

Février 2022



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

**TOME 1** 





## PROJET D'AMENAGEMENT ROUTIER – AXE SAINT-LO/COUTANCES DOSSIER DE CONCERTATION Conseil Départemental de la Manche Maison du département 98 route de Candol Maître d'Ouvrage : 50 050 Saint-Lô 02 33 05 55 50 **LA MANCHE** LE DÉPARTEMENT **Région Normandie** Site de Rouen 5, rue Robert Schuman CS 21129 Partenaire financier: 76 174 Rouen Cedex 02 35 52 56 00 **NORMANDIE** Objet Date 31/01/2022 au 11/03/2022 **Diffusion du dossier Concertation**

## **SOMMAIRE**

| . Introduction  |
|---|
| I.1. L'objet du présent dossier3  |
| I. LA CONCERTATION PUBLIQUE: OBJECTIF   |
| II.1. La réglementation3  |
| II.1.1. La concertation dans le code de l'urbanisme   |
| II.2. La concertation, un moment clé de l'élaboration d'une opération routière4   |
| II.3. Les modalités de la concertation publique4  |
| II. LE PROJET D'AMENAGEMENT6  |
| III.1. L'historique et la justification du projet6  |
| III.1.1. La situation du projet6  |
| III.1.2. Rappel des études et des décisions antérieures6  |
| IV. LE TERRITOIRE CONCERNE : CONTEXTE GENERAL, DIAGNOSTIC ET OPPORTUNITES D'UN AMENAGEMENT ROUTIER  |
|   |
| IV.1. Périmètre d'Etude de l'axe Saint-Lô-Coutances   |
| IV.1. Périmètre d'Etude de l'axe Saint-Lô-Coutances   |
|   |
| IV.2. Le trafic : les conditions de déplacements8   |
| IV.2. Le trafic : les conditions de déplacements  |
| IV.2. Le trafic : les conditions de déplacements       8         IV.3. Le contexte socio-économique       9         IV.3.1. Démographie stable mais vieillissante       9   |
| IV.2. Le trafic : les conditions de déplacements       8         IV.3. Le contexte socio-économique       9         IV.3.1. Démographie stable mais vieillissante       9         IV.3.2. Urbanisation contrastée entre littoral et arrière-pays       9  |
| IV.2. Le trafic : les conditions de déplacements       8         IV.3. Le contexte socio-économique       9         IV.3.1. Démographie stable mais vieillissante       9         IV.3.2. Urbanisation contrastée entre littoral et arrière-pays       9         IV.3.3. Les activités économiques et l'accès aux services publics       10   |
| IV.2. Le trafic : les conditions de déplacements       8         IV.3. Le contexte socio-économique       9         IV.3.1. Démographie stable mais vieillissante       9         IV.3.2. Urbanisation contrastée entre littoral et arrière-pays       9         IV.3.3. Les activités économiques et l'accès aux services publics       10         IV.3.4. Les déplacements et l'offre de transport       11 |
| IV.2. Le trafic : les conditions de déplacements 8   IV.3. Le contexte socio-économique 9   IV.3.1. Démographie stable mais vieillissante 9   IV.3.2. Urbanisation contrastée entre littoral et arrière-pays 9   IV.3.3. Les activités économiques et l'accès aux services publics 10   IV.3.4. Les déplacements et l'offre de transport 11   IV.4. Le tourisme et le patrimoine 12                           |
| IV.2. Le trafic : les conditions de déplacements  |

| IV.7.2. La qualité de l'air   |                      |
|---|----------------------|
| IV.8. Les Milieux naturels  | 16                   |
| IV.8.1. Trame Verte et Bleue  | 16                   |
| IV.8.2. La Faune protégée   | 16                   |
| IV.9. Les ressources en Eau   | 19                   |
| IV.10. Les zones humides  | 20                   |
| IV.11. Le paysage   | 21                   |
| IV.11.1. Les unités paysagères  | 21                   |
| IV.11.2. Un motif paysager : l'arbre et la haie   | 21                   |
| IV.12. Bilan du contexte général  | 23                   |
| V. LES SCENARIOS ENVISAGES  | 24                   |
|   |                      |
| V.1. Scénario 1 : Option de référence   | 24                   |
| V.1. Scénario 1 : Option de référence  V.2. Scénarios 2   |                      |
|   | 29                   |
| V.2. Scénarios 2  | 29                   |
| V.2. Scénarios 2  V.2.1. Scénario 2.1 : Giratoires + Contournement de St-Gilles par le Nord   | 29                   |
| V.2. Scénarios 2  V.2.1. Scénario 2.1 : Giratoires + Contournement de St-Gilles par le Nord  V.2.2. Scénario 2.2 : Echangeur dénivelé + Contournement de St-Gilles par le Nord  | 293031               |
| V.2. Scénarios 2  V.2.1. Scénario 2.1 : Giratoires + Contournement de St-Gilles par le Nord  V.2.2. Scénario 2.2 : Echangeur dénivelé + Contournement de St-Gilles par le Nord  V.2.3. Scénario 2.3 : Echangeur dénivelé + Contournement de St-Gilles par le sud  | 29<br>30<br>31       |
| V.2. Scénarios 2  | 29<br>30<br>31<br>32 |
| V.2. Scénarios 2  V.2.1. Scénario 2.1 : Giratoires + Contournement de St-Gilles par le Nord  V.2.2. Scénario 2.2 : Echangeur dénivelé + Contournement de St-Gilles par le Nord  V.2.3. Scénario 2.3 : Echangeur dénivelé + Contournement de St-Gilles par le sud  V.2.4. Le Scénario 2.2 : le projet préférentiel | 2930313237           |

## 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 influer sur le projet final.

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.

Etudes préliminaires

Concertation préalable

Concertation préalable

Etudes techniques (bruit, air...)

Etudes techniques publique

Unique

Déclaration d'Utilité
Publique

Réalisation des travaux

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 complémenter 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 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
  - Cambernon
  - Cametours

  - Camprond
  - Canisy
  - Carantilly

- Coutances
- Courcy
- Gratot
- Le Lorey
- - /
- Le Mesnil-Amey
- Marigny-le-Lozon

- Monthuchon
- Quibou
- Saint-Gilles
- Savigny
- Thèreval
- 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.

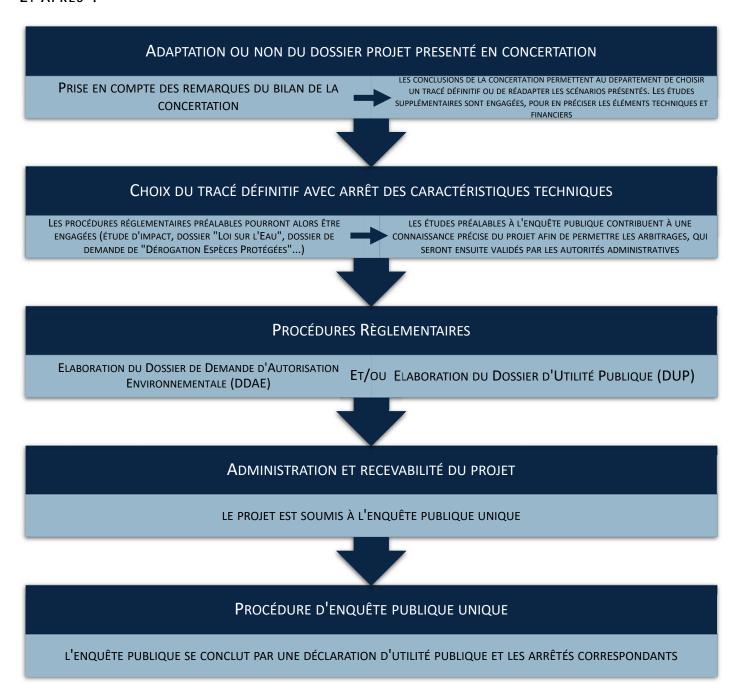


### CLOTURE DE LA CONCERTATION

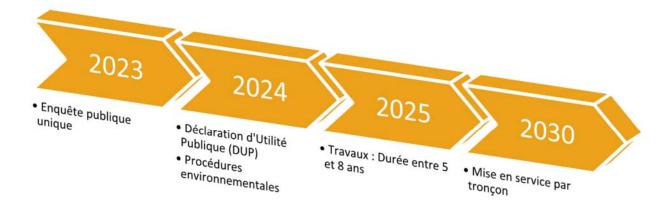
A l'issue de cette concertation, un bilan de la concertation sera établi. Il devra énoncer les moyens de concertation mis en œuvre tout au long de la procédure d'élaboration mais aussi relater les remarques émises par les personnes ayant participé à la concertation et les analyser au regard du projet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

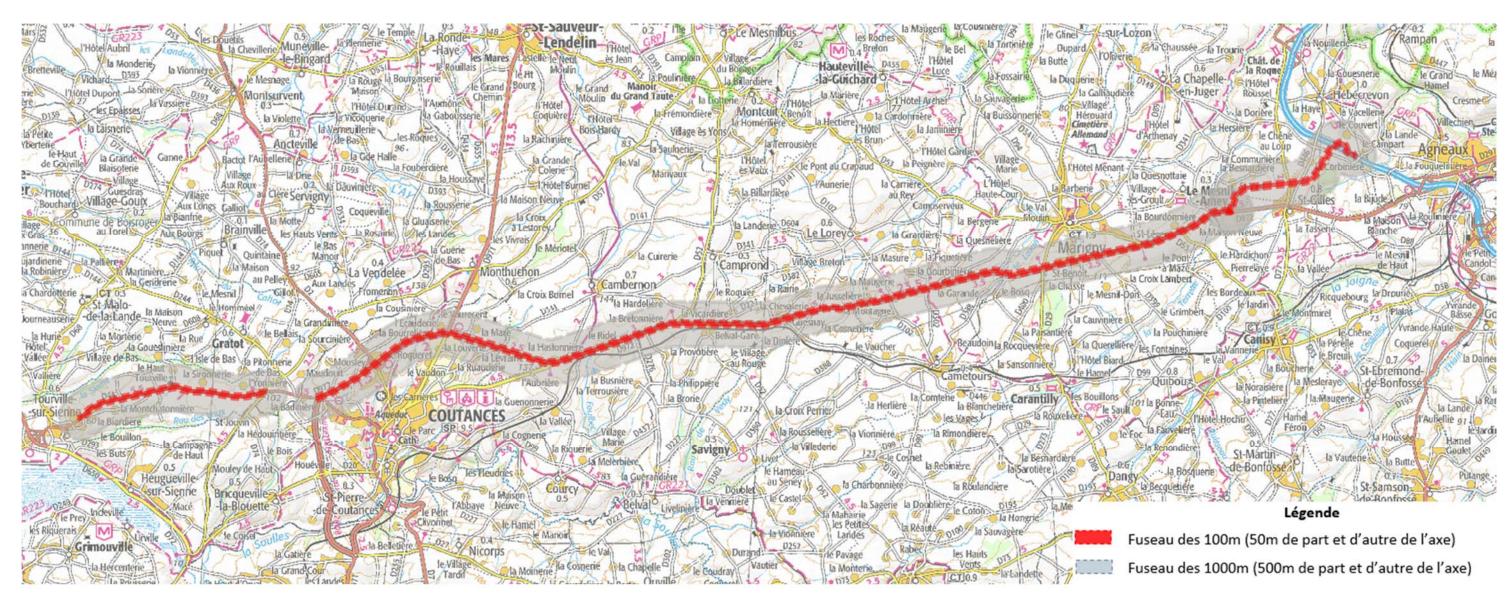
Les études et procédures sur cet itinéraire se sont succédées de la manière suivante :

| Bilan de concertation sur le projet de 2x2 : choix du tracé abouti sauf déviation de Saint-Gilles  |
|--|
| Réalisation d'études complémentaires sur les variantes Nord et Sud de la déviation de Saint-<br>Gilles en 2x2 et 2 variantes à départager (Délibération du 3 octobre 2008) |
| Reprise du dossier, nouvelle délibération sur la déviation sud de Saint-Gilles en 2x2  |
| (Délibération 27 septembre 2013) mais ajourné avant enquête publique   |
| Etude de faisabilité sur un nouveau tracé nord en 2+1 voies présenté aux élus départementaux (Délibération du 14 novembre 2016)  |
| L'axe Saint-Lô Coutances est intégré dans le schéma des itinéraires d'intérêt régional   |
| 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.  |
| (Délibération du 28 septembre 2018)  |
| Lancement des études de modernisation (études de trafic, agricoles, environnementales et des   |
| levés topographiques)  |
| 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  |
| Délibération sur le projet, ses objectifs et ses enjeux, sur la concertation (3 scénarios) et ses  |
| modalités (Délibération du 4 décembre 2020)  |
| Modalités de concertation et intégration de modifications au projet (Suppression RD437, prise  |
| en compte des modes actifs, 4 scénarios de projet) (Délibération du 10 décembre 2021)  |
| Réalisation de la concertation   |
| Bilan de concertation  |
| bilati 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 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. LE TRAFIC: LES CONDITIONS DE DEPLACEMENTS

Le fuseau d'étude du projet constitue un axe routier structurant Ouest-Est majeur du département, reliant 2 villes importantes, à savoir Coutances à l'Ouest et Saint-Lô à l'Est.

#### LES TRAFICS ACTUELS

Les trafics sont relativement élevés mais variables sur l'axe étudié. Il apparait notamment :

- Des volumes importants (environ 14 000 véhicules/jour) sur l'Ouest du contournement de Coutances (RD 971), sur la traversée de Saint-Gilles et entre St-Gilles et Agneaux ;
- Des flux plus modérés (entre 8 500 et 11 500 véhicules/jour) entre Coutances et Saint-Gilles (RD 972), ainsi qu'à l'Ouest de Coutances (RD 44);
- Des trafics limités (environ 7 000 véhicules/jour) sur l'Est du contournement de Coutances (RD 972) ;

La proportion des poids-lourds est variable :

- De 3 % à 6 % pour la RD972, cohérent pour une route départementale structurante. Seul l'Est du contournement de Coutances (RD 972) présente un ratio de PL plus faible (2,2 %);
- De 3 % pour la RD971;
- De 4,4 % pour la RD44.

Des flux globalement en augmentation (entre +3 % et +7 % de 2015 à aujourd'hui), avec pour seule exception la RD 44 à l'Ouest de Coutances, aux trafics plutôt stables (+0,6 % entre 2015 et 2018).

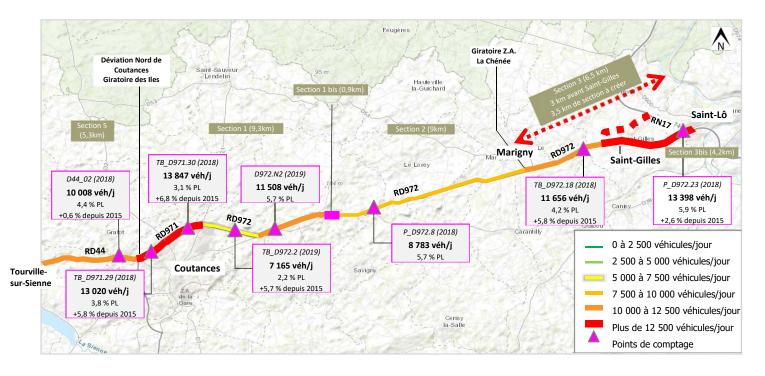


Figure 1 : L'analyse du trafic - Source : Etude d'accidentologie Covadis

#### L'ANALYSE DE L'INFRASTRUCTURE

L'analyse s'est concentrée sur l'itinéraire RD 44-RD 971-RD 972 et fait ressortir la présence de :

- 9 giratoires, principalement autour de Coutances et à l'Est de la section d'étude ;
- 21 intersections principales de type RD/RD, surtout en partie centrale de l'itinéraire ;
- 82 intersections RD/VC ou Voies privées.

Soit en moyenne une intersection principale (giratoires ou carrefours RD/RD) par kilomètre de voirie.

### LA SECURITE ET LES DYSFONCTIONNEMENTS IDENTIFIES

Sur la période 2009-2018, il est recensé 43 accidents ayant engendré 5 tués, 33 blessés hospitalisés et 41 blessés légers.

Les accidents sont répartis sur l'axe RD 44-RD 971-RD 972, et plus particulièrement sur les sections 1 et 3 qui enregistrent le plus grand nombre d'accidents (y compris rapporté au km).

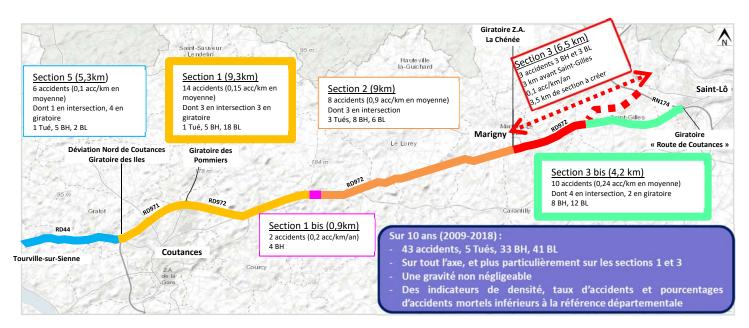


Figure 2 : L'accidentologie sur l'axe Saint-Lô-Coutances - Source : Etude d'accidentologie Covadis

Depuis la fin de cette étude, 1 mort de plus est à dénombrer en 2019 ainsi qu'un autre en 2021.

