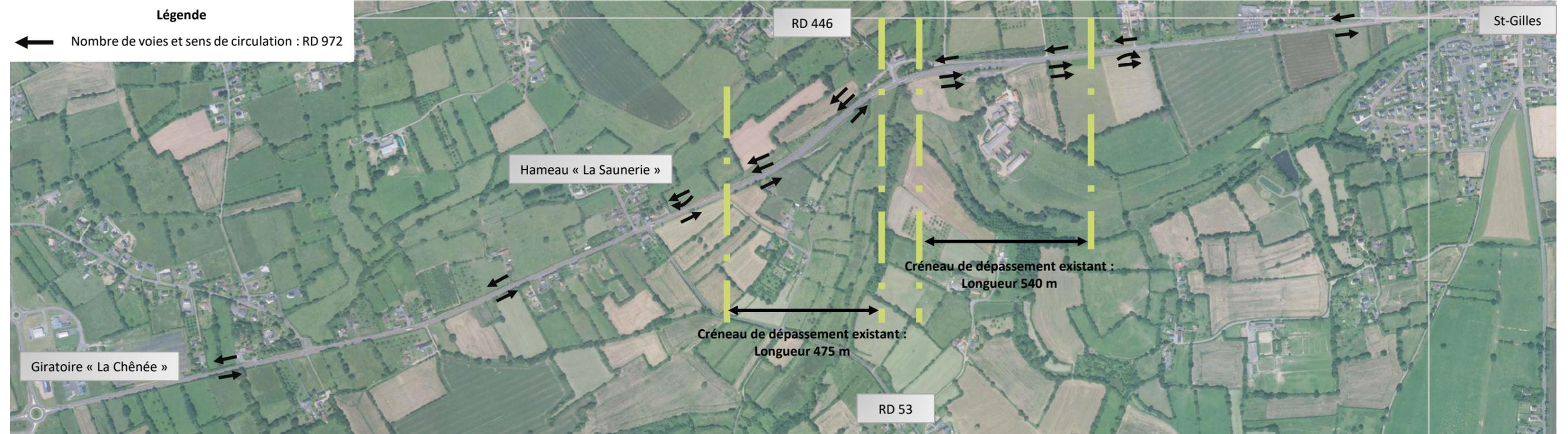
PROJET :

- Mise aux normes du créneau existant
- Sécurisation par l'installation d'une glissière de séparation centrale
- Création d'un nouveau créneau de dépassement dans le sens Coutances-St-Lô
- Suppression des accès directs aux parcelles et habitations dans le créneau.



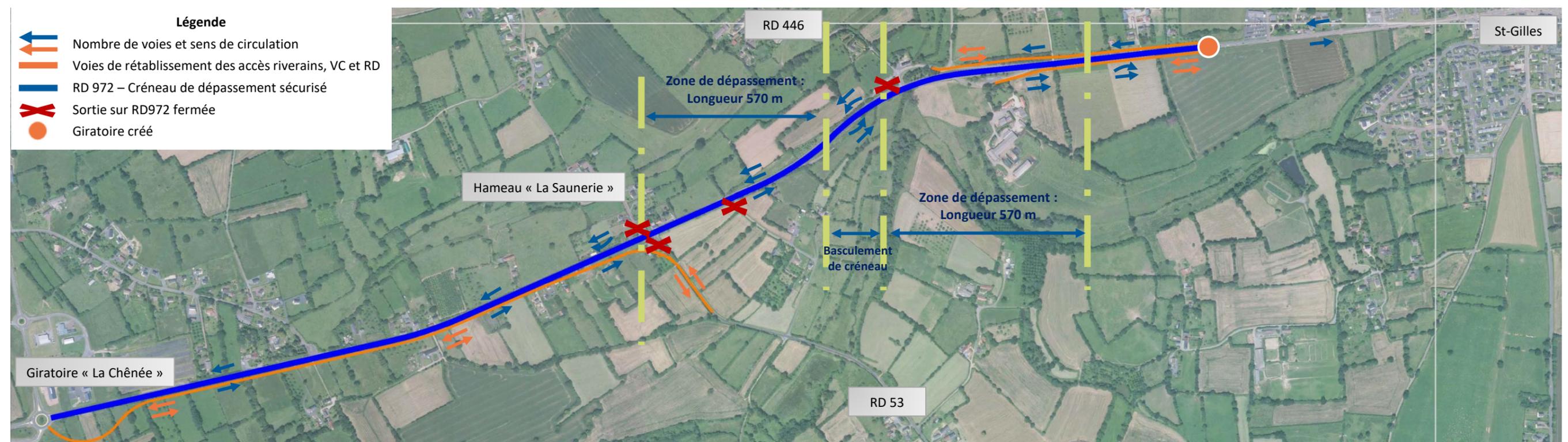
CRENEAU « TERRETTE »

ÉTAT INITIAL : 2 créneaux de dépassement existants



PROJET

- Mise aux normes des 2 créneaux existants
- Sécurisation par l'installation d'une glissière de séparation centrale
- Suppression des accès directs aux parcelles et habitations dans le créneau.

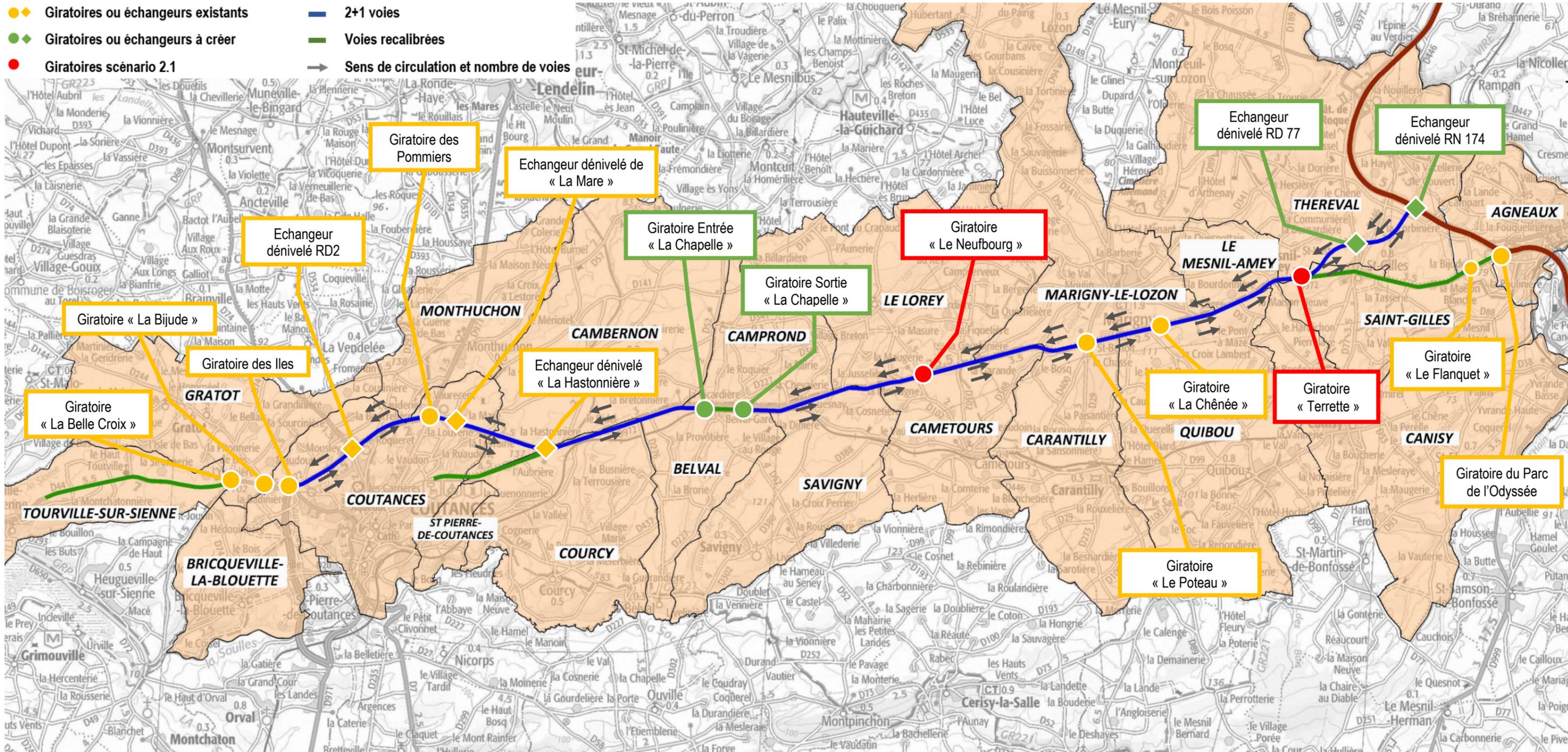


V.2. SCENARIOS 2

Le scénario n°2 consiste à l'aménagement sur place en 2+1 voies de l'actuelle RD972 et d'un tronçon de la RD971 au nord de Coutances ainsi que la création d'une portion neuve afin de contourner St-Gilles. Il prévoit également le recalibrage de la RD44. La traversée de « La Chapelle » est maintenue en chaussée bidirectionnelle accessible à tous les véhicules. Ce scénario prévoit 3 sous-scénarios d'aménagement dont les caractéristiques géométriques sont identiques.