De plus, la traversée de St-Gilles, très circulée notamment aux heures de pointes, présente un effet de coupure urbaine. En effet, les diverses traversées piétonnes pour accéder aux commerces ou à l'école présentent un inconfort, malgré les aménagements mis en place, surtout aux heures de sortie de classes.

#### LES TRAFICS FUTUR

Suite à la croissante régulière des flux routiers, l'étude de trafic démontre que les conditions de circulation vont se dégrader lentement sur l'axe St-Lô-Coutances actuel.

En 2030, la densité de trafic sur la liaison Coutances-St-Lô sera plus élevée et les conditions de circulation deviendront plus critiques. L'augmentation de la saturation de l'axe est à prévoir à proximité des agglomérations telles que Coutances, Agneaux et St-Gilles mais aussi sur les sections intermédiaires en zones plus rurales.

#### TEMPS DE PARCOURS ACTUEL ET FUTUR

L'étude de trafic a permis de projeter les temps de trajet actuels et futurs au fil de l'eau (sans aménagement) en heure de pointe du soir.

| Section                                 | 2019           | <b>2030</b><br>Fil de l'eau | <b>2050</b><br>Fil de l'eau |
|---|----------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Giratoire des lles – « La<br>Chapelle » | 7 min 41sec.   | 7 min 56 sec.               | 8 min 2 sec.                |
| « La Chapelle » - Marigny-le-<br>Lozon  | 6 min 39 sec.  | 6 min 48 sec.               | 6 min 51 sec.               |
| Marigny-le-Lozon – Agneaux –<br>RN174   | 10 min 47 sec. | 11 min 30 sec.              | 11 min 44 sec.              |
| Total                                   | 25 min 7 sec.  | 26 min 14 sec.              | 26 min 37 sec.              |

Avec l'augmentation du trafic, les résultats obtenus démontrent que les temps de parcours vont s'allonger progressivement notamment à cause des congestions croissantes au niveau des zones urbanisées (Coutances, St-Gilles, Agneaux). Cela amplifiera l'incertitude et le manque de fiabilité sur le temps de parcours entre St-Lô et Coutances en fonction des horaires, des conditions de trafic et des flux de véhicules.

#### SYNTHESE DU DIAGNOSTIC INITIAL DES CONDITIONS DE DEPLACEMENT

L'étude de circulation a mis en évidence la présence d'un trafic dense et d'infrastructures inadaptées. Les collisions et accidents surviennent principalement au niveau des intersections ou dans le cadre de dépassements/déports et dans des conditions de circulation non optimales (luminosité, conditions météorologiques).

La sécurisation des infrastructures et/ou leur recalibrage est un enjeu essentiel dans la diminution de l'accidentologie.

L'axe présente aujourd'hui de nombreux points de congestion récurrents notamment autour des zones d'activités situées à Coutances et Agneaux. De plus, il crée un effet de coupure dans la traversée de St-Gilles ne permettant pas d'assurer une sécurité optimale des accès aux commerces et aux écoles.

### L'AMENAGEMENT DE L'AXE SAINT-LO-COUTANCES ET LES CONDITIONS DE DEPLACEMENT

Pour une meilleure sécurité des usagers, les routes doivent être adaptées aux trafics actuel et futur. L'aménagement de l'axe St-Lô-Coutances doit permettre d'éliminer les risques de collisions aux intersections, de sécuriser les dépassements et d'éviter les chocs frontaux. Cela sera aussi l'occasion d'améliorer le cadre de vie des habitants de St-Gilles en sécurisant les accès aux commerces et aux écoles ainsi qu'en supprimant l'effet de coupure urbaine.

De plus, il conduira à désengorger les zones où la circulation se fait plus dense mais aussi à fiabiliser et réduire les temps de parcours entre Coutances et St-Lô.

Pour cela, plusieurs solutions peuvent être envisagées : la suppression des accès/sorties de riverains et de parcelles directement sur la route, la mise en œuvre de séparateurs centraux et la séparation des flux lents.

### IV.3. LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

### IV.3.1. DEMOGRAPHIE STABLE MAIS VIEILLISSANTE

Le projet d'aménagement routier concerne 18 communes situées au centre du département de la Manche dont 9 appartenant à la Communauté de Communes de Coutances Mer et Bocage et 9 faisant partie de la Communauté d'agglomération Saint-Lô Agglo.



### SAINT-LO AGGLO

Le cadre de vie rural de l'agglomération s'avère un facteur d'attractivité résidentielle avec une réelle croissance du nombre d'habitants dans les communes rurales ces dernières années.



### COUTANCES BOCAGE ET MER

Le pôle de Coutances est la centralité économique et démographique du territoire, avec en périphérie éloignée d'autres pôles d'emplois secondaires qui se démarquent (la côte, Gavray-sur-Sienne, Saint-Sauveur Villages). Sur l'ensemble du territoire la population est vieillissante, la croissance démographique est portée par le solde migratoire positif, ce qui traduit donc un territoire attractif.

L'amélioration de la qualité du cadre de vie fait partie des enjeux identifiés par le projet de diagnostic territorial. La situation démographique est fragile sur l'aire d'étude, notamment dans les pôles urbains alors que les communes rurales connaissent une croissance périurbaine.

### Synthese du diagnostic initial sur la Demographie du territoire

Il existe un enjeu général de vieillissement de la population qui s'explique bien entendu par l'extension de l'espérance de vie mais surtout par le départ des tranches d'âges des actifs auquel se cumule l'arrivée de séniors. L'enjeu de vieillissement ressort des entretiens réalisés avec les deux intercommunalités.

#### L'AMENAGEMENT DE L'AXE SAINT-LO-COUTANCES ET LA DEMOGRAPHIE

L'aménagement de la liaison St-Lô/Coutances doit répondre à une attente majeure des acteurs locaux qui est celle de l'attrait et de la rétention des actifs sur le territoire des deux EPCI. En effet, l'axe aménagé pourra intéresser les couples dont l'un travaille à Coutances et l'autre à Saint-Lô tout en ayant un cadre de vie agréable avec une proximité du littoral.

### IV.3.2. URBANISATION CONTRASTEE ENTRE LITTORAL ET ARRIERE-PAYS

Les pôles urbains de Saint-Lô et Coutances se distinguent par un nombre important de résidences essentiellement de type « principale » mais également avec une forte vacance.

Sur les communes du littoral à l'ouest du périmètre d'étude, les résidences secondaires représentent une part importante avec 18% des logements à l'échelle de Coutances Mer et Bocage. Ceci s'explique par l'attractivité du littoral du Centre-manche.

#### SYNTHESE DU DIAGNOSTIC INITIAL SUR L'URBANISATION DU TERRITOIRE

L'importance de l'urbanisation littorale engendre nécessairement une demande de déplacements quotidiens sur l'axe St-Lô/Coutances, pour les résidents périurbains travaillant à Coutances ou Saint-Lô, et de vacances pour les résidences secondaires.

#### L'AMENAGEMENT DE L'AXE SAINT-LO-COUTANCES ET L'URBANISATION

L'aménagement de l'axe doit favoriser le développement des échanges et les mises en relation entre les deux agglomérations permettant ainsi à Saint-Lô de renforcer vers l'ouest son aire d'influence comme hub\* du Centre-Manche.

L'axe doit devenir un atout pour les communes voisines de la route en les rendant plus attrayante grâce à leur accessibilité aux pôles économiques permettant de retenir les populations ou d'en attirer des nouvelles.

hub : zone d'interface privilégiée par sa position spatiale et ses infrastructures de communication!

### IV.3.2.1. LES SCHEMAS DE COHERENCE TERRITORIAUX

Le projet d'aménagement de l'axe Saint-Lô-Coutances devra être compatible avec les orientations deux SCoT interceptant le fuseau d'étude :

- Le SCoT Pays de Saint-Lois approuvé en décembre 2013 ;
- Le SCoT du Centre Manche ouest approuvé le 12 février 2010.

Le SCoT fixe un cadre de référence pour les domaines d'actions liés à l'aménagement du territoire (habitat, déplacements, économie, environnement...). Ses orientations et ses objectifs s'imposent notamment aux règles d'urbanisme en vigueur sur les communes de son territoire.

### IV.3.2.2. LES PLANS LOCAUX D'URBANISME INTERCOMMUNAUX (PLUI)

#### SAINT-LO AGGLOMERATION

La prescription d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) a été votée par le conseil communautaire le 18 décembre 2017, le document est en cours d'élaboration, l'enquête publique et l'approbation du PLUi sont prévues pour 2022. Le diagnostic territorial et le Projet d'Aménagement et Développement Durables (PADD) sont d'ores et déjà disponibles pour consultation.



Figure 3 : Planning de réalisation du PLUi Saint-Lô Agglo

#### COUTANCES MER ET BOCAGE

Le conseil communautaire de la communauté de communes a prescrit l'élaboration d'un PLUi lors de sa séance du 22 mai 2019. Les divers diagnostics et comptes-rendus des réunions publiques sont actuellement disponibles sur le site de la communauté de communes. L'enquête publique et la validation définitive du document sont prévues pour 2023.



Figure 4 : Planning de réalisation du PLUi Coutances Mer et Bocage

### IV.3.3. LES ACTIVITES ECONOMIQUES ET L'ACCES AUX SERVICES PUBLICS

#### LES ENTREPRISES ET L'EMPLOI

Fort d'un tissu économique diversifié, le territoire est un véritable pôle commercial et industriel, à la richesse exceptionnelle, avec notamment une culture d'huîtres de pleine mer parmi les plus importantes de France.

Ces deux EPCI ont notamment profité de la fréquentation importante de la RD971 et de la RD972 et de leur proximité pour y développer leur zone d'activités commerciales. En effet, l'axe St-Lô/Coutances dessert de nombreuses zones d'activités commerciales (ZAC) et zones artisanales (ZA) telles que « Le Parc de l'Odyssée », la ZA de la Croix Carrée, le pôle Agglo 21... et en traverse trois autres :

- ZAC de la Mare à Coutances, installée à l'intersection de la RD971 et de la RD972 ;
- ZAC de la Chevalerie à Marigny-le-Lozon, au nord de la RD972 ;
- ZAC de la Chênée à Marigny-le-Lozon, au nord de la RD972.

Plusieurs entreprises génératrices d'emplois constituent un tissu de PME important sur les territoires des deux EPCI avec notamment Unither, Regnault, Elvia à Coutances et Lecapitaine et Orange à St-Lô.

Après avoir connu une croissance relativement importante de 1990 à 2006, le nombre d'emplois stagne voire diminue selon les secteurs. Sur la dernière période intercensitaire (2011-2016), la plupart des communes perdent des emplois, notamment les pôles (Saint-Lô et Coutances) ainsi que les communes littorales. Seule la commune d'Agneaux connait une augmentation sensible du nombre d'emplois.

Ce constat semble paradoxal alors que le taux de chômage est très bas (6%) et que les acteurs locaux rapportent un fort enjeu de pénurie de main d'œuvre dans de nombreux secteurs de l'économie. Cela révèle un fort besoin de rétention des actifs pour assurer la poursuite du développement du territoire.

### L'ACCES AUX SERVICES PUBLICS

Avec la présence des pôles de services à Coutances et à St-Lô (hôpitaux, préfecture...) les échanges entre ces deux centres économiques sont donc importants, très fréquents et nécessitent d'être fiabilisés.

Les conditions de circulation de l'axe Saint-Lô-Coutances représentent un enjeu important pour les deux hôpitaux car ils fonctionnent sous une direction commune nécessitant pour certains praticiens des déplacements réguliers entre les deux sites. De plus, de nombreux services comme la maternité de Coutances ont été regroupés dans le centre-hospitalier de St-Lô.

#### SYNTHESE DU DIAGNOSTIC INITIAL SUR L'ACTIVITE ECONOMIQUE ET L'ACCES AUX SERVICES PUBLICS

Le territoire présente une pénurie de main d'œuvre dans de nombreux secteurs de l'économie qui est la conséquence de fragilités démographiques. Afin d'assurer la poursuite de son développement, le territoire présente de forts enjeux d'attractivité pour les actifs.

L'irrégularité des temps de parcours sur l'axe Saint-Lô-Coutances peut desservir de nombreuses activités comme celle des deux centres hospitaliers, aussi bien pour les praticiens que pour les patients, mais aussi pour la filière agroalimentaire fortement génératrice de trafic (production et transformation).

## L'AMENAGEMENT DE L'AXE SAINT-LO-COUTANCES : L'ACTIVITE ECONOMIQUE ET L'ACCES AUX SERVICES PUBLICS

L'amélioration de la liaison Saint-Lô-Coutances est un fort enjeu d'attractivité économique pour l'agglomération de Coutances actuellement éloignée du réseau national structurant.

La réalisation d'un aménagement sur l'axe, doit permettre de faciliter les échanges entre les 2 collectivités et les accès aux nombreuses ZA notamment celles à l'approche de St-Lô telles que le Parc de l'Odyssée et la Tremblaye. Ce projet doit aussi fiabiliser les temps de parcours bénéficiant ainsi aux entreprises agroalimentaires, aujourd'hui pénalisées dans leurs déplacements logistiques, mais aussi aux services de secours et aux praticiens et patients des hôpitaux.

De plus, il doit faciliter les échanges pendulaires améliorant ainsi l'attractivité des bourgs éloignés de l'axe.

### IV.3.4. LES DEPLACEMENTS ET L'OFFRE DE TRANSPORT

#### MOTIFS ET FREQUENCE DES DEPLACEMENTS

Une enquête origine-destination réalisée sur le territoire du projet, fait ressortir les points suivants :

• Les déplacements pour motif de travail et d'études représentent le quart des motifs, ce qui est un ordre de grandeur relativement habituel.

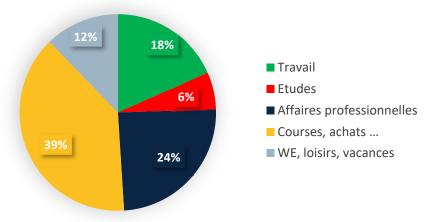


Figure 5 : Motif de déplacement à la destination pour les VL - Source Enquête O/D par interviews, CD50

• Près de la moitié des déplacements, 45%, se réalise de façon quotidienne ou quasi quotidienne sur le secteur.

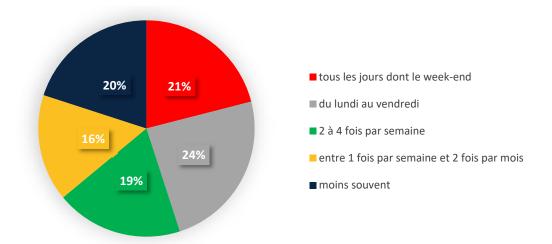


Figure 6 : Fréquence des déplacements - Source Enquête O/D par interviews, CD50

Les usagers de l'axe Saint-Lô - Coutances l'utilisent pour moitié pour des motifs personnels (courses, achats, loisirs, vacances) et pour autre moitié pour des usagers pendulaires et en déplacements professionnels. Ce sont des usagers réguliers puisque les deux tiers l'utilisent plus d'une fois par semaine. Le taux d'occupation moyen des véhicules est assez faible (1,3 personnes / véh).

#### LA VOITURE

L'analyse des flux migratoire à l'échelle du territoire s'est concentrée sur la mobilité professionnelle et scolaire à partir du fichier INSEE issu du Recensement des Populations.

Cette dernière fait ressortir que les ménages sont fortement motorisés sur l'ensemble du territoire de l'axe Saint-Lô-Coutances et la part modale de la voiture est prépondérante.

Cette dépendance à la voiture reflète les comportements de mobilité dans les territoires périurbains et ruraux.

### LE TRAIN

L'offre de TER parait globalement satisfaisante avec un nombre de trajets élevés et des temps de trajets acceptables, avec toutefois une desserte inégale entre les deux communes avec une amplitude horaire plus étendue dans le sens Coutances → Saint-Lô le matin et inversement le soir.

| Ligne       | Sens              | Nombre de trajets (Semaine / Sam-Dim) | Amplitude horaire    |
|-------------|-------------------|---------------------------------------|----------------------|
| Coutances – | Coutances → St-Lô | 13 trajets / 10 trajets               | L → V : 5h22 – 19h37 |
| Saint-Lô    | St-Lô → Coutances | 16 trajets / 12 trajets               | L → V : 6h56 – 0h01  |

Suite aux entretiens avec les acteurs du territoire, il ressort que ceux-ci sont relativement critiques à l'égard du réseau ferroviaire, particulièrement vis-à-vis de la vétusté de l'infrastructure.

Etant donné la variété des origines/destinations des usagers, les possibilités de report du trafic sur le ferroviaire sont faibles. Les évolutions auront donc toujours tendance à tendre vers une place de la voiture majoritaire pour la liaison Coutances-St-Lô.

#### LES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS

L'offre en transport collectif routier présente l'inconvénient d'une desserte plus lente que la voiture avec un niveau de service limité. Les voyageurs sont donc tributaires du trafic de l'axe. La fréquentation est toutefois relativement importante.

Cependant, ces dernières présentent une fréquentation très en dessous de leur capacité maximale. Seule l'aire de covoiturage de la Maison du Département, dont la capacité est plus élevée, connait une forte fréquentation (40 véhicules pour 61 places).

### LE VELO

L'axe Saint-Lô-Coutances ne dispose actuellement ni d'aménagements ni d'itinéraires cyclables. Il existe cependant une voie verte à Cambernon et des aménagements cyclables à proximité du Parc de l'Odyssée à Agneaux.

Suite aux différentes phases de confinement, l'usage du vélo est en expansion et de plus en plus d'actifs l'utilisent quotidiennement pour se rendre à leur travail depuis leur domicile.

Pour les intercommunalités du territoire, il y a donc un enjeu de desserte cyclable qui s'inscrit dans une logique plus globale de desserte touristique balnéaire et de connexion aux itinéraires cyclables existants.

#### SYNTHESE DU DIAGNOSTIC INITIAL SUR LES DEPLACEMENTS ET L'OFFRE DE TRANSPORT

Les trafics journaliers sur l'axe Saint-Lô-Coutances sont importants et en constante augmentation avec des conditions de circulation denses à l'approche des deux agglomérations.

L'axe ferroviaire Saint-Lô-Coutances bénéficie d'une desserte locale relativement satisfaisante en terme de qualité. Si ce mode de transport est davantage développé, il n'aura qu'un impact très limité sur l'usage de la route et ne pourra pas se substituer à l'utilisation de la voiture.

L'offre de transport en commun routier est diversifiée mais avec une amplitude horaire limitée et un temps de parcours globalement moins compétitif que la voiture car tributaire des encombrements de la route.

Les acteurs du territoire (communes, intercommunalités, entreprises) font état de l'importance stratégique de l'axe Saint-Lô - Coutances, utilisé au quotidien car l'usage de la voiture est prépondérant sur le territoire.

L'absence d'offre cyclable parallèle à l'axe St-Lô/Coutances représente un enjeu d'aménagement et d'attractivité touristique.

#### L'AMENAGEMENT DE L'AXE SAINT-LO-COUTANCES ET LES DEPLACEMENTS ET L'OFFRE DE TRANSPORT

Les aires de covoiturage existantes le long de la route actuelle seront préservées et/ou déplacées aux niveaux des différents points d'échanges de la future voie pour inciter davantage à leur utilisation. Les usagers des lignes bus pourront bénéficier, par l'amélioration globale des conditions de circulation, de la qualité de service et de la fiabilité des cars empruntant l'axe.

L'aménagement de l'axe St-Lô/Coutances comprendra des voies vertes et pistes cyclables en site propre à proximité des zones urbanisées afin de cibler les usagers utilisant leur vélo quotidiennement pour rejoindre leur travail. Il doit aussi permettre d'offrir une desserte sécurisée à destination des vélos pour accéder aux stations balnéaires et ainsi accroître l'attractivité touristique de ces dernières.

### IV.4. LE TOURISME ET LE PATRIMOINE

Le tourisme représente un atout fondamental car il est la 3ème ressource économique du département, génère plus 6000 emplois (équivalents temps plein) et engendre une consommation touristique de 500 millions d'€uros.

Entre le Mont-Saint-Michel et les plages du débarquement, Coutances mer et bocage et Saint-Lô Agglo possèdent un territoire normand riche et diversifié. C'est un paysage au cœur de la Normandie fait de plages de bocage et de marais sur l'arrière-pays qu'il est possible de découvrir au travers de visites guidées, de monuments et autres lieux de visite.



Figure 7 : de gauche à droite, Cathédrale Notre-Dame à Coutances - Source : patrimoine-religieux.fr, le Château du Mesnil-Amey - Source : remparts-de-normandie.eklablog.com et l'église de Marigny - Source : paroisse-marigny.com

La présence d'un patrimoine naturel d'exception est l'un des atouts majeurs du territoire avec particulièrement la proximité du littoral, le parc naturel régional des marais du Cotentin et du Bessin et de nombreuses zones de bocage remarquable et des voies vertes.

Tous ces sites génèrent une attractivité touristique liée notamment au développement des activités de pleine nature (randonnées cyclo et pédestre) et au tourisme vert.

Quatre types de circuits touristiques sont présents à l'échelle de l'emprise du projet : les sentiers de Grande Randonnée, les sentiers de Grande Randonnée de Pays, les circuits cyclables, la voie verte et les sentiers pédestres :

- Le GR 223B passe sous la voirie de la RD972 au nord de Coutances ;
- Les GRP Les trésors de Coutances et Entre Vire et bocage;
- Le circuit cyclable « Mission Cotentin » forme une boucle entre Cerisy-la-Salle et le littoral;
- La voie verte entre Lessay et Coutances;
- Le sentier pédestre local « Les petits princes de Margot » forme une boucle autour de Coutances ;
- Le sentier pédestre local « Le Bois de Mingrey » s'étant autour de la ville de St-Gilles.

Cependant, d'après une étude réalisée par Atout France, le périmètre d'étude du projet est l'espace touristique le moins développé du Département notamment du fait de stations balnéaires « vieillissantes » qui manquent de services sur les plages, un front de mer très minéral et routier et peu de liaisons vélo mais aussi une sous offre en matière d'établissements hôteliers, notamment dans le segment haut de gamme.

En revanche, une montée en gamme de campings est observée ainsi que l'existence d'une offre importante en gîtes et chambres d'hôtes dans l'arrière-pays.

Le tourisme est un important employeur de la CC de Coutances Mer et Bocage. Le territoire fait face à une pénurie de main d'œuvre qualifiée particulièrement importante dans les emplois saisonniers touristiques de l'hôtellerie et de la restauration.

### Synthese du diagnostic initial sur le Tourisme

Le tourisme représente une part importante de l'économie de Coutances Mer et Bocage avec un patrimoine naturel remarquable. En effet, le patrimoine et les nombreux circuits de randonnées offrent un cadre favorable au tourisme vert.

Le territoire s'adresse à une clientèle locale et familiale, et se positionne en retrait des locomotives touristiques régionales (les plages du débarquement et le Mont-Saint-Michel).

L'enjeu est de conserver l'équilibre entre la préservation des espaces naturels et le développement du tourisme et de l'économie locale.

### L'AMENAGEMENT DE L'AXE SAINT-LO-COUTANCES ET LE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE

La modernisation de la liaison Saint-Lô-Coutances bénéficiera au maintien et à l'accroissement de l'attractivité touristique permettant ainsi à Coutances de s'affirmer en tant que pôle touristique. De plus, les stations balnéaires profiteront de ce projet pour se redynamiser et être plus attrayantes notamment avec un accès facilité sur la côte ouest depuis St-Lô et la réalisation de voies vertes entre Coutances et Tourville-sur-Sienne.

## IV.5. LA DEMARCHE « EVITER, REDUIRE, COMPENSER » (ERC)

La séquence Éviter, Réduire, Compenser (ERC) est le fil conducteur de l'intégration de l'environnement dans les projets, plans et programmes. Etablie par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire et renforcée par le Grenelle de l'environnement, cette phase est essentielle et préalable à toutes les autres actions consistant à minimiser les impacts environnementaux.

Cette démarche vise donc – dès la phase d'études et de conception – à équilibrer pertes et gains pour maintenir l'environnement dans un état équivalent ou meilleur que celui observé avant la réalisation du projet. L'objectif étant d'assurer la meilleure intégration possible de l'aménagement dans son environnement.

Dans un premier temps, le Département de la Manche s'est donc fixé l'objectif de proposer un aménagement répondant aux besoins actuels et futurs tout en évitant au maximum les impacts du projet sur les milieux naturels et le monde agricole. Pour cela, l'idée d'un projet de tracé neuf totalement en plein champs sur l'ensemble de l'itinéraire, comme imaginé au début des années 2000 et repris en 2018, a été complétement écarté. Le principe d'aménager en 2x2 voies n'est donc pas envisageable, au vu des emprises agricoles et des impacts environnementaux, et son écartement intègre parfaitement la directive « ERC ».

Lorsque l'évitement des impacts n'est pas possible, des solutions sont envisagées dans le but de les réduire en phase amont (l'aménagement d'une route sur place pour limiter l'impact foncier et sur les milieux naturels), durant la phase travaux (dispositifs limitant les impacts liés au passage des engins de chantier, dispositifs permettant d'éloigner les espèces à enjeux...) ou durant l'exploitation du projet (dispositifs d'aide au franchissement pour les grands mammifères, protections acoustiques pour réduire les nuisances sonores des riverains...).

En cas d'impacts significatifs sur les milieux humain ou naturel qui n'auront pu être évités ou complétement réduits, des mesures compensatoires seront mises en œuvre pour atténuer ou équilibrer les effets négatifs du projet.

Ces mesures compensatoires applicables aux impacts résiduels peuvent, de manière non exhaustive, prendre la forme d'actions de réhabilitation, de restauration et/ou de création de milieux... et sont accompagnées, le cas échéant, de mesures de suivi.

Au stade de la concertation, les différents états initiaux des études thématiques, faisant ressortir les principaux enjeux de l'aire d'étude, ont été réalisés. Ces derniers permettent d'enclencher la démarche « ERC » avec l'étude en amont des mesures d'évitement. Suite à la définition du tracé définitif du projet, des mesures plus approfondies de réduction seront étudiées, les impacts résiduels du projet seront définis et des mesures compensatoires proposées.

### IV.6. LE CONTEXTE AGRICOLE

#### LE CONTEXTE AGRICOLE GENERAL DU PROJET

D'après l'étude de contexte agricole menée dans le cadre du projet, l'agriculture est soumise aux mutations communément observées dans ce secteur d'activités.

Entre 2000 et 2010, le nombre d'exploitations agricoles a diminué de 35% et les surfaces agricoles utilisées ont diminué de 8,4%. De plus, les données du recensement agricole mettent en évidence le vieillissement général de la profession. 63% des chefs d'exploitations avaient plus de 50 ans en 2010 (contre 57% en 2000) et 34% avaient plus de 60 ans (contre 31% en 2000). Seuls 14% d'entre eux avaient moins de 40 ans en 2010 (contre 20% en 2000).

Le bassin agricole compte environ 428 exploitations agricoles en majorité tournées vers le bovin lait (31%) et les bovins viandes (21%).

La communauté de communes de Coutances Mer et Bocage note également sur la zone littorale un regain d'intérêt récent pour le maraîchage et l'importance de l'ostréiculture. Le Centre-Manche est l'un des principaux bassins d'élevage de France d'après la communauté de communes de Coutances Mer et Bocage. C'est un secteur en très forte tension pour le besoin en main d'œuvre de saisonniers.

### LE FONCIER AGRICOLE

D'après les données du RPG 2017, la Surface Agricole Utile (SAU) sur le territoire d'étude s'élève à environ 17 500 ha dont 50% est couvert par des prairies permanentes. Le maïs (grain et ensilage), les céréales et les prairies temporaires représentent quant à eux respectivement 24%, 10% et 13% de la SAU.

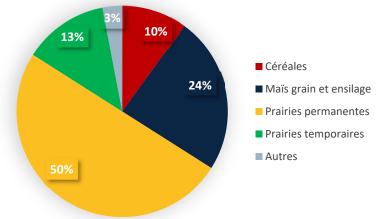


Figure 8 : Répartition de l'assolement sur le périmètre d'étude (RPG 2017) - Source Etude Agricole SCE

82 exploitations possèdent au moins une parcelle comprise (entièrement ou partiellement) au sein du fuseau de 100 m (50 m de part et d'autre du tracé) correspondant à la zone d'impact direct du projet.

Comme présenté par la

### Figure 9:

- 77 établissements possèdent moins de 5 ha (39 moins de 1 ha) au sein du fuseau de 100 m;
- Seulement 6% des exploitants soit 5 établissements possèdent plus de 5 ha au sein du fuseau de 100 m;

| Surfaces concernées | Nombre d'exploitations |              |  |
|---------------------|------------------------|--------------|--|
| (ha)                | Fuseau 1 km            | Fuseau 100 m |  |
| < 1 ha              | 28                     | 39           |  |
| [1-5 ha[            | 47                     | 38           |  |
| [5-10 ha[           | 30                     | 5            |  |
| [10-20 ha[          | 26                     | 0            |  |
| [20-50 ha[          | 30                     | 0            |  |
| [50-100 ha[         | 4                      | 0            |  |
| Total               | 165 82                 |              |  |

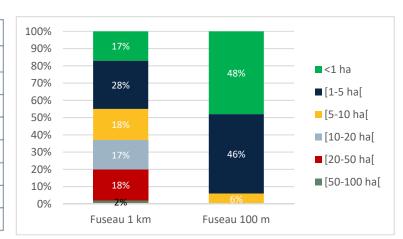


Figure 9 : Surfaces concernées (RPG 2014) - Source Etude Agricole SCE

#### SYNTHESE DU DIAGNOSTIC INITIAL SUR LE CONTEXTE AGRICOLE

Le territoire de l'étude est très agricole avec de nombreuses exploitations et une importance de l'élevage « Bovins laits ».

Il existe un fort enjeu agricole en lien avec l'axe Saint-Lô-Coutances tant du point de vue des conflits d'usage (engins agricoles) que pour faciliter la circulation des véhicules (transport de produits laitiers, d'animaux, industrie agro-alimentaire locale...)

### L'AMENAGEMENT DE L'AXE SAINT-LO-COUTANCES ET LE CONTEXTE AGRICOLE

Dans le cadre de l'aménagement de l'axe St-Lô/Coutances et afin d'éviter les conflits d'usages, il faudra veiller au maximum à séparer les différents flux de véhicules.

Le projet devra utiliser majoritairement les axes existants et les élargir afin de limiter les impacts sur le milieu agricole et l'artificialisation des terres. En effet, les ratios d'impacts sur les terres agricoles sont beaucoup moins élevés dans des projets d'élargissement de routes que pour des projets en site propre.

### IV.7. LE CADRE DE VIE

### IV.7.1. L'AMBIANCE SONORE

Un état sonore initial de l'environnement autour du projet de modernisation de l'axe routier reliant les communes de Saint-Lô et Coutances a été réalisé.

Pour la réalisation de ce projet, le maître d'ouvrage appliquera la réglementation et sera soumis à une obligation de résultat. Toutes les dispositions nécessaires seront prises pour que les nuisances sonores affectant les populations

voisines du futur tracé routier soient limitées à des niveaux compatibles avec le mode d'occupation ou d'utilisation normal des bâtiments riverains ou des espaces traversés (Art R.571-44).

Seuls les bâtiments voisins de l'infrastructure et antérieurs à celle-ci, au moment de l'obtention de la DUP, sont concernés par l'obligation de mise en place de protection acoustique par le maître d'ouvrage.

En cas de dépassement des seuils fixés par la loi, le maître d'ouvrage appliquera donc la réglementation en mettant en place des protections acoustiques pour diminuer l'impact des nuisances sonores. Ces dispositifs se présentent sous formes diverses :



Figure 10 : Ecrans en bois avec face avant ajourée (absorbante) et face arrière pleine (masse)



Figure 11 : Ecrans acoustiques en béton face avant (liberté du matériau absorbant et de la teinte des écrans)

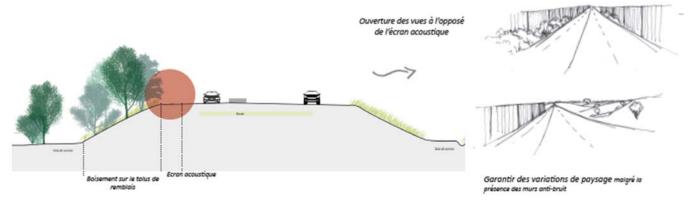




Figure 12 : Exemples d'intégration d'écrans acoustiques et d'ouverture sur le paysage – Source AEPE Gingko

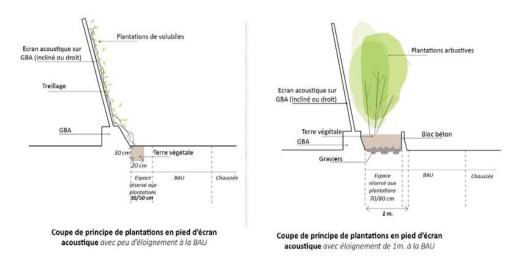


Figure 13 : Schéma et perspective de principe des plantations devant les écrans acoustiques – Source AEPE Gingko

#### SYNTHESE DU DIAGNOSTIC INITIAL SUR L'AMBIANCE ACOUSTIQUE

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 et présence de plusieurs habitations « Point Noir de Bruit » (PNB\*) le long de l'axe.

\*PNB : Un point noir bruit est un bâtiment, localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites de 70 dB(A) en période diurne (6h-22h) et 65 dB(A) en période nocturne (22h-6h)

### L'AMENAGEMENT DE L'AXE SAINT-LO-COUTANCES ET L'AMBIANCE ACOUSTIQUE

Dans le cadre du projet, la réglementation vis-à-vis de l'impact sonore sera appliquée. Cette dernière diffère selon le type d'infrastructure réalisée, route existante modifiée ou route neuve.

Des protections acoustiques seront mises en place par le maître d'ouvrage dans le respect de la réglementation, pour diminuer les effets du bruit sur les propriétés voisines de l'axe.

### IV.7.2. LA QUALITE DE L'AIR

Les données ci-après sont issues de l'état initial de l'étude air dont l'objet est d'évaluer la sensibilité de l'environnement du projet en perspective des problématiques de pollution atmosphérique.