V.2.1. SCENARIO 2.1 : GIRATOIRES + CONTOURNEMENT DE ST-GILLES PAR LE NORD

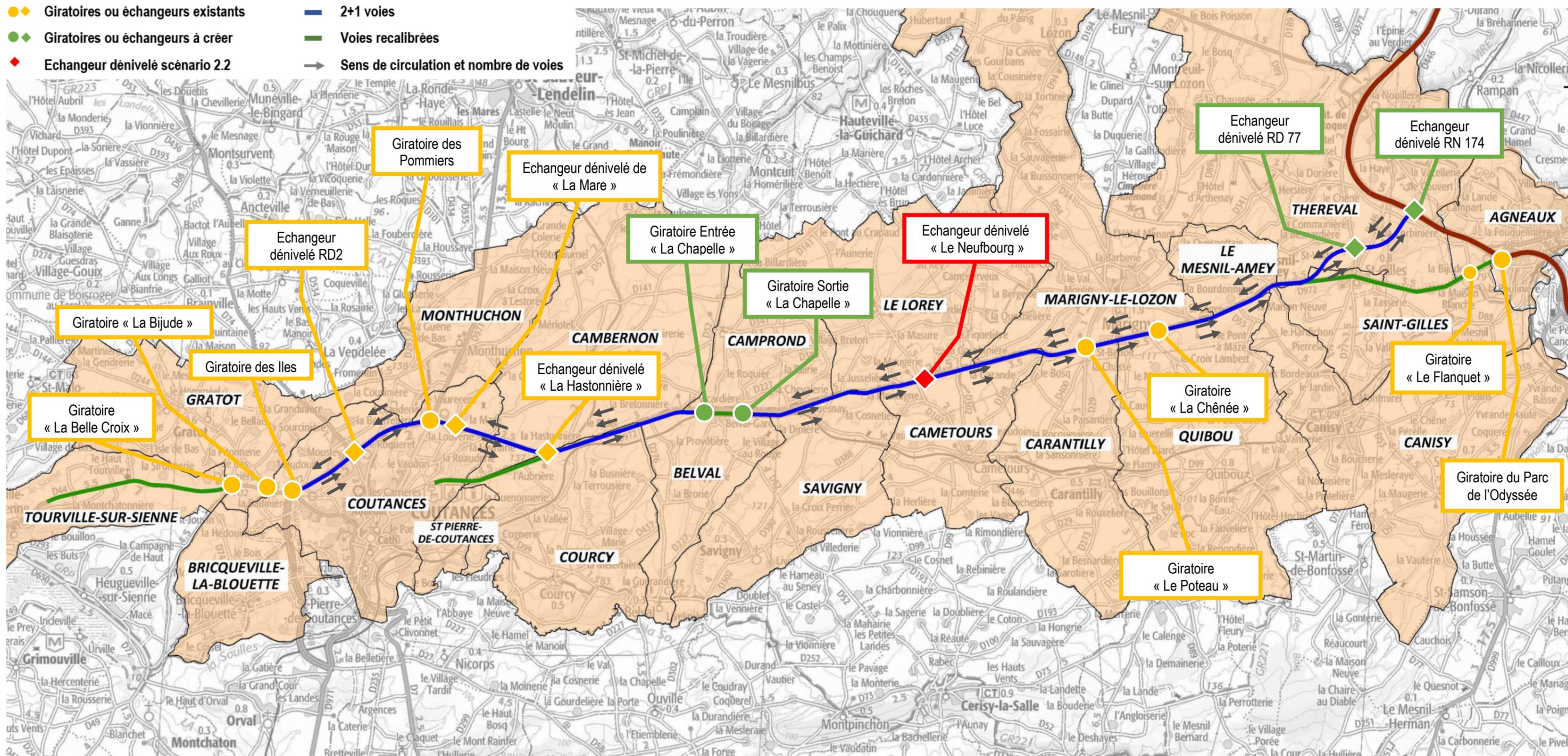
Cette variante présente 2 giratoires : le giratoire « Le Neufbourg » et le giratoire « Terrette » et le contournement de St-Gilles se fait par le Nord pour rejoindre la RN 174.



Carte 3 : Plan synoptique du scénario 2.1

V.2.2. SCENARIO 2.2 : ECHANGEUR DENIVELE + CONTOURNEMENT DE ST-GILLES PAR LE NORD

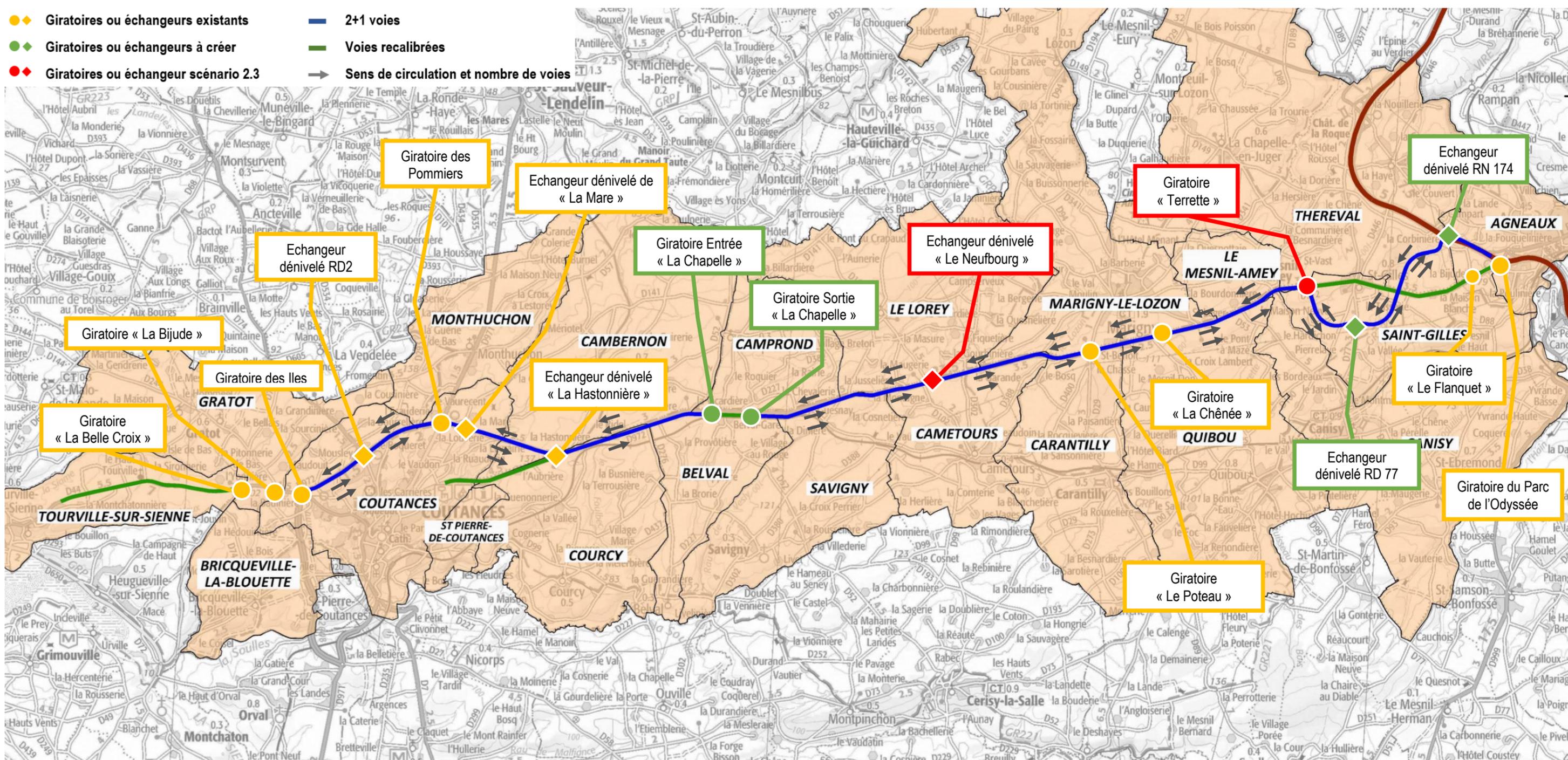
Cette variante présente 1 giratoire de moins dans le haut de Terrette et un échangeur dénivelé au Neufbourg et le contournement de St-Gilles se fait par le Nord pour rejoindre la RN 174.