### LES EMISSIONS A SAINT-LO AGGLOMERATION

- Le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) provient principalement du secteur résidentiel (62,8%);
- Les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) ont pour principales sources le transport routier (52,3%) et le secteur agricole (34,7%);
- Les Composés Organiques Volatiles Non Méthaniques (COVNM) sont essentiellement issus des secteurs industriel (42,58%), agricole (28,8%) et résidentiel (22,8%);
- Les particules fines en suspension (PM<sub>10</sub>) proviennent des secteurs agricole (42,52%), résidentiel (25,8%) et du transport routier (19,83%);
- Les particules très fines en suspensions (PM<sub>2,5</sub>) ont pour principales sources le secteur résidentiel (47,3%) ;
- L'ammoniac (NH<sub>3</sub>) est issu en majorité du secteur agricole (99,5%).

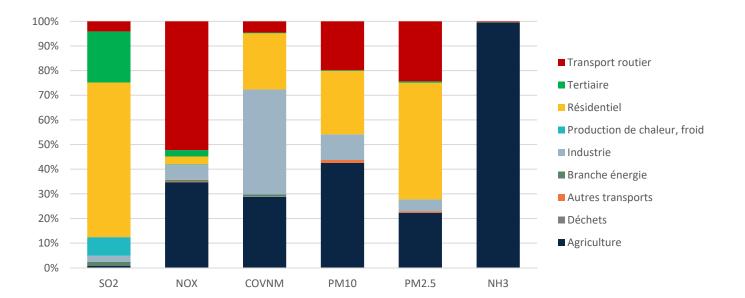


Figure 14 : Répartition des émissions de polluants en tonnes pour Saint-Lô Agglomération - Source : Observatoire régional énergie air et climat de Normandie – 2015

### LES EMISSIONS A COUTANCES MER ET BOCAGE

- Le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) provient principalement du secteur résidentiel (63,1%);
- Les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) ont pour principales sources le secteur agricole (47,9%) et le transport routier (37,6%);
- Les Composés Organiques Volatiles Non Méthaniques (COVNM) sont essentiellement issus des secteurs agricole (33,1%), industriel (31,9%) et résidentiel (29,6%);
- Les particules fines en suspension (PM<sub>10</sub>) proviennent principalement des secteurs agricole (43,6%) et résidentiel (34,2%);
- Les particules très fines en suspensions (PM<sub>2.5</sub>) ont pour principale source le secteur résidentiel (54,4%);
- L'ammoniac (NH₃) est essentiellement issu du secteur agricole (99,5%).

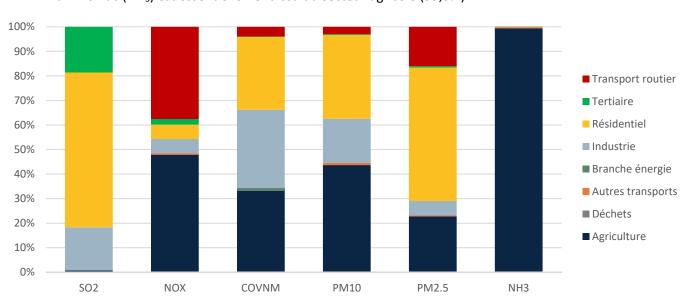


Figure 15 : Répartition des émissions de polluants en tonnes pour Coutances Mer et Bocage - Source : Observatoire régional énergie air et climat de Normandie – 2015

#### LES CONCENTRATIONS EN NO2 ET BENZENE

La réalisation d'une campagne de mesures *in situ* tout le long de l'axe St-Lô/Coutances a permis de déterminer les concentrations en polluants notamment pour le NO2 et le Benzène. Les résultats font ressortir les éléments suivants :

- Pour le NO2, en situation de trafic, la concentration moyenne est de 17,8 μg/m3. L'écart entre les sites mesurés est directement lié au volume de trafic routier qui y circule. La concentration en proximité routière la plus importante est observée au cœur de Saint-Gilles. Les moyennes des concentrations relevées sur l'ensemble des sites sont faibles et sont inférieures à la moyenne annuelle de 2018 sur la station de Saint-Lô (11 μg/m3). Réglementairement, l'ensemble des concentrations est respecté. Il n'y a pas de sensibilité particulière vis-à-vis du NO2 sur l'aire d'étude.
- Pour le Benzène, les concentrations sont homogènes quelle que soit la typologie du site de mesures. Elles sont légèrement plus élevées en proximité de trafic par rapport à celles de fond. Les différences entre les typologies de site sont très faibles. En effet, le trafic routier n'est responsable des émissions globales que pour une part de 15 %. Réglementairement, l'ensemble des sites de mesure respectent la valeur limite de 5 μg/m3 et l'objectif de qualité de 2 μg/m3. Il n'y a pas de sensibilité particulière vis-à-vis du benzène sur l'aire d'étude.

### Synthese du diagnostic initial sur la qualite de l'air

Les principaux pollueurs diffèrent en fonction des polluants étudiés. Cependant l'agriculture, le secteur résidentiel et le transport constituent les principaux émetteurs pour une majorité de polluants. Le secteur industriel ressort mais uniquement pour les COV.

Il ressort que les niveaux de pollution sont faibles et respectent la réglementation.

Toutefois, les PM2,5 ne respectent pas les recommandations de l'OMS concernant le nombre de jours de dépassement du seuil de 25  $\mu g/m^3$ . En revanche la recommandation en moyenne annuelle de 10  $\mu g/m^3$  est respectée. Par conséquent bien que la qualité de l'air soit bonne, il est toujours possible de rencontrer des épisodes de pollution aux particules PM2,5.

Néanmoins il est à noter que le trafic routier représente moins de 25 % des émissions de PM2,5.

### L'AMENAGEMENT DE L'AXE SAINT-LO-COUTANCES ET LA QUALITE DE L'AIR

L'aménagement de l'axe St-Lô-Coutances fluidifiera le trafic améliorant ainsi la qualité de l'air du territoire. De plus, les études permettront de s'assurer que le projet reste dans les normes en termes d'émissions et de concentrations de polluants.

### IV.8. LES MILIEUX NATURELS

### IV.8.1. TRAME VERTE ET BLEUE

#### DEFINITION

La trame verte et bleue (TVB) est une démarche qui vise à maintenir et à reconstituer un réseau d'échanges pour que les espèces animales et végétales puissent, comme l'homme, circuler, s'alimenter, se reproduire, se reposer... et assurer ainsi leur cycle de vie.

Elle a pour objectif d'inscrire la préservation de la biodiversité dans les décisions d'aménagement du territoire, contribuant à l'amélioration du cadre de vie et à l'attractivité résidentielle et touristique.

La trame verte et bleue vise à enrayer la perte de biodiversité, en préservant et en restaurant des réseaux de milieux naturels qui permettent aux espèces de circuler et d'interagir. Ces réseaux d'échanges, appelés continuités écologiques, sont constitués de réservoirs de biodiversité reliés les uns aux autres par des corridors écologiques.

La trame verte et bleue inclut une composante verte qui fait référence aux milieux naturels et semi-naturels terrestres et une composante bleue qui fait référence aux réseaux aquatiques et humides (fleuves, rivières, canaux, étangs, milieux humides...). Ces deux composantes se superposent dans des zones d'interface (milieux humides et végétation de bords de cours d'eau notamment) et forment un ensemble destiné à assurer le bon état écologique du territoire.

#### TVB ET INFRASTRUCTURE DE TRANSPORTS

Les infrastructures linéaires de transports (routes, autoroutes, voies ferroviaires) sont une cause de la fragmentation des milieux naturels.

Les nouveaux projets doivent donc être conçus de manière à éviter les ruptures de continuités écologiques. Le cas échéant, il faut les réduire et les compenser.

Les infrastructures existantes constituent un enjeu majeur car, dans le cadre de leur rénovation, elles peuvent bénéficier d'aménagements pour le rétablissement de continuités. Les dispositifs de franchissement peuvent être complétés par des éléments environnants, tels que des clôtures qui guident les animaux vers les passages sûrs pour éviter le risque de collisions avec les véhicules.

La trame bleue est également concernée par de nombreux problèmes de fragmentation notamment occasionnés par des ouvrages hydrauliques (seuils, barrages, biefs...). De tels aménagements sur les cours d'eau sont autant d'atteintes au bon fonctionnement écologique de ces milieux naturels et constituent des obstacles pour la circulation des espèces aquatiques. L'effacement des ouvrages ou leur aménagement, permet aux espèces de franchir ces obstacles et d'assurer leur cycle de vie. De même, l'effacement des digues, la renaturation des berges permettent de rétablir le fonctionnement naturel des cours d'eau et de restaurer les interfaces entre différentes sous-trames (cours d'eau, milieux humides, zones boisées...).

### IV.8.2. LA FAUNE PROTEGEE

Suite aux inventaires faune/flore menés sur le terrain, des espèces avec divers statuts de protection ont été contactées.

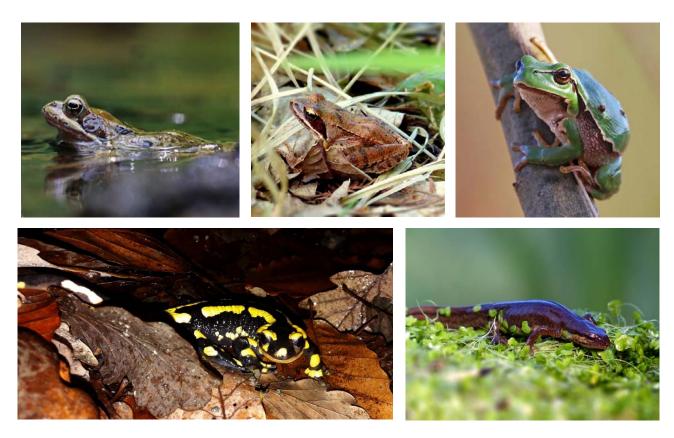
### IV.8.2.1. LES AMPHIBIENS

Sur l'aire d'étude 8 espèces d'amphibiens protégées ont été recensées (dans l'ordre des photos de gauche à droite) : la Grenouille verte, l'Alyte accoucheur, le Crapaud commun, la Grenouille rousse, la Grenouille agile, la rainette arboricole, la Salamandre tachetée, le Triton palmé.





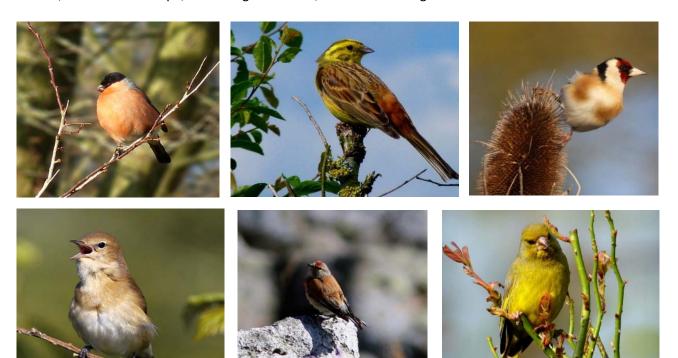




Photos des espèces d'Amphibiens contactées dans l'aire d'étude - Source AEPE Gingko

### IV.8.2.2. L'AVIFAUNE

De nombreuses espèces ont été observées dont certaines avec des statuts de protection (dans l'ordre des photos de gauche à droite) : Le Bouvreuil pivoine, le Bruant jaune, le Chardonneret élégant, la Fauvette des jardins, la Linotte mélodieuse, le Verdier d'Europe, la Mésange nonnette, le Gobemouche gris...







Photos des espèces d'Avifaune contactées dans l'aire d'étude - Source AEPE Gingko

### IV.8.2.3. LES CHIROPTERES

Etant donné que les chauves-souris sont toutes protégées à l'échelle nationale, l'ensemble des espèces identifiées sur les différents secteurs d'étude sont considérées comme des espèces patrimoniales. En voici quelques exemples (dans l'ordre des photos de gauche à droite) : la Barbastelle d'Europe, le Murin à oreilles échancrées, l'Oreillard roux, la Pipistrelle commune, la Sérotine commune...



Photos des espèces de Chiroptères contactées dans l'aire d'étude - Source AEPE Gingko

### IV.8.2.4. LES REPTILES

Sur l'ensemble des passages réalisés, 2 espèces de reptiles ont été identifiées. Il s'agit du Lézard des murailles et du Lézard vivipare (dans l'ordre des photos de gauche à droite).





Photos des espèces de Reptiles contactées dans l'aire d'étude - Source AEPE Gingko

### IV.8.2.5. LES INSECTES

De nombreuses espèces ont été observées dont certaines avec des statuts de protection (dans l'ordre des photos de gauche à droite) : l'Agrion de Mercure (Odonate), le Criquet des clairières, le Lucane cerf-volant (Coléoptère), le Criquet palustre et de la Decticelle chagrinée (Orthoptères).











Photos des espèces d'Insectes contactées dans l'aire d'étude - Source AEPE Gingko

### IV.8.2.6. LES MAMMIFERES TERRESTRES

Sur les 9 espèces de mammifères terrestres observées suite aux inventaires, 2 espèces sont considérées comme patrimoniales car elles sont protégées à l'échelle nationale, il s'agit de l'Ecureuil roux et du Hérisson d'Europe (dans l'ordre des photos de gauche à droite).





Photos des espèces de Mammifères terrestres contactées dans l'aire d'étude - Source AEPE Gingko

### SYNTHESE DU DIAGNOSTIC INITIAL SUR LES MILIEUX NATURELS

L'axe Saint-Lô-Coutances est ancré au sein d'une zone de corridors écologiques à globalement bonne fonctionnalité (composante de la Trame verte) avec un maillage bocager bien présent. Des réservoirs de biodiversité de cours d'eau sont également présents dans les aires d'étude.

Cependant, la route actuelle entre Coutances et St-Lô est considérée comme élément fragmentant les corridors écologiques.

De nombreuses espèces ont été observées et contactées dont des espèces protégées par divers statuts. Elles présentent donc des enjeux très faible à fort en fonction des sites.

Les habitats aquatiques (mares, fossés...) présentent des enjeux forts car ils sont indispensables à la reproduction des Amphibiens, ainsi qu'aux insectes tels que les Odonates.

Les sites de reproduction tels que les haies, boisements, ainsi que les arbres isolés et vergers présentent quant à eux des enjeux modérés pour l'Avifaune, les Chiroptères, les Mammifères ou encore les Reptiles. Les prairies, sites d'alimentations, sont quant à elles considérées à faibles enjeux pour un grand nombre d'espèces.

### L'AMENAGEMENT DE L'AXE SAINT-LO-COUTANCES ET LES MILIEUX NATURELS

Pour la bonne réalisation du projet d'aménagement routier de l'axe Saint-Lô-Coutances, des solutions de moindre impact doivent être trouvées et la doctrine ERC appliquée (éviter, réduire, compenser) permettant tout d'abord d'éviter et de réduire l'impact sur les espèces sensibles.

Plusieurs solutions sont déjà envisagées et veilleront aussi à améliorer l'existant notamment les fonds de vallées qui vont voir les ouvertures des ouvrages existants augmentées facilitant ainsi le passage de la faune. Les trames verte et bleue se verront donc améliorées permettant ainsi de maintenir et/ou reconstituer des continuités écologiques.

Enfin, en cas d'impact résiduel, des mesures de compensations seront mises en œuvre qui auront pour objectif de garantir au final un impact neutre voire positif du projet pour les milieux naturels.

### IV.9. LES RESSOURCES EN EAU

L'axe St-Lô-Coutances se situe dans le périmètre du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine-Normandie qui fixe les orientations fondamentales pour une gestion équilibrée de la ressource en eau.

Le réseau hydrographique autour de l'axe St-Lô-Coutances est relativement dense, auquel s'ajoute la présence de nombreux écoulements et/ou résurgences, et comprend notamment cinq principaux cours d'eau de l'ouest vers l'est:

- Le Prépont, situé au nord-est de Coutances, prend sa source à environ 1 kilomètre plus au nord, et s'écoule vers le sud-ouest. Au droit de la route, il est encaissé et bordé par une importante ripisylve. Il parcourt environ 6 kilomètres avant de se jeter dans la Soulles au sud de Saint-Pierre-de-Coutances.
- Le Foulbec est situé au sud de Cambernon en sortie de ville de Coutances en direction de Saint-Lô. Il s'agit là aussi d'un cours d'eau prenant sa source légèrement au nord de l'axe routier. Il s'écoule vers le sud pendant 5 kilomètres avant de rejoindre la Soulles entre Courcy et Belval.
- Le ruisseau de la Jusselière à proximité de la carrière du fût au nord de Cametours. Plusieurs sources l'alimentent, se trouvant toutes à un peu plus d'un kilomètre au sud de la route. Ce ruisseau s'écoule vers le nord pendant presque 7 kilomètres avant de confluer avec le Lozon.
- Le Lozon traverse lui aussi l'axe St-Lô-Coutances, au sud de Marigny-le-Lozon. Il prend sa source à Cametours, à 3 kilomètres plus au sud. S'écoulant vers le nord, il récupère de nombreux écoulements, dont le ruisseau de la Jusselière, avant de lui-même rejoindre la Taute dans le Marais de Cotentin et du Bessin à une quinzaine de kilomètres au nord du projet.
- La Terrette est le dernier cours d'eau se trouvant au droit de l'axe, entre le Mesnil-Amey et Saint-Gilles. Elle débute son écoulement sur la commune de Carantilly. Près de 10 kilomètres après, elle passe au niveau de la RD972 puis continue vers le nord pendant une vingtaine de kilomètres avant de confluer avec la Taute au sud de Marais du Cotentin et du Bessin. Il s'agit du cours d'eau le plus important le long de l'axe St-Lô-Coutances.

Actuellement, Les remblais routiers sont équipés d'ouvrages de passage assurant la continuité hydraulique. Les ruissellements diffus sont concentrés par les voiries encaissées et par des fossés routiers ou agricoles. Ces apports rejoignent les divers cours d'eaux coupant le projet.

Au droit du contournement de Coutances, les RD 971 et RD 972 présentent une gestion des eaux pluviales avec des ouvrages de collecte et des bassins de tamponnement. A partir de Cambernon et en direction de Saint Lo, la gestion des eaux pluviales de la RD972 se limite généralement aux traversées des zones urbaines. Ces aménagements collectent les eaux de voirie et les écoulements urbains à proximité.

D'après le diagnostic de l'état initial réalisé par le bureau d'étude Ingetec, un certain nombre de dysfonctionnements ont été recensés notamment des ouvrages présentant un dimensionnement insuffisant pour évacuer les crues de débit centennales ou assurer une transparence suffisante mais aucun dysfonctionnement majeur.

#### SYNTHESE DU DIAGNOSTIC INITIAL SUR LES MILIEUX NATURELS

En l'état actuel, l'axe St-Lô-Coutances coupe différents cours d'eau avec des ouvrages de franchissement peu adaptés.

De plus, le manque d'assainissement des eaux de pluie, les risques de surverses dans les cours d'eau en cas d'orages sont autant d'éléments qui font que l'infrastructure existante perturbe l'équilibre hydrologique de la zone.

### L'AMENAGEMENT DE L'AXE SAINT-LO-COUTANCES ET LES RESSOURCES EN EAUX

L'aménagement de l'axe St-Lô-Coutances devra veiller à respecter voire améliorer la qualité des eaux des cours d'eau situés aux abords pour permettre le maintien des usages actuels.

Pour cela et afin de protéger les cours d'eau présents le long de la route, des dispositifs de collecte, de régulation et d'épuration des eaux de voirie devront donc être mis en œuvre au droit des rejets directs pour limiter les risques de pollutions. Ces dispositifs devront également permettre de protéger les cours d'eau en cas d'accident de la route. De plus, les ouvrages neufs devront respecter les écoulements des eaux, a minima, pour une crue d'occurrence centennale.

### IV.10. LES ZONES HUMIDES

#### **DEFINITION**

D'après la convention de Ramsar (1971), les zones humides (ZH) sont définies comme :

« Les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; ou dont la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année ».

#### PROTECTION DES ZONES HUMIDES

La préservation des écosystèmes aquatiques, des sites et des zones humides est l'un des objectifs principaux de la loi de 1992. Elle représente ainsi le point de départ de la prise en compte des zones humides dans la législation française à travers l'application de la nomenclature eau.

L'article L. 211-1-1 précise que « La préservation et la gestion durable des zones humides ... sont d'intérêt général ».

#### **FONCTIONS DES ZONES HUMIDES**

Les zones humides sont des écosystèmes à l'interface entre terre et eau. Étroitement liées à la dynamique hydraulique, elles jouent un rôle dans la filtration des particules et la régulation du cycle de l'eau. Cette particularité peut engendrer la présence d'une biodiversité exceptionnelle au sein de ces milieux. Ces derniers sont de typologies (marais, tourbière, prairie...) et de fonctionnements très variés.

### CRITERES DE DELIMITATION REGLEMENTAIRE DES ZONES HUMIDES

D'après l'arrêté du 24 juin 2008 (modifié par l'arrêté du 1er octobre 2009), une zone est considérée comme humide si elle présente **l'un des critères suivants** :

- 1° Soit ses sols correspondent à un ou plusieurs types pédologiques parmi ceux mentionnés dans la liste figurant à l'annexe 1.1 et identifiés selon la méthode figurant à l'annexe 1.2;
- 2° Soit sa végétation, si elle existe, est caractérisée :
  - Soit par des espèces indicatrices de zones humides, identifiées selon la méthode et la liste d'espèces figurant à l'annexe 2.1 complétée, si nécessaire, par une liste additive d'espèces arrêtée par le préfet de région sur proposition du conseil scientifique régional du patrimoine naturel, le cas échéant adaptée par territoire biogéographique;
  - Soit par des communautés d'espèces végétales, dénommées « habitats », caractéristiques de zones humides, identifiées selon la méthode et la liste correspondante figurant à l'annexe 2.2. »

L'article 23 de la loi n° 2019-773 du 24 juillet 2019 rappelle la définition officielle des zones humides et confirme que la délimitation des zones humides s'effectue bien par l'un ou l'autres de ces critères.

#### LOCALISATION DES COMPLEXES HUMIDES

8 bassins versants de masses d'eau sont identifiés à proximité de l'axe St-Lô-Coutances. Dans la zone d'étude, ce sont au total près de 250 hectares de zones humides qui sont recensés représentant 31 complexes humides répartis sur 5 bassins hydrographiques différents.

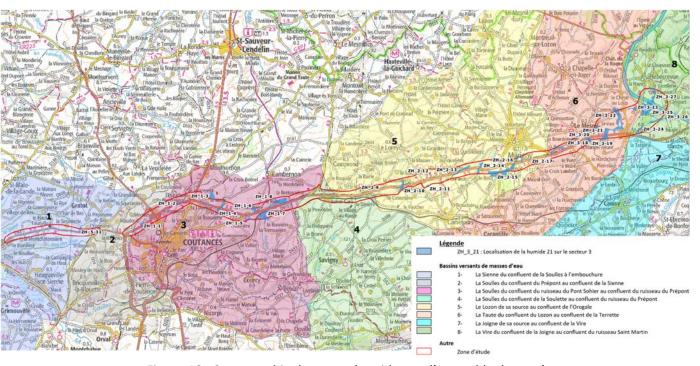


Figure 16 : Cartographie des zones humides sur l'ensemble du tracé

### Synthese du diagnostic initial sur les Zones Humides

Le projet routier de l'axe St-Lô - Coutances traverse plusieurs vallées alluviales ou vallons, ainsi que quelques zones de plateaux, néanmoins, il s'agit aussi de zones humides.

Les différentes informations bibliographiques étudiées indiquent une forte probabilité de présence de zones humides sur l'ensemble du tracé. Ces données ont été confirmées par l'étude des habitats et du sol, permettant de réaliser la délimitation réglementaire des zones humides.

#### L'AMENAGEMENT DE L'AXE SAINT-LO-COUTANCES ET LES ZONES HUMIDES

Dans le cadre d'un aménagement de l'axe St-Lô Coutances, la doctrine « ERC » devra être appliquée. Conformément à la réglementation en vigueur, en perpétuelle évolution, toutes les zones humides, présentant des impacts résiduels, suite à la définition des mesures d'évitement et de réduction, seront compensées à fonctionnalité équivalente.

Le Conseil Départemental veillera à trouver des mesures compensatoires pertinentes permettant de s'assurer de la réussite des mesures de compensation.

De plus, les compensations de zones humides, effectuées sur des terres agricoles, au détriment de leur valeur agronomique, pouvant être source d'inquiétude de la part des exploitants. Les sites de compensation seront recherchés dans l'optique d'une limitation de cet impact foncier agricole.

### IV.11. LE PAYSAGE

### IV.11.1. LES UNITES PAYSAGERES

### LES PAYSAGES BOCAGERS

Le relief vallonné propose quelques vues lointaines depuis les points hauts permettant d'apprécier les nombreuses scènes paysagères formées par la superposition des silhouettes végétales.

Le bocage est constitutif de l'identité de la Manche centrale, avec une grande variété de formes et d'essences de haies (aubépines en strate arbustive, chênes, érables, frênes, noisetiers, talus plantés...). D'une manière générale ce sont de petites parcelles, majoritairement prairiales, encloses de haies montées sur un talus d'environ un mètre de haut. La vision se limite à l'échelle de la parcelle. Les portails en bois donnant accès aux espaces en culture sont caractéristiques de ces paysages.



Photo 1: Les points hauts proposent des vues « lointaines » - Source AEPE Gingko

L'Habitat se caractérise par la présence de nombreux hameaux épars et de fermes isolées. Construit à base de schiste brun-roux et vert sombre coiffé d'une toiture en ardoise, le bâti prend une teinte plutôt terne. La couleur orange des toits en tôle rouillée des bâtiments agricoles apporte des touches de couleur ponctuelles dans ce paysage à dominante verte.

### LES LONGUES PLAGES ET HAVRES (PAYSAGES ENTRE TERRE ET MER)

Sur environ 400 m, à l'extrémité ouest de la RD44, le projet traverse une partie de l'unité paysagère des Longues plages et havres. Cette unité se caractérise par un littoral composé de plages de sables immenses qui s'allongent sur des dizaines de kilomètres. La couleur claire du sable vient contraster avec celle de la mer. La RD44 débouche à l'entrée de Tourville-sur-Sienne qui s'ouvre sur l'estuaire de la Sienne, aussi nommé havre. Les havres représentent des espaces où s'accumulent les vases et les sables au contact des eaux douces et salées, paysage de transition entre la terre et la mer.



Photo 2 : Le Havre de l'estuaire de la Sienne à Tourville-sur-Sienne- Source AEPE Gingko

C'est un paysage qui évolue aux grés des marées. À marée haute il est submergé alors que la marée basse laisse place à des espaces colonisés par une végétation d'herbacée, les prés salés.

### IV.11.2. UN MOTIF PAYSAGER: L'ARBRE ET LA HAIE

Les arbres et les haies sont des composantes essentielles des paysages traversés par l'emprise du projet routier ; ils sont présents avec des densités, des formes et des essences différentes qui en font un véritable marqueur du territoire dans lequel se reflète l'identité des paysages.

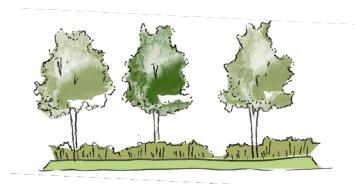




Figure 17 : Illustration de la haie d'arbres élagués et d'arbustes – Source AEPE Gingko

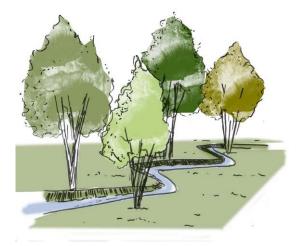




Figure 18: Illustration des ripisylves – Source AEPE Gingko

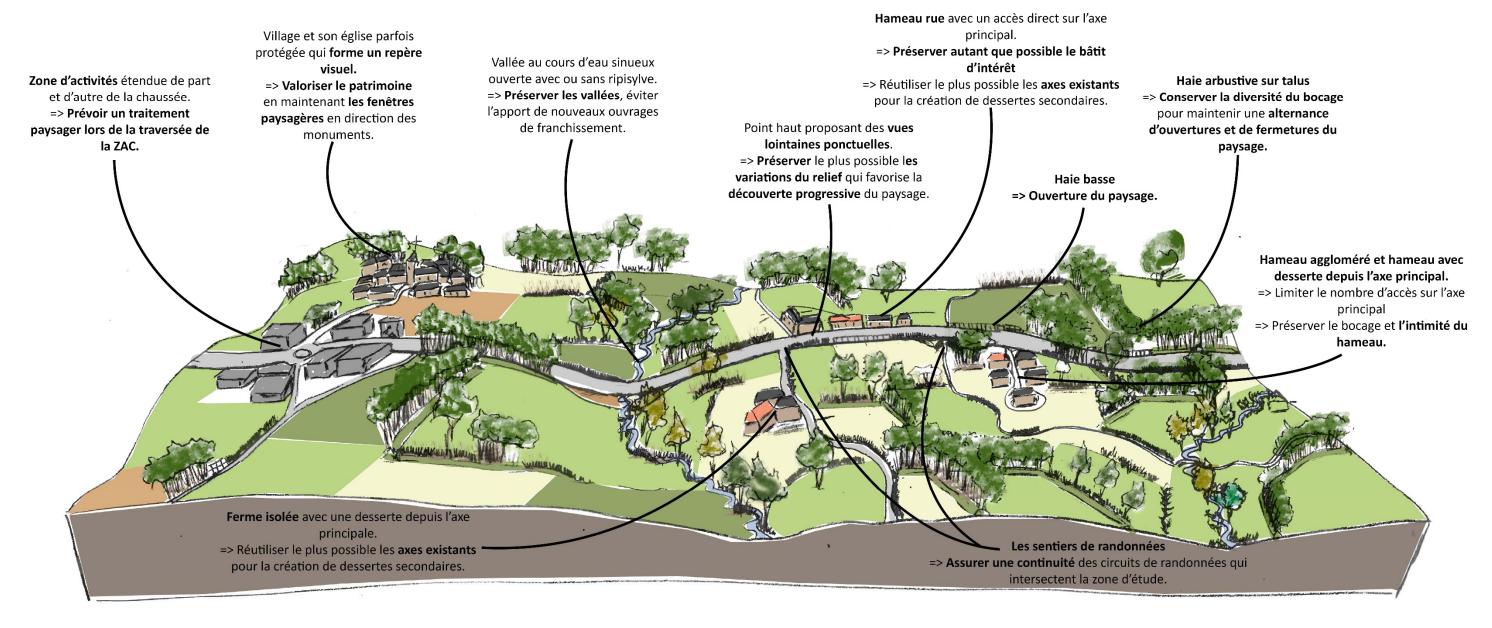


Figure 19 : Bloc diagramme des principales composantes paysagères et leurs enjeux - Source : AEPE Gingko 2020

### Synthese du diagnostic initial sur le paysage

Le patrimoine paysager est en transformation notamment à cause de l'évolution des pratiques agricoles qui entraine l'abandon progressif des techniques d'entretien des haies bocagères et de leurs talus. L'agrandissement des parcelles, l'affaissement des talus et le manque d'entretien des haies participent à l'ouverture ponctuelle des vues.

Cependant, dans certaines communes des actions sont menées pour préserver le maillage bocager, notamment en mettant en place leur recensement et leur classement dans les documents d'urbanisme.

### L'AMENAGEMENT DE L'AXE SAINT-LO-COUTANCES ET LE PAYSAGE

Dans le cadre d'un aménagement de l'axe St-Lô-Coutances, les différentes vues sur le relief et le patrimoine bâti seront maintenues et valorisées.

Le projet doit tenir compte du paysage bocager existant en limitant l'impact sur ce dernier et en replantant des haies pour reconstituer le maillage en cas de dégradation.

Les fonds de vallées doivent être préservés et améliorés notamment par le remplacement des ouvrages d'art existants et l'aménagement de passages pour la faune terrestre et aquatique.

Les trames verte et bleue se verront donc améliorées permettant ainsi de maintenir et/ou reconstituer des continuités écologiques.