Carte 4 : Plan synoptique du scénario 2.2

V.2.3. SCENARIO 2.3 : ECHANGEUR DENIVELE + CONTOURNEMENT DE ST-GILLES PAR LE SUD

Cette variante présente un échangeur dénivelé au Neufbourg ainsi qu'un giratoire dans le haut de Terrette et le contournement de St-Gilles se fait par le Sud pour rejoindre la RN 174.



Carte 5 : Plan synoptique du scénario 2.3

V.2.4. LE SCENARIO 2.2 : LE PROJET PREFERENTIEL

Le scénario 2.2 est le tracé préférentiel retenu par le Conseil Départemental de la Manche. Tous les éléments le composant seront donc détaillés ci-après ainsi que dans le dossier comprenant toutes les variantes d'aménagement des voies de rétablissement.

V.2.4.1. LES OBJECTIFS ET LES ENJEUX DU PROJET PREFERENTIEL

Les objectifs poursuivis par le projet d'aménagement routier afin de moderniser l'axe Saint-Lô-Coutances sont :

- Apporter une solution adaptée au trafic actuel et futur par l'aménagement d'une route à haut niveau de service : 2+1 voies, en améliorant sa sécurité ;
- Désenclaver le Coutançais, en renforçant son attractivité économique et touristique ;
- Sécuriser les trajets ;
- Faciliter les échanges quotidiens entre Coutances et Saint-Lô, et notamment les hôpitaux ;
- Réduire et fiabiliser les temps de parcours ;
- Améliorer la qualité des ressources en eau ;
- Limiter l'impact sur les emprises agricoles.

V.2.4.2. LES PARTIS D'AMENAGEMENT

S'agissant d'un itinéraire à enjeux pour la Manche (hiérarchie, trafics, accidentologie...), le département souhaite **aménager une section à chaussées séparées sur la RD 972, avec créneaux de dépassement et recalibrer la RD 44.**

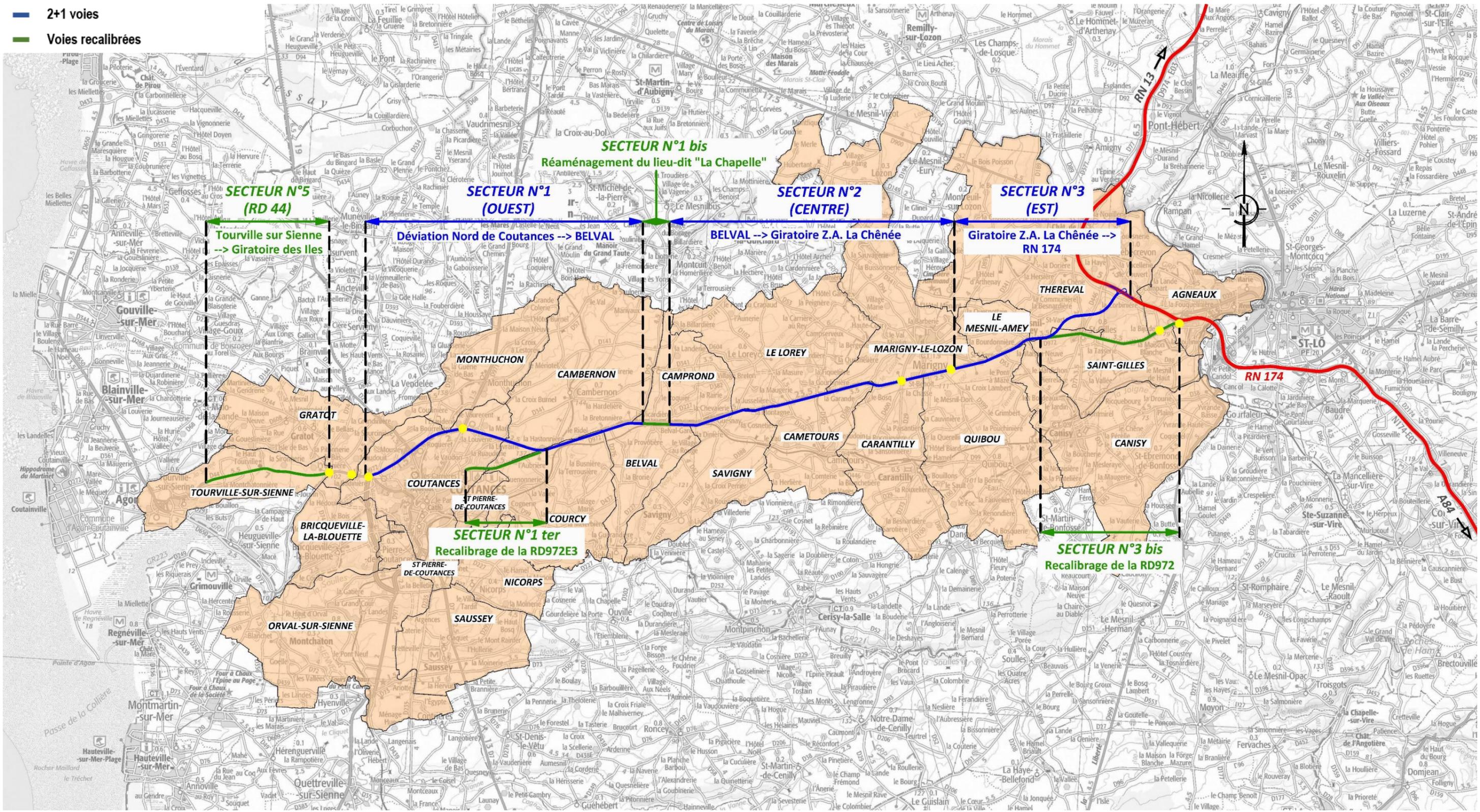
Dans le détail, le projet d'aménagement se décompose en plusieurs secteurs :

- **Secteur 1 (RD 971 et RD 972) :**
 - 9,3 km entre le giratoire des Iles et l'intersection RD972/RD52 : Aménagement sur place majoritairement prévu en 2+1 voies avec une vitesse à 90km/h sur le contournement nord de Coutances et à 110km/h entre les hameaux « La Hastonnière » et « La Chapelle ». Pas d'itinéraire parallèle pour les véhicules lents sur le contournement nord de Coutances. L'accès à la future 2+1 voies leur sera autorisé entre le giratoire des Iles et le hameau « La Hastonnière ». Le giratoire des Pommiers sera réaménagé avec l'intégration d'un « Passage Souterrain à Gabarit Réduit » (PSGR). L'échangeur de la ZA de la Mare aura ses quatre bretelles mises aux normes et la visibilité sous ouvrage améliorée.
- **Secteur 1 bis :**
 - Traversée du lieu-dit « La Chapelle » sur les communes de Belval et Camprond : chaussée bidirectionnelle simple à 70km/h et une vitesse réduite à 50km/h au niveau du nouvel aménagement du passage à niveau.
- **Secteur 1 ter :**
 - Environ 2,2 km réaménagés avec intégration d'une piste cyclable bidirectionnelle en restant dans l'emprise de la voie actuelle.
- **Secteur 2 (RD 972) :**
 - 9 km entre la sortie Est du lieu-dit « La Chapelle » et le giratoire de la Chênée : Aménagement sur place prévu en 2+1 voies à 110km/h.
- **Secteur 3 (RD 972) :**
 - 3,5 km : Aménagement sur place 2+1 voies entre le giratoire de la Chênée et la section à créer. Création d'une section neuve en site propre d'environ 3 km, au Nord de la commune de Saint-Gilles, permettant de relier la RD 972 et la RN 174 en 2+1 voies à 110km/h.
- **Secteur 3 bis :**
 - Environ 4,2 km entre la section à créer « Le haut de Terrette » et le giratoire du « Parc de l'Odysée » qui sera conservée comme route de substitution et réaménagée avec intégration d'une voie verte en site propre afin de minimiser les emprises complémentaires sur le domaine privé.
- **Secteur 4 : (RD 437) :**
 - Le recalibrage de la RD 437, entre la RD971 et la RD 7, était initialement prévu et intégré à l'opération d'aménagement de l'axe Saint-Lô-Coutances. Suite à des premiers diagnostics sur les milieux naturels révélant la présence de zones humides sur l'ensemble de l'axe et dans un souci