## IV.12. BILAN DU CONTEXTE GENERAL

• Une richesse d'espèces dont certaines protégées à préserver

| Thèmes                      | Situation actuelle  | Que doit apporter le projet Saint-Lô / Coutances ?   |
|-----------------------------|---|--|
| Le contexte socio-économiq  | ue  |  |
| Démographie                 | Stable mais vieillissante (arrivée de seniors et départs des actifs)  | Meilleure attractivité du territoire permettant de retenir les actifs présents et l'installation de nouveaux foyers dans le centre Manche  |
| Urbanisation                | Urbanisation sur le littoral et quelques projets dans les communes proches de l'axe RD972   | Accessibilité aux pôles économiques des communes voisines de l'axe améliorée aidant ainsi leur développement   |
|                             | Du bâti et une urbanisation dense localisée à Coutances et St Gilles et le long des infrastructures routières   | Favoriser les échanges et l'accessibilité entre Littoral-CMB-SLA   |
|                             | Effet de coupure dans la traversée de St-Gilles et traversées piétonnes dangereuses malgré les aménagements actuels   | Réduction du trafic traversant la commune de St-Gilles pour rendre le centre bourg plus attractif et améliorer le cadr de vie des riverains  |
| Les activités économiques / | Pénuries de main d'œuvre dans de nombreux secteurs économiques  | Meilleure desserte des zones d'activités notamment celles du Parc de l'Odyssée et de la Tremblaye à Agneaux  |
| accès aux services publics  | Accès aux ZA sur Agneaux souvent congestionnés  | Fiabiliser et diminuer les temps de parcours pour les déplacements logistiques, les services de secours et les praticier   |
|                             | Temps de trajet incertain selon les horaires  | et patients des hôpitaux de St-Lô et Coutances et également pour les trajets domicile/travail  |
| Le trafic et la sécurité /  | Trafic dense et infrastructures inadaptées et accidentogènes  | Aménagements sécurisés   |
| déplacement / offre de      | Trafics journaliers importants et en constante augmentation   | Route adaptée au trafic actuel et futur  |
| transport                   | Usage de la voiture prépondérant en Centre Manche   |  |
|                             | Axe constituant un maillage fort du réseau départemental  | Amélioration de la qualité de service de TC  |
|                             | Offre de transport en commun (TC) diversifiée mais amplitude horaire limitée, et temps de parcours moins compétitif   | Fiabilisation et réduction des temps de parcours   |
|                             | que la voiture.<br>Insuffisance ou absence d'itinéraires de modes doux  | Offre d'itinéraire modes doux sécurisés aux abords des zones urbanisées (Coutances et Saint-Lô) pour faciliter le  |
| La contonta contonta        | insuffisance ou absence d itineraires de modes doux   | déplacements domicile/travail  |
| Le contexte agricole        |   |  |
| La situation                | Diminution du nombre d'exploitation, vieillissement de la profession  | Déplacements sécurisés avec un trafic local faible, aménagements adaptés et prise en compte des girations d'engin  |
|                             | Utilisation et confort de la route actuelle, problème de sécurité aux carrefours et aux accès des parcelles, conflits   | agricoles ; les ouvrages d'art neufs auront un gabarit de 4.85m.   |
| , ,                         | d'usages  | 12 - 20 - 10 - 12 Control Cont |
| Le foncier                  | 82 exploitations possèdent au moins une parcelle comprise (partiellement ou entièrement) au sein du fuseau d'étude<br>de 100m (50m de part et d'autre de l'axe routier) | Limiter l'artificialisation et les impacts sur le milieu agricole  |
| Le contexte touristique     |   |  |
| Intérêt / Economie          | Cadre favorable au tourisme vert  | Maintien et accroissement de l'attractivité touristique du Coutançais  |
|                             | Patrimoine remarquable et nombreux circuits de randonnées   | Opportunité touristique pour Saint-Lô Agglo  |
|                             | Part importante de l'économie de la CMB   | Création et maintien d'itinéraires touristiques pour les modes doux  |
|                             | Clientèle locale et familiale   | Attractivité des stations balnéaires : facilité d'accès sur la côte ouest depuis St Lô   |
| Cadre de vie                |   |  |
| L'ambiance sonore           | Ambiance sonore modérée pour la plupart des habitations présentes à proximité de l'axe sauf pour les traversées de la   | Application de la règlementation vis-à-vis de l'impact sonore du projet routier. Si habitations concernées : mise en plac  |
|                             | Chapelle et de St Gilles  | de dispositif.   |
|                             |   | Point particulier à étudier : Traversée de la Chapelle et de St-Gilles   |
| La qualité de l'air         | Qualité de l'air bonne avec des épisodes de pollution aux particules très fines (PM2,5)   | Qualité de l'air du territoire maintenue, restant dans les normes règlementaires, en termes d'émissions et d   |
|                             |   | concentration de polluants   |
| Les milieux naturels        |   |  |
| La faune /                  | Présence de nombreuses espèces sur l'aire d'étude   | Ouverture des fonds de vallées afin d'améliorer et faciliter le passage de la faune et renforcer les continuité  |
| Les zones humides / les     | Plusieurs vallées alluviales ou vallons coupés par l'axe D972   | écologiques  |
| ressources en eaux          | Présence de zones humides   | Prise en compte de la biodiversité avec l'application de la Doctrine « ERC » permettant d'éviter et de réduire les impact  |
|                             | Manque d'assainissement des eaux pluviales et risque de pollutions des cours d'eau  | sur les milieux naturels, les zones humides et espèces protégées et sensibles.   |
|                             | Axe actuel perturbant de l'équilibre hydrologique de la zone et fragmentant les corridors écologiques   | Mise en place de dispositifs pour limiter les risques de pollution chronique ou accidentelle   |
|                             | Coupure des cours d'eau avec des ouvrages de franchissement peu adaptés   |  |
| Le paysage                  |   |  |
| Les unités paysagères /     | Paysage bocager, découverte progressive de vues   | Impact paysager limité permettant la préservation des vues existantes sur le patrimoine naturel et historique  |
| L'arbre et la Haie          | Maillage de haies de plus en plus impacté par l'évolution des pratiques agricoles   | Reconstitution du maillage bocager   |
|                             | Mise en place d'une politique de préservation dans certaines communes   |  |
| Ce qu'il faut retenir :     | L'axe St-Lô-Coutances joue un rôle moteur pour la dynamique sociale et économique du Centre Manche.   | L'aménagement de l'axe St-Lô-Coutances va ouvrir de nouvelles perspectives de développement local e  |
|                             | Aux abords de cette route :   | favoriser l'implantation de nouveaux foyers d'actifs.  |
|                             | Un cadre paysager très bocager à préserver et à entretenir  | Le projet veillera à maintenir, voire améliorer l'équilibre écologique des milieux traversés. Conformément à   |
|                             |   | lai l'aménagement deura en priorité éviter ou réduire les impacts pégatifs qu'il pourrait engendrer su   |

loi, l'aménagement devra en priorité éviter ou réduire les impacts négatifs qu'il pourrait engendrer sur

l'environnement.

## 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 Sienne (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.

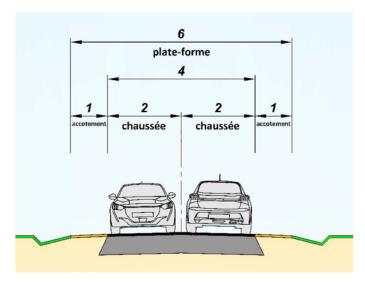


Figure 21 : Coupe graphique du profil en travers des accès aux parcelles et aux habitations riverains

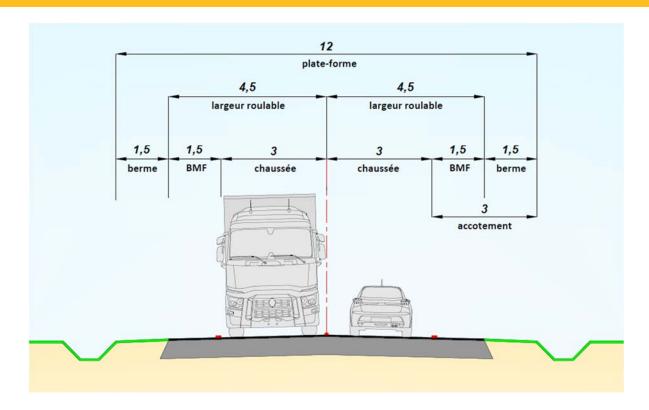


Figure 20 : Caractéristiques de la RD972 après aménagement des BMF

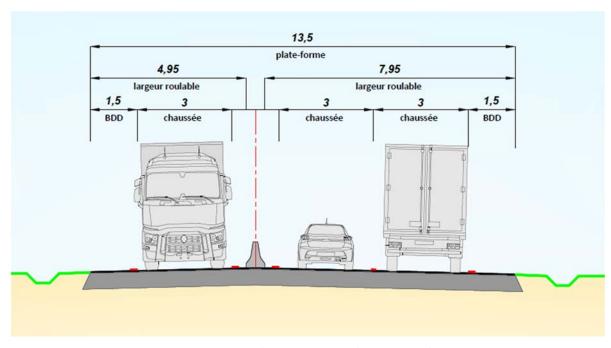
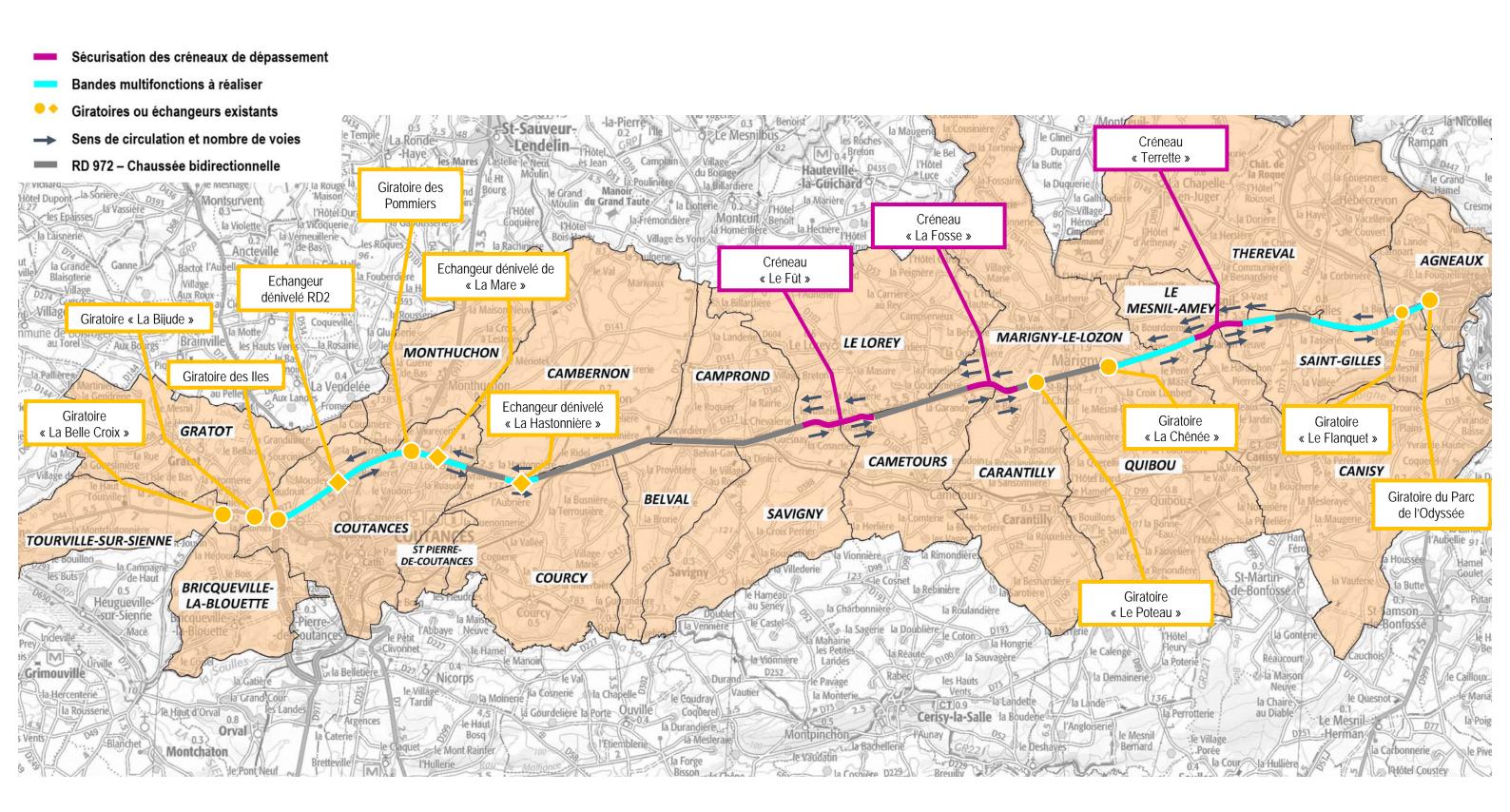


Figure 22 : Caractéristiques des créneaux de dépassement



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

### CRENEAU « LE FUT »

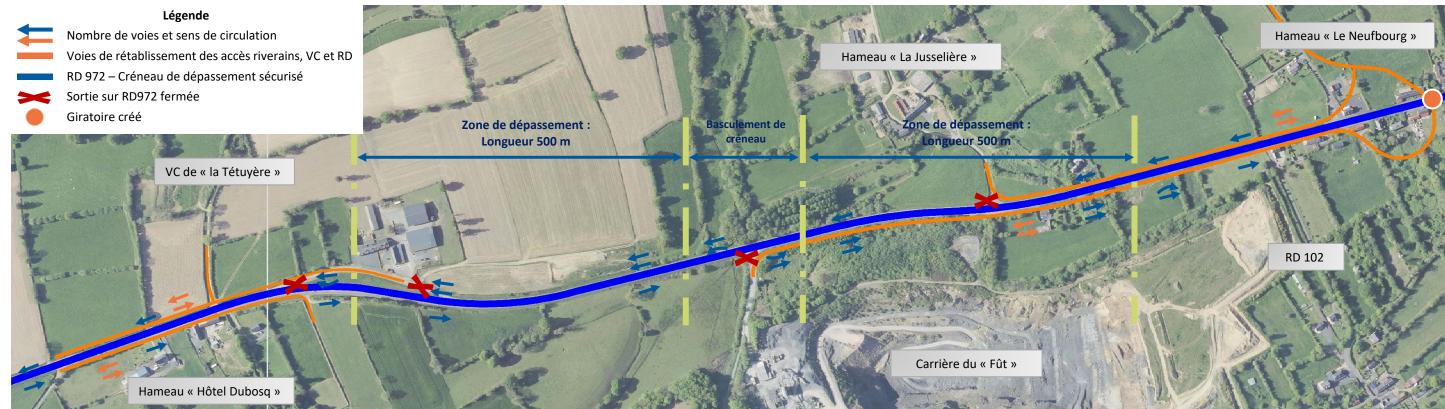
<u>ETAT INITIAL</u>: Un seul créneau de dépassement existant dans le sens St-Lô-Coutances.



### **PROJET**

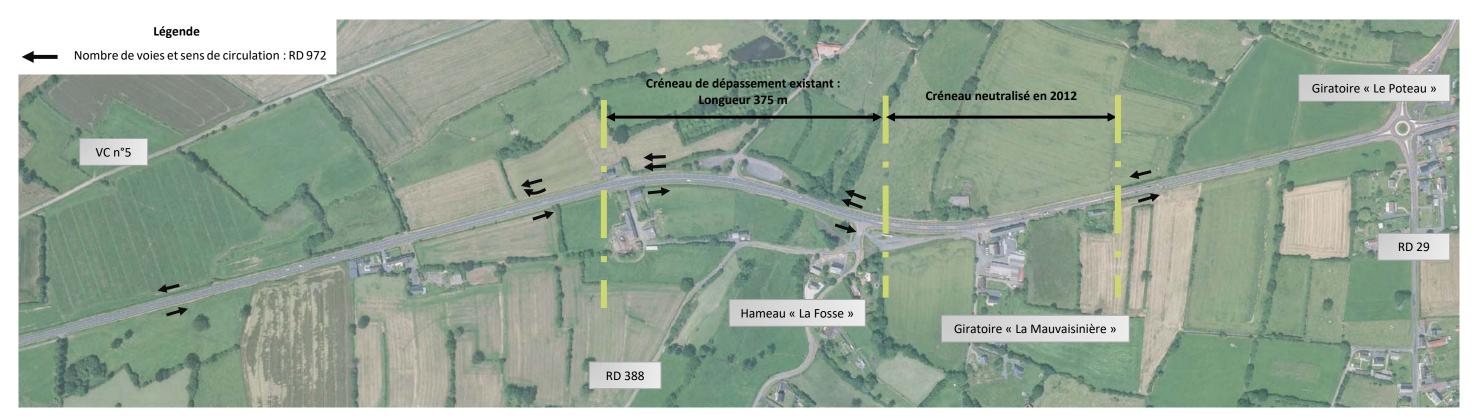
- Mise aux normes du créneau existant
- Sécurisation par l'installation d'une glissière de séparation centrale

- 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 »

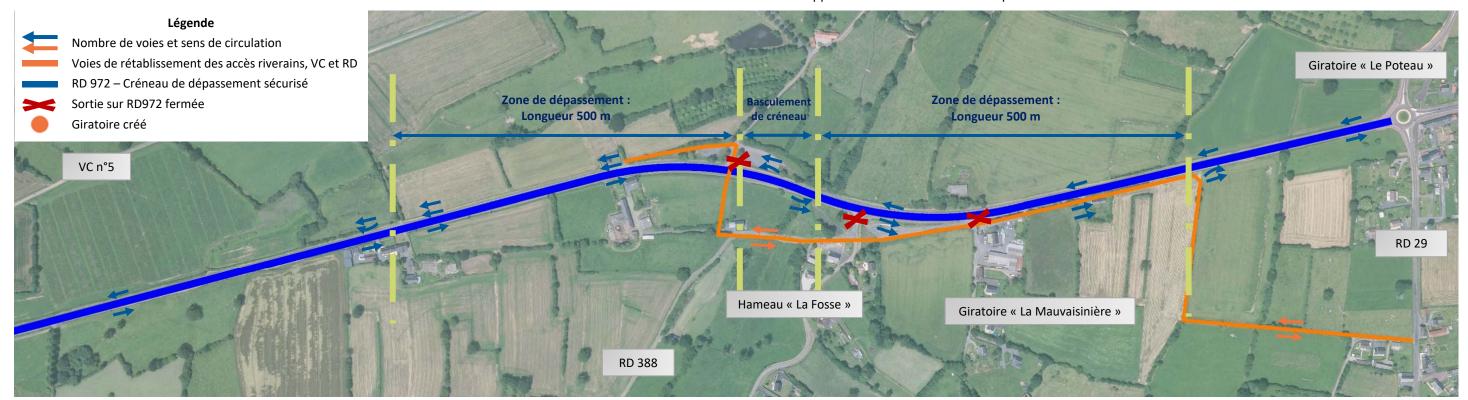
<u>ETAT INITIAL</u>: Un seul créneau de dépassement existant dans le sens St-Lô-Coutances.