d'application de la mesure d'évitement de la doctrine « ERC », cet aménagement a donc été retiré du projet car présentant trop d'impacts environnementaux.

- **Secteur 5 (RD 44) :**
 - 4 km de l'entrée de Tourville sur Sienna au giratoire de la Belle Croix : Recalibrage de la voie actuelle et réalisation d'une voie verte en parallèle.

— 2+1 voies
— Voies recalibrées



Carte 6 : Liaison Saint-Lô – Coutances : Le projet préférentiel

V.2.4.3. LA GEOMETRIE

L'objectif principal de l'aménagement est de désenclaver le Coutançais en apportant un axe modernisé qui proposera un flux routier plus sécurisé et fluide. Le profil en travers retenu pour le tracé principal et les voies de rétablissement sont présentés ci-après.

LA RD972 ET SES VOIES ANNEXES :

LA ROUTE BIDIRECTIONNELLE 2 + 1 VOIES

Le profil pour les routes bidirectionnelles en 2+1 voies se compose :

- D'une plateforme d'une emprise d'environ 17,35 m hors talus de déblais/remblais et hors fossés (de largeur variable) :
 - Sur la partie créneau de dépassement : 1 voie de 3,5 m de large et 1 voie de 3,25 m de large pour le créneau de dépassement auxquelles s'ajoute une bande dérasée de droite (BDD) d'1 m de largeur revêtue en enrobé ;
 - Sur la partie voie simple : 1 voie de 3,5 m de large et une bande d'arrêt d'urgence (B.A.U) de 2,50 m de large, revêtue en enrobé.
- De fossés en cunette qui seront enherbés

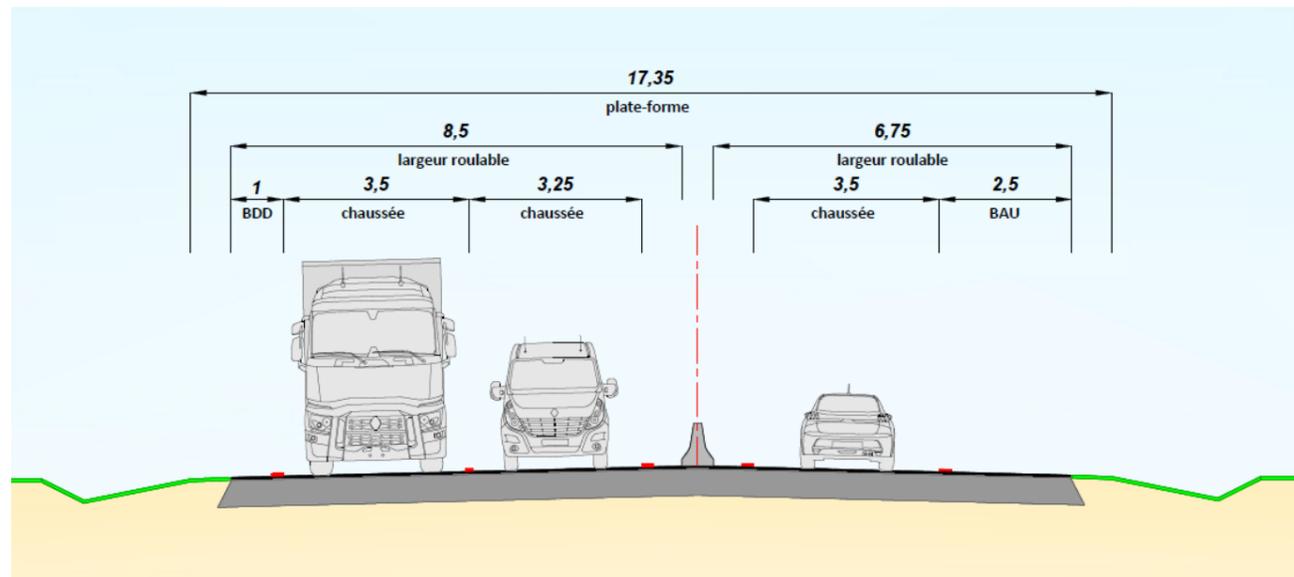


Figure 4 : Coupe graphique du profil de la route bidirectionnelle 2+1 voies

ACCES RIVERAINS

Le passage en 2+1 voies ne permettra plus aux riverains d'accéder directement à leurs habitations et aux agriculteurs de rejoindre leurs parcelles depuis la RD972. Des voies spécifiques seront donc créées pour rétablir les accès aux habitations et aux parcelles agricoles.

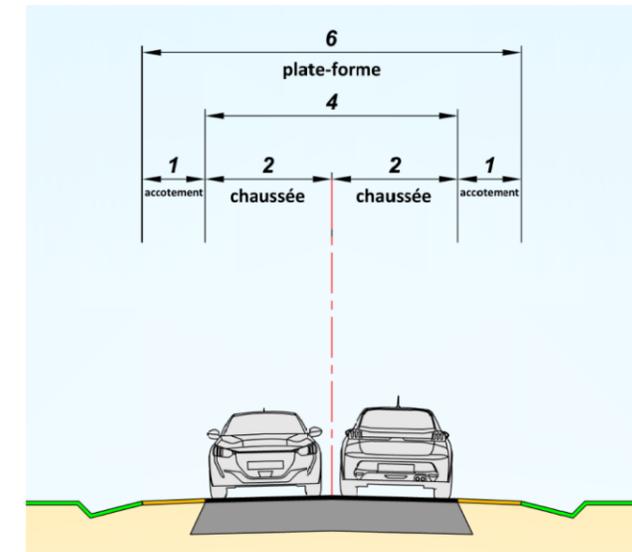


Figure 5 : Coupe graphique du profil en travers des accès aux parcelles et aux habitations riveraines

ITINERAIRE PARALLELE POUR LES VEHICULES LENTS

Les véhicules lents n'auront plus accès à la 2+1 voies, excepté sur le contournement nord de Coutances entre le giratoire des Iles et le hameau « La Hastonnière » où la vitesse sera limitée à 90km/h. La réalisation d'un itinéraire secondaire est donc prévue pour permettre le maintien des trajets d'Ouest en Est, de Coutances vers St-Lô.

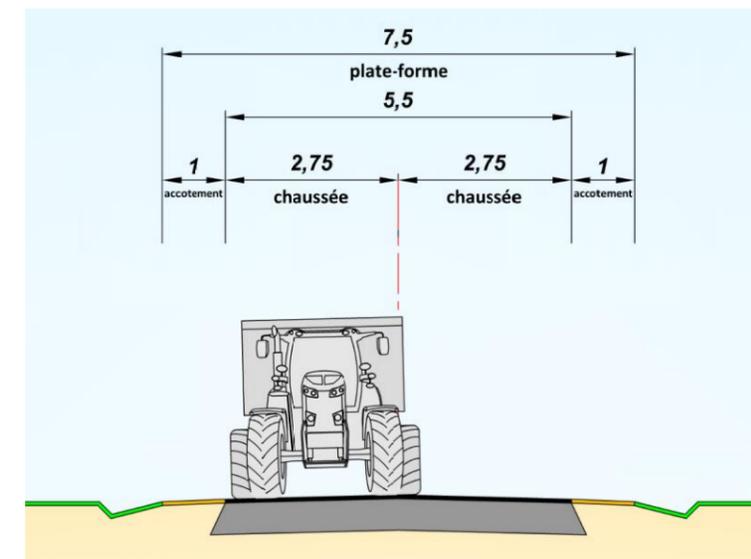


Figure 6 : Coupe graphique du profil en travers de l'itinéraire « véhicules lents » partagé avec les vélos

ITINERAIRE MODES DOUX

Un Réseau Cyclable d'Intérêt Départemental (RCID) a été défini au niveau du département de la Manche. Il s'agit d'un maillage structurant « vélo » consistant en une Véloroute littorale continue, partant de la passerelle sur le Couesnon pour aboutir à la baie des Veys en assurant la continuité vers le Calvados, et la réalisation des nouvelles transversales, Saint-Lô-Coutances et Pont-Farcy-Villedieu-Avranches.

De Coutances à « La Chapelle » et de Marigny-le-Lozon à Agneaux, un choix technique a été fait pour la circulation des vélos. En effet, à l'approche des pôles urbanisés que sont Coutances et Agneaux/St-Lô, la demande d'itinéraire cyclable pour les usagers pratiquant le trajet domicile-travail à vélo est plus importante.

Des échanges ont été menés avec les intercommunalités Coutances Mer et Bocage (CMB) et Saint-Lô Agglo (SLA), afin de déterminer les éléments qui seront intégrés au projet d'aménagement de l'axe St-Lô-Coutances* ou dans le RCID. Les principes suivants ont été retenus :

- **Territoire de Coutances Mer et Bocage :**

- Aménagements intégrés dans le projet d'aménagement de l'axe St-Lô/Coutances :
 - Recalibrage de la RD972E3 entre Coutances et « La Hastonnière » avec intégration d'une piste cyclable bidirectionnelle séparée physiquement du trafic routier (exemple : « muret véhicules légers »)
 - Réalisation d'un ouvrage sous la future 2+1 voies pour relier la piste cyclable directionnelle à la voie verte existante de Cambernon.
 - Voie partagée sur les accès riverains entre la voie verte de Cambernon et « La Chapelle » au nord de l'axe routier RD972 sauf sur l'ancienne voie romaine qui sera réaménagée et consacrée uniquement à la circulation des vélos.
- Aménagements inscrits au RCID :
 - Itinéraires vélos (deux hypothèses à approfondir) longeant la voie ferrée sur les communes de Courcy et St-Pierre de Coutances pour rejoindre la gare de Coutances.

- **Territoire de Saint-Lô Agglo :**

- Aménagements intégrés dans le projet d'aménagement de l'axe St-Lô/Coutances :
 - Voie verte en site propre entre la « Rue de St-Lô » sur la commune de Marigny-le-Lozon et le giratoire de l'Odysée à Agneaux, excepté sur 600m où la voie sera partagée avec les riverains.
 - Recalibrage de la RD972 entre St-Gilles et Agneaux avec rétrécissement de la chaussée à 6m (actuellement 7m) afin d'intégrer une voie verte bidirectionnelle, au nord de l'axe jusqu'au « Flanquet » puis passage au sud jusqu'au giratoire de l'Odysée, avec séparation physique du trafic routier. L'aménagement de cette voie verte le long de l'axe existant est uniquement possible grâce au transfert du trafic routier prévu par la création du contournement nord de St Gilles se raccordant à la RN174.
- Aménagements inscrits au RCID :
 - « Rue de St-Lô » aménagée en chaudiou selon le schéma directeur cyclable de SLA
 - Traversée de St-Gilles en bandes cyclables, selon le schéma directeur cyclable de SLA
 - Entre, le parc de l'Odysée et celui de la Tremblaye, différentes connexions seront étudiées en interaction avec les divers intervenants de SLA et du CD50 (hors projet SLC).

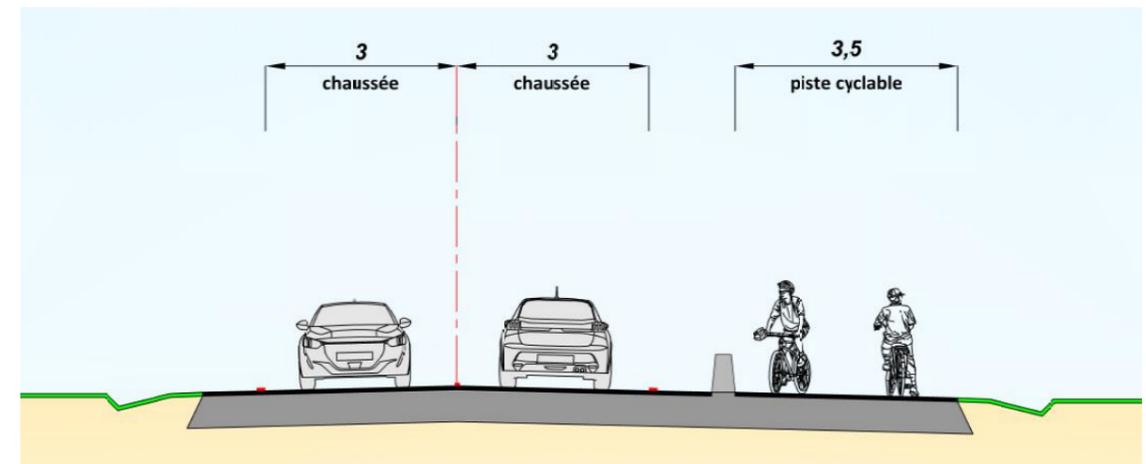


Figure 7 : Coupe d'une voie recalibrée intégrant l'itinéraire vélo en site propre (RD972E3 et RD972 St-Gilles/Agneaux)

De plus, le réseau créé en parallèle de la 2+1 voies servira d'itinéraire partagé pour les vélos entre « La Chapelle » et Marigny-le-Lozon. Ces nouvelles voies, au trafic très faible, permettront une cohabitation plus facile entre les vélos et les autres véhicules tout en limitant les emprises agricoles supplémentaires.

En complément, une liaison entre Coutances et St-Lô en site propre avec des connexions avec les boucles locales est incluse dans le RCID. Cet aménagement fera l'objet d'un projet à part entière totalement indépendant de l'opération Saint-Lô-Coutances, à moyen terme.

*L'itinéraire vélo intégré au projet d'aménagement de l'axe St-Lô/Coutances est présenté plus en détails dans le dossier comprenant la présentation des variantes du projet.

LA RD44 : ROUTE RECALIBREE AVEC UNE PISTE CYCLABLE

Le profil pour la RD44 recalibrée se compose :

- D'une plateforme d'une emprise d'environ 11 m hors talus de déblais/remblais et hors fossés (de largeur variable) :
 - 2 voies de 3 m de large ;
 - L'accotement est constitué d'une bande multifonction (BMF) de 1,5 m de large, revêtue en enrobé ;
- D'une piste cyclable de 3 m revêtue, suivant les préconisations et les attentes de ce type de voie, et séparée de la RD44 par un talus planté de haies existantes ou futures.