### **PROJET**:

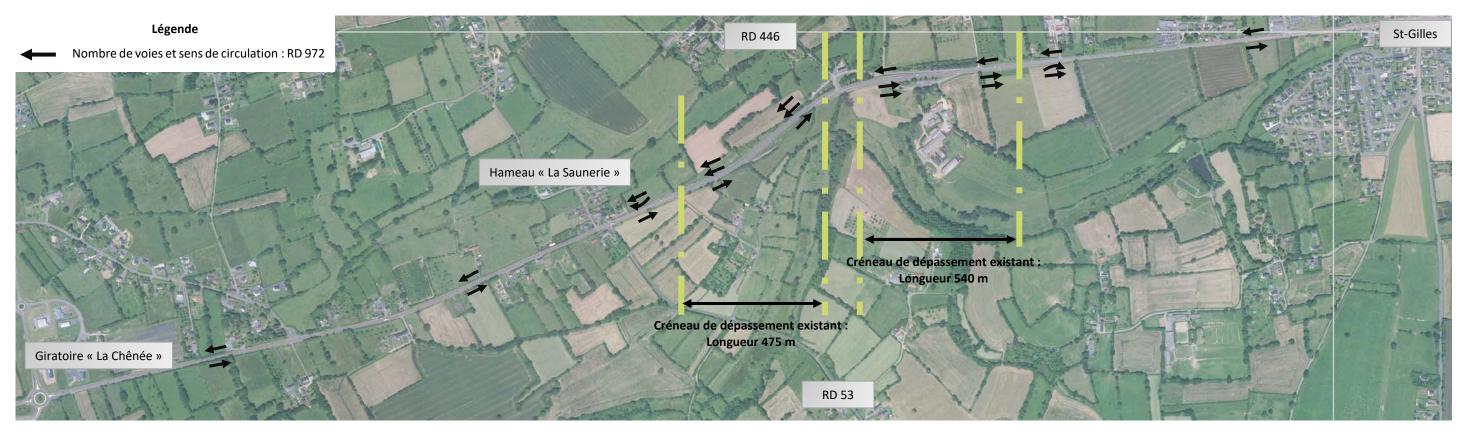
- Mise aux normes du créneau existant
- Sécurisation par l'installation d'une glissière de séparation centrale

- 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 »

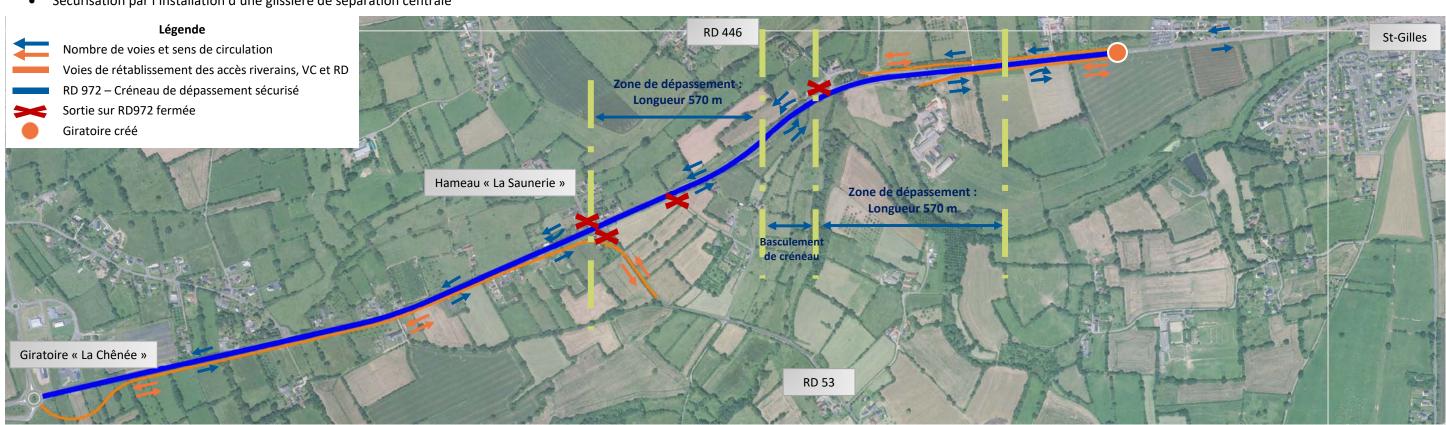
### <u>ETAT INITIAL</u>: 2 créneaux de dépassement existants



### **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.

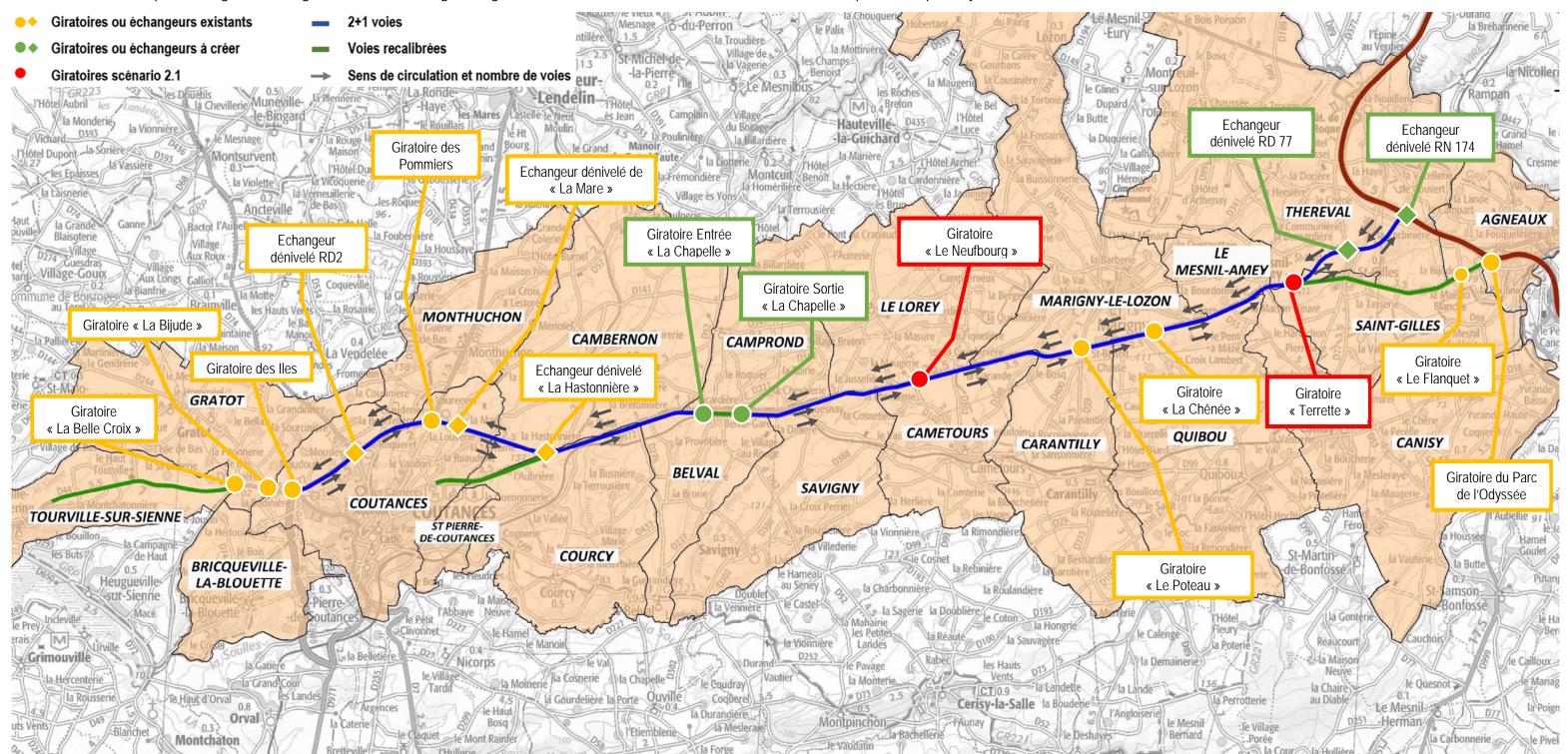


### V.2. SCENARIOS 2

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

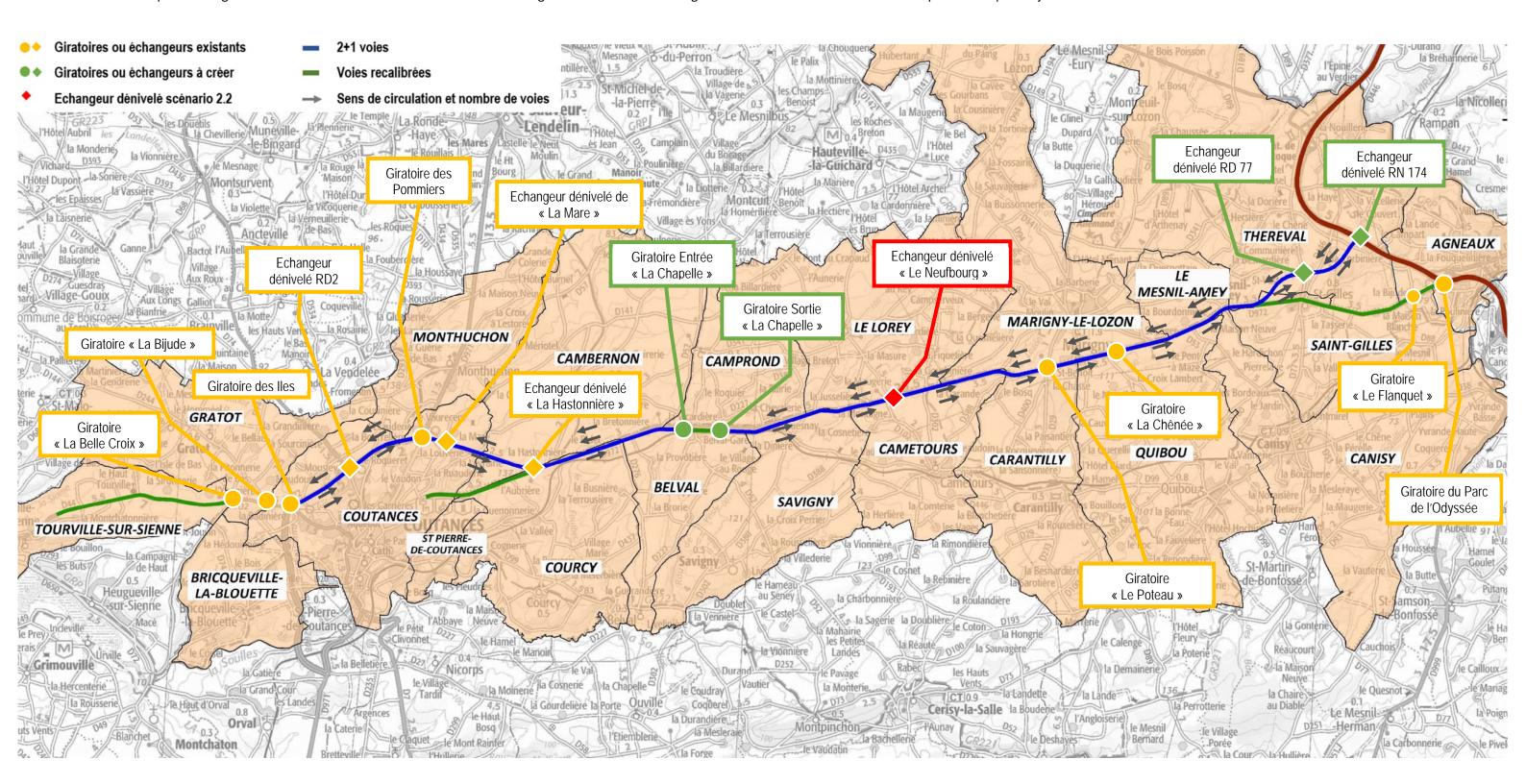
Cette variante présente 2 giratoires : le giratoire « Le Neufbourg » et le giratoire « Terrette » et le contournement de St-Gilles se fait par le Nord pour rejoindre la RN 174.



Carte 3 : Plan synoptique du scénario 2.1

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

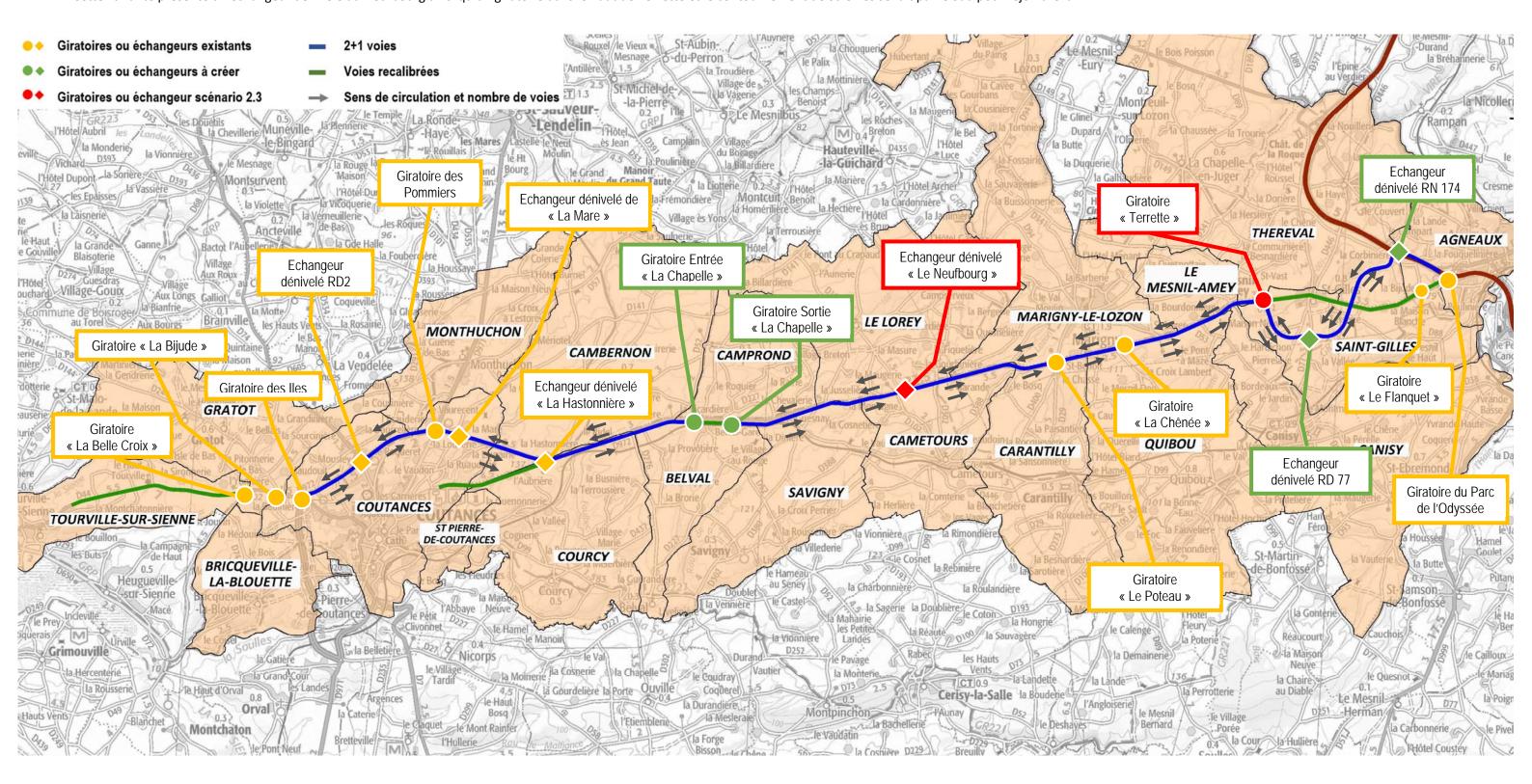
Cette variante présente 1 giratoire de moins dans le haut de Terrette et un échangeur dénivelé au Neufbourg et le contournement de St-Gilles se fait par le Nord pour rejoindre la RN 174.