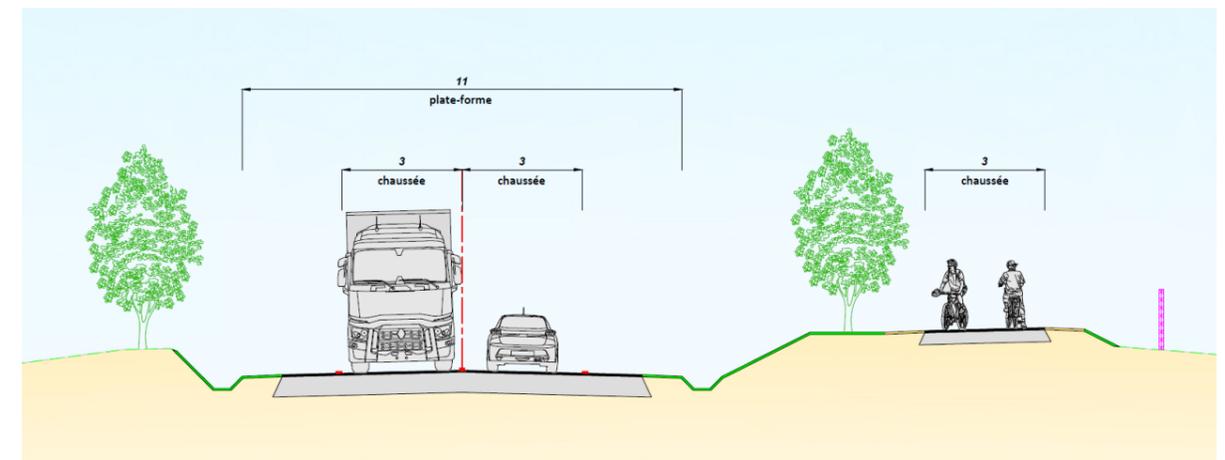


Figure 8 : Coupe graphique du profil de RD44 avec une piste cyclable

VI. ANALYSE COMPARATIVE DES SCENARIOS

VI.1. BILAN DES APPORTS DES DIFFERENTS SCENARIOS

Thèmes	Que doit apporter le projet Saint-Lô / Coutances ?	Scénario 1	Scénario 2.1	Scénario 2.2	Scénario 2.3
Le contexte socio-économique					
<i>Démographie</i>	Meilleure attractivité du territoire permettant de retenir les actifs présents et l'installation de nouveaux foyers dans le centre Manche	Risque de perte d'attractivité du territoire influant sur une potentielle reprise démographique et l'intérêt du territoire pour les actifs (pénurie amplifiée)	Amélioration de l'attractivité touristique et économique Maintien et développement des activités économiques en place Favorisation du trafic pendulaire	Amélioration de l'attractivité touristique et économique Maintien et développement des activités économiques en place Favorisation du trafic pendulaire	Amélioration de l'attractivité touristique et économique Maintien et développement des activités économiques en place Favorisation du trafic pendulaire
<i>Urbanisation</i>	Accessibilité aux pôles économiques des communes voisines de l'axe améliorée aidant ainsi leur développement Favoriser les échanges et l'accessibilité entre Littoral-CMB-SLA Réduction du trafic traversant la commune de St-Gilles pour rendre le centre bourg plus attractif et améliorer le cadre de vie des riverains	Attractivité du territoire limitée avec risque de fuite des entreprises à terme, surtout pour celles nécessitant une forte logistique de transport, vers un territoire présentant une meilleure accessibilité	Impact important sur le bâti Atout pour les communes voisines de l'axe car plus d'attrait grâce à une meilleure accessibilité aux pôles économiques : retient des actifs et accueil de nouveaux notamment pour St-Gilles car suppression du trafic de transit permettant l'aménagement du bourg et une amélioration du cadre de vie	Impact important sur le bâti Atout pour les communes voisines de l'axe car plus d'attrait grâce à une meilleure accessibilité aux pôles économiques : retient des actifs et accueil de nouveaux notamment pour St-Gilles car suppression du trafic de transit permettant l'aménagement du bourg et une amélioration du cadre de vie	Impact important sur le bâti Atout pour les communes voisines de l'axe car plus d'attrait grâce à une meilleure accessibilité aux pôles économiques : retient des actifs et accueil de nouveaux notamment pour St-Gilles car suppression du trafic de transit permettant l'aménagement du bourg et une amélioration du cadre de vie
<i>Les activités économiques / accès aux services publics</i>	Meilleure desserte des zones d'activités notamment celles du Parc de l'Odyssée et de la Tremblaye à Agneaux Fiabiliser et diminuer les temps de parcours pour les déplacements logistiques, les services de secours et les praticiens et patients des hôpitaux de St-Lô et Coutances et également pour les trajets domicile/travail		Renforcement de l'attractivité des communes entre Coutances et St-Lô Attractivité économique de Coutances améliorée car meilleur raccordement à un réseau structurant Temps de parcours fiabilisés et diminués pour les services de secours et l'accès aux soins (praticiens et patients des hôpitaux)	Renforcement de l'attractivité des communes entre Coutances et St-Lô Attractivité économique de Coutances améliorée car meilleur raccordement à un réseau structurant Temps de parcours fiabilisés et diminués pour les services de secours et l'accès aux soins (praticiens et patients des hôpitaux)	Renforcement de l'attractivité des communes entre Coutances et St-Lô Attractivité économique de Coutances améliorée car meilleur raccordement à un réseau structurant Temps de parcours fiabilisés et diminués pour les services de secours et l'accès aux soins (praticiens et patients des hôpitaux) Impact sur des entreprises à proximité de la RD 972 actuelle pour la portion de tracé neuf
<i>Le trafic et la sécurité / déplacement / offre de transport</i>	Aménagements sécurisés Route adaptée au trafic actuel et futur Amélioration de la qualité de service de TC Fiabilisation et réduction des temps de parcours Offre d'itinéraire modes doux sécurisés aux abords des zones urbanisées (Coutances et Saint-Lô) pour faciliter les déplacements domicile/travail	Sécurité améliorée ponctuellement sur les créneaux et via la mise en place de bandes multifonctions Mélange des flux de trafic routier Accroissement du trafic non géré et trafic ralenti sur de nombreuses zones Congestion maintenue aux abords des zones urbanisées et pour accéder aux diverses zones d'activités avec amplification du phénomène à prévoir suite à l'augmentation du trafic Confort de parcours non amélioré avec risque de dégradation (stress du conducteur amplifié) Problèmes d'accès directs maintenus (routes secondaires, entrées riverains et parcelles) Problème de fiabilisation des temps de parcours au quotidien	Sécurité améliorée avec la mise en place de séparateurs centraux évitant les chocs frontaux et flux de trafic séparés (plus de véhicules lents) Capacité de l'infrastructure adaptée au trafic actuel et futur Temps de parcours fiabilisés Désengorgement du giratoire du « Parc de l'Odyssée » car report de 80% du trafic de la RD972 sur la RN174 grâce au nouvel échangeur créé à Thèreval Accès parcelles et voies de rétablissement sécurisés : qualité du réseau parallèle Meilleur partage de la route avec diminution des conflits d'usages Echanges nord-sud facilités avec la présence de points d'échanges sécurisés Risque de congestion dans la traversée de « La Chapelle » Rupture de la fluidité par la réalisation d'un giratoire au « Neufbourg » et dans le haut de « Terrette » pouvant engendrer des congestions supplémentaires Aménagement d'itinéraire vélo en site propre aux abords des zones urbanisées Usagers des lignes de bus bénéficiant de l'amélioration de la qualité de service et de la fiabilité des cars empruntant l'axe	Sécurité améliorée avec la mise en place de séparateurs centraux évitant les chocs frontaux et flux de trafic séparés (plus de véhicules lents) Capacité de l'infrastructure adaptée au trafic actuel et futur Temps de parcours fiabilisés Désengorgement du giratoire du « Parc de l'Odyssée » car report de 80% du trafic de la RD972 sur la RN174 grâce au nouvel échangeur créé à Thèreval Accès parcelles et voies de rétablissement sécurisés : qualité du réseau parallèle Meilleur partage de la route avec diminution des conflits d'usages Echanges nord-sud facilités avec la présence de points d'échanges sécurisés Fluidité accentuée par la mise en œuvre d'un échangeur dénivelé au « Neufbourg » et un tracé continu entre la partie élargissement sur place et le tracé neuf Aménagement d'itinéraire vélo en site propre aux abords des zones urbanisées Usagers des lignes de bus bénéficiant de l'amélioration de la qualité de service et de la fiabilité des cars empruntant l'axe	Sécurité améliorée avec la mise en place de séparateurs centraux évitant les chocs frontaux et flux de trafic séparés (plus de véhicules lents) Capacité de l'infrastructure adaptée au trafic actuel et futur Temps de parcours fiabilisés mais allongés Désengorgement du giratoire du « Parc de l'Odyssée » car report de 80% du trafic de la RD972 sur la RN174 grâce au nouvel échangeur créé à Thèreval Accès parcelles et voies de rétablissement sécurisés : qualité du réseau parallèle Meilleur partage de la route avec diminution des conflits d'usages Echanges nord-sud facilités avec la présence de points d'échanges sécurisés Risque de congestion dans la traversée de « La Chapelle » Fluidité accentuée par la mise en œuvre d'un échangeur dénivelé au « Neufbourg » Risques de congestion au niveau du giratoire dans le haut de « Terrette » Aménagement d'itinéraire vélo en site propre aux abords des zones urbanisées Usagers des lignes de bus bénéficiant de l'amélioration de la qualité de service et de la fiabilité des cars empruntant l'axe
Le contexte agricole					
<i>La situation</i>	Déplacements sécurisés avec un trafic local faible, aménagements adaptés et prise en compte des girations d'engins agricoles ; les ouvrages d'art neufs auront un gabarit de 4.85m.	Activité agricole perturbée avec difficultés de manœuvre sur l'axe et sortie des parcelles plus compliquée avec un trafic qui s'accroît	Amélioration du fonctionnement des exploitations agricoles avec un possible aménagement foncier (rapprochement des terres des sièges d'exploitations) Desserte secondaire parallèle à l'axe pour les véhicules lents (« La Hastonnière » /St-Gilles) Possibilité de faire circuler les engins agricoles sur le contournement nord de Coutances Allongement du temps de parcours pour certains exploitants agricoles	Amélioration du fonctionnement des exploitations agricoles avec un possible aménagement foncier (rapprochement des terres des sièges d'exploitations) Desserte secondaire parallèle à l'axe pour les véhicules lents (« La Hastonnière » /St-Gilles) Possibilité de faire circuler les engins agricoles sur le contournement nord de Coutances Allongement du temps de parcours pour certains exploitants agricoles	Amélioration du fonctionnement des exploitations agricoles avec un possible aménagement foncier (rapprochement des terres des sièges d'exploitations) Desserte secondaire parallèle à l'axe pour les véhicules lents (« La Hastonnière » /St-Gilles) Possibilité de faire circuler les engins agricoles sur le contournement nord de Coutances Allongement du temps de parcours pour certains exploitants agricoles
<i>Le foncier</i>	Limiter l'artificialisation et les impacts sur le milieu agricole	Impact limité sur le milieu agricole (emprise minimisée mais possible allongement de parcours) Surface de terres agricoles impactées : 18 ha (hors compensations)	Limitation des emprises agricoles : élargissement sur place et sur zones artificialisées (maisons) Perte de terres agricoles Surface de terres agricoles impactées : 123 ha (hors compensations)	Limitation des emprises agricoles : élargissement sur place et sur zones artificialisées (maisons) Perte de terres agricoles Emprises supplémentaires avec la réalisation d'un échangeur dénivelé complet au « Neufbourg » Surface de terres agricoles impactées : 125 ha (hors compensations)	Limitation des emprises agricoles : élargissement sur place et sur zones artificialisées (maisons) Perte de terres agricoles Emprises supplémentaires avec la réalisation d'un échangeur dénivelé complet au « Neufbourg » + environ 2km de linéaire de tracé neuf supplémentaire Surface de terres agricoles impactées : 137 ha (hors compensations)