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 :

o 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):

o 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):

o 3,5 km : Aménagement sur place 2+1 voies entre le giratoire de la Chênée et la section à créer. Création d'un 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'Odyssée» 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) :

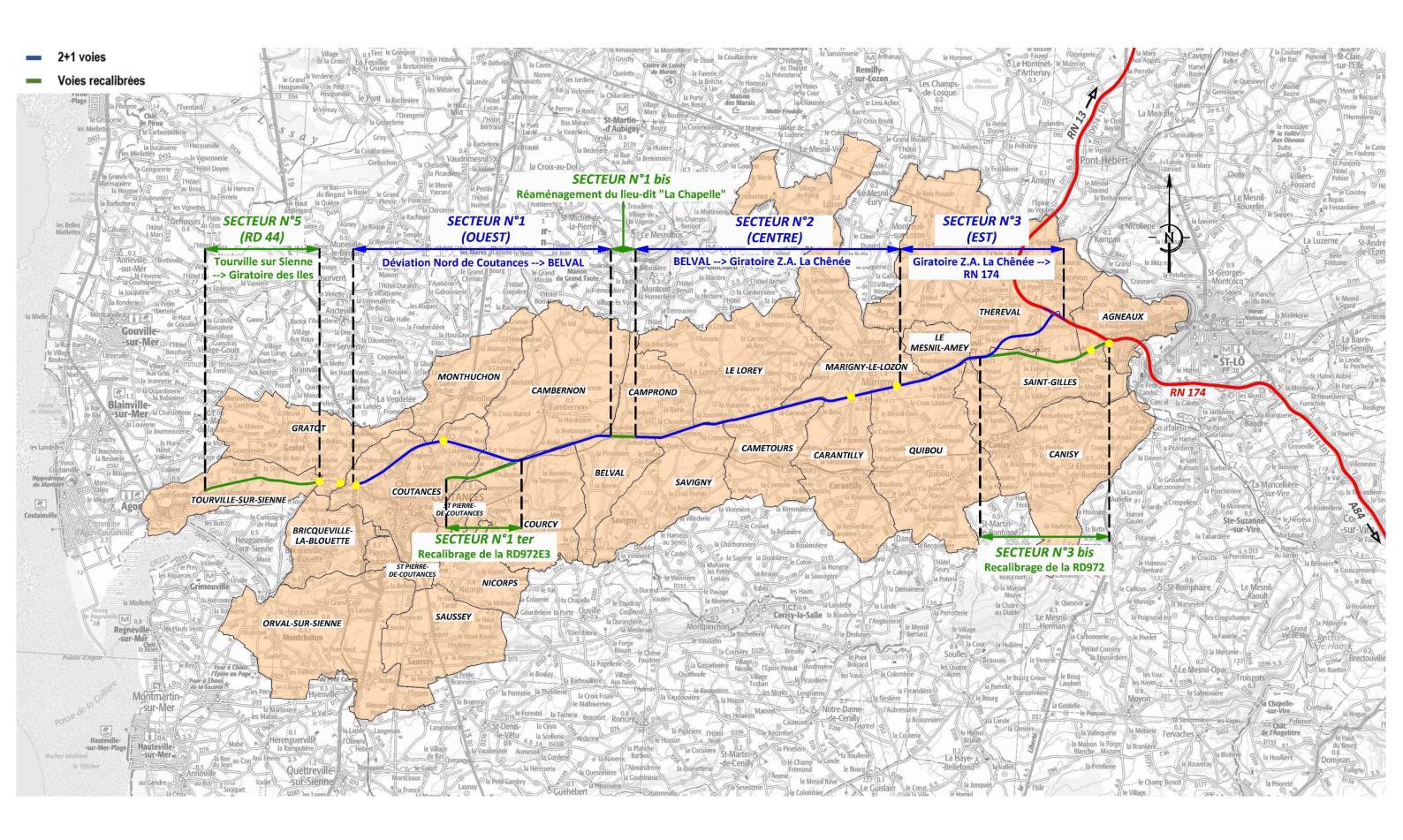
Le recalibrage de la RD 437, entre la RD971 et la RD 7, était initialement prévu et intégré à l'opération d'aménagement de l'axe Saint-Lô-Coutances. Suite à des premiers diagnostics sur les milieux naturels révélant la présence de zones humides sur l'ensemble de l'axe et dans un souci

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):

o 4 km de l'entrée de Tourville sur Sienne au giratoire de la Belle Croix : Recalibrage de la voie actuelle et réalisation d'une voie verte en parallèle.





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) :
  - O 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 ;
  - O 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

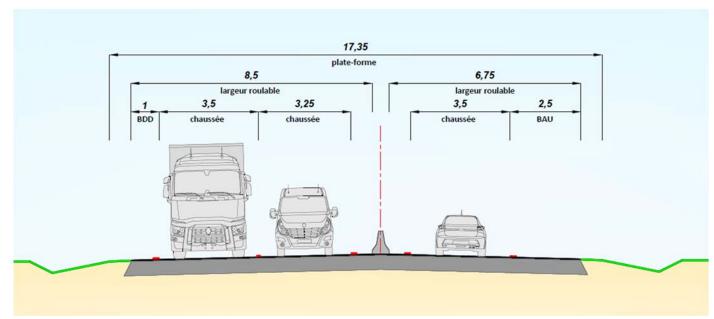


Figure 23: Coupe graphique du profil de la route bidirectionnelle 2+1 voies

### **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.

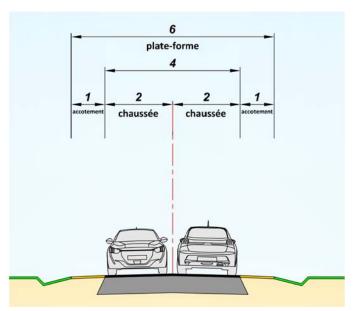


Figure 24 : Coupe graphique du profil en travers des accès aux parcelles et aux habitations riveraines

### 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 lles 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.

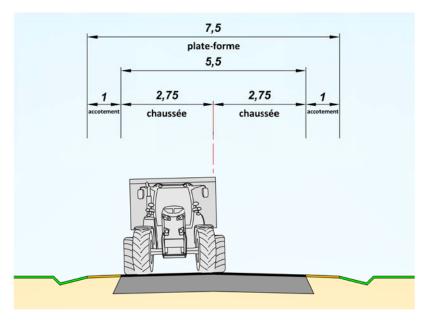


Figure 25 : Coupe graphique du profil en travers de l'itinéraire « véhicules lents » partagé avec les vélos

### 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 :

- o 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.
- o 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 :

- o 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'Odyssée 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'Odyssée, 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.
- o Aménagements inscrits au RCID:
  - « Rue de St-Lô » aménagée en chaucidou 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'Odyssée et celui de la Tremblaye, différentes connexions seront étudiées en interaction avec les divers intervenants de SLA et du CD50 (hors projet SLC).

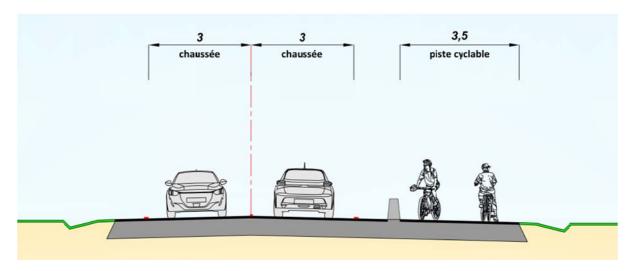


Figure 26 : Coupe d'une voie recalibrée intégrant l'itinéraire vélo en site propre (RD972E3 et RD972 St-Gilles/Agneaux)

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) :
  - o 2 voies de 3 m de large;
  - o 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.

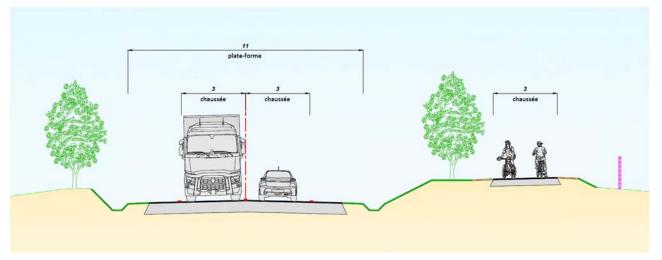


Figure 27 : Coupe graphique du profil de RD44 avec une piste cyclable

## VI. ANALYSE COMPARATIVE DES SCENARIOS

### VI 1 RILAN DES ADDODES DES DIESEDENTS SOENADIOS

| Thèmes  | Que doit apporter le projet Saint-Lô / Coutances ?   | Scénario 1   | Scénario 2.1   | Scénario 2.2   | Scénario 2.3   |
|---|--|--|--|--|--|
| Le contexte so  | cio-économique   |  |  |  |  |
| Démographie   | Meilleure attractivité du territoire permettant de retenir les actifs<br>présents et l'installation de nouveaux foyers dans le centre<br>Manche  | Risque de perte d'attractivité du territoire influant sur<br>une potentielle reprise démographique et l'intérêt du<br>territoire pour les actifs (pénurie amplifiée)   | Amélioration de l'attractivité touristique et économique<br>Maintien et développement des activités économiques en<br>place<br>Favorisation du trafic pendulaire   | Amélioration de l'attractivité touristique et économique<br>Maintien et développement des activités économiques en<br>place<br>Favorisation du trafic pendulaire   | Amélioration de l'attractivité touristique<br>Maintien et développement des activité<br>place<br>Favorisation du trafic pendulaire   |
| Urbanisation  | 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'ax grâce à une meilleure accessibilité aux pô retient des actifs et accueil de nouveaux St-Gilles car suppression du trafic de t l'aménagement du bourg et une amélior vie  |
| Les activités<br>économiques<br>/ accès aux<br>services<br>publics    | Meilleure desserte des zones d'activités notamment celles du<br>Parc de l'Odyssée et de la Tremblaye à Agneaux<br>Fiabiliser et diminuer les temps de parcours pour les<br>déplacements logistiques, les services de secours et les praticiens<br>et patients des hôpitaux de St-Lô et Coutances et également pour<br>les trajets domicile/travail |  | Renforcement de l'attractivité des communes entre<br>Coutances et St-Lô<br>Attractivité économique de Coutances améliorée car<br>meilleur raccordement à un réseau structurant<br>Temps de parcours fiabilisés et diminués pour les services<br>de secours et l'accès aux soins (praticiens et patients des<br>hôpitaux)   | Renforcement de l'attractivité des communes entre<br>Coutances et St-Lô<br>Attractivité économique de Coutances améliorée car<br>meilleur raccordement à un réseau structurant<br>Temps de parcours fiabilisés et diminués pour les services<br>de secours et l'accès aux soins (praticiens et patients des<br>hôpitaux)   | Renforcement de l'attractivité des Coutances et St-Lô Attractivité économique de Coutance meilleur raccordement à un réseau struct Temps de parcours fiabilisés et diminués de secours et l'accès aux soins (praticie hôpitaux) Impact sur des entreprises à proximi actuelle pour la portion de tracé neuf  |
| e trafic et la<br>sécurité/<br>léplacement<br>/ offre de<br>transport | 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 | 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 » 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 | Sécurité améliorée avec la mise en placentraux évitant les chocs frontaux et flu (plus de véhicules lents) Capacité de l'infrastructure adaptée au tr Temps de parcours fiabilisés mais allong Désengorgement du giratoire du « Parcereport de 80% du trafic de la RD972 sur nouvel échangeur créé à Thèreval Accès parcelles et voies de rétablissement du réseau parallèle Meilleur partage de la route avec dimin d'usages Echanges nord-sud facilités avec la pr d'échanges sécurisés Risque de congestion dans la traversée de Fluidité accentuée par la mise en œuvr dénivelé au « Neufbourg » Risques de congestion au niveau du gira de « Terrette » Aménagement d'itinéraire vélo en site p |

#### Le contexte agricole

La situation

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.

Le foncier

Limiter l'artificialisation et les impacts sur le milieu agricole

Activité agricole perturbée avec difficultés de manœuvre sur l'axe et sortie des parcelles plus compliquée avec un trafic qui s'accroit

Impact limité sur le milieu agricole (emprise minimisée mais possible allongement de parcours)

Surface de terres agricoles impactées : 18 ha (hors

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)

Usagers des lignes de bus bénéficiant de l'amélioration de la

qualité de service et de la fiabilité des cars empruntant l'axe

Possibilité de faire circuler les engins agricoles sur le contournement nord de Coutances

Allongement du temps de parcours pour certains exploitants agricoles

Limitation des emprises agricoles : élargissement sur place et sur zones artificialisées (maisons) Perte de terres agricoles

Surface de terres agricoles impactées : 123 ha (hors

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)

Usagers des lignes de bus bénéficiant de l'amélioration de la

qualité de service et de la fiabilité des cars empruntant l'axe

Possibilité de faire circuler les engins agricoles sur le contournement nord de Coutances

Allongement du temps de parcours pour certains exploitants agricoles

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

tivité touristique et économique ment des activités économiques en

es voisines de l'axe car plus d'attrait ccessibilité aux pôles économiques : cueil de nouveaux notamment pour on du trafic de transit permettant irg et une amélioration du cadre de

ttractivité des communes entre

ue de Coutances améliorée car à un réseau structurant

pilisés et diminués pour les services ux soins (praticiens et patients des

prises à proximité de la RD 972 n de tracé neuf

c la mise en place de séparateurs ocs frontaux et flux de trafic séparés

ture adaptée au trafic actuel et futur ilisés mais allongés

ratoire du « Parc de l'Odyssée » car de la RD972 sur la RN174 grâce au à Thèreval

de rétablissement sécurisés : qualité

route avec diminution des conflits

cilités avec la présence de points

ans la traversée de « La Chapelle » la mise en œuvre d'un échangeur

au niveau du giratoire dans le haut

aire 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

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

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

| Thèmes   | Que doit apporter le projet Saint-Lô -<br>Coutances ?   | Scénario 1   | Scénario 2.1  | Scénario 2.2  | Scénario 2.3  |
|--|---|--|---|---|---|
| Le contexte to   | puristique  |  | -   |   |   |
| Intérêt /<br>Economie  | Maintien et accroissement de l'attractivité touristique du<br>Coutançais<br>Opportunité touristique pour Saint-Lô Agglo<br>Création et maintien d'itinéraires touristiques pour les modes doux<br>Attractivité des stations balnéaires : facilité d'accès sur la côte<br>ouest depuis St Lô   | Maintien de l'attractivité touristique pour Coutances<br>Pas d'apport pour St-Lô<br>Pas d'itinéraires modes doux envisagés dans le cadre de<br>l'opération Saint-Lô-Coutances.   | Continuité cyclable proposé depuis le littoral vers<br>Coutances puis St-Lô  Attractivité touristique accrue pour Coutances avec<br>renforcement de l'aire d'influence vers l'ouest pour St-<br>Lô  | Continuité cyclable proposé depuis le littoral vers<br>Coutances puis St-Lô  Attractivité touristique accrue pour Coutances avec<br>renforcement de l'aire d'influence vers l'ouest pour St-<br>Lô  | Continuité cyclable proposé depuis le littoral vers<br>Coutances puis St-Lô<br>Attractivité touristique accrue pour Coutances avec<br>renforcement de l'aire d'influence vers l'ouest pour St-<br>Lô  |
| Cadre de vie   |   |  |   |   |   |
| L'ambiance<br>sonore   | Application de la règlementation vis-à-vis de l'impact sonore du<br>projet routier. Si habitations concernées : mise en place de<br>dispositif.<br>Point particulier à étudier : Traversée de la Chapelle et de St-Gilles   | Impact sonore par l'augmentation croissante du trafic<br>Points noir de bruit persistant à étudier pour la traversée<br>de « la Chapelle » et de St-Gilles   | Points noir de bruit actuels traités le long de l'axe et mise<br>en place de dispositifs antibruit pour les impacts de la<br>2+1 voies.<br>Traversée de « La Chapelle » à étudier<br>Réduction des nuisances sonores et des pollutions dans<br>le bourg de St-Gilles : Apaisement du bourg  | Points noir de bruit actuels traités le long de l'axe et mise<br>en place de dispositifs antibruit pour les impacts de la<br>2+1 voies.<br>Traversée de « La Chapelle » à étudier<br>Réduction des nuisances sonores et des pollutions dans<br>le bourg de St-Gilles : Apaisement du bourg  | Points noir de bruit actuels traités le long de l'axe et mise<br>en place de dispositifs antibruit pour les impacts de la<br>2+1 voies.<br>Traversée de « La Chapelle » à étudier<br>Réduction des nuisances sonores et des pollutions dans<br>le bourg de St-Gilles : Apaisement du bourg<br>Nombreuses habitations à moins de 100m du futur<br>tracé neuf   |
| La qualité de<br>l'air   | Qualité de l'air du territoire maintenue, restant dans les normes règlementaires, en termes d'émissions et de concentration de polluants  | Traversée de St-Gilles soumise à des concentrations<br>accentuées de polluants<br>Augmentation des émissions de gaz à effet de serre avec<br>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 na   | turels  |  |   |   |   |
| La faune /<br>Les zones<br>humides /<br>les<br>ressources<br>en eaux | 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

Les unités paysagères / L'arbre et la Haie

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

Pas d'amélioration de la trame vert et bleue au niveau

des aménagements de BMF

route existante. Risque de coupure des continuités écologiques pour le contournement nord de St-Gilles.

(plantation de haies)

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

Fragmentation limitée dans le paysage conduisant à

isoler les réservoirs de biodiversité car utilisation de la

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

## retenir:

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 \$1, \$2.1, \$2.2 ET \$2.3

Contraintes entretien/exploitation

COUT DE L'OPERATION H.T ESTIME EN JUIN 2021

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 SCENARIO 1 SCENARIO 2.1 SCENARIO 2.2 SCENARIO 2.3 (SANS AMENAGEMENT) LES OBJECTIFS Améliorer la sécurité (type d'aménagement et temps de parcours) Gain temps 26% Renforcer l'attractivité économique et touristique Améliorer l'attractivité des communes entre Coutances et St-Lô Développement des transports alternatifs Limiter l'artificialisation des terres agricoles Remédier aux problèmes de congestion Gain fort LES ENJEUX / LES IMPACTS DU PROJET Aménagement du territoire (activité économique et touristique) Contexte social (démographie, urbanisation) Gain faible Trafic, temps de parcours et linéaire de dépassement Qualité de desserte Paysage et patrimoine culturel Impact négatif moyen Cadre de vie (bruit, air, gaz à effet de serre) Impact négatif fort Agriculture et sylviculture Trame verte et Bleue **Zones Humides** Ressources en Eaux LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES Réalisation des travaux

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.

30 M €

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.

95 M €\*

96 M €\*

115 M €

<sup>\*</sup>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)

## VII. GLOSSAIRE

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

**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

**NH**<sub>3</sub>: Ammoniac

**NO**<sub>x</sub> : Oxyde d'azote

NO<sub>2</sub>: Dioxyde d'azote

**OA**: Ouvrage d'Art

PI: Passage Inférieur

PLUi: Plan Local d'Urbanisme intercommunal

PM<sub>2,5</sub>: 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

**SO<sub>2</sub>**: Dioxyde de soufre

**SCoT** : Schéma de Cohérence Territoriale

TVB: Trame Verte et Bleue



### Coordonnées:

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

manche.fr