Thèmes	Que doit apporter le projet Saint-Lô - Coutances ?	Scénario 1	Scénario 2.1	Scénario 2.2	Scénario 2.3
Le contexte touristique					
<i>Intérêt / Economie</i>	Maintien et accroissement de l'attractivité touristique du Coutançais Opportunité touristique pour Saint-Lô Agglo Création et maintien d'itinéraires touristiques pour les modes doux Attractivité des stations balnéaires : facilité d'accès sur la côte ouest depuis St Lô	Maintien de l'attractivité touristique pour Coutances Pas d'apport pour St-Lô Pas d'itinéraires modes doux envisagés dans le cadre de l'opération Saint-Lô-Coutances.	Continuité cyclable proposé depuis le littoral vers Coutances puis St-Lô Attractivité touristique accrue pour Coutances avec renforcement de l'aire d'influence vers l'ouest pour St-Lô	Continuité cyclable proposé depuis le littoral vers Coutances puis St-Lô Attractivité touristique accrue pour Coutances avec renforcement de l'aire d'influence vers l'ouest pour St-Lô	Continuité cyclable proposé depuis le littoral vers Coutances puis St-Lô Attractivité touristique accrue pour Coutances avec renforcement de l'aire d'influence vers l'ouest pour St-Lô
Cadre de vie					
<i>L'ambiance sonore</i>	Application de la réglementation vis-à-vis de l'impact sonore du projet routier. Si habitations concernées : mise en place de dispositif. Point particulier à étudier : Traversée de la Chapelle et de St-Gilles	Impact sonore par l'augmentation croissante du trafic Points noir de bruit persistant à étudier pour la traversée de « la Chapelle » et de St-Gilles	Points noir de bruit actuels traités le long de l'axe et mise en place de dispositifs antibruit pour les impacts de la 2+1 voies. Traversée de « La Chapelle » à étudier Réduction des nuisances sonores et des pollutions dans le bourg de St-Gilles : Apaisement du bourg	Points noir de bruit actuels traités le long de l'axe et mise en place de dispositifs antibruit pour les impacts de la 2+1 voies. Traversée de « La Chapelle » à étudier Réduction des nuisances sonores et des pollutions dans le bourg de St-Gilles : Apaisement du bourg	Points noir de bruit actuels traités le long de l'axe et mise en place de dispositifs antibruit pour les impacts de la 2+1 voies. Traversée de « La Chapelle » à étudier Réduction des nuisances sonores et des pollutions dans le bourg de St-Gilles : Apaisement du bourg Nombreuses habitations à moins de 100m du futur tracé neuf
<i>La qualité de l'air</i>	Qualité de l'air du territoire maintenue, restant dans les normes réglementaires, en termes d'émissions et de concentration de polluants	Traversée de St-Gilles soumise à des concentrations accentuées de polluants Augmentation des émissions de gaz à effet de serre avec l'évolution naturelle du trafic	Peu d'impacts en termes d'émissions et de concentrations de polluants tout en restant dans les normes Réduction des concentrations de polluants à proximité des sites vulnérables (école St-Gilles) Augmentation des émissions de gaz à effet de serre	Peu d'impacts en termes d'émissions et de concentrations de polluants tout en restant dans les normes Réduction des concentrations de polluants à proximité des sites vulnérables (école St-Gilles) Augmentation des émissions de gaz à effet de serre	Peu d'impacts en termes d'émissions et de concentrations de polluants tout en restant dans les normes Réduction des concentrations de polluants à proximité des sites vulnérables (école St-Gilles) Augmentation des émissions de gaz à effet de serre
Les milieux naturels					
<i>La faune / Les zones humides / les ressources en eaux</i>	Ouverture des fonds de vallées afin d'améliorer et faciliter le passage de la faune et renforcer les continuités écologiques Prise en compte de la biodiversité avec l'application de la Doctrine « ERC » permettant d'éviter et de réduire les impacts sur les milieux naturels, les zones humides et espèces protégées et sensibles. Mise en place de dispositifs pour limiter les risques de pollution chronique ou accidentelle	Peu d'impact sur les zones naturelles Gestion des eaux de la chaussée non maîtrisée Ouverture des fonds de vallée au droit des créneaux uniquement Dégradation possible des milieux aquatiques (mauvais fonctionnement des ouvrages hydraulique)	Amélioration des fonctionnements hydrauliques et des fonds de vallée (ouvrages hydrauliques remplacés) Amélioration de la trame verte et bleue et reconstitution des continuités écologiques (aménagement de passage pour la faune terrestre et aquatique) Impact sur les zones humides (compensation) Gestion des eaux pluviales par la réalisation de bassins de rétention Confinement des pollutions éventuelles en cas de déversement accidentel d'hydrocarbure par la réalisation de dispositifs de collecte et d'épuration des eaux de voirie	Amélioration des fonctionnements hydrauliques et des fonds de vallée (ouvrages hydrauliques remplacés) Amélioration de la trame verte et bleue et reconstitution des continuités écologiques (aménagement de passage pour la faune terrestre et aquatique) Impact sur les zones humides (compensation) Gestion des eaux pluviales par la réalisation de bassins de rétention Confinement des pollutions éventuelles en cas de déversement accidentel d'hydrocarbure par la réalisation de dispositifs de collecte et d'épuration des eaux de voirie	Amélioration des fonctionnements hydrauliques et des fonds de vallée (ouvrages hydrauliques remplacés) Amélioration de la trame verte et bleue et reconstitution des continuités écologiques (aménagement de passage pour la faune terrestre et aquatique) Impact sur les zones humides (compensation) Traversée et coupure de deux vallons pour l'aménagement du tracé neuf Tracé neuf plus long d'environ 2km engendrant donc dégradation supplémentaires des milieux naturels Gestion des eaux pluviales par la réalisation de bassins de rétention Confinement des pollutions éventuelles en cas de déversement accidentel d'hydrocarbure par la réalisation de dispositifs de collecte et d'épuration des eaux de voirie
Le paysage					
<i>Les unités paysagères / L'arbre et la Haie</i>	Impact paysager limité notamment sur les haies Reconstitution du maillage bocager	Préservation et reconstitution du paysage bocager (plantation de haies) au droit des créneaux de dépassement Pas d'amélioration de la trame vert et bleue au niveau des aménagements de BMF	Préservation et reconstitution du paysage bocager (plantation de haies) Fragmentation limitée dans le paysage conduisant à isoler les réservoirs de biodiversité car utilisation de la route existante. Risque de coupure des continuités écologiques pour le contournement nord de St-Gilles. Projet épousant le terrain naturel existant pour éviter les mouvements de matériaux et s'insérer dans le paysage Impact sur les vues paysagères (ouvrages d'art en passage supérieur)	Préservation et reconstitution du paysage bocager (plantation de haies) Fragmentation limitée dans le paysage conduisant à isoler les réservoirs de biodiversité car utilisation de la route existante. Risque de coupure des continuités écologiques pour le contournement nord de St-Gilles Projet épousant le terrain naturel existant pour éviter les mouvements de matériaux et s'insérer dans le paysage Impact sur les vues paysagères (ouvrages d'art en passage supérieur)	Préservation et reconstitution du paysage bocager (plantation de haies) Fragmentation limitée dans le paysage conduisant à isoler les réservoirs de biodiversité car utilisation de la route existante. Risque de coupure des continuités écologiques pour le contournement sud de St-Gilles Projet épousant le terrain naturel existant pour éviter les mouvements de matériaux et s'insérer dans le paysage Impact sur les vues paysagères (ouvrages d'art en passage supérieur) Impact très important au niveau de l'échangeur sur la RN 174 car ouvrage très long et topographie non adaptée engendrant des remblais importants et un élargissement de la RN174
<i>Ce qu'il faut retenir :</i>	L'aménagement de l'axe St-Lô-Coutances va ouvrir de nouvelles perspectives de développement local et favoriser l'implantation de nouveaux foyers d'actifs. Le projet veillera à maintenir, voire améliorer l'équilibre écologique des milieux traversés. Conformément à la loi, l'aménagement devra en priorité éviter ou réduire les impacts négatifs qu'il pourrait engendrer sur l'environnement.	Le Scénario 1 améliore ponctuellement la sécurité entre Coutances et St-Gilles par la mise en œuvre de BMF et la suppression de certains accès au niveau des créneaux dépassements. Cependant, entre St-Gilles et Agneaux, la situation continue de se dégrader en sécurité et en congestion.	Les Scénarios 2.1 et 2.2 sont similaires en termes d'impacts qui seront compensés par la mise en œuvre de mesures compensatoires pertinentes au regard de la doctrine « ERC ». Cependant, ils permettent de répondre pleinement aux attentes économiques et sociales mais aussi environnementales grâce à l'amélioration de l'existant pas toujours favorable pour la faune.	Les Scénarios 2.1 et 2.2 sont similaires en termes d'impacts qui seront compensés par la mise en œuvre de mesures compensatoires pertinentes au regard de la doctrine « ERC ». Cependant, ils permettent de répondre pleinement aux attentes économiques et sociales mais aussi environnementales grâce à l'amélioration de l'existant pas toujours favorable pour la faune.	Le Scénario 2.3 présente des impacts supplémentaires par rapport aux autres scénarios. En effet, d'un linéaire plus long, il engendre davantage de dégradations des milieux naturels et impacte davantage le foncier agricole. De plus, sa proximité immédiate avec de nombreuses habitations et la réalisation de l'échangeur sur la RN174, nécessitant des voies d'entrecroisements, engendre beaucoup de contraintes de conception.

VI.2. COMPARAISON ENTRE LES SCENARIOS S1, S2.1, S2.2 ET S2.3

L'analyse multicritères a permis de comparer les impacts des différents scénarios d'aménagement proposés et d'en dégager les principales différences afin de sélectionner un scénario présentant un équilibre impact-gain.

	RD972 ACTUELLE (SANS AMENAGEMENT)	SCENARIO 1	SCENARIO 2.1	SCENARIO 2.2	SCENARIO 2.3
LES OBJECTIFS					
Améliorer la sécurité (type d'aménagement et temps de parcours)			Gain temps 25%	Gain temps 26%	
Renforcer l'attractivité économique et touristique					
Améliorer l'attractivité des communes entre Coutances et St-Lô					
Développement des transports alternatifs					
Limitier l'artificialisation des terres agricoles					
Remédier aux problèmes de congestion					
LES ENJEUX / LES IMPACTS DU PROJET					
Aménagement du territoire (activité économique et touristique)					
Contexte social (démographie, urbanisation)					
Trafic, temps de parcours et linéaire de dépassement					
Qualité de desserte					
Paysage et patrimoine culturel					
Cadre de vie (bruit, air, gaz à effet de serre)					
Agriculture et sylviculture					
Trame verte et Bleue					
Zones Humides					
Ressources en Eaux					
LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES					
Réalisation des travaux					
Contraintes entretien/exploitation					
COUT DE L'OPERATION H.T ESTIME EN JUIN 2021	-	30 M €	95 M €* [*]	96 M €* [*]	115 M €

Gain fort	
Gain moyen	
Gain faible	
Impact négatif faible à nul	
Impact négatif moyen	
Impact négatif fort	

*le projet initial validé et estimé à 80 millions d'euros HT en 2018 a été ajusté selon les évolutions du tracé de la 2+1 voies (3,5 km d'élargissement de voies supplémentaires + aménagement d'un PSGR à Coutances)

Scénario sélectionné : le scénario 2.2 a donc été retenu, à ce stade, comme hypothèse préférentielle du Département de la Manche car il présente un gain fort en matière de fonctionnalité (amélioration de la sécurité, infrastructure adaptée au trafic...) et d'attractivité du territoire tout en prenant en compte les impacts environnementaux qui seront soit améliorés par rapport à l'existant soit compensés en cas d'impacts résiduels.
En effet, le scénario 2.3 ne semble pas être approprié au regard de ses impacts sur le foncier agricole, sur les milieux naturels et des contraintes techniques liées à sa mise en œuvre. Le Département de la Manche propose donc d'abandonner ce scénario et de ne pas poursuivre son étude.

Le scénario 2 est développé dans un second dossier où seront présentés, secteur par secteur, les aménagements retenus par décision du comité de pilotage ainsi que les variantes soumises à la concertation du public.

VII. GLOSSAIRE

Accès riverains : accès à un champ ou une habitation directement depuis la route principale actuelle (RD972)

TVB : Trame Verte et Bleue

BAU : Bande d'arrêt d'urgence

BDD : Bande dérasée droite

Bretelle d'échangeur : chaussée qui relie deux routes sur des niveaux différents ou deux routes parallèles et par laquelle les véhicules peuvent entrer sur une chaussée déterminée ou la quitter

COVNM : Composés Organiques Volatiles Non Méthaniques

Echangeur dénivelé : croisement dénivelé entre une route et une autre route

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

ERC : Eviter, Réduire, Compenser

NH₃ : Ammoniac

NO_x : Oxyde d'azote

NO₂ : Dioxyde d'azote

OA : Ouvrage d'Art

PI : Passage Inférieur

PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal

PM_{2,5} : Particules fines en suspension dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres

PM₁₀ : Particules fines en suspension dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres

PNB : Point Noir de Bruit

PS : Passage Supérieur

PSGR : Passage Souterrain à Gabarit Réduit

RCID : Réseau Cyclable d'Intérêt Départemental

RD : Route Départementale

RN : Route Nationale

SO₂ : Dioxyde de soufre

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale



Coordonnées :

Maison du Département
98 route de Candol
50 050 SAINT-LÔ
02 33 05 55 50

manche.fr

